

Tertittent

UHB's medlemsblad nr. 28 april 74

Tertittent



Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



Tertitten

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 28 utgitt i april 1974

Redaktør: Finn Halling

Redaksjonens adresse:

Postboks 143
1364 HVALSTAD

Foreningens adresse:

Postboks 31, Vinderen
OSLO 3

Postgirokontto:

206771

Bankgirokontto:

5001.30.56983

Medlemskap i D&V .. 25,- kr

Støttemedlemskap .. 40,- kr

Årsabonnement på
på "TERTITTEN" 12,- kr

Annonsepriser:

Baksiden 200,- kr

1/1 side 100,- kr

1/2 side 60,- kr

1/4 side 35,- kr

Rubrikkannonse med

høyst 50 - femti ord 8,- kr

Do. for medlemmer 5,- kr

Eftertrykk tillatt kun med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 400

ÅRET 1974

Året 1974 fikk en noe vanskelig start - med oljekrise og bensinrasjonering på trappene ved årsskiftet så det ut som vi skulle gå en dyster driftssesong i møte. Det var lite sannsynlig at folk ville bruke opp store deler av bensinkvoten på en tur til UHB.

Heldigvis løste situasjonen seg til alles tilfredshet, og meget taler for at vi i år vil få ny rekord i antall reisende. Og vi får håpe disse vil legge igjen mye penger, idet vi nu står foran tre prosjekter som til sammen vil koste over 120.000 kroner. Det er ganske klart at vi selv ikke kan reise hele denne kapitalen, og vi må nok be Kulturfondet om minst 3/4 av dette beløp. Vi har nemlig de vanlige driftsutgifter å stri med ved siden av dette.

Inntil vi får støtte fra Kulturfondet må vi legge opp en streng sparepolitikk. Og ennu viktigere er det å få økte inntekter. Det kan de, kjære leser, hjelpe til med. Anbefal Urskog-Hølandsbanen for slektninger, venner og bekjente!

Vårt vognhall-prosjekt vil på kort sikt bli uhyre kostbart, men på lengre sikt vil det uten tvil svare seg å bygge en vognhall da vedlikeholdsutgiftene til materiell som står ute under åpen himmel er meget store.

Da vi sendte inn vår første søknad om støtte til oppsetting av vognhall, fikk vi beskjed om at vi måtte ha en egeninnsats på 40.000. Den gang var noe slikt umulig. Men vi risikerer kanskje å få samme beskjed neste gang. For at vi da skal være i stand til å reise en så stor sum, må våre driftsutgifter reduseres til null, og det vet vi er umulig. Vår beholdning av likvider kan ikke fordobles uten videre. Men under alle omstendigheter må vi øke våre inntekter ganske betraktelig, og vi håper at hver enkelt av dere vil gjøre en innsats for UHB! Og husk: Mange bekker små gjør en stor Å!

Finn Halling
redaktør

Forsiden: Asker stasjon en gang i 1870-årene. Foto utlånt fra Asker Kommunale fotoutvalg.



MOTIVDATOSTEMPEL PÅ UHB

Til venstre er vårt nye motivdato-stempel avbildet i målestokk 2:1.

Motivet i stemplet er hentet fra Urskog-Hølandsbanens gamle fraktkemerker fra omkring århundreskiftet. Det er fronten på lok nr.3 "HØLAND" som har stått modell.

Stemplet vil bli tatt i bruk første dag med drift på banen - trolig 2. juni 74 i forbindelse med et charter-tog for kanadiere.

Alle de av våre lesere som ønsker førstedagsstempling kan sende inn brev og postkort ferdig frankert i

egen konvolutt til lagets adresse. Denne posten vil da bli ekspedert første dag stemplet tas i bruk.

Ifølge Postdirektoratets forordning har hverken Urskog-Hølandsbanen eller Setesdalsbanens Hobbyklubb anledning til å benytte sine stempler utover driftsdagene på de respektive banene.

KVEVLI STASJON TIL BINGSFOSS

Som det vil være kjent for de fleste av våre lesere, lykkedes det oss ikke å flytte bygningen som planlagt høsten 73. Nytt forsøk står derfor trolig for døren om ikke så lenge.

Selve transporten til Fossum frykter vi ikke (hvis bygninger holder), men fra Fossum og ned til Bingsfoss blir det nok verre. Kvevli er 3,85 meter bred og vel så høy. Ettersom den må opp på Liermosen (N 105) for å la seg transportere ned til Bingsfoss, kan man vel lett tenke seg at det blir et labilt lass. Det er mer enn sansynlig at overhøyden i sporet flere steder vil være tilstrekkelig til at lasset velter. Vi må derfor justere lasset flerfoldige ganger på vei nedover for å sikre oss at bygningen alltid står i vater. Dette vil ta atskillig tid, kanskje flere dager. Helt lett blir det vel heller ikke å få den på plass, - men det må gå!

ALT MATERIELL TIL FOSSUM

Våren har satt inn med den vanlige kvote av ødeleggelser - noe mer avansert etter hvert: det er tatt i bruk skytevåpen. Såvel revolver som hagle har vært anvendt.

I et forsøk på å gardere oss mot disse hærverk, besluttet vi å flytte alt vognmaterieell til Fossum. Flyttingen fant sted søndag 3. mars. Dieselloket ble startet med det elektriske anlegg og alt lå godt an. I 200 meter-kurven var det dog atskillig sne, det tok oss flere timer å stange loket igjennom.

Nå står da materiellet på Fossum - forhåpentligvis noe tryggere. Her er det også lett å arbeide på vognene da en kan kjøre helt frem med verktøy og materialer.

INN MOT SØRUMSAND?

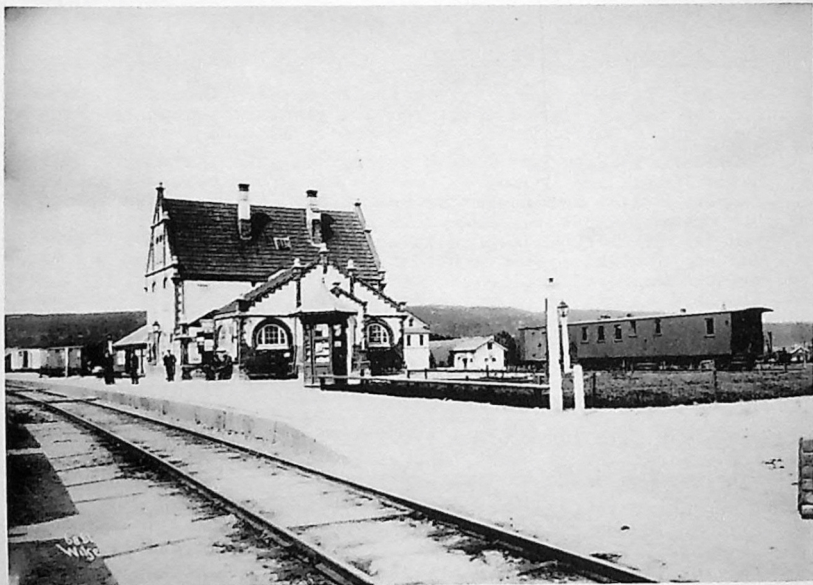
Tanken om å forlengje Urskog-Hølandsbanen inn til Sørumsand stasjon er ikke ny. Med jevne mellomrom kommer spørsmålet herom både fra våre aktive medlemmer og fra det reisende publikum.

Det svaret de alle har fått har ikke vært mye å skryte av: "Joda, det har vi nok tenkt på, men noen helt enkel sak er det såvisst ikke". Sant nok, men nå har vi da endelig tatt oss sammen og påbegynt arbeidet med saken.

Traseen har ligget brakk siden nedleggelsen og trær og ugress har fått vokse nesten vilt - det er nærmest blitt et skogsbelte frem til stasjonen.

I den senere tid har det vært arbeidet med en regulering av riksvegen gjennom Sørumsand - en videreutvikling av de opprinnelige planene om å utvide undergangen under Kongsvingerbanen. Her er det nå vedtatt regulering. Den omfatter veien helt frem til krysset ved vårt nåværende utgangspunkt. Planen omfatter ikke bruk av den gamle traseen til UHB - den får ligge i ro.

Hva er vel da mer naturlig enn at vi undersøker seriøst mulighetene for å komme frem til trekanten overfor Vertshuset? Som sagt så gjort. Fylkeskonservatoren i Akershus ser nå på reguleringstegningen og



Sørumsand stasjon fotografert av Wilse i 1907. Det er BF05 som står bak flaggstangen. Som man ser hadde den da flatt tak. Fotografiet er stillet til disposisjon av Norsk Folke-museum.

vil sette Tertittens mulige fremtidige spor ned på papiret. Selve arbeidet med en forlengelse rent teknisk er såre enkelt. Det kan brukes anleggsmaskiner hele veien til planering og grusing. Deretter kan skinnelagging finne sted. Verre er det faktisk ikke.

Men tro nå ikke at det er så enkelt, vi må ta den byråkratiske prosess i betraktning. Det vil sikkert heve seg mange tvilende røster og enkelte protestrop. Her vil det komme opp kryssende interesser - banen har naboer hvorav ikke alle erfaringsmessig er like innforstått med UHBS behov og ønsker. Men det bør også sies at noen er riktig hyggelig å ha med å gjøre, - det finnes enda folk som liker gamle tog selv om de går rett bak husveggen.

Selve trekanten tilhører NSB, men traseen fra km. 0,625 (hvor vi nå stopper) og frem hit er kommunens grunn. Det er således i første omgang opptil kommunestyret hva man mener om en slik forlengelse. Noen sikre formeninger om dette har vi ikke, men en henvendelse vil bli gjort så snart foreløpige oversiktsplaner er utarbeidet.

Det er neppe for drøyt å hevde at det ville være naivt å tro at vårens første tog 1975 avgår fra Sørumsand stasjonsområde, ja - enkelte vil kanskje hevde at det er ytterst naivt å tro at det noen gang i fremtiden vil komme hit inn igjen overhode. Vi får se. Et er i et hvert fall sikkert: hvor suverent ville det ikke være å kunne starte opp ved stasjonen som i gamle dager med stasjonsbygning, kryssingsspor, benker og flaggstang, - en hel liten jernbaneidyll i god gammel stil på historisk grunn.

Hans P. Grøner

"Setskogen" fyller vann på Sørumsand i 1959. Om den aldri kommer akkurat hit igjen, så kanskje nesten?

Foto: Svend Jørgensen



Driften 74

Vi skriver april, det betyr at det er snaut to måneder til årets driftssesong, den niende, begynner. Som bestemt på årsmøtet, starter driften søndag 23. juni, og holder på til søndag 8. september. Det blir ingen lørdagskjøring i år. Avgangstidene fra Sørumsand er de samme som ifjor, kl. 11.15, 12.30, 13.45 og 15.00. Forandringer blir det derimot i ankomst- og avgangstidene til/fra Bingsfoss og Fossum. Dette henger sammen med at Kvevli stasjon skal flyttes. Det lange oppholdet blir da på Bingsfoss i stedet for Fossum.

Ifjor var personalsituasjonen god, alle som var satt opp møtte punktlig. La oss håpe situasjonen blir den samme i år, for litt av suksessen bak en vellykket driftssesong ligger i at alle gjør til å holde toget igang. Som ifjor trengs det også i år 5 mann, helst flere, til å holde toget igang. Derfor kan jeg bare gjenta parolen fra "Tertitten" nr. 24: "Har du tid til å komme opp på en driftsdag, så kom. Det er alltid bruk for deg!"

Det er imidlertid ikke nok å holde bare toget i presentabel stand for publikum. Ikke så lite av miljøet ligger i at også togpersonalet tar seg skikkelig ut. Konduktørpersonalet og stasjonspersonalet har derfor uniformsplikt. Det kommer forøvrig snart ut nytt revidert uniformsreglement. Dette er til å følge på like linje med de andre reglementene våre.

Per Tallaksen/Tc.

Nedenfor: Ut fra Bingsfoss en regntung augustdag 1970.

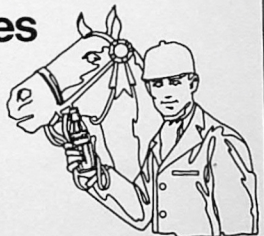


Som ovenfor nevnt blir det lengere stopp på Bingsfoss til sommeren. Dette skyldes at vi vil forsøke med salg av diverse i stasjonsbygningen, d.v.s. når Kvevli er på plass. Inntil så skjer brukes samme rute som i 1973.

HPG/Db.

Det finnes
bare en.
Coke.

REG. VAREMERKE



Aut.Tapperi: JARLSBERG MINERALVANN A/S

OSLO-TØNSBERG

Arbeidsplan

7



Mangel på arbeidsoppgaver blir det neppe i 1974, her er en del av det som bør gjøres:

MASKINAVDELINGEN

Lokomotiver: Klargjøring av begge damplok for sommerens drift. HØLAND trenger bare vanlig ettersyn, men på SETSKOGEN er det mer omfattende ting som står for tur. Det må støpes nye lagere på styringen til buene - begge sider. Sleidene slår, derfor må de åpnes på begge sidene og en justering finne sted. Til dette arbeidet har vi alliert oss med fagfolk fra NSB. Det må også tilvirkes nye bøyelfjærer i sleidskapene. Lokets forkastelige tendens til å kaste sot og vann utover de reisende skyldes at mange hundre tusen kilometer gjennom årenes løp har svekkes og slitt bøyelene. Når pådraget kommer hurtig greier ikke bøyelene å holde flatsleidene ned, de begynner å "flyte" i sleidskapet med ovennevnte resultat. Begge lok er sterkt i behov av skikkelig rengjøring.

Vogner: Når dette leses er trolig K-19 ferdig oppbygget med nytt plan og nye karmar. G-13 trenger ny ytre bunnbjelke i halve vognens lengde på den ene siden. Vognen ville heller ikke ta skade av et strøk maling. De øvrige godsvognene vil neppe bli gjenstand for nevneverdige vedlikeholdsarbeider kommende sesong.

Personvognenes alder kommer tydelig til kjenne, det trengs koni-nerlig vedlikehold og tilsyn inkl. mange små-reparasjoner om de skal kunne fremstå nogenlunde presentabel. Dette gjelder særlig Col og ABo3. Sistnevnte bør forøvrig pusses ned og males utvendig. En del mer omfattende reparasjoner av veggene i 2. klasseavd. er også påkrevet. Sommervognen må få nye seter da de fra Co2 neppe bør brukes utendørs mer en høyst nødvendig. Kongevogna (ABo10) blir sendt til Lodalen, gamlestallen, hvor restaureringen skal fullføres snarest mulig. Her blir det kveldsarbeide. Arbeidene omfatter innredning, legging av takpapp og tilpassing av understellet for nye boggljer.

BANEAVDELINGEN

Stoppbukken på Sørumsand fjernes og sporet forlenges til gjerdet mot Presterud (vi eler ca. 5 m forbi gjerdet). Samtidig skyves det ca. 20 cm ut fra stasjonsbygningen. Den grus som er tippet foran bygningen skal planeres til høyde på plattformkant. På Fossum stasjon må lasterampen bygges om og sporet ved denne rettes og forlenges ca. 1 m.

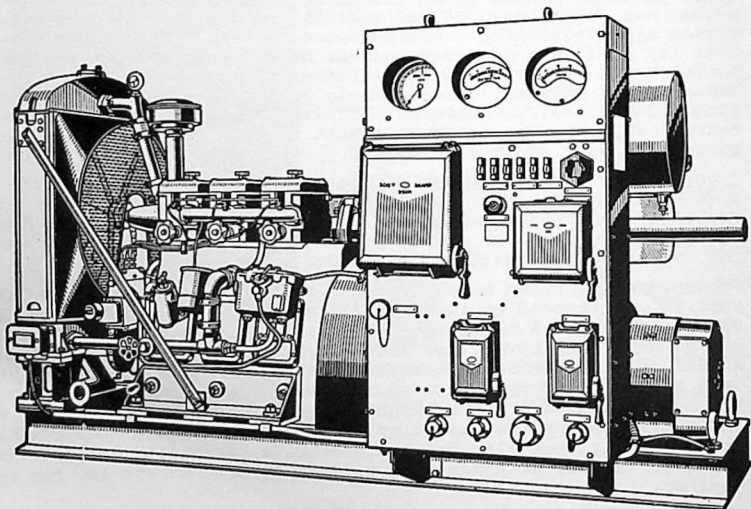
Sjenerende overhøyer ved innkjøringen til Bingsfoss og på enkelte steder på øvre strekning pakkes opp. Sætra planovergang legges om slik at det blir jevn kurve gjennom overgangen. På store deler av øvre strekning graves skikkelige grøfter langs sporet med gravemaskin (traktorgraver). Massen tippes på svake skråninger langs banen. Dette gjelder særlig langs plattformen på Sørumsand og deler av 200-meter kurven like ovenfor Bingsfoss.

Til transporten av massen fra grøftegravingen håper vi å kunne skaffe oss 2-3 sidetipp-vagter som hver rommer ca. 2 m³. Dette vil eventuelt lette arbeidet særdeles meget idet vi hverken må laste vognene opp eller av manuelt. Når vi først er inne på dette med nytt materiell til baneavdelingen bør vi også nevnes at Jan Lysaker har forært oss to tralleunderstell for 75 cm spor. Disse trallene er meget lave og vil med påmontert bolster egne seg udmerket til skinnetransporter idet vi slipper å løfte skinnene særlig høyt.

I midten av juni skal hele banen sprøytes mot ugress. Vi oppnådde gode resultater ifjor og regner med at det skal gå enda bedre i år med forbedret utstyr. Busker og trær som hindrer sikt langs toget skal kappes ned og fjernes.

Svilleskifting fortsetter mellom Fyen og Bingsfoss. Når vi er inne på dette med svilleskifting: Vi har lenge ønsket oss elektriske svillepakkemaskiner - nå er det mulig. Tegningen nedenfor viser vårt nye dieselelektriske aggregat som Forsvaret har forært oss. Nå mangler vi bare pakkmaskinene!

HPG



NÅR LOKOMOTIVER GÅR I SØVNE

lokomotivene R3495 og S3496 løp løpsk i natt stopp uforklarlig ferd uten fører stopp detaljer følger stopp send ekspert straks stopp

Det her i norsk oversettelse gjengitte telegram ble i begynnelsen av 1935 avsendt fra et jernbaneselskap i den sydøstre del av De forenede Stater til America's locomotive-building corporation. Som rimelig kan være, fant mottageren telegrammet i høyeste grad uforståelig og mystisk, men det skulle vise seg at de hendelser som telegrammet refererte til, var ennå langt mer mystiske. Historien lyder så rent utrolig fantastisk at man kunne tro det måtte være en ualminnelig godt laget aprilspøk, men historien skulle vise seg å være sann fra ende til annen.

Skueplassen for hendelsene var jernbanegården i byen Atlanta i staten Georgia, USA. Og det som hendte var at to lokomotiver, hvert på 140 tonn, plutselig en natt begynte å "gå i søvne". Kolossene tok seg en tur på egen hånd uten menneskelig betjening ombord. Det var den forbausende opplysning vedkommende ingeniør fra America's locomotive-building corporation fikk da han kom til Atlanta. De nærmere detaljer var følgende:

Angjeldende natt var de to lokomotiver, R3495 og S3496 etter endt tjeneste blitt kjørt inn i sitt skur. Lokomotivene hadde fått det vanlige stell. Det vil si; betjeningen hadde stengt reguleringsventilen for dampen, hadde fylt mer vann på kjelen og hadde raket ut ilden. Lokomotivene var så blitt overlatt til seg selv for å "sove" til tidlig neste morgen.

Et par timer senere, henimot klokken 4 om morgenen, hørte noen folk som arbeidet ute på rangerfeltet, den kjente, støtvide pusten fra et lokomotiv som starter. Lyden kom fra lokomotivskuret, og i neste øyeblikk dukket R3495 frem. Med forbauselse ble de stående og stirre mot lokomotivet som med jevnt økende fart kom pesende mot dem. Dette var ikke i overensstemmelse med den regulære trafikkplan. Og ikke hadde de fått beskjed om noe ekstratog heller. Deres forbauselse gikk imidlertid over til forferdelse da de, idet lokomotivet passerte dem, ikke kunne oppdage en levende sjel ombord.

Linjen som lokomotivet fulgte, førte tilfeldigvis ut av banegården, og til alt hell var linjen klar. Heller ikke var det noe tog i vente på den tid.

Det er ikke til å undres over at karene følte seg ille til mote. Det er jo alt annet enn hyggelig når et slik ståluyre gir seg til å farte etter linjen på egen hånd. Og så skulle det vise seg at natten gjemte ennå en overraskelse i sitt skjød.

Her må vi innskytte den opplysning at lokomotiv S3496 var et søsterlokomotiv til R3495. Begge lokomotiver hadde vært i tjeneste omtrent like lenge denne natt. Omtrent på samme tid var de satt inn i skuret og på samme spor. Og det var S3496 som skulle sørge

for det dramatiske klimaks.

Ennu før folkene ute på rangerfeltet hadde kommet seg av sin forbauselse og hadde fått tid til å rapportere det passerte til rette vedkommende, rullet S3496 ut av skuret, og uten et menneskelig vesen ombord fulgte det etter sin søster.

Dette gikk dog for vidt. Mens noen løp avsted for å undersøke om en eller annen slyngel kanskje kunne ha sneket seg inn i lokomotivskuret og moret seg med å slippe de oppstallede lokomotiver løs, løp andre for å varsle banemester og stasjonens overordnede funksjonærer ellers. Men det fantes ingen i skuret eller i dets nærhet.

Mens undersøkelsen her pågikk, optok noen av stasjonens folk forfølgelsen etter de bortrømte. Og noen kilometer fra stasjonen ble begge lokomotiver funnet i beste velgående. Til alt held hadde det siste vært fornuftig nok til å stanse før det hadde nådd det første igjen. Der stod de nu et lite stykke fra hverandre på den ensomme linjen. Det var som om de hadde stevnemøte her ute, de to søstre.

Da man entret lokomotivene, ble alt funnet i skjønneste orden. Regulatoren var stengt, og ilden ganske riktig slukket. Hvordan lokomotivene under disse omstendigheter var kommet i gang, og hvorfor de etter en kortere kjøretur var stoppet, var det ingen som kunne forstå.

Neste natt gikk man til høyst ekstraordinære foranstaltninger for å hindre en gjentakelse av foregående natts hendelser. I begge lokomotiver ble det satt vakt som hadde striks ordre om å rapportere alt usedvanlig. Men tross vakten gjentok skuespillet fra forrige natt seg. Noen timer etter at de var satt bort for natten, startet begge lokomotiver med korte mellomrom, eller rettere forsøkte å starte. Vakten måtte i et par timer stadig være på sin post for å holde dem i tøme.

Neste aften tok man alle opptenkkelige forholdsregler. Regulatorsvinget på begge lokomotiver ble låst ekstra godt fast. Regulatorventilene for dampen ble ved undersøkelse funnet å være i full orden, så årsaken kunne ikke være utette ventiler, noe som ellers ville ha gitt en naturlig og enkel forklaring. Men tross alle forholdsregler var lokomotivene stadig like forhipne på å ta seg en liten måneskinnsstur. Det påstås at man ikke så annen utvei enn å lenke lokomotivene fast til skinnene.

Hva kunne så forklaringen være? Var det overnaturlige krefter med i spillet. Var det kanskje en øvdød lokomotivfører som ikke kunne finne hvile, men gikk igjen? Det var nok mange som så smått begynte å tro noe slikt.

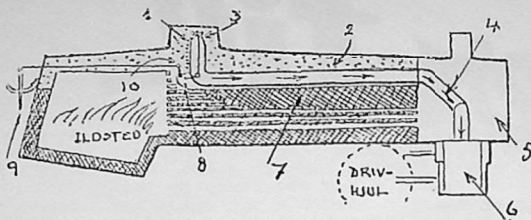
Men teknikk og overtro kommer ikke videre godt overens. Teknikkens menn er trofaste mot sin videnskap. Alt som ligger utenfor matematikkens og mekanikkens lover, er dem en vederstyggelighet. Mysteriet måtte ha sin naturlige forklaring som det måtte la seg gjøre å oppdage. Arbeidstegningene for de to søsterlokomotiver ble omhyggelig gjennomgått. Og ved et systematisk detektivarbeid de i lokomotivverkstedets tegnesaler ble mysteriet også snart løst. Som så ofte ellers viste det seg at løsningen, da man først hadde funnet den, var enkel nok.

Men for å kunne følge de tekniske detektiver i deres forklaring på mysteriet, er det nødvendig å titte litt inn i et av lokomotivenes indre. Den høyst forenklede figur på neste side skulle være tilstrekkelig til å få tak i hovedtrekkene i et lokomotivs konstruksjon og virkemåte (som vel ikke alle leserne er fortrolig med).

Fra ildstedet trekker den hete røkgassen gjennom rørene i

over til-





rørkjelen (7) og oppvarmer og fordamper denne. Dampen samler seg øverst i kjelen i den såkalte dampdom rundt regulatorventilen (3) som sitter på damp-røret (4). Regulatorventilen

over de i innbyrdes vinkel anbragte hevvarmer (8 og 10) er forbundet med regulatorsvinget ved førerplassen. Ved å dreie regulatorsvinget den ene eller annen vei, åpnes eller lukkes regulatorventilen. Når regulatorventilen åpnes, strømmer dampen gjennom damprør (4) til dampmaskinene (6) (sylindere) som over en velvaksel er forbundet med drivhjulene og driver disse. 5 på figuren er røkkammeret som bærer skorstenen.

Vi nevnte foran at man tenkte seg den mulighet at regulatorventilen kunne ha vært utsett. I så fall ville damp ha kunnet strømme ut gjennom damprøret til cylindrene i dampmaskinene, selv om regulatorventilen var stengt. Var lekkasjen tilstrekkelig stor, kunne det vært en mulighet for at det var strømmet damp nok ut til å starte lokomotivet. Men en slik lekkasje ville man sannsynligvis ha merket under kjøringen. Og som nevnt, ble det ved undersøkelse godtgjort at ventilene var i orden.

Men det rimelige var allikevel å konsentrere efterforskningen om regulatorsvinget og regulatorventilen, og det var da også her at feilen til slutt ble funnet.

Som vel huskes, ble det fylt vann på kjelen før lokomotivene ble satt bort for natten. Derved steg vannstanden i kjelen fra å ligge i underkant av damprøret, til å stå over røret i høyde med pilspissen merket 2 på tegningen. Damprøret ble derved avkjølet, og denne avkjøling bevirket at damprøret trakk seg sammen. Det er jo noe vi alle vet at metaller utvider seg ved oppvarming og trekkes seg sammen ved avkjøling. Denne sammentrekning er antydnet ved den helt opptrukne og den prikkede linje ved 1 på figuren. Den prikkede linje antyder damprøret før, og den opptrukne linje damprøret efter sammentrekningen. Det er naturligvis ikke bare tvers på, men også i langderetningen at røret trekker seg sammen.

Ved en kontrollmåling ble det konstatert at temperaturen rundt damprøret før påfylling av kaldt vann utgjorde 388° Fahrenheit, dvs. 212° Celsius. Efter påfylling av vann sank temperaturen til 199° Fahrenheit eller 107° C. Dette svarer til et temperaturfall på 176° C.

Nå var damprøret 18 fot og 2 tommer langt. En beregning gav som resultat at et temperaturfall på 176° C ville bevirke at damp-røret ble over 1 tomme kortere. Denne sammentrekning gjorde seg naturligvis gjeldende i den øvre og frie ende av damp røret; den hadde samme virkning som om den øvre og frie ende av røret var blitt senket godt og vel 1 tomme.

Ved en mindre heldig konstruktiv utforming var den nedre hevvarm (8), som normalt skal overføre bevegelsen av regulatorventilen blitt festet til selve damprøret. Når nå damprøret trakk seg sammen, var følgen at hevvarmen på venstre side ble trukket med nedover. Den annen ende av hevvarmen inne i damprøret ble følgelig dreiet tilsvarende meget opp, det vil igjen si at regulatorventilen ble løftet like meget, altså omtrent 1 tomme, tilstrekkelig til å slippe damp nok gjennom til å starte dampmaskinen og dermed til også å sette lokomotivet i gang.

Vi husker at det gikk mellom en og to timer før lokomotivene startet. Det tok naturligvis en tid før damprøret ble avkjølt

tvers igjennom. Og først etter hel avkjøling hadde røret trukket seg så meget sammen at det ble så stor åpning på regulatorventilen at damp nok slapp igjennom til å starte dampmaskinen.

Omhandlede natt var det formodentlig fylt litt mer vann på R3495 enn på S3496. Dette forklarer hvorfor det første lokomotiv, som tilfeldigvis sto ytterst startet noe før det annet. Damprøret på R3495 var derved blitt utsatt for en hurtigere avkjøling enn damprøret på S3496.

Begge lokomotiver stoppet så snart den under slike omstendigheter relativt lille dampmengde var oppbrukt. Til alt hell hadde S3496 mindre damp på kjelen enn R3495, derfor greide ikke S3496 å tilbakelegge en like lang strekning. Hadde det omvendte vært tilfelle, ville de to lokomotiver ha tærnet sammen, og deres søvngjengeri hadde kanskje blitt en kostbar historie for jernbaneselskapet.

Da mysteriet først var løst, var det naturligvis en lett sak å ordne med en ny omlagring for regulatorhevarmen slik at den ikke ble influert av de forholdsvis etydelige sammentrekninger og utvidelser som ikke er til å unngå i dampkjeler hvor temperaturen varierer så meget som her. Jernbanens folk pustet lettet ut. Og konstruktøren var en erfaringsrikere.

Dette var altså mysteriet med lokomotivene som gikk i søvne. Er det noen blant våre lesere noen som betviler riktigheten, eller som kjenner til liknende historier, kontakt redaksjonen.

Men la dem av denne historie ikke forledes til å tro at alle former for spøkeri har en naturlig forklaring!

TT 1935/Bjørn W. Larsen

KONTINGENTEN

Medlemskontingenten har helt siden stiftelsen av A/L Urskog-Hølandsbanen vært den samme, 25,- kr. En forhøyelse kan ikke ventes i nær fremtid da vi er interessert i å beholde alle gamle medlemmer og at det skal være attraktivt for nye å melde seg inn.

Imidlertid innførte vi for noen år tilbake et såkalt støtte-medlemskap på kr 40,- som var beregnet på passive medlemmer, og som gav innehaver med familie rett til et ubegrenset antall reiser gratis på 2. og 3. klasse. Vi har nu et medlemstall på rundt 90, og av disse er omkring 20 aktive. Dessverre er det bare en håndfull av de 70 passive som har betalt støttemedlemskap - noe vi anser som et skuffende resultat.

Det står naturligvis opp til ethvert av de passive medlemmer om de vil være støttemedlemmer eller ei, men p.g.a. vår vanskelige økonomi oppfordrer vi alle passive til å betale kr 40,-. De som allerede har betalt kr 25,- for i år, kan eventuelt sende inn kr 15,- i tillegg.

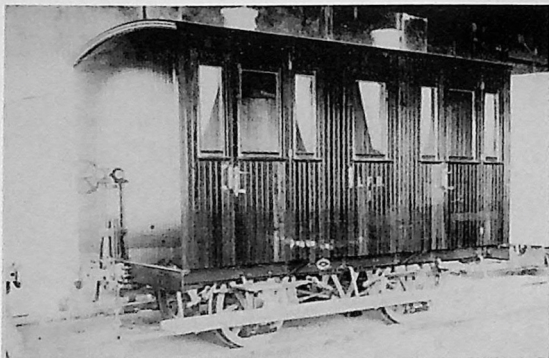
Det henstilles til de medlemmer som ikke har betalt kontingenten for 1974 om å betale den snarest og senest innen 1. mai.

Finn Halling
kasserer

Noen medlemmer har sendt inn et beløp i tillegg til kontingenten som driftsstøtte, og dette er vi meget takknemlige for.

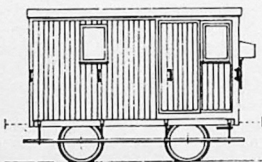
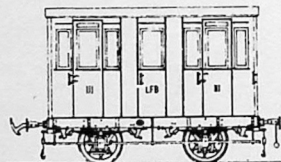
Lillesand—Flaksvandbanen

Rullende materiell



Fabrikkfoto av Lillesand-Flaksvandbanens 1.kl.vogn

Så vel gods- som personvognene ved LFB var bygget av Strømmens Værksted. Av personvogner var der 2 typer; 1. klasse-vogn, og 3. klasse-vogn. Dessuten var der en gods- og stoppevogn. Av utseende var 1. klassevognen og 3. klassevognen like.



Over: LFB's gods- og stoppevogn.
T.v.: LFB's 3. klasse vogn. Begge er bygget av Strømmens Værksted i 1896.

Strømmens Værksted har i sitt arkiv tegning av 3. klasse vognen og av gods- og stoppevognen, mens tegning av 1. klassevognen dessverre er borte.

Antall sitteplasser i personvognene var til sammen 57. Det er nærliggende å tro at det var færre plasser i 1. klasse vognen

enn i de øvrige. 3. klasse-vognene, som var Norges minste 3. klassevogner, hadde om lag 20 sitteplasser - det kom an på bredden på passasjerene.

Hvorvidt 3. klassevognene hadde teakkledning, har vært umulig å få godtgjort.

DRAMMENSBANEN i gamle dager

15



Hvalstads første jernbanestasjon kort tid etter åpningen i 1872.

Det er nu drøyt 100 år siden Christiania-Drammensbanen ble åpnet, og i nesten 80 av disse 100 år har gårdbruker Halvard Torgersen på Hvalstad fulgt med i daglig liv på banen, ved siden av at han har vært med i tilsyns-kommisjonen i Drammen distrikt i mange år. Utrustet med båndopptaker avla redaksjonen ham en visitt nylig, og han hadde litt av hvert å fortelle:

I gamle dager i stasjonsmester Hafslunds tid, solgte man vin på venterommet på Hvalstad stasjon. På venterommets ene langside var der en disk med en hvit plate, og oppå den sto der forskjellige vaser med kaker i, og tre karaffer som hver hadde en liten kjetting med et skilt på. På den ene karaffelen sto det Madeira, på den andre portvin og Sherry på den tredje. Mange av de prominente herrer som reiste med toget til Christiania tok seg en angstfordriver når de kom tilbake. Et glass kostet 1,50. Alt dette sto fremme hele dagen, og det var ingen som tenkte seg muligheten av å stjele noe der.

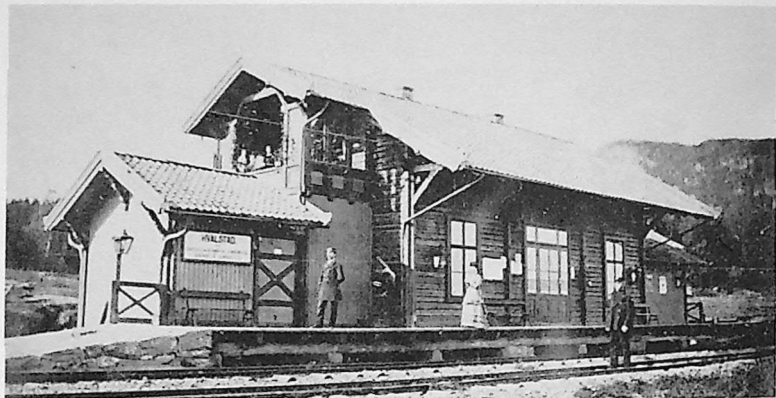
En ting de solgte der som vi skolebarn var svært hissige på, var engleben - det var en fingertykk sjokoladestang med fyll. Den kostet 10 øre.

Dette salget holdt på helt frem til 1910.

I de dager var det 4 manns betjening på stasjonen på Hvalstad. Det var stasjonsmesteren, 2 telegrafister og en stasjons-

betjent - den sterke Johan. Telegrafistene bodde i 2. etasje i stasjonsbygningen, og pleide å bli boende der ganske lenge, slik at de ble godt kjent med bygdefolket.

På sydsiden av stasjonen var det en lang bom hvor man satte hestene, men jeg husker godt en kongelig fullmektig fra Skaugum som kom kjørende med hest og vogn når han skulle til Christiania - han kjørte alltid i en flott sving til nordenden av stasjonen før han steg ut av vognen...



En togreise til Christiania i gamle dager foregikk fredelig og koselig - alle hadde tid nok. Den gang brukte toget 45 minutter fra Hvalstad til byen. Og jeg husker fra min aller spedeste ungdom at konduktørene gikk på utsiden av vognene og hentet billettene gjennom vinduene - og det er sgu lenge siden!

Jeg kan huske at alle lokomotivene hadde store, fine blankpussede messing-navneskilt, og erindrer fremdeles navn som Magne, Mode, Heimdals, Starkad, Uller, Vale, Odin, Thor og Hermod

I Christiania var stasjonsbygningen noe annerledes enn den er i dag. Der det nu er billettluke, var det den gang venteværelse for kvinner og barn. Og alltid satt der en gammel dame som passet på - henne kalte vi fru Hoppensakk

ingen visste hennes egentlige navn.

Persontrafikken i smalsportiden var ikke så særlig stor, men det var da noen faste reisende - f.eks. de som hadde sin arbeidsplass i Christiania.

På Hvalstad har vi jo den såkalte Kunstnerdalen - eller "Målkroken". Der bodde opprinnelig Otto Valstad - senere kom Arne Garborg, Rasmus Løland, Drabløs, Grindalen, Johan Bojer og flere andre kjente kunstnere, og disse hadde ofte besøkende som reiste med toget.

Av godstrafikk var det ikke så meget - noen melsekker til bøndene i ny og ne, litt tømmer og planker fra Sem Brug, torvstrø fra Hølandstraktene utgjorde størsteparten av godsmengden.

I den tiden det var smalspor på Drammensbanen, hadde vi hverken radic eller fjernsyn til å sende ut værmelding, og da

Christiania-Drammen Jernbane.



TIMETABEL FOR TOGENE,

gjældende fra og med 7de Oktober 1872.

Stationer.	Alle Dage.					Alle Hver-Anden Dag.	Stationer.	Alle Dage.					Alle Hver-Anden Dag.			
	Famperig.	No. 2.	No. 4.	No. 6.	No. 8.			No. 9.	Famperig.	Famperig.	Famperig.	Famperig.		Blank Tid.	No. 1.	No. 3.
Afg. fra Christiania	7. 0' P.	3. 15' E.	12. 15' E.	7. 20' E.	9. 35' P.		Afg. fra Sandefjord	4. 40' P.	3. 0' E.							
- Tykøstrand	7. 9'	3. 24'	12. 24'	7. 29'	9. 45'		- Hønsdal	4. 49'	3. 09'							
Ank. til Lyssaker	3. 29'	12. 29'					- Kongeborg	4. 58'	3. 18'							
Afg. fra Da.	7. 12'	3. 35'	12. 31'	7. 35'	9. 55'		Afg. fra Drammen	10. 25' P.	7. 0' E.	6. 30' P.	3. 55' E.	12. 55' E.				
- Sandviken	7. 34'	3. 54'	12. 43'	7. 55'	10. 21'		- Høngersnes	10. 54'	7. 19'	6. 40'	4. 5'	1. 5'				
- Hvalstad	7. 46'	4. 0'	1. 1'	8. 9'	10. 40'		- Lier	11. 0'	7. 24'	6. 54'	4. 19'	1. 19'				
Ank. til Asker	7. 54'			8. 17'			Ank. til Bøker	11. 24'			4. 45'	1. 45'				
Afg. fra Da.	8. 0'	4. 18'	1. 15'	8. 25'	10. 50'		Afg. fra Da.	11. 30'	7. 56'	7. 26'	4. 61'	1. 6'				
Ank. til Bøker	4. 35'	1. 40'		11. 24'			Ank. til Asker	8. 20'	7. 50'							
Afg. fra Da.	8. 20'	4. 44'	1. 46'	8. 51'	11. 24'		Afg. fra Da.	11. 50'	8. 26'	7. 56'	5. 21'	2. 32'				
- Lier	8. 50'	5. 10'	2. 10'	9. 17'	12. 2' E.		- Hvalstad	12. 4'	8. 34'	8. 4'	5. 20'	2. 46'				
- Høngersnes	9. 4'	5. 34'	2. 24'	9. 29'	12. 10'		- Sandviken	12. 18'	8. 48'	8. 18'	5. 43'	3. 0'				
Ank. til Drammen	9. 10' P.	5. 30' E.	2. 30' E.	9. 35' E.	12. 25' E.		Ank. til Lyssaker	12. 30'			5. 57'	3. 24'				
- Kongeborg	11. 30'	7. 50'					Afg. fra Da.	12. 35'	9. 2'	8. 32'	5. 57'	3. 21'				
- Asker							- Tykøstrand	12. 38'	9. 8'	8. 38'	6. 3'	3. 42'				
- Hønsdal	12. 14' E.	8. 34'					Ank. til Christiania	12. 45' E.	9. 15' E.	8. 45' P.	6. 10' E.	3. 50' E.				
- Sandefjord	1. 0' P.	9. 41'														

Christiania 17de September 1872.

O. Lovenskiöld.

C. Pihl.

Carl Michelet.

Joh. J. Schwartz.

Tho. Joh. Heftye.

O. Steens Bogtrykker.

C. Krefling,
Malerisk Forlagsforfatter.

Over: Rutetabell for banens første driftsår.

Under: Hvalstad stasjon i slutten av 1870-årene. Til sammenlikning med bildet på side 15, ser vi at stasjonen har fått kryssingsspor og forlenget stikkspor



strekene langs banen var typiske jordbruksstrøk som trengte værmelding, fant man ut at toget var ypperlig egnet som værvarslers. På hurtigtoget om morgnen var det på hver side av siste vogn - konduktørvognen - festet merker som fortalte hvordan været skulle bli. En trekant betød godvær, en firkant var regn. Når man skulle vise nyanser i værtypen, festet man trekanten over firkanten eller firkanten over trekanten.

Den store gamle broen over Hvalstaddalen ble ofte brukt som snarvei. Det var naturligvis forbudt, og jernbanepersonalet passet godt på at folk ikke gikk der. Hvis noen ble knepet, ble de ved første gangs forseelse hårdt tilsnakket - hvis det gjentok seg fikk de en bot å betale.

Jeg husker en gang min far skulle på rugdejakt sammen med en grosserer. Denne grosserereren hadde oppdagat at det var meget raskere å gå over broen enn å gå langs veien, og dagen før de skulle på jakt spurte han min far om det gikk an å gå over broen. "Joda", svarte han, "det går fint." Grosserereren tok jo dette alvorlig, og dagen etter satte han i vei over broen. Det varte naturligvis ikke lenge før det kom en jernbanemann, og han var morsk og spurte hva grosserereren hadde på broen å gjøre.

-Ja, jeg har lov til å gå her, jeg, svarte grosserereren.

-Å hvem har gitt Dem lov til det, da? ville jernbanemannen vite.

-Det er Torgersen her borte, det

-Hah, Torgersen har da neigu itte'no med jernban' å gjøre..!
Og grosserereren fikk 2 kroner i mulkt.

*

Hvalstadbroen var Skandinaviens største trebro, og den var bygget av førsteklasses furumaterialer. Reservematerialene ble lagret på Hvalstad stasjon, og oppå denne materialhaugen pleide

Under: Hvalstadbroen fotografert fra vestsiden i 1873.



vi å sitte da vi var skoleunger. Broen ble revet i 1914. Vedlikeholdet av broen var det folk fra Hvalstad som sto for.

Jeg husker godt at broen gav en liten svikt når togene kjørte raskt over. Det var en mann på Hvalstad som reiste til Asker hver dag, og han var svært redd hver gang han reiste over broen. Når han steg av toget på Hvalstad, var han morsk og sa: -Å, den fordømte brua, en vakker dag reiser den sammen!

*

Klokken 8 hver kveld passerte et godstog, og det hendte ofte at dette hadde opptil 25-30 vogner. Av og til klarte det ikke stigningen fra Slepender mot Asker, og da sendte man bud på et hjelpelokomotiv fra Asker som vi kalte "Puffer'n". Det var oftest lokomotivfører Tandberg som kjørte dette.

Omtrent midt mellom Hvalstad og Billingstad var det et veldig fint rugdetrekk, og jeg var ofte der på jakt om kvelden. Vanligvis passet det slik at 8-godstoget kom mens jeg var der, og det var jo forbudt å "betrede Løget" for vanlige sivilister. Så var det en lokomotivfører som kjørte dette godstoget stadig, og så meg stå der ved linjen. Dette ble han forbannet over, og en dag ropte han til meg og ba meg pakke meg vekk. Men dagen etter var jeg der igjen. Da tok han en svær kullklump og kastet etter meg, og hyttet mot meg med knyttneven. Episoden ble rapportert, men det var ingen som visste at det var jeg som hadde vært der.

Lokomotivføreren trodde nemlig at jeg var ute for å skyte på toget

*

Mens arbeidene med omlegging til normalspor på Drammensbanen pågikk under den første verdenskrig, hadde man tre skinner i sporet, slik at man kunn kjøre med både smalspor- og normalspormateriell.

CHRISTIANIA-DRAMMEN JERNBANE.

Anbefalt besluttet ved Stortingetsbestyrelse af 16de Juni 1869 og Kongelig Resolution af 9de Juli s. 1.

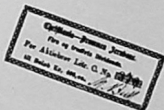
Aktiebrev til Beføb Spd. 100 — hundrede —

for
IHÆNDEHAVEREN.

Litr. O. N^o 376

Udfærdiget med Hjemmel af Kongelig Resolution af 29de September 1873.

Den Kongelige Norske Regjering's Departement for det Indre. Christiania den 24de Oktober 1873.



Christiania-Drømmen Jernbane
 Aktiebrev til Beføb Spd. 100 — hundrede —
 1873

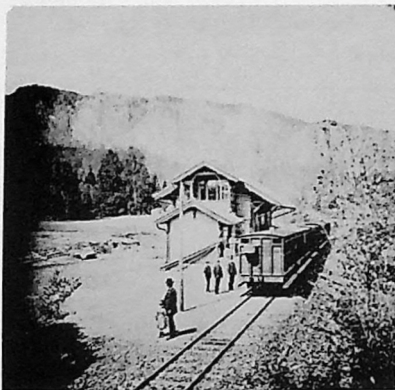
7/800 konst. 23-27 der

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Over: Asker stasjon med tog omkring 1880.
 Under: Hvalstad stasjon med tog i 1873.



I og med omleggingen til normalspor i 1922 forsvant en god del av det gamle miljøet. Alt personale på stasjonen ble skiftet ut, salg av spirituosa, kaker og sjokolade på venteværelset opphørte -og sist, men ikke minst: damplokomotivene forsvant

En dampdriftens epoke på Drammensbanen var forbi, en ny epoke med nymotens teknikk var begynt."

*

Alt fotomateriale i tilknytning til artikkelen er stillet til disposisjon av Asker Kommunale Fotoutvalg.

forts. fra side 21

jernwire til svingbroens ender. På broens ene side var anbragt en fotgjengerbane.

Broen over Strømsløpet var av samme konstruksjon som Bragernesbroen, med svingbro uten fotgjengerfelt. Broen hadde en lengde på 2.028½ fot foruten svingbroen på 101½ fot. Broen hadde videre 5bspenn på 14 fot, 74 spenn på 18 fot, 1 spenn på 30 fot og 9 spenn på 55 fot. Det frie skipsløp under svingbroen var her

forts. side 22

DE GAMLE JERNBANEBROER PÅ DRAMMENSBANEN



De første broene på Drammensbanen var bygget av tre. Av de mange broene var det særlig to som var bemerkelsesverdige. Den ene var Hvalstad-viadukten.

En gammel beskrivelse av denne broen viser at den hadde en lengde på 560 fot eller 176 meter. Dens sydligste del, som lå i en kurve, hadde en høyde over dalbunnen på 78 fot eller 25 meter, altså en meget anseelig høyde. Broen hadde 14 spenn på 40 fot med gitterverks bærevegger under banen. De 13 peleåk hvilte på fundamenter av sten, og rester av disse kan ennå sees. Det fremheves at tømmerverket var av alminnelig konstruksjon, men alt tømmer var av omhyggelig utvalg, og før bruk ble det firhugget og høvlet. Videre bemerkes at mellomrommet mellom skinnene var dekket av jernplater til beskyttelse mot væte og glødende aske fra lokomotivene.

*

Den andre broen var broen fra Bragerøen til Drammen over Drammenselven. Den bestod av to deler.

Broen over Bragernesløpet var på 1.217 $\frac{1}{2}$ fots lengde foruten en svingbro på 101 $\frac{1}{2}$ fots lengde. Broen hvilte på peleåk, og overbygningen bestod dels av fortannede dragere, dels av gitterverks bærevegger og dels av hengeverker. Der fantes 3 spenn på 15 fot, 43 spenn på 18 fot, 2 spenn på 36 fot og 4 spenn på 55 fot samt svingbroen på 101 $\frac{1}{2}$ fot. Svingbroens aksel og rullekrans av jern hvilte på 9 peler forsynt med støpejerns dopslo. Svingningen kunne utføres av én mann ved hjelp av en talje. Det frie skipsløp var 38 fot. Bæreveggene ble ytterligere avstivet ved galger i midten hvorfra det var utspent galvanisert

forts. side 20


forts. fra side 20
 på grunn av strømretningen kun 36 fot.

Rommet mellom skinnene var dekket av sinkplater.
 Til sikkerhet for svingbroenes betjening var der mellom Drammen og Bragerøen anbragt en egen telegrafledning. Den var lagt opp slik at ledningen var slutten når broene var lukket, mens ingen melding kunne sendes når disse var åpne. Videre var der anbragt optiske signaler og ansatt en brovokter ved hver bro. Det ble dessuten fastsatt at stasjonsmesteren ved nærmeste stasjon skulle avlevere en merkestav til lokomotivføreren som skulle tjene denne til bevis på at han hadde mottatt stasjonsmesterens ordre til å passere broene. Staven skulle så avleveres til stasjonsmesteren på den annen side.

Denne bro var i drift helt til den nye broen ble tatt i bruk et godt stykke efter at benen mellom Kristiania og Drammen ble normalsporet. Jeg har selv reist over begge broene og husker at toget passerte broene ytterst langsomt. I smalsportiden ble det brukt samme lok hele veien fra Kristiania til Drammen. Da banen ble normalsporet, ble det store normalsporlok som hadde trukket fra Kristiania koblet fra på Bragerøen, og et skiftelok overtok toget for den videre kjøring over broene. Også dette gikk uhyre langsomt.

Da den nye bro var ferdig og det var elektrisk drift mellom Oslo og Bragerøen, brukte man fortsatt damp over broen. Undertegnede hadde for øvrig fornøyelsen av å reise med det første tog som ble trukket med elektrisk lokomotiv over broen - det var våren 1930.

Halvor Andersen-Wingar



BYGGETEKNIKK
 KRAFTANLEGG — DAMMER
 INDUSTRIANLEGG — KAIER
 VEI-, VANN-, AVLØP- OG RENSETEKNIKK
 RENOVASJON — BYGGADMINISTRASJON

INGENIØR
CHR. F. GRØNER A.S.

MNIF RÅDGIVENDE INGENIØRER MRIF
 (OSLO) 1322 HØVIK, MARIESVEI 20 — TELEFON 12 33 50

OSLO — TRONDHEIM — KRISTIANSAND — TROMSØ — BERGEN — FØRDE
 SANDNES — PORSGRUNN — SKI — SARPSBORG — FREDRIKSTAD

Vi gjengav i Tertittet nr. 24 en artikkel om en jernbaneulykke på Fetsund i 1917. Det kan kanskje være av interesse for bladets lesere når vi kommer med noen tilføyelser om hvilket efterspill denne ulykken fikk.

Som vanlig var den gang, ble lokføreren tiltalt for å ha skyld i uhellet. Det var således manges mening at han hadde skylden og skulle straffes for det, med det som er mest opprørende i denne forbindelse, er at han for det første inntil videre ble suspendert, dernest at han ble pålagt daglig meldeplikt for politiet.

At det på den tid var vanlig å tiltale lokpersonalet ved uhell, skyldtes et meget usympatisk reglement.

Den gang var det svært få stasjoner som hadde elektriske signaler eller langt mindre noe skikkelig stillverk; alminnelig signalflegg var vanlig signalmiddel anvendt ved innkjøring på stasjoner. Og slike flagg er ikke alltid like lette å få øye på: noen kan ha blåst nedigresset, enkelte er grå av skitt, for ikke å snakke om grønne flagg i høyt gress. Og mens lokomotivpersonalet ser etter flagget, ruller toget. I § 109 i daværende tjenestereglement het det at ethvert tog skal kunne bringes til stopp i sådanne tilfeller; men samtidig heter det i § 108 at togrutene skal overholdes, dog med den tilføyelse "under hensyntagen" til det som er anført i §§ 109 og 110. Et stort ansvar hvilte altså på lokførernes skuldre.

*

Den 2. februar 1918 ble de to tiltalte, lokfører Amundsrud og trafikkelev Milde ved Fetsundsporet, stilt for retten med tiltale reist etter straffelovens § 151: Er sådan ildebrann, sammenstyrning, spregning, oversvømmelse, sjøskade, jernbaneulykke eller luftfartsulykke som i § 148 omhandlet voldt ved uaktsomhet, straffes den skyldige med bøter eller med fengsel inntil 3 år.

Rettsforhandlingene tok lang tid, og i alt 22 vitner ble avhørt. Men begge de tiltalte ble frikjent, og kunne vende tilbake til sine arbeidsplasser.

Trodde de.

Men der tok de feil.

Den 12. februar 1918 oversendte statsadvokat Furu saken til distriktssjefen i Kristiania, der han anførte at den avgjørelse som var truffet i meddomsretten var uriktig, og at han hadde tenkt på å bringe saken til fornyet lagmannsrett.

"Forinden endelig avgjørelse herom træffes, vil det være av interesse for mig at vite, hvorvidt der fra jernbanens side er noget ønske om at saken skal føres videre for lagmandsret." skrev han blant annet.

Den 15. februar svarte distriktssjefen etter konferanse med Hovedstyret for Statsbanerne at det fra jernbanens side ikke var noe ønske om at saken skulle forfølges ved lagmannsrett.

På tross av frifinnelsesdommen avskjediget imidlertid Hovedstyret lokfører Amundsrud og trafikkelev Milde.

*

Man skal ikke tro at det var bare romantikk på jernbanen i gamle dager.

Finn Halling



LOKOMOTIV TYPE 30b NR. 354 PÅ HAMAR STASJON I 1958
FOTO: SIGURD RUSTAD

LOKOMOTIVENE AV TYPE 30 VAR MED SINE STORE DRIVHJUL EN TYPISK HURTIGTOGSMASKIN. STØRSTE TILLATTE HASTIGHET VAR 90 KILOMETER PR. TIME, HVILKET ER NESTEN PÅ HØYDE MED NUTIDENS MODERNE LOKOMOTIVER. DET FØRSTE LOK AV TYPE 30 BLE LEVERT I 1914.

LOKOMOTIVTYPEN VAR AV DE MEST UTBREDETE I NORGE, OG DE HAR BLITT BENYTTET PÅ DE FLESTE BANER.

I 1958 BLE DE FØRSTE MASKINENE UTRANGERT OG HUGGET, OG I 1969/70 RULLET ET 30-LOK FOR SISTE GANG I ORDINÆR TRAFIKK.

I DAG EKSISTERER BARE NR. 271. DEN STÅR PÅ HAMAR STASJON OG SKAL EN GANG I FREMTIDEN PÅ JERNBANEMUSEET.

