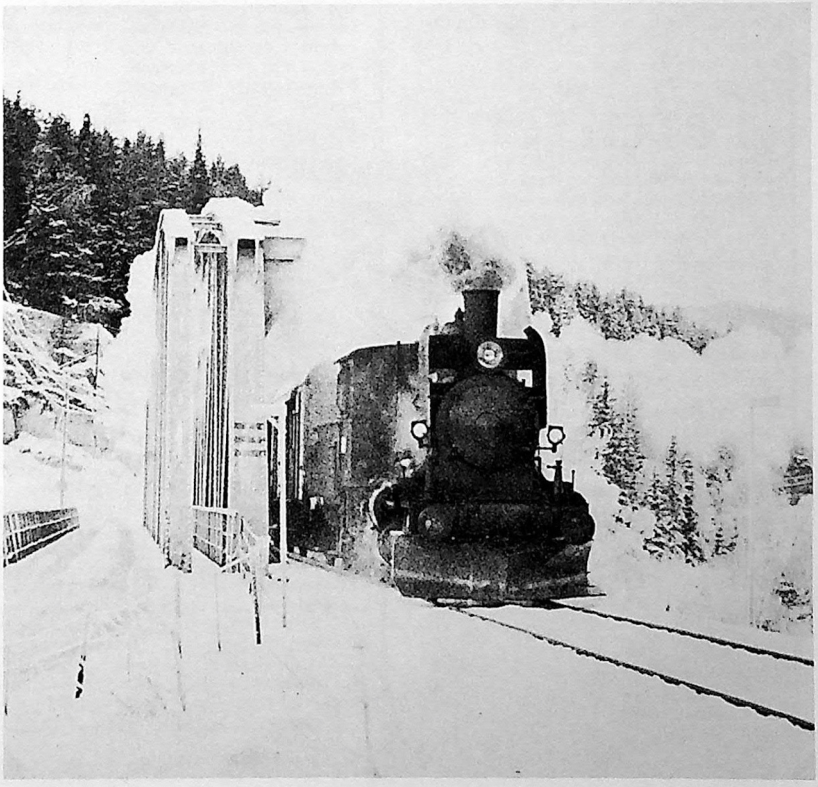
Tertitten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 46 DESEMBER 1980



Selskapet driver på idealistisk basis „Tertitten", smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke.

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.

Tertitten

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 46 desember 1980

Redaktør : Erik R. Gjertsen
Redaksjon: Gaute Narverud
Finn Halling
Hans P. Grøner

Redaksjonens adresse:

Postboks 31, Vinderen
Oslo 3

Postgirokonto: 2 06 77 18
Bankgirokonto: 6201.20.01628

Medlemskap i D&V ..... kr 25,-
Støttemedlemskap ..... " 50,-

Annonsepriser:

Baksiden ..... kr 500,-
1/1 side " 300,-
1/2 side " 150,-
1/4 side " 75,-

Rubrikkannonse med
høyst 50-femti ord ..... kr 15,-
Do. for medlemmer ..... " 10,-

Ettertrykk kun tillatt med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 600

PÅ TAMPEN AV ET AKTIVT ÅR
+ + + + + + + + + + + +

Javel, så er mitt første år som redaktør av vårt utmerkede organ tilendebrakt, og TERTITTEN nr. 46 serveres herved.
Det er mitt ønske at bladet kan leses en stille og rolig dag i julen uten alt det stress og mas som mange av oss er vandt med fra den vanlige grå hverdagen.
Fire nummer er det blitt i løpet av året; fire tykke nummer. Jeg håper at leserne har hatt like stort utbytte av å lese bladet som vi i redaksjonen har hatt ved å lage det.
Det har vært en takknemmelig jobb å sitte i redaktørstolen i år. Stoffet har strømmet inn, både fra nær og fjærn, og med den arbeidslyst som har preget redaksjonen har det gått forbausende lett til å få tilrettelagt disse fire nummrene.
Det er kanskje å bruke store ord, men kommer stoffet like lett i 1981 ser jeg heller ingen grunn til ikke å kopiere årets antall utgitte nummre.
Holder tempoet, vil julenummret til neste år være nr. 50, og det syntes vi i redaksjonen bør markeres. Men, for å få dette til er vi igjen avhengige av våre lesere. ER DET NOEN AV DERE SOM HAR, ELLER KJENNER TIL, GAMLE BILDER FRA BANEN SOM IKKE HAR VÆRT PUBLISERT I MEDLEMSBLADET FØR ??
Vi har i redaksjonen visse planer med nr. 50, men trenger altså endel bilder til dette.

Så gjenstår det bare å ønske samtlige av våre lesere en gledelig Jul og et riktig godt nytt år.

Erik Ravnsborg Gjertsen
Redaktør/TERTITTEN

()()()

DE SISTE DAMPLOK PÅ N.S.B. ET 10-ÅRS MINNE !

I høst utkom et praktverk om jernbanen i Norge på Pax forlag. Bokens forfattere angir året 1970 som det siste år med dampdrift ved N.S.B., men ingen bestemt dato for siste tog.

Undertegnede vil herved påstå at han og Hans P. Grøner overvar den definitivt siste tur med damplok i tog på Norges Statsbaner. Dagen var 7. november 1970, loket var 21b 252 og stedet var Numedalsbanen.

Et lite personlig tilbakeblikk:

Personlig har jeg vært toggal og særlig damplokgal siden jeg var 2-3 år gammel. Sommerferier tilbragt på Tynset hos besteforeldre med have mot Rørosbanen får ta skylden for en livslang forelskelse i jernbanen og damplokomotivet.

Noen av mine tidligste erindringer i livet er faktisk forbundet med jernbanedriften på Tynset stasjon, som den gang hadde lokstall, jernbanerestaurant og lokbytte på alle tog.

Uutslettelige er de mektige inntrykkene de gamle damplokene gjorde på meg, og lokføreren og fyrbøteren på 215, 270 og 433 var personer som krevet respekt og varsom fremferd.

En ungdommelig Roar Stenersen i hagen til besteforeldrene på Tynset. I bakgrunnen lok 26a 215.

Med årene forsvant damplokomotivene langsomt, og sommeren 1969 var det definitivt slutt på Rørosbanen.

På denne tiden drev N.S.B. på med ballastutskiftning over hele Rørosbanen, og for dette arbeidet hadde man på Tynset stasjonert et damplok til gruskjøringen mellom Barkald og Tynset. Sommeren 1968 var det 30c 466 og 24b 210 som stod for denne trafikken, sommeren 1969 var det 26a 216 som ble brukt.

Gleden var stor da jeg som nybakt UHB'er kom ned på stasjonen og så 216 rangerte bunntømmere på stasjonstomta.

Lokpersonalet noterte seg min interesse og jeg fikk for første gang kjenne rodeofølelsen i beina.

Det ble mange turer med 216 den sommeren, men så sprang bomben! Etter en lang dag med grustoget fortalte lokfører Johansen at neste dag skulle de gå til Hamar med 216 løs for å returnere med Nohab!

Dampen var ferdig, selv i arbeidstog. Johansen inviterte meg til å bli med til Hamar og opp igjen. Jeg var helt fyr og flamme, Tynset-Hamar på dampen! For siste gang!

Jeg så hva jeg trodde var et midlertidig farvel og ilte til mine foreldre for å få det nødvendige samtykke. "IKKE TALE OM, DU BLIR SÅ SVART". Jeg var sønderknust. Hvorfor, hvorfor????

2-3 år senere så jeg 216 igjen, på skrotsporet på Hamar stasjon sammen med 412 og 362 hvor de ventet på hugging.

Imidlertid, stadig kunne man se fragmenter av dampdrift på N.S.B.

også etter 1969; i Kongsberg og Drammen fantes stadig enkelte lok i drift.

Jeg ble høsten 69 via andre kjent med lokformann Elmer Johansen på Sundland og Stm. Haugen på Kongsberg. Disse to personene skulle de neste 18 månedene bety mye for mine opplevelser og erfaringer fra det aller siste som fantes av dampdrift ved jernbanen.

Jeg gjorde min første tur med Rødberg-godsen i romjulen 1969. Disse godstogene tok jo hele dagen, så jeg måtte overnatte i lokstallen på Kongsberg, som den gang hadde nattskift.

Normalt ble jeg vekket i 6-tiden av en blid lokfører i kjeledress. Grim Longva, Åge Sagvolden m.fl. var greie karer som forsto entusiasmen hos en 14-åring. Hvilken atmosfære det var i en damplokstall tidlig om morgenen før dagens innsats fra menn og maskiner!

21b 225 med godstog på vei fra Rødberg til Kongsberg.

Datoen er 6.5.1970. og bildet er tatt på Norefjord stasjon.

21e 207 på Kongsberg stasjon klar til dagens grustogkjøring mellom Kongsberg og Svene.

Datoen er 12.8.1970. og fotograf til begge bildene er Roar Stenersen.

Turbogeneratorer summet, kompressorer stampet og den disige luften luktet av varm olje, damp og kullrøk. Ca. klokken 06:30 ble de store portene svingt åpne og 252 rullet bakover ut på tørnet - videre bar det i sakte fart over engelskmenn og veksler, ut på tomta og inntil togstammen, som ofte bare besto av en BF og et par vogn, oftest stakevogner for tømmerlast.

Etter endt bremseprøve fikk vi avgang presis kl. 07:00 og vi var underveis. Vel ute av Kongsberg tok all bebyggelse slutt og det var bare lokets frontlampe som splittet

mørket i den tidlige vintermorgenen. Ved 08:30 tiden var vi i Flesberg, første stopp med noe skifting og gjerne en kaffekopp hos mester'n.

Rollag og Veggli var neste stopp før vi ved Kravikfjord begynner den lange bratte stigningen mot Norefjord og Gvammen. I Gvammen begynner så fallet mot Rødberg, og reisens ende.

Oppholdet her er langt nok til at jeg rekker å titte litt rundt i Rødberg og kanskje kjøper jeg meg et par wienerbrød hos Nore Konditori.

Disse turene fikk jeg aldri nok av, men den 6. mai 1970 var Hans P. Grøner og jeg med godstoget til Rødberg for siste gang. Dampen sa takk for seg ved ruteskiftet mai/juni og godstogene til Rødberg skulle heretter gå med 220-traktor - et tarvelig surrogat for menneskehetens mest trofaste maskin.

Uansett, selv om det ukentlige godstog gikk med diesel, slapp alikevel ikke dampen taket helt. Ved Svene ligger som kjent et pukkverk og togene hit var Kongsberg-lokenes siste virkeområde. To tog om dagen, fem dager i uken var rutinen for 207, 225, 236 og 252 hele sommeren 1970.

På Hamar sto 411 som reserve den sommeren og var sannsynligvis i drift for siste gang i juli, da alle tog mellom Oslo og Hamar måtte omdirigeres over Solørbanen p.g.a. avsporing ved Morskogen.

Og i Namsos eller Grong sto 376 under fyr som reservelok.

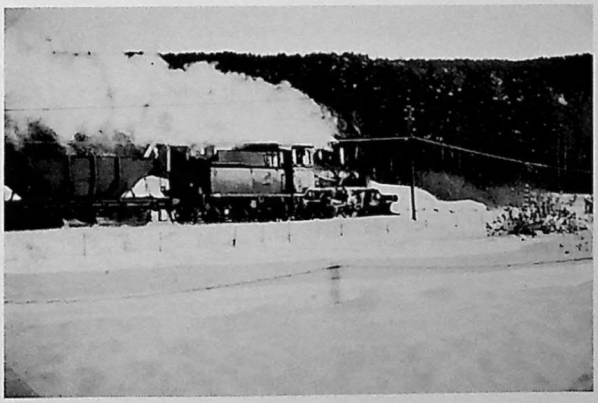
Høsten 1970 var det definitivt slutt selv på Kongsberg. Flere 220-traktorer gjorde damplokene overflødige, selv i pukktogene og lokstallen ble et kaldt og stille sted, kun hjemsøkt av en 91-motorvogn eller en El.11 på natterstid.

De fire gamle sto der ennå, men kalde og stive i lagrene og med minimale sjanser til å rulle igjen.

Men det umulige skjedde: Om kvelden den 6. november 1970 ringte Stm. Haugen meg og fortalte at neste dag skulle de kjøre et pukktog til Svene, og p.g.a. maskintrøbbel med "Levahnen" måtte de bruke 252 "helt sikkert for siste gang".

Toget skulle gå klokken 06:00 på morgenen, m.a.o. i mørket, men han mente at returen til Kongsberg ville skje i dagslys. En rask telefon til Hans P. Grøner samme kveld ordnet formalitetene med transport, og tidlig neste morgen reiste vi til Kongsberg i Grøners BMW.

Vi ankom Kongsberg i grålysningen og raste umiddelbart videre opp mot Svene med håp om at vi ikke var for sent ute. Vi turde ikke å dra helt opp til pukkverket av frykt for å miste dem, så vi plasserte oss ved en planovergang og slo floke i kulda mens vi ventet på toget.



Og sammen med de første solstrålene åpenbarer vinterens vakreste eventyr seg.

For aller siste gang i NSB's historie ruller et damptrukket tog på norske skinner.

En epoke er avsluttet.

Endelig hørte vi dem, og rundt svingen kom de, akkurat samtidig med dagens første solstråler. Hvilket syn den gamle Damen var, der hun kom i frisk sprint med 25 kisvogner på kroken! Dampen hang i lufta etter dem i flere minutter, og avslørte togets posisjon nedover dalen.

Vi forfulgte dem i friskt driv nedover mot Kongsberg, og Grøner trakterte gear og gass som bare en jernbaneentusiast som følger damptog kan det!
Vel inne på Kongsberg koblet 252 seg fra togstammen, og bakket tilbake mot stallen, uten å ta vann og kull, også et testemoni om at dette var siste gang.
Da stallportene smalt igjen foran snuten hennes stengte de også inne en 116-årig epoke ved jernbanen i Norge.

Roar Stenersen

Bildene viser det aller siste damptrukne tog i statsbanenes regi.

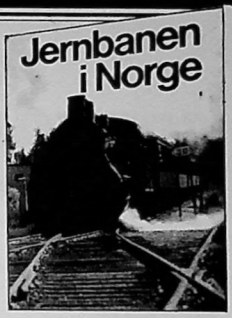
Damptransporten sommeren 1971 av 21c 376 var det desidert siste pust med damp, men dette var kun en løstransport av lok, ikke et rutegående tog.

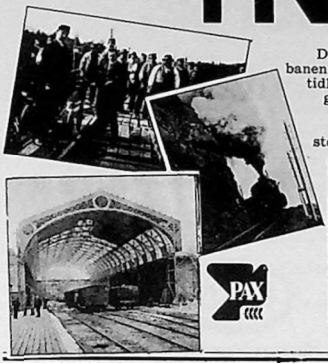
Alle de fire maskinene som ble huset på Kongsberg er fortsatt eksisterende, og er alle innlemmet i en form for overenskomst mellom eier og Norsk Jernbaneklubb.

Alle fotos: Roar Stenersen

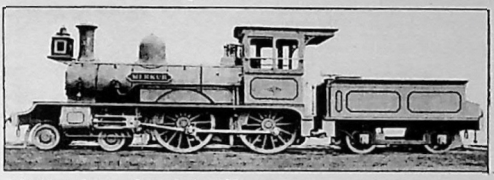
Jernbanen i Norge

Trond Børrehaug Hansen,
Håkon Gundersen
Svein Sando





Det nye store billedverket om jernbanen i det norske samfunnet. ✣ Fra de tidligste spor til åpningen av tunnelen gjennom Oslo sentrum. ✣ 360 unike bilder av norsk jernbanehistorie. ✣ Solid innbundet. ✣ 200 sider i stort format. ✣ Den ideelle gavebok!



PAX

I bokhandelen nå, innb. kr 193,—.

Roar Stenersens fantastiske bilde av RjB 14 (El. 1.2001) på Rjukanbanen. Bildet er tatt 28. september 1979 på UHB's tur til Rjukan.

«Jeg husker ennå den første tankbilen Esso brukte i Norge.

Den gikk på havre.»

Fridtjof Høyer, pensjonert bilsjef i Esso:

«Jeg var bare guttungen den gangen Esso fikk landets første tankvogn. Den ble trukket av hester. Senere fikk jeg direkte befatning med denne typen transport da jeg ble ansatt i Esso i 1922.

Jeg husker spesielt godt da vi drev og tappet lyspetroleum fra vognene over i 20 liters spann. Disse måtte vi så bære inn i kolonial-, isenkram- eller kortevareforretninger, ofte ned i kjellere. Det pleide å bli over 250 slike spann hver av oss daglig skulle levere. Så vi var nok glade både hestene og vi da vognene etter

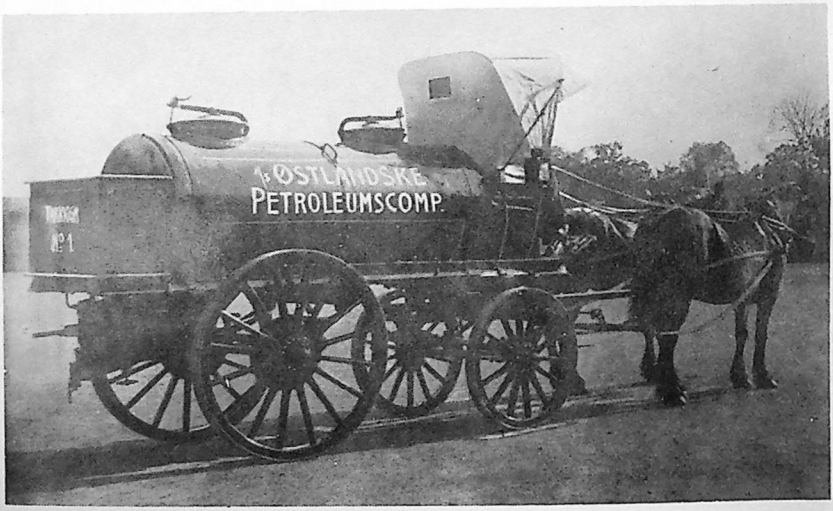
hvert fikk andre typer «hestekrefter». Men du verden så mye artig vi opplevde . . . Og så holdt vi oss i form!»

Som landets eldste oljeselskap har Esso i snart 87 år vært med i utviklingen av det norske samfunn. Idag leverer vi et omfattende utvalg av varer og tjenester – fra Lindesnes i sør til Svalbard i nord. Og vi har landets første og største oljeraffinen.

Vi er kommet langt siden 1893 . . .

Esso

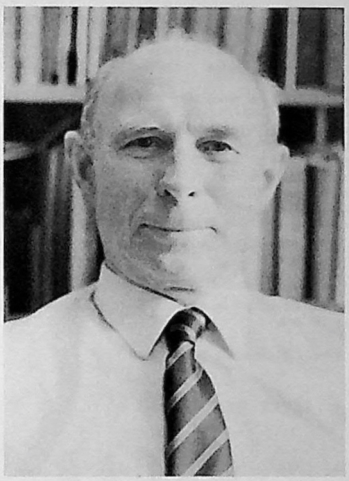
- du vet hva du har



STATENS TILSYN MED PRIVATBANER OG TAUBANER.

TILBAKEBLIKK OG BETRAKTNINGER VED OVERINGENIØR O. GUNVALDSEN'S FRATREDEN VED N. S. B.

ved Gaute Narverud.



For de av oss som i noen år nå har arbeidet med administrasjonen av U H B, har forkortelsen B/Gun på brev fra NSB efterhånden blitt velkjent. Vi har lenge tenkt at det kunne være morsomt å få en prat med den NSB-mann som på administrativt plan mest direkte har vært i kontakt med UHB gjennom hele banens eksistens.

Bak signaturen B/Gun skjuler lederen for NSB's privatbanekontor seg, overingeniør i baneavdelingen Otto Gunvaldsen.

O.ing. Gunvaldsen er den siste lederen av privatbanekontoret i Hst., som fra 1/6/77 skiftet navn til Anleggs- og Tilsynskontoret i Had.

Vi synes det ville være av interesse å høre litt mere om bakgrunnen for tilsynsfunksjonen og bad Gunvaldsen fortelle litt mere om dette i en samtale vi hadde fornylig.

I Norge fikk vi vår første jernbanelov den 12. august 1848 og allerede i den andre jernbaneloven av 7. september 1854 ble selve tilsynsautoriteten fastslått og naturlig knyttet til anleggsvirksomheten.

Våre første jernbaner var bygget i privat regi og hadde statlig oppnevnte kontrollkommisjoner. Hovedbanen ble åpnet som vår første jernbane 1/9/1854 - bygget og drevet som privatbane frem til 4/3/26 da den ble overtatt av Staten. Først i 1857 kom Statsbanene inn i bildet med Kongsvingerbanen som ble åpnet i 1862, Hamar - Grundsetbanen åpnet samme år og Tronhjem - Størenbanen som ble åpnet i 1864.

I den store ekspansjonstiden for jernbaneanlegg ble det etablert forskjellige former for ledelse, tilsyn og kontroll i og utenfor departementet (Indredep.) Ingeniørbrigaden som mellomledd mellom Departementet og de oppnevnte anleggsbestyrelser - hadde den tekniske ledelse i årene 1860 - 1864. Ingeniørkommisjonen ble beholdt som rådgivende organ fra 1860 til 1922.

I 1865 ble det opprettet et embede som jernbanedirektør. Han skulle lede undersøkelser av nye anlegg som var besluttet, være Departementets rådgiver og føre tilsyn med driftsbanene, samt være fast medlem av ingeniørkommisjonen.

Vi Oscar,

af Guds Naade Konge

til Norge og Sverige, de Gothers og Venders;

Gjøre vitterligt: At Os er bleven forelagt det nu forsamlede ordentlige Storthings Beslutning af 12te Juli dette Aar, saalydende:

§ 1.

"Kongen bemyndiges til at meddele dem, der agte at anlægge Jernveie til almindelig Benyttelse her i Riget, følgende Rettigheder og Fritagelser, naar den af dem for Værket lagte Plan findes antagelig, saavel med Hensyn til Anlæggets Gavnlighed og Udførelsesmaade, som i Henseende til rimelig Sikkerhed for at Planen vil vorde iværksat, nemlig:

a) Ret til, i Mangel af mindelig Overeenskomst, at tage alle til Anlægget og dets Bygninger fornødne Grundeiendomme samt Sten, Grus, Sand, Leer og anden Fyld efter Taxt;

b) fortrinlig Adgang til Anlæg af Sidebaner;

c) Toldfrihed eller Ret til at erholde tilbagebetalt erlagt Indførselstold af det til Jernveiens Anlæg og Vedligeholdelse beviisligen anvendte Jern i uforarbeidet og forarbeidet Tilstand, samt af de til Banens Virksomhed fornødne Maskiner, Locomotiver, Vogne og Steenkul;

d) Fritagelse for Skatter og Afgifter af Jernveien og dertil hørende Bygninger.

Det Tidsrum, for hvilket disse Rettigheder og Fritagelser kunne meddeles, maa ikke overstige eet hundrede Aar.

Thi have Vi antaget og bekræftet, ligesom Vi herved antage og bekræfte denne Beslutning som Lov.

Givet i Malmø den 12te August 1848.

Under Vor Haand og Rigets Segl.

OSCAR.

Fredr. Due.

Schouboe.

Faksimile av den første norske jernbanelov av 12. august 1848.
Vi ser første og siste side.
(Fra G.N.samling)

Fra 1872 ble anleggsadministrasjonen sentralisert under "Bestyrelsen av Statens Jernbaneanlegg". Jernbaneundersøkelsen var til 1878 underlagt jernbanedirektøren, men ble da overført til "Anleggsbestyrelsen", som senere ble oppløst 1. juli 1883 og erstattet med Styrelsen for Statsbanene. Instruksmessig var banedirektøren anleggssjefenes nærmeste overordnede.

Jernbaneundersøkelsen var som institusjon ikke noen del av Styrelsen eller senere Hovedstyret, men hadde status som sideordnet et jernbaneanlegg. Jernbaneundersøkelsens arbeide var grunnleggende i startfasen med forenklet stikning og anslagsvise overslag til hjelp for Departementet som anleggsteknisk grunnlag for en Stortingsbeslutning.

For å vende tilbake til Departementet og teknisk assistanse fikk man i 1891 en egen institusjon som rådgiver: Den tekniske revisjon. Efter omorganiseringen i 1906 ble den kalt Arbeidsdepartementets tekniske konsulent og besto til 1924 da dens funksjon i et visst omfang ble overtatt av Statsbanenes hovedstyre (Hst.).

Under perioden for bygging av privatbaner fra like før århundreskiftet og ut i slutten av 20-årene, oppstod behovet for et tilsynsorgan for kontroll av den private jernbanebygging.

Av de gulnede protokoller fremgår at Styrelsens maskindirektør Oxaal takker for utnevnelsen som "Tilsynshavende for private baner" i et brev av 22/10/1897 til statsråd Stang-Lund. Oxaal hadde stillingen til 1/2/1908 da "chefen for Jernbaneundersøkelsen" inntil videre beskikkes som "Tilsynshavende ved de private jernbaner" av Arbeidsdepartementet.

Ordningen ble opprettholdt til 1/7/33 da tilsynet ble overført til Hovedstyret for Statsbanene. (Kgl. res. 18/11/32).
Da var Jernbaneundersøkelsens kontor med overingeniør og oppsynsmann allerede oppløst i 1928.
Følgende overingeniører hadde virket som sjefer for Jernbaneundersøkelsen:

H.U. Berg	1872 - 1887
Lars Lysgaard	1887 - 1891
Emil Collett	1891 - 1904
Martinius Rostad	1904 - 1924
Einar Nissen	1924 - 1928

Følgende har tjenestegjort som Tilsynshavende:

Navn	Fra	Til
G. Oxaal	22.10.1897	1.2.1908
M. Rostad	1.2.1908	31.3.1928
E. Nissen	1.4.1928	30.1.1938
J. Lindboe	31.1.1938	12.6.1941
G. Kavli	13.6.1941	22.4.1943
A. Falck-Ytter	23.4.1943	30.9.1946
O. Gunvaldsen	1.10.1946	26.12.1980

Tjenstlig har Tilsynshavende i Hovedadministrasjonen vært innordnet i baneavdelingen og underlagt Banedirektøren. Følgende har vært banedirektører:

C. A. Pihl	1865	1897
A. Fleischer	1897	1910
J. J. Fasting	1911	1912
W.H. Darre Jensen	1912	1919
O. Aubert	1919	1945
G. Kavli	1945	1959
T. Carlsen	1959	1971
J. Jarnæs	1971	1979
H. Hartmark	1980	

Fra "de gulnede protokoller", her en attest fra Tilsynshavende Martinius Rostad til driftsbestyrer Hagen Westbye ved Urskog-Hølandsbanen; avfotografert av kopiboken, datert 18. August 1913.
Noen hver ville vel ønske seg å føre en så proper penn som M. Rostad.

18 August 1913.

Attest.

Ved Forandringen i det mig en Tilsynshavende af Banen [illegible] af H. Ingeniør Hagen Westbye en [illegible] af Urskog-Hølandsbanen i Årene [illegible] af [illegible] Kan der hos ikke for en Banen tilfredsstillende som og de ved Driftsbestyrelsen stillede at varetage.

Hr. Westbye Opførelse ligesomfor sin Underordnede har altid vist præget af Pertentlighed, ligesom Hans Forhold ligesomfor Overordnede det endnu Fra Han vist hold korrekt.

M. Rostad

Du kunne kanskje fortelle litt om din virksomhet ved NSB før du ble ansvarlig for privatbanekontoret?

Efter at jeg var ferdig med Høyskolen i Trondhjem begynte jeg som såkalt antatt assistentingeniør ved Brukontoret i Hovedstyret - det var vanlig at vi som kom rett fra Høyskolen skulle få litt videre skolering i teori - først og fremst statikk. Samtidig med meg begynte forresten nylig avgåtte Generaldirektør E. Heiberg. Jeg ble ved Brukontoret i 1½år. Derefter ble jeg ansatt ass.ing ved Flåmsbanens anlegg.

Det må du fortelle litt om, arbeidsforhold, oppgaver o.l.?

Jeg ble plassert ved den nedre av de to seksjonene, strekningen fra Berekvam og ned til Flåm.
Vi hadde en del tunnelarbeider i øvre del av vår seksjon. Naturen var vill og fascinerende, og utallige var de beretningene om ras og annen elendighet som skulle komme ned fra de kilometerhøye fjellene omkring.
Fremdeles foregikk postbefordringen med hest og kjerre fra Myrdal og ned til fjorden ved Flåm. Postkjøreren var forresten litt av en original - og meget munnrapp. Når det var fremmede med ham i kjerra og de spurte om det virkelig kunne bo folk på de øverste fjellgårdene, pleide han svare - jau, det bur folk, men dei er ville.
En gang ble han observert i sin stue lesende avisen - i full belysning - dog holdt opp/ned.
Jeg så også en gammel "rallar" som pukket stein for hånd, det var ikke det vanlige på den tiden, men mere et utrykk for ledelsens sosiale sinnelag, man lot pensjonisten holde på med det han ville, ikke sjenerte han noen, og han hadde følelsen av å være til nytte - og det er ikke uten betydning.

Hadde dere brakker å bo i?

Det stod noen eldre brakker ved Berekvam, men de fleste av anleggsarbeiderne bodde hos gårdbrukere i området - selv bodde jeg og de andre ungkarsingeniørene som baroner; på Fretheim hotel i Flåm.
Det kunne nesten bli vel mye av det gode, med laks praktisk talt hver dag i sesongen, og ellers utmerket på alle måter.
I høysesongen flyttet vi ut av hovedbygningen og over på noen annekser kalt "Gutalemmen" og "Jentalemmen".
Før jeg sluttet ved Flåmsbanens anlegg hadde vi så vidt kommet i gang med utlegging av skinner.

Hvor begynte du efter dette?

Jeg begynte ved Kristiansand - Moibanens anlegg 1.1.1939 og ble der til 17.9.1939. Jeg var hele tiden ved avdeling 2, Øyslebø, og vi hadde hovedsaklig tunneldrift på Snartemo i forbindelse med Hægebostadtunnelen.
Da jeg sluttet på Sørlandsbanen hadde den 2. verdenskrig brudt ut, og jeg kan huske at det var innført bensinrasjonering.

Hva ble din nye oppgave?

Jeg hadde søkt og fått en konstruktørstilling i Bergen Distrikt, som assistent hos baneinspektøt Ziegler. Jeg var på denne måten heldig, idet jeg fikk anledning til å reise mye over hele distriktet - mest ble det jo allikevel vest for Myrdal.
Vi hadde bl. a. mange interessante diskusjoner om tjenestelister for baneavd.-personalet med tillitsmannen, baneformann M. Trana på Evanger, som senere ble formann i Norsk Jernbaneforbund.

På banekontoret i distriktet i Bergen fikk vi ofte besøk av den da pensjonerte Distriktssjef Esmark - som kom for å se at alt fungerte tilfredsstillende også efter at har var gått av.
Distriktssjefen het forresten Christie.

I faksimile gjengir vi her et brev fra tilsynshavende Einar Nissen til driftsbestyrer Prydz ved Urskog-Hølandsbanen.

Foranledningen til brevvekslingen var et rundskriv Nissen sendte til alle privatbaner straks efter tiltredelsen med oppfordring til alle banene om å sende inn årsrapporter hvert år. Prydz, som samvittighetsfullt hadde gjort dette siden tiltredelsen ved UHB, ble nok noe fornærmet og forvirret og sendte efter to dager brev tilbake til Nissen, som noen dager senere sendte følgende brev i retur til Prydz:

DEN TILSYNSHAVENDE VED PRIVATE JERNBANER
(Kgl. res. av 7. september 1854 og Kgl. resolusjon av 27. januar 1928.)

Urskog - Hølands b.
J.No. 287
29
Driftsbestyrelse

Oslo den 2 Mai 1929.
Fontengaten 4
J.nr. 73/29.

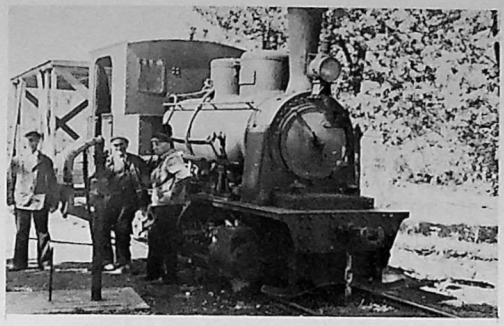
Urskog - Hølandsbanen, rapportavgivelse.
Deres brev av 27-4-29 -275.

Mit brev av 25 f. m. angående avgivelse av rapporter var en rundskrivelse som blev sendt likelydende til alle privatbanerne for at få rapportene avgit nogenlunde ensartet.

Til Deres tilfredstillelse kan jeg fortælle Dem at U-H-B. er den eneste, som i de senere år har indsent rapporter og at det nærmest var Deres rapporter, som foranledigede at jeg konferete med Rostad om saken og at jeg sendte ut rundskrivelsen.

Einar Nissen

Hr. Driftsbestyreren for
Urskog - Hølandsbanen.



Alle bildene på denne siden er fra O. Gunvaldsens arkiv.

Tilsyn på Lillesand-Flaksvandbanen 26.5.1950.

Stanghelle bru, mai 1940.

Ved siden av ser vi Bergensbanens hovedspor vinteren 1943. Her ligger sporet omtrent under skiløperen, mellom stolperekkene.

I forbindelse med krigshandlingene fra 9. april 1940 og de følgende uker ble det gjort relativt store skader på banen i Bergen distrikt, kan du fortelle litt om det?

Først og fremst var det vel en rekke broer som var ødelagt, dessuten også litt spredte ødeleggelser av banen efter bombing.
Som du sikkert kjenner til var det sluppet et lokomotiv gjennom Gravehalsen, det endte sin ferd ved Ljosanåen bru som var sprengt. Det var en steinhvelvbro, og tyskerne hadde alt i slutten av april fått bygget opp en provisorisk trebro.
Bergen distrikt var på mange måter isolert fra Hovedstyret i den første krigsperioden, og det var ikke mulig å få approbasjon av våre broberegninger for oppbygningen av broen - så vi fylte på med armeringsjern og lot det stå til, og det holdt da tilfredsstillende. Imidlertid kunne vi bare tillate oss det, da dette var en liten bro; det var flere store broer, bl. a. Stanghelle bro, som også var sprengt, og en slik stor bro hadde vi ikke kunnet sette opp uten Hst. godkjennelse av beregningene.

Under montasjen av den nye broen, var den bygget opp på forhånd ved siden av de gamle fundamentene. Under innleggelsen skulle vi få hjelp fra Brokontorets arbeidslag, men de ble forhindret på Finse pga. bombing, så vi fikk løftet Stanghelle bru på plass ved hjelp av distriktets egne folk - det var ikke uten en viss stolthet fra vår side.

Hva var din jobb i det første tiden av okkupasjonen?

I slutten av mai ble jeg beordret til å fastslå skadeomfanget på banen til Myrdal fra Bergen.
Det var planlagt å reise med buss mot Voss, men under eskortering ble jeg bragt ombord i en båt som satte kursen sydover fra Bergen og efterhånden vendte baugen inn inn Hardangerfjorden. Omsider kom vi til Ålvik, hvor vi ble liggende temmelig lenge uten at jeg kunne se noe hensikt i det, og efterhvert ble det mørkt og vi kastet loss og nådde omsider Granvin, hvor båtreisen endte. Og godt var kanskje det, for skipperen nøyde seg ikke med å la sin skute seile - efterhånden seilte han kanskje vel så meget selv.
Til Voss kom vi med bil sent på kvelden og jeg ble innkvartert på Fleischers Hotell, som er en praktfull trebygning - for anledningen uten en eneste hel vindusrute efter den omfattende bombingen av Vossevangen.
Neste dag dro banemesteren og jeg på dresin til broen over Ljosandalen. Underveis var sporet brudt flere steder, vi så også en bombe ved munningen av Tvildetunnelen.
Til tross for de relativt store skadene, kom trafikken igang igjen relativt raskt.

Var du noen gang på høyfjellet under krigen?

Ja, jeg var bl.a. på Finse under den voldsomme snestormen som dere har fortalt om i Tertitten tidligere (Pensj. lokf. G. Røthe). Jeg kan bare bekrefte det som der står fortalt, ialt var Bergensbanen stengt pga. sne i tre uker den vinteren. Senere har jo sneproblemene vært mere beskjedne.

Du begynte i Privatbanekontoret i Hst. efter at "gullalderen" var over, sånn privatbanemessig sett?

Jeg begynte som tilsynshavende 1. oktober 1946, og da var jo allerede flere av de små privatbanene nedlagt:

Nesttun-Osbanen, 26 km, åpnet 1/7/1894, nedlagt 1/9/1935
Lillesand-Flaksvandbanen, 17 km, åpnet 4/6/1896, nedlagt 1/7/1953, som er den eneste av de "små" privatbanene jeg har tilsett, ialt tre ganger.
Tønsberg-Eigfossbanen, 49 km, åpnet 18/11/1901, nedlagt 1/6/1938
Holmestrand-Vittingfossbanen, 30 km, åpnet 1/10/102, nedlagt 1/6/1938
Lierbanen, 21 km, åpnet 19/7/1904, nedlagt 1/1/1937.

Vår første jernbane, Hovedbanen, ble som tidligere nevnt, bygget som privatbane og gikk over til Statsbanene i 1926. Det samme gjelder Urskog - Hølandsbanen, som ble åpnet som privatbane i 1896, overført til Statsbanene i 1945, nedlagt i 1960 - og som en Fugl Fønix gjennoppstod som museumsjernbane i 1966, da bare på en ca. 3 km lang strekning.

Valdresbanen, 108 km, Dunderlandsbanen 22 km, Grimstadbanen, 22 km og Tinnosbanen 30 km er også startet som privatbaner, men er senere overført til Statsbanene.

I hvilke deler av landet har du hatt tilsyn av private jernbaner?
Fra Kirkenes i nord til Grovane i sør, og fra Stordø kisgruber i vest til Sørum i øst, i tillegg har jeg hatt med alle sporveier, forstads- og kabelbaner og ikke minst taubaner å gjøre.

Ja, når du sier taubaner, må vi vel kunne konstatere at det er noe som har ligget ditt hjerte nær i alle år, som nesten har vært en spesiell interesse eller "hobby" for deg?

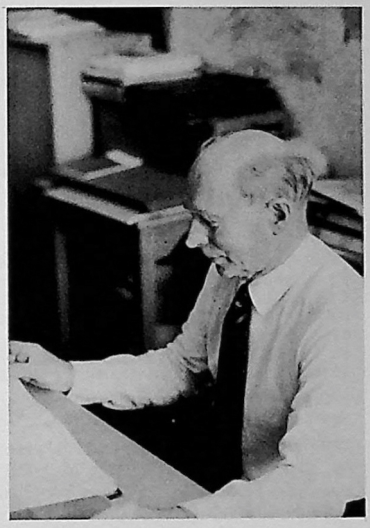
Tilsyn med taubaner ble tidlig koblet sammen med jernbanetilsynet også lovmessig. Såvel taubane som jernbane er definisjonsmessig transportinnretninger hvor kjøretøyet løper i faste føringer.

Vi fikk vår første godstaubane i 1891 på Osterøy ved Bergen, og vår første persontaubane i 1928 på Rjukan.

Ingeniør Størmer tok opp spørsmålet om lovbestemmelser for taubaner i et brev til Stortinget i 1894. 14/7/12 fikk vi egen lov om "Anlæg av taugbaner og løipestrenger".

I 1949 ble loven utvidet med konsesjonsplikt også for skitrekk. Vårt første skitrekk var oppført i Tryvannskleiva i 1938.

En annen banetype - kabelbanen, som har både skinner og tau - gis konsesjon efter bestemmelsene i jernbaneloven. Vår første kabelbane - Fløibanen i Bergen - ble åpnet i 1918.



Tilsynshavende blar i "de gulnede protokoller" fra Oxaal og Martinius Rostads tid - her er mye interessant stoff å finne.

Min forgjenger - overingeniør Aa. Falck-Ytter - sjef for baneavdelingens alminnelige kontor, som da var tillagt tilsynet med privatbaner og taubaner, utabeidet den første instruks for tilsynet. Den er fortsatt gjeldende for tilsynet med jernbaner efter at tilsynet med taubaner ble overført til Det norske Veritas fra 1/6/77.
Da hadde Hovedadministrasjonen faktisk bedt seg fritatt for denne oppgave ved flere anledninger helt tilbake fra 1948.

Fra 1977 har tilsynskontoret vært pålagt anleggs- og kontrollfunksjoner i forbindelse med gjenværende jernbaneanlegg: Oslo Sentralstasjon.
I min funksjonstid - i efterkrigstiden - har det vært ganske livlig på privatbaneområdet, spesielt på taubanesiden med oppbygging av et nett av personførende baner som tjener turisme, forsvar, kraftforsyning og telekommunikasjoner; dertil har det vært utbygging av det østlige tunnelbanesystem i Oslo.

Av statistikken fremgår at Tilsynshavende i 1946 hadde tilsynsplikt for 47 baner, hvorav 21 jernbanestrekninger, 25 godstaubaner og 1 persontaubane.
I 1977 omfattet tilsynet 24 jernbaner, 14 kabelbaner og 518 taubaner og skitrekk.

Hadde du også andre oppgaver i tillegg til tilsynet?

Ja, som avdelingsingeniør ved Baneavdelingen hadde stillingen i 1946 også oppgaver i forbindelse med fordelingen av pengemidler på driftsbanenes kapitalbudsjett. Først i 1962 ble det etablert et selvstendig tilsynskontor med overingeniør I som leder og med en avdelingsingeniør som medarbeider.

Følgende har assistert Tilsynshavende som avdelingsingeniører:

Navn	Fra	Til
Stein Moe	2/1/1961	5/7/1962
Eilif Brodtkorb	1/2/1963	31/1/1965
Rasmus Kirkhorn	1/2/1965	1/3/1966
Torstein Fjeld	6/1/1967	8/3/1969
Åge Skrede	1/11/1971	1/6/1977
Halvard Bjørgum	3/2/1975	1/6/1977

En del forskrifter for taubaner ble første gang utarbeidet i 1951 efter pålegg fra Samferdselsdepartementet. Under arbeidet med detaljerte forskrifter fant man det nødvendig å søke kontakt med tilsynsorganene i de alpine land. Tilsynshavende deltok første gang i et uformelt møte i Bern arrangert av Amt für Verkehr i 1953. Slike møter vandret senere årlig fra land til land.
I Norge ble det holdt taubanemøter i 1958 I Oslo (bl.a. med deltagelse av den da over 80-årige Umberto Nobile), i 1967 i Trondheim og i 1976 i Voss.

Hva blir diskutert på slike møter?

Faste programposter på de internasjonale taubanemøter var forskriftsspørsmål og uhell og ulykker i løpet av det forløpne år.
I løpet av oppbyggingsperioden for taubaner var vi forskånet for alvorlige ulykker og større uhell. De alvorligste ulykkene inntraff i 1974 på pendelbanen til Ulrikken i Bergen og til Kobbholet i Honningsvåg samme år, da 4 respektive 2 passasjerer forulykket. Anleggene hadde da vært i drift under vanskelige klimatiske forhold i en 15-års periode.

I tiden 1971 - 1977 hadde tilsynet også et interskandinavisk samarbeide om forskrifter for stolheiser og skitrekk.

Tilsynet fremla detaljerte forskrifter for de forskjellige typer baner i 1966 og fornyet disse i 1976 med Samferdselsdepartementets godkjennelse.

Nytt regelverk er utarbeidet i 1978 for tilsynsvirksomheten, trykk 398, med nye forskrifter for faste anlegg og rullende materiell (398.4).
Disse forskrifter tar sikte på forstads- og tunnelbaner som er det område tilsynet må konsentrere seg om når det gjelder nyanlegg med avansert sikringsutstyr og automatisert vognsystem.
De alminnelige bestemmelser er utformet efter sveitsisk mønster og forutsettes senere suplert med mere detaljerte forskrifter.
I den forbindelse er det innhentet en del materiale fra tilsynsorganene i Sveits, Tyskland, Østerrike, Frankrike og England.

Selv om en del av de tradisjonelle privatbanene er blitt borte, er det kommet en ny type jernbaner, nemlig museumsjernbanene - hva synes du om den slags jernbanevirksomhet?

Jeg må først få si at jeg synes det er meget viktig at disse jernbane blir bevart for eftertiden, dernest vil jeg understreke at idéen om å bevare jernbanemateriell i 750, 1067 og 1435 mm sporvidde på hver sin museumjernbane er meget god og jeg håper det vil lykkes.

Dernest vil jeg få understreke at nivået - faglig sett - har vært imponerende høyt på de to museumsjernbanene - Setesdalsbanen og Urskog-Hølandsbanen - som jeg har hatt med å gjøre i embets medfør.
Jeg er jo vel kjent med at begge banene arbeider med forlengelsesplaner, og jeg håper begge må lykkes fullt ut; for UHB's vedkommende tenker jeg da på fremføringen av banen mot Sørumsand stasjon.
Jeg synes også det har vært morsomt å se at det har vært fremgang å spore også på det miljømessige aspekt ved museumsbanene.

Synes du at det har vært morsomt å inneha stillingen som Tilsynshavende - du er jo den som har fungert lengst, i hele 33 år?

Ja, jeg synes det har vært morsomt, og jeg har likt å reise, hvilket jeg har fått rik anledning til, først og fremst innenlands, men også mye i utlandet. Jeg har også hatt anledning til å være en del ute i naturen i embets medfør, noe jeg setter stor pris på, også utenfor arbeidstid.

Regner du med å kjede deg i din pensjonisttilværelse?

Helt usannsynlig, jeg har alt for mye jeg ikke har rukket å gjøre ennå, bl.a. planlegger jeg å kaste meg over deler av den store mengde ulest, biografisk litteratur. Jeg har tenkt å dele min fritid, mellom fjell og fjord og by, dessuten skal jeg i nær fremtid delta på et taubanemøte i Tyskland.

Jeg føler meg på mange måter som litt lite av en jernbanemann, og som en anakronisme i forhold til tilsynet, men jeg synes at jeg har fått være med å gjennomleve en epoke i de norske jernbaners historie - bl.a. med gjennomslaget og åpningen av Øst-Vest-Tunnelen og åningen av Oslo S.

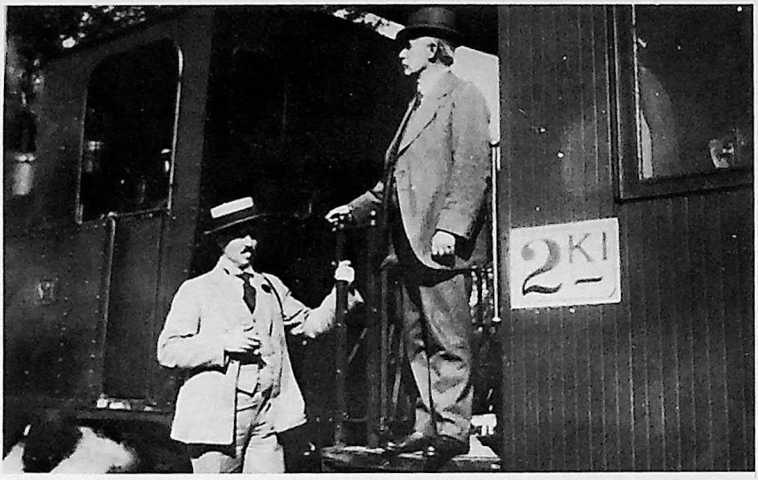
Jeg håper vi vil få se deg også på UHB i fremtiden, og at vi evt. vil få lov å trekke veksler på dine kunnskaper?

Jeg skal helt sikkert vise meg på UHB også i fremtiden, og vil gjerne få ønske dere lykke til videre!

Vi for vår del del vil gjerne få takke overingeniør Otto Gunvaldsen for det meget hyggelige og gode samarbeidet og all hjelp gjennom alle år, og også takke for tålmodighet og meget stor hjelp med dette intervjuet; jeg vil på vegne av meg selv og de av UHB's eldre som har vært i kontakt med deg få ønske deg alt godt i din nye tilværelse. Vi håper du vil få mange fine pensjonistår !!!!!

Under: et bilde fra den siste tilsynsforretning ved UHB, 1980; ved Småfos mur. Fra venstre: G.Narverud, O. Gunvaldsen, O. Wiegels og o.ing. Johnsen, Hamar.

Foto: HPG



Tilsynshavende Martinius Rostad på inspeksjonsreise med Urskog-Hølandsbanen omkring 1920. Driftsbestyrer E. Prydz står til venstre.
Lokomotivet er No. 1. URSKOG.

- - - 0 0 0 - - -

BOKANMELDELSE

JERNBANEN I NORGE
Trond Børrehaug Hansen, Håkon Gundersen, Svein Sando.
Pax Forlag, Oslo 1980. ISBN-82-530-1115-6

Endelig vil mange si, nå er "jernbaneboken" kommet. Den smakfulle, velredigerte og utrolig billedrike boken "Jernbanen i Norge" fyller nok hos mange av oss et stort savn.
Det er prisverdig at Pax Forlag har påtatt seg utgivelsen av denne praktboken, - noe underskuddsforetagende blir den nok heller ikke. Prisen er vel svarende til det man får, og bokens billedmateriale får en teknisk førsteklasses gjengivelse.
Det er ganske opplagt billeddelen som løfter boken opp på det høye nivå den har, mens de uttallige gjengivelser av Norsk Jernbane Forbunds formenn kanskje kunne vært supplert med noen do. fra Norsk Lokomotivmands Forbund.
Omslagsbildet, som i og for seg er godt, kunne kanskje vært heldigere; det gjør seg ikke ubetinget godt med "skiftebevegelser" med 2 mann hengende på lokfronten og togsluttsignaler mot lokomotivet.
Summa summarum er boken helt enkelt overdådig, og alle norske og nordiske "tussiaster" bør snarest skaffe seg minst et eksemplar.

Gaute Narverud

Glimt fra privatbanetiden

REDIGERT VED FINN HALLING

4. januar 1919
7/19

Til
Den tilsynshavende ved de private jernbaner
Hr. overingeniør Rostad ----- Christiania

Deres skrivelse av 4/1-1919

Den forønskede utskrift av protokollen for revisjon av lokomotiver følger vedlagt.
Av foretagne utvidelser og forbedringer ved banen i 1918 skal nævnes:
Av hensyn til vedfyringen bled der paa Bjørkelangen verkstedstomt indlagt et nyt ca. 100 m. langt butspor for at motta ved og faa denne mere hensigtsmæssig oplagt. Her anvendes en liten leiet flytbar motorkapsag. Al ved til lokomotiverne bør anvendes i kappet tilstand, d.v.s. 30 a 40 cm. lang. Paa Bjørkelangen st. blev nordvæggen paa godshuset taget bort og jernbanespor lagt ind i dette, hvor en anskaffet 5 HK. motorsag kapper lokomotivved. Denne anordning har vist sig hensigtsmæssig.
Grussporet ved Lierfos er nu færdig til bruk, likesom man i grustaket har foretat forarbeider, saa man til sommeren kan paabegynde gruskjøringen med en gang.
Ved Finstadbru st. er nu vandstation bygget, idet det viste sig at den nye vandstation ved Killingmo ikke var helt paalidelig. Den gamle station ved Finstadbru var meget daarlig og desuten var tanken saa rent forliten (1100 liter). Den nye tank er forarbeidet paa herværende verkstad av træ og rummer 4000 liter. Pumpen med tilbehør har man anbragt i en frostfri kum under gulvet og desuten forsynet røret under gulvet med et fint hjul, saa vandet rinder ned og utelukker sprængning av røret grundet frost.
Man har .....
.....
anbringelse av himling med paafyldt kulstub og pap over vandtankerne, tætte luker og tildels dobbelte døre. Dette har ialfald indtil nu forhindret, at frosten har stoppet nogen vandst. iaar.
Av hensyn til den til sommeren paabegyndendes grusning har man fra Aktiebolaget Sulitjelma gruber kjøpt 10 stk. 5 tons tipvogne av 750 mm. sporvidde. Disse vogne som man med reservedele har faaet rimelig kjøp paa, haaper man vil spare den nuværende vognpark i en betydelig grad. Vognerne blev sidst høst gjennemgaaet og sat i fuld stand ved herværende verksted.
Allerede i 1917 blev der foretaget en forandring av omlastningssporene ved Sørumsand st. Dette i forbindelse med at Statsbanerne indlagde et nyt butspor paa vestsiden av U-H-B s sporarrangement tillot at man kunne læsse om vogne paa begge spor, hvilket har været av avgjørende betydning for den senere forcerede trafik.
Hvad angaar banens tekniske tilstad, kan jeg ikke si at denne i alle dele er tilfredsstillende.
Særlig er linjen paa enkelte steder daarlig gruset, hvilket igjen har tilfølge en urolig skinnegang. Dette haaper jeg dog at faa rettet paa til sommeren, naar gruskjøringen fra Berger grustak begynder.
Skinnegangen begynder paa enkelte stedet at vise tegn til slitage. I de skarpeste kurver maa skinnerne utbyttes med de smaa reservebeholdninger vi har.
I 1917 blev der indlagt ca. 11000 sleepers og i 1918 ca. 12000 sleppers. Man har under det almindelige vedlikehold forsøkt at rette paa grøfter, stikrender og mure. Dette har selvfølgelighjulpet, men det kan ikke negtes at der staar ikke saa lite igjen. Av hensyn til faren for antændelse ved gnister fra lokomotiverne har man i de sidste aar nedlagt et efter vore forhold betydelig arbeide med oprenskning, brandgrøfter og av-

flaaing av torv og lyng.
.....
Trods den forcerede trafik er der ikke i det forløpne aar indtruffet noget uheld av betydning.
Man fyrer fremdeles med ved og resultaterne maa i det store og hele taget siges at være tilfredsstillende. Dog er man nu ophørt med at kjøpe ved, idet det er meningen saa snart de vedbeholdninger banen nu ligger inde med (ca. 1000 fv.) er opbrugt, at gaa over til almindelig kulfyring.

ÆRBØDIGST

oooo 0000 ooo

Til
Tilsynshavende for Privatbanene
Herr Overingeniør Rostad - Christiania

Gjenpart

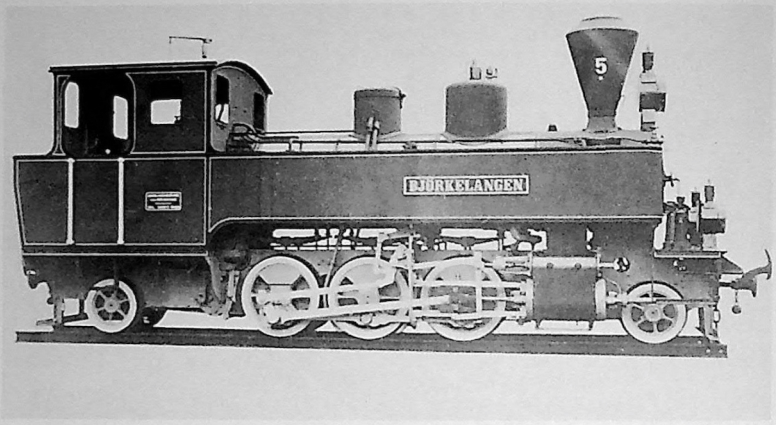
Angaaende lokomotivers revision, anskaffelser og forbedringer samt banens tekniske tilstand tillater jeg mig at meddele.
Ingen av banens lokomotiver har i 1919 været inde til revision, idet samtlige var inde til "stor" revision i 1917 og 1918.
Lokomotivene forfalder til liten revision som følger:
Lok No. 1 ..... 14/7 1921
2 ..... 17/9 1920
3 ..... 23/1 1920
4 ..... 27/3 1921
For privat regning er der i aarets løp anskaffet og sat i trafik 3 stk. stakevogne.
Disse blev besigtiget og godkjent av tilsynshavende for det rullende material for denne bane herr. ingeniør Mørk forinden de sattes i trafik.
Ved Sørumsand er monteret en elektrisk løftekran for omløsning av hele vognlaster.
Kranen der nu paa det nærmeste skal være komplet er opsat av Statsbanerne, dog saaledes at utgifter utover kr. 10000,- bestrides av denne bane.
I det forløpne aar paabegyntes grusning fra Berger grustak. Der blev utkjørt til linje og stationer ca. 1400 m^3.
Av sleepers blev der indlagt 11001 stk.
Linjen maa siges at ha bedret sig en del fra ifjor, men den er ikke tilfredsstillende endnu. Særlig er skinnegangen paa enkelte steder noksaa slidt.
Av hensyn til de nye langs banen gaaende høispændte kraftledninger maa banens enkelttraadede telefon i nær fremtid omlægges.
Banens lokomotiver fyres fremdeles med ved. Banens vedbeholdning utgjør for øieblikket ca. 2500 favne.
Da det viste sig umulig at skaffe husrum til de funktionærer som var nødsaget til at bo ved Bjørkelangen har man indkjøpt eiendommen Skrepstad for kr. 11 500,-. Her kan 4 familier anvises husrum.
Av uheld er der i det forløpne aar indtruffet flere.
Ved Kvevli station veltet 4 vogne hvorav 1 passagervogn i et godstog under utkjørsel fra stationen den 11. januar. Heldigvis blev ingen av passagerene alvorlig kvæstet.
Vogne blev en del ramponert. Ulykkens aarsak var en skjævt læsset statsbanevogn paa rulleskamler.
Den 10. mars foraarsaget en lampe mens toget befandt sig mellem Bjørkelangen og Lierfos stationer at taget i en kupe paa vogn Nr. 5 delvis brændte op. Vognen var assureret og assurancesummen i forhold til skaden er utbetalt til banen.
Dessuten har en del smaa uheld indtruffet, men disse har været av mindre betydning.

Bjørkelangen 2. januar 1920

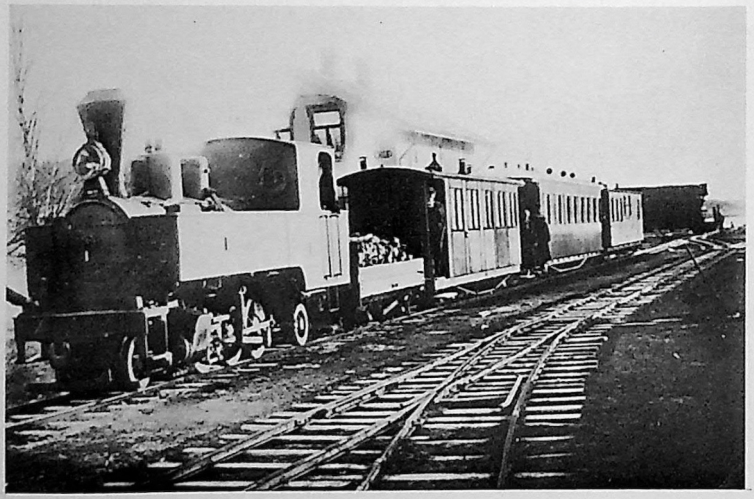
ÆRBØDIGST

Dette bildet er tatt ca. 1920 av Eigil Prydz. Vi er ikke helt sikre på hvilken stasjon det kan være, men tror det er Hjellebøl.

Hornåseng stasjon fotografert sommeren 1940



Fabrikkfoto av UHB's første lok med overheter, nr.5 BJØRKELANGEN
Lokomotivet ble levert sommeren 1924.



Klart for avgang fra Skulerud med nr. 4 SETSKOGEN som trekkraft.
Toget er vedfyrt. Bildet stammer antagelig fra 1912 - eventuelt
noe senere.

Gjenpart

Bjørkelangen 7de. januar 1921

Til
Den tilsynshavende for de private jernbaner
Herr. Overingeniør Rostad - Christiania

Angaaende lokomotivernes revisioner og banens tekniske tilstand tillater jeg meg at avlægge følgende rapport for 1920.
Lokomotiv No. 2 forfaldt til liten revision 17/9-1920,men blev paa grund av at lokomotiv No. 4 var under delvis forandring, idet der blev indbyttet grovere koble og drivtappe, blev lok. No. 2's revision utsat, idet den ble staaende som reservemaskin. Dette efter at Ingeniør Mørk (Tilsynshavende for materiellet) nøie havde efterseet maskinen. Imidlertid blev den ikke bruk og skal maskinen i disse dage revideres. Lok. No. 3 blev revideret 6/2 1920. Avskrift av protokollen vedligger. De øvrige maskiner har ikke hat revision iaar, man skal gaa igjennem liten revision til næste aar. Av vogne er der i aarets løp anskaffet av prvate tilsammen 3 stk. fra Sverige. Disse er blit approberet og besigtiget av tilsynshavende for materiellet indet de sattes i trafik.
Den elektriske omlastningskran i Sørumsand er nu i det væsentlige uteksperimenteret og maa siges at være til stor lettelse for omlastningen av vognslaster. Der spares penge, tid og folk og vore vogne kan bli mere effektivt utnyttet.
Av sleepers er der i aarets løp lagt ind ca. 11 000 stk. Der er fortsat at arbeide med linjens bedring, men meget staar endnu igjen. Der er taget en del grøfter og muret om nogle stikrender. Der er nedsat ca. 25 000 stk. gjærdestolper. Banens jernbroer er isommer blit skrapet og malet med mønje en gang og oljemaling 2 gange. Telefonlinjen mellem Sørumsand og Kvevli er lagt om til dobbeltlinje med telefontransformator i Kvevli til enkeltlinje.
Banan fyres fremdeles med ved, med et daglig mindre tilskud av kul. Banens vedbeholdning er for tiden ca. 1200 favne ved.
25. okt. 1920 blev kond. Dammerud klemt mellem en vogn og en melkebuk under skiftning i Sørumsand med den følge at bækkenbenet brak. Han vil ikke faa noget mén av ulykken. Forøvrigt er der ikke indtruffet noget uheld av betydning.

ÆRBØDIGST

ooo 000 ooo

Gjenpart

Til
Tilsynshavende ved privatbanerne
Herr. Overingeniør Rostad - Kristiania

Angaaende lokomotivers revisioner og banens tekniske tilstand tillater jeg mig at avlægge følgende rapport:

Lokomotiverne

Lok. nr. 2 underkastedes liten revision	18. jan. 1921	
Lok. nr. 1	20. sept. 1921	
Lok. nr. 4	14. mars 1921	(??? red. anm.)
Lok. nr. 4	18. dec. 1921	

Avskrift av revisionsprotokollen for disse revisioner vedligger. Lok. nr. 2 blev i dec. 1921 indtat for opboring av cylindre, støpn. nye stempler, lagere og paasætning av nye hjulringe. Dette arbeide der blir færdig i disse dage vil sætte denne maskin i en utmerket god stand.

Vognerne

Oppudsning og maling av vognerne saavel gods som pass. vogne har i det forløpne aar været fortsat. Vognerne er nu gjennemgaaende i god stand.

Fyringsmateriel

Lok. har været fyret med ved indtil 15 okt 1921 fra hvilken tid banen gik over til ren kulfyring. I fællesskap med Valdresbanen kjøpte banen en kulladning direkte fra England. Disse kul kommer paa kr. 70,- pr. ton opkjørt og anbragt denne bane. Jeg gjorde en del prøver, hvordan fyring ked kul efter kr. 70,- pr. ton stillet sig likeoverfor fyring med skogsved a kr. 30,- pr favn og bakhunved a kr. 20,- pr favn.

Lok. nr. 3	fyringsmateriel	pr. akselkm.	med kul	1,64 øre
Lok. nr. 3	"	"	bakhun	2,32 øre
Lok. nr. 4	"	"	med kul	1,2 øre
Lok. nr. 4	"	"	skogsved	2,11 øre

Omlastning

Den elektriske omlastning i Sørumsand omfatter nu foruten tømmer og planker og ved i vognladninger ogsaa torv og gjødsel.
Kranens betydning for banens økonomiske utnyttelse av vognerne overstiger forventningerne, likesom de direkte omlasningsutgifterne er reduceret til ca. 1/3.

Stationerne

I sommerens løp er Hjellebøl, Hornaaseng og Bjørkelangen stationer utvendig malet. Indvendig maling og istandsættelse er foretat i stor utstrækning.

Linjen

Av sleepers er der aarets løp indlagt 9296 stk. og av gjærdestolper er der nedsat 4198 stk. Der er utkjørt 83 vagger eller 124,5 m^3 grus. Der har fra den tidlige vaar til den sene høst været ekstramandskap ved alle baneavdelinger. Dette i forbindelse mad at en daglig visitation er sløifet (ifk. konferance med hr. overingeniøren) har medført, at der er blit gravet en stor del grøfter og utført adskillig paakrævet rydningsarbeide.

Broer

Overgangsbro ved km. 1 er en træbro i 3 spænd er ombygget.
Bro over Øiaaen ved Urskg st. km 19,01 har siden 1915 været erstatten av en provisorisk træbro. Her har man sidst høst utført de fornødne grundarbeider og støpt færdig fundamenter for nye brokar. Den gamle bro havde en spændvidde av 5,5 m. Den nye faar et spænd paa 9,76 m. idet man har kjøpt en bro fra Statsbanerne, der sidst sommer blev utskiftet ved Kambo bæk paa Smaalensbanen. Det er meningen at montere den nye bro kommende vaar.

Uheld

Av uheld er der i aarets løp forekommet:
2 mindre sammenstøt under skiftning ved feilpensning.
9 avsporinger av vogne.
3 gange brand i godsvogne.
3 gange maskinskade
samt et par mindre antændelser fra tog.

Bjørkelangen 5 januer 1922

ÆRBØDIGST

ooo OOO ooo

Til
Tilsynshavende for Privatbanerne
Herr. Overingeniør Rostad - KRISTIANIA

Angaaende lokomotivernes revisioner og banens tekniske tilstand tillater jeg mig at avlægge følgende rapport for kalenderaaret 1922.

Lokomotiverne

Lok. 4 underkastedes liten revision 9 aug. 1922. Avskrift av protokollen for denne

Bjørkelangen stasjon fotografert ca. 1910.

Lok nr.1 EIDSVERKET fotografert omkring århundreskifet. Legg merke til vognen med vedlasset rett bak loket - man fyrer med ved.

Fosser stasjon. Et tømmerlass er på vei mot Skulerud og Tistedals-vassdraget.

Aurskog stasjon ca. 1915. Toget er på vei mot Bjørkelangen. Legg merke til at bakerst i toget går en normalsporte G-vogn på rulle-skamler. Fotografiet er tatt fra Holmsens sag.

Revision vedligger. Forøvrig var der intet lokomotiv inde hverken til "liten" eller "stor" revision i del forløpne aar. Fyrkasserne i lok. 2 og 4 er i aarets løp blit paasat indvendige lapper - dette under tilsyn av herr Inspektør Mørk ved Norges Statsbaner. Lokomotiverne er alle for tiden i god driftsstand, men de ældste maskiner viser sig mere og mere at være uskikkede for der sterke trafik banen har.

Fyringsmateriel

Der fyres omtrent utelukkende med kul. Enkelte ekstratog for gods fyres med gammel sleepers. Kulkjøp foretages som regel sammen med Valdresbanen, hvorved inkjøpsprisen kan trykkes en del idet partierne blir større.

Vognerne

Oppudsning og delvis ombygning av saavel gods som passagervogne har været fortsat.

Omlastning

Dette for jernbanen saa overmaade vigtige spørgsmaal er teknisk seet nu meget tilfredsstillende. Den elektriske kran i Sørumsand og de i forbindelse med denne staaende forskjellige arrangements virker utmerket.

Stationerne

Hovedreparation har været foretat i forbindelse med utvendig og indvendig maling for Kvevli station. For de Øvrige stationer har der kun været almindelig vedlikehold.

Linjen

Av sleepers er der i aarets løp indlagt 16 544 stykker og av gjærdestolper er der nedsat 4 259 stykker.
Fra Berger grustak er der utkjørt:
Til linjen 550 m^3 grus
Til Stationer 95 m^3 grus
Til omlægning av linjen 616 m^3 grus og fyld

Ny skinnegang

Fra km. 8.3 mellem Kvevli og Mork til km. 13.3 mellem Mork og K.mo er skinnegangen utskiftet og er der indlagt 20 kg. skinner med skinnelængde 10 m. Disse skinner er valset hos Krupp. Skinnerne er del hele strækning forsynet med underlagsplater og doggbefæstigelse. Der er anvendt Z lasker.
I Harkerudbakkerne i en længde av ca. 2 km. her jeg under den nye skinnegang forsøksvis indlagt sleepers 11x20x170 altsaa 1 cm. tykkere end ellers. Den nye skinnegang er meget tilfredsstillende. I forbindelse med indlægning av nye skinner foretokes en meget paakrævet justering av kurvernes stikning.
Likesaa blev der paa de mest utsatte steder ogsaa i forbindelse med skinneombytningen foretat masseutskiftninger og optagning av linjegrøfter. Arbeidet med oprenskining av linjegrøfter og utskiftning av skytende masser har været fortsat og haaper jeg til sommeren at kunne sætte mere fart i dette vigtige arbeide.

Broer

Bro over Øiaa ved Urskog station km. 19.01 er helt ombygget paa solide cementmurede graastens landfæster hvilende paa en 80 cm. tyk armeret betonkake, der atter hviler paa et pukstenslag stampet og grusmættet. Dette lag er ført ned til faste lag, delvis fjeld og store stene.
Der er oplagt en fra Smaalensbanen utskiftet bredsporet platebro med teoretisk spændvidde 10,08 m.. I forbindelse med den nye bro er tracéen hævet saaledes, at man nu ikke har stigning fra bro og ind til Urskog station, hvilket tidligere havde tilfølge, at vogne havde tilbøilighet til at trille fra stationen og ned paa broen.

Telefon

Linjetelefonen er under hel revision, idet der istedenfor den tidligere enkeltlinje oplægges dobbeltlinje fra Sørumsand til Løken 41 km. Telefontraaderne ophænges paa

Rikstelegrafens stolperække, der den hele tid gaar indenfor jernbanens eiendomsgrendse. Arbeidet med telefonen der paagaar fremdeles, utføres av Rikstelegrafens folk.

Uheld

Av uheld er der i aarets løp forekommet:
1 mindre sammenstøt mellem vogne og lok. paa station
3 avsporinger av vogne paa linjen
3 avsporinger av vogne paa station
1 gang brand i en godsvogn
1 mindre maskinskade.

Bjørkelangen 5 januar 1923

ÆRBØDIGST

ooo 000 ooo

Til Tilsynshavende for de private baner
Herr. overingeniør M. Rostad KRISTIANIA

Angaaende lokomotivernes revisioner og banens tekniske tilstand tillater jeg mig at avlægge følgende rapport for kalenderaaret 1923.

Lokomotiverne

Lok.no. 3	underkastedes "liten"	revision	23 mars 1923
Lok.no. 1	"	"	17 dec. 1923
Lok.no. 2	"	"	11 dec. 1923

Lokomotiv nr. 1 blev samtidig paasat en ny lap i fyrkassen. Avskrift av revisionsprotokollen vedligger.
Som tidligere fremholdt er banens lok.materiel gjennemgaaende gammelt og sterkt medtat av den tunge trafik. I den anledning er der i aarets løp bestilt fra Sächsische Maschinenfabrik i Chemnitz et nyt lok. av samme type som det sidst anskaffede - dog konstrueret som overhetermaskine. Videre helt ny kjedel og fyrkasse til lok. 2.
Videre er der indkjøpt kobberplater for ny fyrkasse for lok. 4 og nye rør til samme.
De nye lok. og dele skal leveres i februar maaned. Derved vil lokomotivmateriellet ved denne bane efter omstændigheterne komme i en fortrinlig stand.
Til lokomotiverne er der anskaffet elektrisk lys (turbogeneratorer av samme model som ved Norges Statsbaner). Disse generatorer er endnu ikke paamonteret.

Fyringsmateriel

Der fyres omtrent utelukkende med kul, men enkelte godstog har været kjørt med gammel speepers saa lengt beholdninger har rukket.

Vognerne

Alle passagervogne paa en nær har været under hel oppusning delvis ombygn. Den sidste vogn skal ombygges iaar. Videre er der indkjøpt 2 stk. av de private vogne som løp paa banen her. Disse er ombygget til melkevogne og er bygget meget solid og praktisk for vort bruk. Vognmateriellet befinder sig i god stand. Der er sidst sommer bygget et helt nyt vognreparationsverksted paa Bjørkelangen 21 x 5 meter.

Omlastning

Den elektriske omlastning i Sørumsand virker særdeles tilfredsstillende. I aarets løp har den været besigtiget og studeret av flere utvalg og komiteer.

Stationerne

Alle stationer med undtagelse av Fosser er nu hovedrepareret og malt.

Linjen

Av sleepers er der i aarets løp indlagt 11 194 stk. og av gjærdestopler nedsat ca.

5000 stk.
Da vort eneste grustak med indlagt sidespor paa det nærmeste er tømt for brukbar grus, satte jeg igang fremkjøring av grus fra andre grustag med hester til linjen paa forskjellige steder.
Der blev paa denne maate fremkjørt 1311,20 m^3 god grus og det viste sig at denne methode grundet billige hester (2.25 - 4.50 pr. m^3) faldt betydelig billigere end anvendelse av grustog.

Lok nr. 5 BJØRKELANGEN på Bjørkelangen stasjon sommeren 1924. Lokomotivet var ved leveransen ikke utstyrt med elektrisk belysning, noe som fremgår over. Turbogenerator og elektrisk belysning ble imidlertid påmontert efter kort tid. I Bakgrunnen sees personvognene nr. 4, 5, 3 eller 4, og helt til høyre Falunvognen, nr. 7. Litrabetegnelser ble først påmalt vognene efter statsovertagelsen i 1945.
Foto: Eigil Prydz

For Sørumsand st. 1 og delvis 2 avdeling tokes grus fra Åsak grustak paa Kongsvingerbanen (mellem Fetsund og Sørumsand) tilsammen 568 m^3. Vi anvendte vore overløftbare vedkasser. Disse tok 8 m^3 og betaltes oplastet med kr 16.00. Statsbanerne gav moderation slik at fragten kom paa kr. 11.75 pr. vg. Dette viste sig av være en særdeles rimelig grusanskaffelse for jernbanen og vi akter at fortsætte dermed til sommeren.
De skarpe kurver ved Halvorsrud ved Lierfos (km. 22) er omlagt fra 200-180-100 meter til 500-190-150 meter. Dette sidste arbeide var meget paakrævet da de skarpe kurver aa paa et meget utsat sted. Arbeidet gik haand i haand med en gjennemgribende drainering av verkstedstomterne og av Bjørkelangen station, slik at fyldmasserne blev tat fra draineringen.
Av linjegrøfter er der i sommerens løp paa akkord gravet 12 008 meter, for uten det som baneavdelingen selv har gravet. Tilsammen er der gravet mindst 15 000 meter.
Der er anlagt ny vandstation ved Bjørkelangen slik at denne station nu har et vandtaarn i hver ende. Ved Hjellebøl er opsat vandstænder med 19 meters tryk for lokomotivfyldning.

Uheld

I aarets løp forekom:
5 avsporinger av vg. paa station under skiftning
1 avsporing av melkevogn paa linjen
1 mindre maskinuheld
2 gange at toget delte sig grunnet koblingsbrudd.

Bjørkelangen 8 januar 1924

ÆRBØDIGST

TIDLIGERE UTGAVER AV TERTITTEN SOM FREMDELES KAN SKAFFES:

Tertitten nr. 22 og 23 (opptrykk), 27, 28, 30 og 41
(begrenset beholdning): .. pr.stk. kr. 7,50

Tertitten nr. 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40,
42, 43, 44, 45: ..... pr.stk. kr. 7,50

Bladene bestilles ved å sende inn beløpet til vår postgirokonto nr. 206 77 18. Husk å merke talongen hva bestillingen gjelder. Portofri tilsendelse!

oooooooooooooooooooooooooooo000000000000000oooooooooooooooooooooooooooo

MALING INFLUERES STERKT AV:

VARMT VÆR
For hurtig tørk av malingen.

KALDT VÆR
Tykk og seig maling.

VIND
Maling «setter seg» for fort.

Dette bevirker: Ujevn beskyttelse av flaten fordi malingen ikke flyter ut eller ikke lar seg stryke ut tilstrekkelig. Tynn malingfilm gir dårlig beskyttelse og tykk malingfilm er lik bortkastet maling.

Fordampende tynningsmidler forsvinner og gir ikke mere maling. De kan derimot resultere i en for tynn, mikroskopisk-porøs og lite elastisk malingfilm.

OWATROL derimot er UBERØRT av temperatur og værforhold. Den er like lettstrøken ved ÷ 20 ° C. som ved + 40 ° C., og forblir dessuten i malingen og GIR MERE MALING.

Maling med OWATROL blir ikke bare lett og behagelig å stryke, men den lar seg stryke ut til en JEVN FILMTYKKELSE OVER HELE FLATEN. Det vil si: Ingen bortkastet maling og samtidig øket dekkevne.

OWATROL

til justering (tynning) av maling.

Malingen*) gis en OWATROL-tilsetning på 10, 20 eller 30 % alt etter temperaturen og været. Malingen får da en behagelig strykekonsistens.

*) OWATROL skal ikke tilsettes i celluloselakk, plastlakk, latex-, P.V.A.-, acrylmaling, limfarger, kompositsjonsmaling eller kulltjærestoffer.

MEN
produktet OWATROL-BINDER kan settes til latex-, P.V.A.- og acrylmaling.

På porøse underlag, for eksempel gammelt tørt treverk, gammel tørr mur (som skal males med oljemaling) eller gammel tørr maling på tre eller mur, skal man bruke en enda større tilsetning av OWATROL til grunningsstrøket. Hovedsaken er å få grunningsmalingen til å trekke inn i underlaget, fylle porene og gi godt feste. Bruk 75—100 % OWATROL-tilsetning.

✡

Vi har også en spesialbrosjyre for maling og vedlikehold av vinduer. Den vil De sikkert ha interesse av. Få den hos Deres fargehandler.

Enda et nytt bilmerke?
Det må enten være galskap eller sensasjon?

Daihatsu er en sensasjon

Japanerne er mestre i å få mer ut av mindre. I Daihatsus motor har de fått like mye krefter og akselerasjon ut av sine 3 sylindere, som konkurrentene har fått ut av sine 4. Forklaringen er enkel og aksepteres i stigende grad av de store bilprodusenter: Ved et samlet sylindervolum på 1 liter, gir 3 sylindere bedre utnyttelse av bensinen enn 4.

Og fordi motoren har 3 sylindere sparer man også vekt. Den lave vekten sammen med den geniale motorkonstruksjonen, gir Daihatsu et enestående lavt bensinforbruk, 0,50 liter *lavoktan*-bensin ved en konstant hastighet på 90 km/t.

BERTEL O. STEEN A/S
AVD. STABEKK AUTO

Prof. Kohts vei 83/85 - 1320 Stabekk
Telefon 53 89 96

DAIHATSU

FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU

F.S. Platou A.S, a limited company of architects was founded in 1930. The company totals a staff of approximately 65 architects, planners, landscape architects, interior- and graphical designers and a model workshop.

The nearly 50 years of experience has given the company professional design projects all over the country.

In the planning and design of activities directly and indirectly related to the oil industry, both offshore and onshore, the architect generally finds his place as a member of a project team.

FS PLATOU

PROSJEKTERING, PLANLEGGING,
LANDSKAPSARKITEKTUR,
INTERIØRARKITEKTUR,
GRAFISK DESIGN, MODELLVERKSTED

ARKITEKTFIRMAET F.S. PLATOU AS
RADHUSGT. 23 OSLO 1 — 41 48 50

FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU
FS PLATOU

6.300 med Tertitten

Det er slutt på utlånet av nøkler for iår.
Foto: HPG

Sneen har lagt seg, skinnene ses bare som forhøyninger i landskapet, batteriene er tatt hjem og stempelstenger er satt inn med Tectyl. .. - sesongen på Bingsfoss er over for iår.

Vi har lagt den 15. driftssesongen bak oss. 6298 besøkende har vi hatt, og det er bare 152 små mennesker mindre enn i rekordåret 1979.

Den tradisjonelle tabellen følger på neste siden, og av den kan vi utlede nøkkeltallene. Hvis det er noe det skulle være spesiell grunn til å merke seg, må det være charter-trafikken, - den har vært større enn noen gang tidligere. Holder vi antall reisende i chartertogene utenfor, er ikke årsresultatet fullt så oppløftende. Bare drøyt 4.500 har reist med vanlige rutegående tog. Når vi så tar med i betraktningen at chartertogene erfaringsmessig medfører svært mye arbeide og en del personlige ofre for de som må kjøre disse

Det ble ikke så mange km'ene på Bingsfos denne sesongen, men her er den i et hvert fall på vei mot Fossum en vakker august-dag.

Foto: HPG

Driftsstatistikk for 1980 - 15. driftssesong

C bak dato indikerer chartertog.
Tallet i (x) i kolonnen for lok.km. angir hvilket lok som er benyttet.

Dato	5/6 C	8/6 C	12/6 C	15/6	19/6	22/6	27/6 C	29/6	6/7	13/7
Totalt	575	120	330	451	185	429	300	198	371	297
Antall tog	6	1	3	5	2	4	2	4	4	4
Antall pr. tog	96	120	110	90	93	107	150	50	93	74
Lok km.	42(4)	9(4)	21(4)	30(4)	16(4)	30(8)	15(8)	30(4)	30(4)	30(4)
Vogn km.	186	36	105	168	76	165	75	123	146	156

20/7	27/7	3/8	4/8 C	10/8	17/8	24/8	31/8	7/9	14/9	21/9	S U M
296	230	430	100	434	292	276	237	169	398	180	6.298
4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	2	74
74	58	108	100	109	73	69	59	42	100	90	85
30(4)	30(4)	27(4)	9(4) 6(8)	30(4)	30(8)	27(8)	30(4) 3(8)	30(4)	30(4)	15(8)	550
142	138	124	42	165	165	162	120	162	147	60	2.663

Totalt antall reisende 1966 - 1980: 55.908
Totalt antall enk.reis 1966 - 1980: 110.648
Totalt antall personkm 1966 - 1980: 344.794

Totalt km.løp lok nr. 4: 427 km
Totalt km.løp lok nr. 8: 129 km
Sum lok.km. 1980 : 556 km

Bingsfoss er blitt en hyggelig liten stasjonsidyll der det fortæres store mengder nystekte vafler og litervis med kaffe.

FOTO: ERG

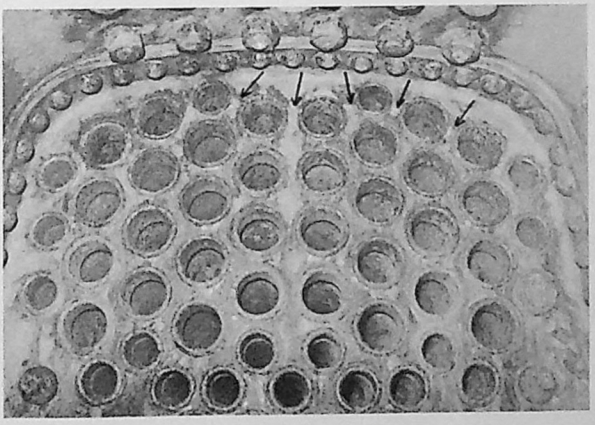
Litt nostalgi:
På jakt etter helt andre motiver i en nedstøvet skuff fløt dette gulnede bildet opp. Når vi nå har nevnt så meget om chartertogene må dette bildet med. Det er like før avgang for UHB's gjennom tidende desidert minst lukerative chatertog. Vi ventet på engelskmenn som aldri kom og kjørte 2 australiere gartis isteden! FOTO: HPG

togene - og når togene så til syvende og sist rent økonomisk i beste fall er en "0-forestilling" spørs det om vi ikke er kommet til en korsvei: Hvor mye skal vi satse på disse togene i fremtiden? Jeg er redd "flertallssvaret" vil bli noe negativt for chartertogs-trafikken.

PR har vært et omdiskutert tema i året som ebber ut. PR'n har ikke vært helt hva den burde, eller hva vi er vant med at den er. Dette har nok flere årsaker, men det er gått tradisjon i at PR er det et par mann som tar seg av - og så vurderes da resultatet av de øvrige aktive. Det ville nok vært en stor fordel om resultatet ble vurdert av færre og PR-virksomheten ivaretatt av de mange. PR er nemlig noe alle kan delta i. Alle kan henge opp plakater og dele ut brosjyrer. Mange er også betydelig mer skrivekyndige enn de selv vil være ved. Distrikts- og lokalaviser er intet dårlig forum å presentere vår museumsjernbane i. Vi håper på større og mer omfattende innsats fra dere alle foran og under sesongen 1981!

Forøvrig er det ingen tvil om at 1980 har vært et hyperaktivt år på UHB. Det er gjort mye bra arbeide - og mye står igjen. Innleggingen av nye sviller var en milepel, og restaureringen av BCo3 vel det største og mest omfattende prosjekt vi noen gang har gitt oss i kast med. Så er det heller ikke til å unngå at jobben til tider kan gi en en viss "Sisyfos-fornemmelse". Det er nå helt klart at vognen ikke vil komme i trafikk før våren 1982. Før den tid ser vi neppe noe til lok nr. 6 HØLAND på banen heller. Loket er inne til hovedrevisjon - og den blir av et omfang som vi tidligere ikke har hatt befatning med. Kjelen må ut av loket og skal til Drammen da det som kjent er oppstått en sprekk i fyrkassehvelvet. Kjelen blir nok ferdig revidert denne vinteren, men så skal drivhjulene dreies, all armatur revideres og det hele settes sammen igjen. Og når vi er kommet så langt har vi nok feiret jul to ganger etter at disse linjer er skrevet.

Her mot slutten av sesongen røk for sikkerhets skyld også clutchen på diesellok nr. 21 TINFOS. Sammenbruddet kom ikke uventet, men helt beleilig var det ikke. Clutchen er nå tatt ut og loket står delvis demontert i vognhallen. Det er en alminnelig oppfatning at vi er nokså avhengig av begge våre to diesellok, så alt vil bli satt inn på å ha loket kjøreklart igjen til våren. Særlig har baneavdelingen behov for loket til sin kjøring av grus etc..



Til venstre et fotografi av rørplaten i fyrkassen på HØLAND. Rørplaten er av kobber.

Sprekkene som knapt er synlige på bildet er anvist med piler.

Foto: Knut Thorvaldsen

Togføreren har gitt avgangssignal, dampen er sluppet på og toget ruller ut fra Sørumsand. Forrerst i toget bak loket går G13 - den gir togstammen liv og sjarme.
Dette bildet blir et av våre nye prospektkort neste sesong.

FOTO: Håvard Pedersen

Om trafikkavviklingen er det igrunnen ikke så meget å si. Dette året skiller seg ikke ut på noen måte. Dog må det vel være lov å hevde at alt har gått knirkefritt, så visst året på noen måte skulle ha skilt seg ut,så må det være i positiv retning.

I noen tog har det nok vært et savn at BCo3 er ute av drift, men stort sett har togene ikke vært så fulle at vi har vært plaget av "T-bane stemning" slik som det har vært ved flere anledninger tidligere år.

Fortsatt er det de to midterste togparene som er hardest belastet. Hvis en ved utarbeidelse av nye brosjyrer kunne få meddelt våre besøkende at det erfaringsmessig er best plass i første og siste togpar, ville dette gi en bedre utnyttelsesgrad av materiellet og gjøre reisen hyggeligere for våre besøkende. Vi skal vel ikke vente oss for mye i så måte. Det går an å innformere, men det synes ikke alltid som folk er like motivert for å la seg informere.

Ifølge NSB-trykk 398 skal banen inspiseres av "tilsynshavende" fra NSB hvert år. Årets befaring kom på kort varsel i september måned. Fra NSB møtte overingeniør Otto Gunvaldsen (tilsynshavende) og overingeniør Vidar Johnsen, som har tilsynet med det rullende materiell. Fra UHB møtte Gaute Narverud (ansvarshavende for sikkerhetstjenesten), Olaf Wiegels (ansvarshavende for banestrekningen) og driftsbestyrer Hans P. Grøner.

Hele banestrekningen ble inspisert og særlige punkter på linjen der vi har hatt vanskeligheter ble nøye saumfart. Tilsynshavende var stort sett godt fornøyd med banestrekningens tilstand og det alminnelige vedlikehold, men fant og ville påpeke enkelte forhold som bør rettes opp eller på annen måte forbedres. Dette gjelder sporjustering på deler av strekningen Sørumsand - Bingsfoss og skjøter på en kortere strekning nær Sørumsand. Strekningen Bingsfoss - Fossum, hvor det er gjort meget betydelige arbeider de siste årene, var overing. Gunvaldsen godt fornøyd med. Visse former for "skogrydding", som vel og merke ikke er utført av UHB eller gitt tillatelse til av oss, ble karakterisert som "vill". Denne selvtekten fra en av banens naboer var da også allerede stoppet.

Alt materiellet ble inspisert, og noen mindre mangler påvist. Man tok også det pågående arbeidet med BCo3 nærmere i øyensyn, og overing. Johnsen ga uttrykk for beundring og tilfredshet med kvaliteten av det arbeidet som var utført av UHB's egne folk. Slikt er det hyggelig å få høre fra en erfaren fagmann!

Våre "hengende skjøter" mellom Kongsvingerbanen og Sørumsand falt ikke helt i smak. At de bare var skrudd med 2 bolter ble ansett som noe i svakeste laget.
Manglende bolter ble skrudd inn samme dag som befaringen fant sted, og til sommeren blir det også lagt inn sviller under skjøtelaskene.

FOTO: HPG

Vi er tilbake til 24. oktober 1976 og befinner oss på temmelig nøyaktig samme sted som på bildet ovenfor. Det er UHB-rallare som legger ut skinnegang for NRK-TV. Programmet som opptakene var en del av ble sendt i TV 1. mai året etter. Vi benyttet anledningen til å bytte ut den svakere 15 kg/m skinnestrengen med 20 kg's skinner ved denne anledningen. Og dermed var det gjort; 15 kg's skinner er kortere og skjøtene kom dermed ikke på samme sted etter omleggingen. Dette kan man tydelig se nederst på bildet.

Slik ble det til at vi som rallare i 1976 innførte den for de virkelige rallarne ukjente "hengende skjøt".

FOTO: Thor Mellin-Olsen

Ved nederste planovergangen har vi hatt problemer med utvasking av grusballasten både som følge av overflatevann og sammensynkning av den underliggende stikkrenne. Stedet blir her nærmere studert. Overing. Gunvaldsen er nr. 3 fra venstre. Det er vemodig å tenke på at dette var Gunvaldsen's siste besøk på UHB som tilsynshavende før han går over i pensjonistenes rekker.

FOTO: HPG

Gravemaskinen har selvsagt vært i bruk også denne sommeren - og til langt utpå høsten. Det er liksom noe eget med denne gamle sliteren - ubehjelpelig og "klumsete" som den er, virker det likevel nesten som om den skulle ha sjel. Og så har den styrke! Her i sommer satte maskinen seg skikkelig fast under grøftegraving på Fyen. Dypt i søla med det ene beltet såvidt oppe på skinnestrengen var den ikke til å rikke og måtte i første omgang etterlates uti all elendigheta. Utstyrt med kaffe på termos og gode idéer ble det redningsaksjon midt i uka etter. Alle tanker om å dra maskinen opp av gjørma ble forlatt. Utstyr til den slags hadde vi rett og slett ikke. Etter litt frem og tilbake ble vi enige om å forsøke å feste grabben til TINFOS med en wire. Forutsatt at loket var tyngere en gravemaskinen o.s.v. formodet vi at "rumpa" på gravemaskinen ville trekke seg opp av gjørma når vi forsøkte å løfte TINFOS. Men den gang ei! TINFOS ble galant løftet av sporet. "LOFFEN" hadde uante krefter. Nå fikk vi i tillegg arbeidet med å sette TINFOS på sporet igjen. Det greide vi med jekker. Nytt forsøk etter samme metode ble

Dypt i gjørma med bare enden av det ene beltet på fast grunn.

Foto: HPG

Første forsøk på å få maskinen opp førte til avsporing av bakre aksel på TINFOS. Selv med grabben på "strak arm" viste "LOFFEN" seg utrolig sterk.

FOTO: HPG

gjort, men denne gangen slo vi wirene rundt skinnegangen under TINFOS. Hvem var sterkest nå? Loket holdt seg på skinnene og rumpa på "LOFFEN" tittet frem fra gjørma Nå var det bare å legge sviller under beltene slik at vi kunne kjøre inn i sporet på fast grunn.

Årets siste gravejobb ble bekkefaret frem til undergangen under Kongsvingerbanen. Her har vi hver vår vært plaget av oversvømmelser som vasker ut sporet. Bekkefaret var nesten gjengrodd av trær og busker. Nå er alt gravet ut og vannstanden i bekken senket med ca. 15 cm som en følge av gravingen. Men noe underlig skulle jo skje i denne forbindelse også: En vagg som skulle tømmes for sitt innhold oppe i 200m-kurven ved vognhallen hadde bunnfrosset. Hele "iskaken" skle halvveis ut av vaggen, - og så var det stopp. Så vaggen står tippet og bom fast midt på sporet,- men til våren blir det vel en råd. ..
Til neste år er det vår udmerkede gravemaskinkjører som skal i Kongens klær, så det blir vel mest et hvileår for gamle "LOFFEN" i 1981.

HPG

Og slik ser det ut ved innkjøringen til Kongsvingerbanens undergang etter avsluttet graving. Bare litt håndrensk står igjen.

FOTO: HPG

Og bak vognhallen står et underlig skue. Et stk. tippet vagg med innhold. Vaggen står bom fast og er ikke farlig med mindre man kan løfte ca. 1,5 tonn.

FOTO: HPG

Gaute Narverud og Nils Are Magerøy, her fotografert foran stasjonsbygningen på Bingsfoss, har engasjert seg sterkt i arbeidet med tilrettelegglse av forholdene i forbindelse med fredningssaken. FOTO: TMO

STYRETS ARBEIDE

Styret arbeider nå med 2 større saker av vesentlig betydning for UHB's fremtidige utvikling.

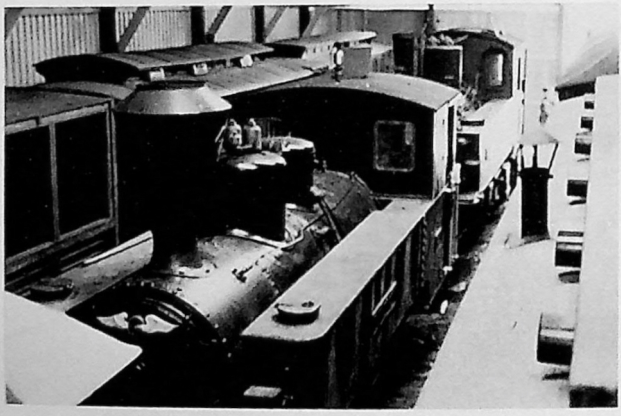
Riksantikvaren har vedtatt å fremme fredning av Urskog-Hølandsbanen i hele dens nåværende lengde inkl. den nedlagte tracé inn til NSB's stasjonsområde på Sørumsand. Forslaget blir fremmet overfor Miljøverndepartementet etter § 15 i Lov om kulturminner hvoretter tekniske kulturminner kan fredes.

Det er nødvendig med et meget betydelig grunnlagsmateriale i denne sak og arbeidet med systematisering og dokumentasjon er i full gang.

Fredningssaken er uten tvil den mest omfattende og vidtrekkende sak som noen gang er behandlet i andelslagets styre. Alt arbeidet med saksforberedelsen skal være avsluttet fra vår side innen 31. januar 1981. Til utarbeidelse av tegningsmateriell o.l. er arkitekt MNAL Reidar Lie engasjert.

Styret er også iferd med å utarbeide ny PROGRAMPLAN for perioden 1981-1988. Dette anses ønskelig i den foreliggende situasjon slik at museet Urskog-Hølandsbanen i kommende år kan disponere tilstrekkelige økonomiske og personellmessige ressurser til forsvarlig drift og nivåhevning av museets samlinger og anlegg.

HPG



I vognhallen står vårt rullende materiell trygt og tørt oppbevart for vinteren.
Området rundt vognhallen og bakover mot Bingsfoss hytte hører ikke med til UHB's opprinnelige areal og inngår ikke i en fredning. Det vil være i dette området UHB i årene fremover kan bygge ut med verksted og andre funksjoner som er et "must" for driften av museet, men ikke har antikvarisk verdi.

FOTO: HPG

2 Kr. sølv. Preget i 1906 i forbindelse med feiringen av frigjøringen.
Alle norske grensevaktsoldater fikk seg tildelt hver sin minnetokrone.

" NORGES UAFHÆNGIGHED GJENNEMFØRT 1905"

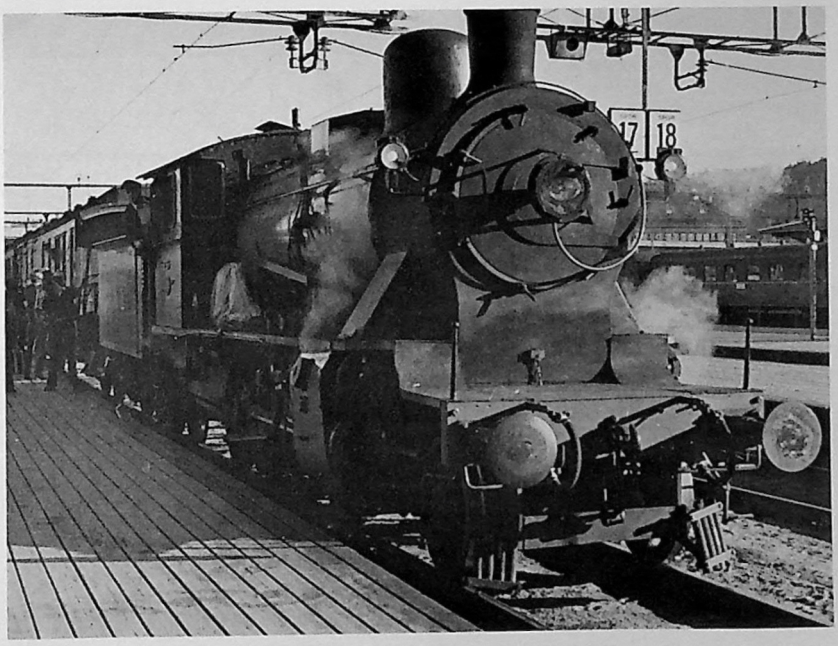
****

75 ÅR SIDEN FRIGJØRINGEN, ET HISTORISK MINNE.

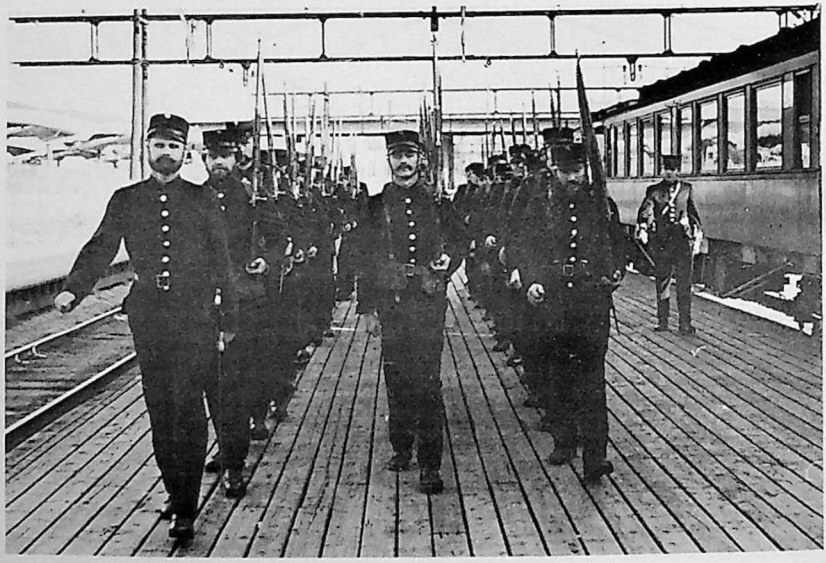
Den 13. oktober for 75 år siden, kom soldater fra det gamle Jegerkorpset tilbake til Kristiania efter å ha ligget vakt ved svenskegrensen.
Klokken 14:45, på minuttet 75 år efter, rullet det inn et tilsvarende tog på Østbanen, også denne gang lastet med soldater.
Denne gangen var det NJK's lokomotiv nr. 24b 236 som kom inn med heimeværnskarer fra Nordstrand HV-område.

De skulle markere åpningen av Forsvarsmuseets nye utstilling om perioden fra 1814 til 1940. I nesten komplette uniformer og utstyr fra 1905, marsjerte de opp den samme ruten som ble fulgt den gang, opp Karl Johansgate og ned til Akershus Festning.

Nede på festningen ble soldatene dimitert for 75 år siden, men denne gang gikk de inn som et artig og levende innslag i utstillingen, som ble åpnet av H.M. Kong Olav V og stortingspresident Guttorm Hansen.



POST
3



Da soldatene kom til byen for 75 år siden ble de hyllet som helter, selv om de ikke hadde løsnet så mye som et skudd. Også denne gangen viste det seg at innslaget skulle bli vellykket på en grå hverdag.

I 1905 kom soldatene fra traktene rundt Kongsvinger; denne gangen gikk de ombord på toget på Kjelsås stasjon. Om valget var tilfeldig eller om det var bevisst, vet vi ikke, men de som kjenner til hvordan stasjonsbygningen ser ut, forstår nok at den gamle laftede tømmerbygningen gav en fin ramme rundt perrongen med 43 uniformerte soldater og et dampende lokomotiv.

Til og med vognene, som var koblet til lokomotivet, passet godt inn i miljøet, da det viste seg at de var av en type som så dagens lys i 1890.

TIL GRENSEN!

Det hadde vært en dramatisk og spennende sommer i 1905. Det er Gudbrand Stenberg som forteller dette. Han er 98 år gammel og den eneste som er igjen av de 950 soldatene som kom til Kristiania den 13. oktober i 1905.

Denne gangen var han bare tilskuer til marsjen gjennom byen. Han forteller at efter 48 dagers rekruttskole, ble de samlet på Akershus Festning for å bli sendt videre til Kongsvinger.

Efter hvert som forholdet mellom Norge og Sverige tilspisset seg, ble stadig flere soldater sendt mot grensen.

Regelen var at de yngste linjesoldatene skulle også stå fremst! Med 120 skudd hver seg, hadde de fått ordre om å skyte på alle svenske tog som forsøkte å passere grensen.

Det ble også plukket ut et "dødskompani", som skulle settes inn i nærkamp ved grensen dersom det skulle bli nødvendig. Blandt disse var også Gudbrand Stenberg. "Hadde det blitt alvor er det vanskelig å si hva som hadde skjedd", sier 98-åringen. "Kanskje hadde vi tatt hverandre i hånden i stedet for å skyte".

Carl-Erik Christoffersen
Journalist/HV-bladet

---

forts. fra side 47

gå foran innhold.

Men, heldigvis, tidene arbeider for bladet, så nå er det altså satt opp "klart inn for Solbergfossbanens tog i 1925".

Siden vi nå befinner oss i Askim og på den gamle bruksbanens område, benytter vi anledningen til å vise et ikke tidligere offentliggjort bilde fra Solbergfossbanens utgangsstasjon i Askim sentrum.
Bildet er antagelig tatt like etter krigen og viser "Padda" klar til avgang mot Solbergfoss.

Håvard / Red

Elektrisk kraft er grunnlaget for vår industrielle, økonomiske og sosiale utvikling og fremgang. I våre fossefall og innsjøer har vi en pålitelig og miljømessig gunstig energiressurs.

I Norge står vi overfor både terreng- og ikke minst klimavansker. Dette gir våre ingeniører stadig nye utfordringer.

Vårt firma har i sin mangeårige virksomhet hatt vannkraftplanlegging og damkonstruksjoner som et av de viktigste fagfelt, og vi har opparbeidet en betydelig teoretisk og praktisk erfaring samt kapasitet på dette området.

Vi har i tidens løp hatt ansvaret for planlegging og konstruksjon av en rekke kraftverk, både lavtrykks- og høytrykksverk med fall fra 10—1000 m, såvel i dagen som i fjell. Vår erfaring i fjellanlegg av alle slag er betydelig og omfatter også de rent fjelltekniske og sikringsmessige problemer. Til løsningen av disse oppgaver medvirker våre ingeniørgeologiske fagfolk.

Vannkraftplanleggingen har gitt oss en know-how som gjør oss istand til å arbeide med hydrologi og hydraulikkoppgaver i videste forstand, såsom vannspeilberegninger i vassdrag ved forskjellige vannføringer, målinger og fremstilling av strømningsbildet med vannhastigheter i sjø og elv, elveforbygninger, erosjons- og sedimenteringsproblemer i vassdrag m.m.

I dambygging tok vi tidlig i bruk slanke materialsparende betongkonstruksjoner. Dette var et viktig fremskritt i Norge med de vanskelige transportforholdene vi har her. Disse damtyper gir meget økonomiske løsninger og blir ennå benyttet i stor utstrekning.

Vi har også prosjektert en rekke fyllingsdammer. Noen av disse er blant landets største. I prosjektgruppene som arbeider med disse konstruksjoner og andre løsmasseproblemer har vi geotekniske fagfolk.

Tunnelutslag under vann mot store trykk har vi arbeidet mye med. I denne forbindelse mottok vi en pris for et prosjekt i Alaska "the 1974 Honor Award" fra the US Army Corps of Engineers for planlegging av tunnelutslag for the Snettisham Project. Prisen var også en påskjønning for spesielt godt miljømessig arbeid.

Ingeniør Chr.F. Grøner fikk i 1934 Sam Eydes Ærespris, og i 1976 ble firmaets prosjekt Dam Zakariasvann, Norges høyeste betongdam, tildelt Norsk Betongforenings "Betongtavle".

Vår erfaring dekker alle forhold i forbindelse med kraftverksbygging, hydrologi og hydraulikk, produksjonsberegninger, økonomiske vurderinger, bygningsmessig planlegging for anlegg i fjell og i dagen, modellsimulering ved EDB for vurdering av verkets virkning på et større nett, byggeledelse og kontroll på anlegget m.v.

På dette grunnlag er flere av våre sivilingeniører rutinerte i skjønnsaker og er ofte benyttet som sakkyndige og skjønnsmenn.

GRØNER

KAN DU GJETTE HVOR???

Ja, her kan du riktig få sette kunnskapene på prøve! Var det noen som nevnte Smaalensbanen, eller Østfoldbanen som den heter nå ? Ikke dårlig gjettet, for materiellet stammer derfra.

Men stedet er faktisk Solbergfoss, endepunktet for den 8 km. lange bruksbanen fra Askim.

Banen leide først et lokomotiv fra Kykkelsrud tresliperi, men da dette ble for lite, skaffet de seg et lokomotiv fra Danmark i 1919. Senere ble det leid lok fra N.S.B., og en Trollhätta-maskin ble visstnok kjøpt fra N.S.B. i 1927. Men dampdriften tok tidlig slutt, lokene ble hugget allerede i 1929.

Ovenstående bilde er tatt i 1925, og er tatt samme år som det ble innført persontakster på banen. Tidligere hadde man kunnet reise gratis. Vi ser lokomotiv nr. 48, det siste i en serie på åtte som N.S.B. skaffet seg fra Beyer, Peacock & Co. i 1879 til åpningen av Smaalensbanens vestre linje.

Disse 4-koplete lokomotivene var anskaffet for kjøring av Smaalensbanens personførende tog, og den 2-akslede boggien foran gav lokene gode gangegenskaper. Av hensyn til boggienes utslag var sylinderne hevet noe over drivhjulenes sentrum, og sylinderne var noe skråttstillte. Drivhjulsdiameteren var 1448 mm og største hastighet 60 km/t. Kjelen hadde en ristflate på 1.3 m2 og en heteflate på henimot 74 m2. Kjeltrykket var 10 kc/cm2 og tenderen hadde plass til 5.3 m3 vann og 2.5 tonn kull.

I de første årene gikk det også kareter på Smaalensbanen, så vognene er sikkert også derifra.

Solbergfossbanen fikk sin første skinnebuss "Jomfrua" i 1928 og denne er, sammen med Skabo-vogna "Padda" fra 1938 i NJK's trygge forvaring.

Bildet av nr. 48 var opprinnelig tiltenkt en artikkel jeg hadde om Solbergfossbanen i TERTITTEN nr. 19, mars 1970, men akk - den tidens ressurser og bildegjengivelsesmuligheter satte skarpe begrensninger, hvor bildenes tekniske standard fikk

forts. side 45

NORSK MODELLJERNBANE

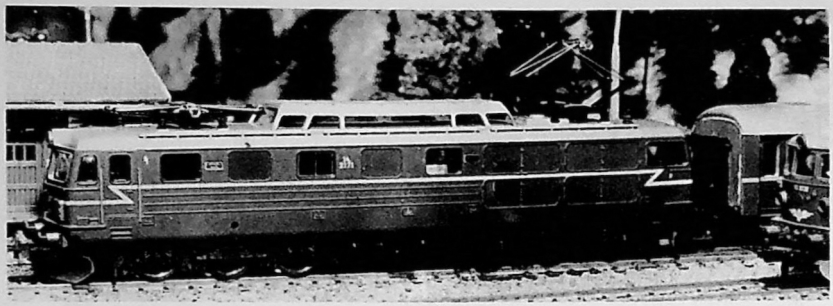
Postboks 76
1920 Sørumsand

Tlf.
(02) 72 71 18

Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460

1:87 HO

ENDELIG - NÅ ER DEN KOMMET



LIMAS FLOTTE MODELL AV EL. 14. ART. 8130

PRIS KUN KR 215,- veil. 254,-
" VEKSELSTRØM
M/ELEKTRONISK RELE KR 415,-

VI ER REPRESENTANTER FOR PERL MODELL AB I NORGE OG HAR LAGER AV MOTORVOGNER - LOK - BYGGESETT OG BYGGEDELER.

KATALOG NYTT OPPLAG NOVEMBER 1980 KR 15,-.

Av vårt norske utvalg nevner vi:

Art. 8065	El. 13	kun kr	149,-
" 9150	B3	" "	39,-
" 9308	BF12	" "	39,-
" 2831	Stakevogn	" "	19,-
" 2851	Cont.vogn 2	" "	21,-
" 2853	" "	" "	25,-
" 3101	Solbergbanen PADDA	" "	495,-
	Bevegelig bagasjegrind til PADDA	" "	76,-
"	BR 52 Stortysker lev. i ØBB versjon	" "	390,-

PERL MODELL

SJ Y6 LIKESTRØM

SJ Y6 BEKSELSTRØM

SJ4330 LIKESTRØM

SJ4330 VEKSELSTRØM

GØTEBORG SÆRØBANEN'S MOTORVOGN YB 06

- leveres også i 2 danske versjoner

BE OM NMJ'S KATALOG

NORSK MODELLJERNBANE HJELPER DEG KJØRE N O R S K

Bestillinger over kr 300,- portofritt i oppkrav.

VI BESØKER FORENINGEN SETESDALSBANEN

Gråtunge, men heldigvis regntomme skyer henger over den vesle bygda Grovane. En enslig rød motorvogn står inne på Setesdalsbanens område, og tre karer speider bortover mot bussholdeplassen.

Jo, der dukker en flokk på ca. 20 mennesker opp. Mon tro vi ikke har sett den gjengen tidligere ? Jo så sannelig - det er bare kjente UHB-fjes.

Endelig har den ene foreningen organisert gruppereise for å besøke den andre. Den historiske dagen er søndag 28. september, og la oss ta konklusjonen med en gang:

"Gruppebesøk hos hverandre må skje oftere i framtiden!"

Foreningen Setesdalsbanens nyrestaurerte motorvogn SULITELMA fotografert fra damkronen til Beihølen demning den 28. september 1980. Foto: H. Pedersen

Som allerede røpet, er det Setesdalsbanens nyrestaurerte motorvogn SULITELMA som skal være dagens hovedaktør.

For uinnvidde kan det tilføyes at SULITELMA tjenestegjorde på Sulitjelma-banen inntil nedleggelsen i 1972. Vogna er på mange måter en smalsporet verson av NSB's motorvogner av type BM 86, og, etter beundringsverdige ansiktsløftninger på Grovane, er den antakelig den mest velholdte dieselmotorvogn på norske spor idag.

Turen oppover dalen går friskt unna; det smale sporet og det ville landskapet får en snart til å drømme seg 10 år tilbake i tiden. En er plutselig på vei til Sulitjelma. Sjønståda len og Hellarmo passeres, men dessverre, lenge før Sulitjelma blokkeres sporet og drømmen brutalt av Beihølens bastante betongdemning.

Grovane stasjon, en stille søndags morgen, lenge etter at ordinær turisttrafikk er innstillet.

Foto: H. Pedersen

Fotokjøring! Paulen bro og den herlige naturen er de ting vi virkelig "misunner" vår kollega i sør.

Foto: H.P. Grøner

Setesdalsbanens driftsbestyrer Carl Fredrik Thorsager orienterer om forlengelsesplanene mot Røyknes.

Foto: H.P. Grøner

Liksom ikke riktig tilbake i 1980 enda, karrer en seg opp på demningen. Her holder Setesdalsbanens formann Carl Fredrik Thorsager, en grei orientering om forlengelsesplanene til Røyknes, og om hvordan en prøver å komme over de fysiske og fuktige hindringer ved og i Beihølen.

Vi triller nedover igjen, har et par flotte fotokjøringer ved Vrengen og ved Paulen Bro, før vi er tilbake igjen i Grovane.

Omvisning i lokstall og verksted står for tur. Banen har et anlegg som en UHB'er blir våt i øya av. Men her er det også utbyggings- og restaureringsoppgaver som gir en vannblemmer bare ved tanken.

Besøket avrundes med en orientering om banens gjeninnføring til Grovane NSB-stasjon. Setesdalsbanen får disponere hele stasjonsbygningen, så i den gamle restauranten skal glassene få klirre på ny!

Problemet er bare hvordan en skal få de reisende fra stasjonsbygningen og over NSB's spor til Setesdalsbanens perrong.

Hele turen var et glimrende arrangement, takket være gode forberedelser både fra Setesdalsbanen og vår egen arrangementskomité og dens "primus Finn-motor".

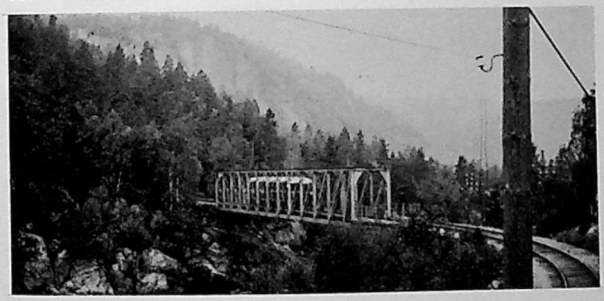
I likhet med oss, drives også Setesdalsbanen på amatørbasis og med knappe resurser. Det er avgjort ikke små resultater som her er oppnådd. Så er da også de fleste av oss UHB'ere avgjorte "SB-fans". Setesdalsbanen (SB) har et anlegg og utvidelsesmuligheter som er unike for norske jernbanemuséer; men så fortjener da også en sporvidde som har eksistert i over 1000 km. her i landet et skikkelig minnesmerke, og hvert trinn som banen tar følger vi med glede og spenning.

Vi kommer gjerne tilbake, snart!

Håvard

Fotokjøring ved Vrengen. Gangegenskapene til SULITELMA var fortreffelige der hun snodde seg rundt alle de krappe kurvene.

Foto: H. Pedersen



SULITELMA på Paulen Bro. Selv om man har fotografert broen mange ganger før, kan man ikke la være å gjøre det igjen.

Foto: H.P. Grøner

PEUGEOT

505

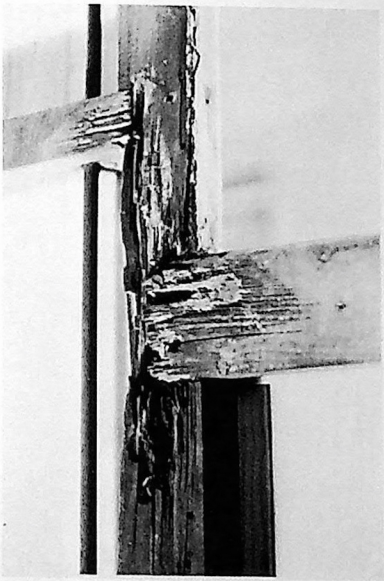
Den nye modellen fra Europas største bilkonsern

Stabekk Auto – Kolsås Auto.
To navn i Bertel O. Steen-gruppen.

VERKSMESTERTANKER

Dugnadsåret 1980 er over og det kan passe med et lite resymé over årets innsats i maskinavdelingen.

Hovedarbeidsoppgave i år har vært BCo3. Restaureringen går sin gang, men vognen har nok gitt oss enkelte sure overraskelser. Først av alt må jeg vedkjenne at det var en tabbe å sette igang Fagersand uten først å ha tatt av platekledningen utvendig.



Slik så det ut på innsiden da vi fikk tatt av platene. Her kan alt plukkes til flis bare med fingrene.

Resultatet av dette er at han har tatt svært lett på reisverket, men gjort prima arbeid innvendig.

Dette får vi igjen for nå, idet vi ikke kommer forbi en masseutskifting av reisverk, og det etter at innerkledningen er ferdig. Med alle de finurlige innfellingssystemer som er i de veggene er det et langsomt arbeide.

Taket har også sine råtepartier rundt ovnsrørene, men disse er mindre alvorlige enn veggenes.

Forøvrig er all innredning til 2.kl. avdelingen ferdig og også det meste av deler til vognen forøvrig.

Men, i og med det svære arbeidet med veggene får vi en stor forsinkelse i arbeidet og noen kjøring med BCo3 i 1981 ser det ut til å gå i vasken med, men i 1982 kanskje.....

Vi har forøvrig alle platene til BCo3 i Lodalen nå, og de må skrapes og grunnes før de går til Grorud for sprøytelakkering.

Alle grinder og støpejernsdeler er sandblåste og befinner seg for tiden i undertegnedes kjeller hvor de mønjes og males i ledige stunder.

Maf. F. Halling har også adskillig UHB-isenkram og treverk hjemme hos seg.

Tross alt arbeid med BCo3 har vi også fått tid til litt kosmetisk behandling av et par av de andre av våre rullende klenodier.

CF 11 fikk innsatt etsede laterneglass på vårparten, og CF 12 ble malt brun utvendig, samt et strøk maling på gulvet.

CFo5 har fått igjen parafinlampene, og rammen til Co2 er omsider preparert. Boggiene til denne er for tiden i Lodalen, hvor de skal overhales.

Co1 begynner nå virkelig å segne under alderens bør, og et par kirurgiske inngrep for å hindre veggene i å skille lag var nødvendig. Vi får heretter bruke Co1 kun som innsatsvogn for å begrense forfallet, og så får vi ta den for oss når BCo3 er ferdig.

Det mangler ikke på arbeidsoppgaver nei. Som om ikke alt dette var nok, sa HØLAND takk for seg i våres. En lang sprekk i røkrørsplaten i fyrkassen (se bilde i Hans P. Grøners innlegg) kondemnerte kjelen permanent.

Vi vet ennå ikke om det holder med bare å skifte fyrkassen eller om hele kjelen er ferdig. Loket står nå i Lodalen ribbet til beinet, og går til Sundland over nyttår. Foruten kjelen må drivhjulene dreies og armaturen overhales.

Hva denne hovedrevisjonen kommer på i rede penger er vanskelig å si, men vi kan nok trygt regne med at det vil bli vårt dyreste prosjekt til denne dag.

Setskogen har heldigvis oppført seg pent også i år, mens Bingsfos begynte å lage litt krøll utpå året. Det var injektorene som ikke ville være helt med, men etter en lett revisjon av armaturen , er den igjen i skjønneste orden .

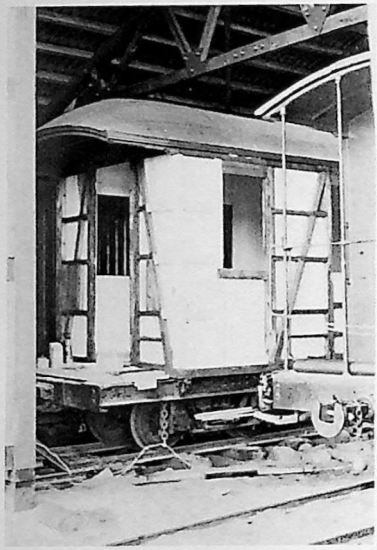
Diesellok nr. 21 sa også takk for seg i sommer, clutchen er røket, men denne er nå tatt ut, så vi får håpe at vi har den i drift igjen til neste sesong.

Nr. 20 har heldigvis ikke voldt oss noe større trøbbel, bortsett fra at motorfestene har det med å ryke ustanselig.

Et lite hull i dieseltanken gav også interessante resultater før det ble oppdaget.

Men alt under ett, så har jo togene gått knirkefritt også i år, så vi får vel når regnskapet skal gjøres opp si oss fornøyde med vår egen innsats.

Riktig god jul og vel møtt på Bingsfoss i 1981.



Vogn under restaurering. Må ikke flyttes! Som man forstår er arbeidene med BCo3 omfattende, og innen vi er ferdige med vognen er det nok medgått opptil flere meter med treverk av vmse dimensjoner.

Roar Stenersen

Rammen til Co2 plassert bak vognhallen.

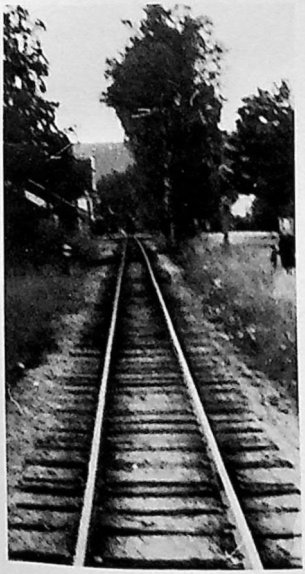
** POST OG JERNBANE-HISTORIER FRA URSKOG-HØLANDS-BANEN. **

Jeg har fått den pene, lille trykksak "Ta en tur med Tertitten". På side to er det et bilde av "Smerken", som leverer post på Kvevli.
Knut Smerkerud var "overpostpakkemester", og reiste som oss andre vekselvis på Tertitten. De siste årene brukte vi "Kongevognen" til det rullende postkontor. Ved endestasjonen Skulerud fikk vi oss altid en strekk.
En dag "Smerken" hadde tjeneste og hadde tatt en liten lur på Skulerud, våknet han like før avgang. Han reiste seg søvndrukken og gikk noen skritt. Da kom det en mann mot ham og "Smerken" sa morskt: "Hva gjør De her !!!"
Begge to stoppet og etter å ha stirret den fremmede intenst i øynene et øyeblikk, oppdaget "Smerken" at han sto ansikt til ansikt med seg selv i det store speilet i "Kongevognen".

Med vennlig hilsen

Berit B. Svendsen, Spikkestad.

****



FORMANNSTANKER

Mot slutten av året er det vanlig å se tilbake på året som er gått. Driftbestyrerens beretning er omfattende, og det er bemerkelsesverdig hvor mye godt arbeid vi klarer å legge ned på banen i løpet av en driftssesong. Grøftegraving, svillebytte, vognrestaurering, stasjonene osv. Man blir imponert! Men, skal vi nå bestandig måtte se oss tilbake? Et gammelt arabisk ordtak sier: Den som ser seg tilbake vender ryggen til fremtiden. Det skal vi så absolutt ikke gjøre. Fotografiet fra Sørumsand er omlag 20 år gammelt og endel uskarpt. Derfor egner det seg godt som symbol for videreføringen av banen inn til Sørumsand. Pr. idag vet vi ikke hvorledes saken vil ende, men det er sikkert nok at innen overskuelig tid vil bildet ha blitt sylskarpt, og vi mener det er grunn til å se lyst på situasjonen.
Ellers er jeg opptatt av at vi i kommende år kan samles om en fremdriftsplan satt opp i en revidert PROGRAMPLAN, slik at vi får en bedre målestokk å sammenligne fremdriften med og slik at vi unngår dobbeltarbeide som hindrer best mulig utnyttelse av våre ressurser. Større aktivitet på PR-fronten er et stikkord.
I det kommende år ser vi også frem til generalforsamlingen og vi håper at Preus-utvalget kan komme frem til et enstemmig forslag til vedtektsendringer. Det blir nok god anledning til å diskutere dette og andre saker, hvor og når vi måtte treffes. Det går også an å kontakte meg på telefonen, kontor 17 80 88 eller privat 24 79 29.
Takk for alt utført arbeid i år, og alt godt øskes for julen og for 1981

Hilsen Thor Mellin-Olsen

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO - ETHIOPIEN. C. F. E.

(JERNBANEN FRA DJIBOUTI TIL ADDIS ABEBA)

MARTIN UHLIG, BREMERHAVEN

****

EN KORT FORTELLING OM DEN HISTORISKE UTVIKLINGEN TIL EN "INTERNASJONAL" SMALSPOR-JERNBANE (SPORVIDDE 1,000 MM.) SUPPLERT MED BILDEMATERIALE FRA DRIFTSBANEGÅRDEN I DJIBOUTI, BANENS UTGANGSSTED.

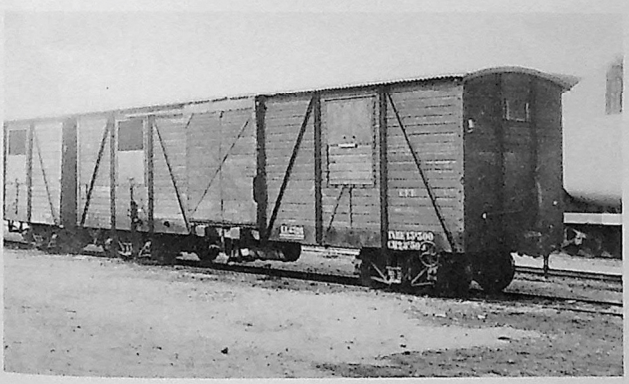
Ethiopia, det store landet i Østafrika, er i det alt vesentlige et karrig land.
I sin form virker høysletten som en innelukket enhet, avgrenset av høye fjell.
Dette forhold medvirket sterkt til at Ethipoia, som det eneste land i Afrika aldri har vært underlagt fremmede kolonimakter (bortsett fra de korte periodene 1890/96 og 1935/41 da landet var okkupert av Italia).
Dette innelukkede landet var således svært vanskelig å forbinde med kysten og en brukbar havn.
I 1859 kjøpte Frankrike det området som senere ble hetende Fransk Somaliland.
Området inkluderte havnen Obock og i 1887 grunnla man byen og havnen Djibouti. En kort stund senere unfanget man idéen å forbinde den nye havnen med en jernbane tvers igjennom Ethiopia til den hvite Nilen.
I 1894 gav den ethiopiske keiseren Menelik et fransk firma konsessjon for å bygge en jernbane fra Djibouti over Harrar og den daværende hovedstad Entoto til den hvite Nilen, og den 27 april 1896 grunnla man i Addis Abeba "Compagnie Imperiale des Chemins de Fer Ethiopien", med en aksjekapital på 2 millioner franske franc.
Denne ble i 1897 forhøyet til 8 millioner franc og endelig i 1899 til 18 millioner franc.
Anleggsarbeidene startet i 1897 fra Djibouti, og etter tre års anleggstid hadde den metersporede banen nådd 107 km.; det vil si frem til grensen mellom den franske kolonien og Ethiopia.
Straks etter kom firmaet i finansielle problemer, men i 1902 var hele 309 km. bane ferdig og man hadde nådd byen Diredawa.
Gjennom diplomatisk intervensjon av England og Italia ble det nedlagt forbud mot at det franske firmaet fikk bygge banen helt frem til Nilen, dog ble man enige om at man kunne fortsette frem til Addis Abeba.
På ny oppsto det finansielle vanskeligheter, og 24. mars 1908 ble et nytt selskap grunnlagt "Compagnie Franco - Ethiopien du Chemin de Fer de Djibouti åAddis Abeba" med hovedkontor i Paris. I firmaledelsen satt det en etioper, en italiener og en engelskmann.
Den 7. juni 1917 nådde man så endelig frem til Addis Abeba, en strekning på 784 km. (I luftlinje i underkant av 600 km.).
Banen stiger fra havnivå i Djibouti til 2,400 m.o.h. i Addis Abeba og maksimal stigning er 27 o/oo og minste kurveradius 140 m. Høyeste tillatte hastighet på banen i dag er 85 km/t.
C.F.E. befordrer i dag en forholdsvis anselig mengde gods, aktuelle tall foreligger dessverre ikke, men i 1966 ble det fraktet 460,000 reisende og 374,000 tonn gods.
Etter revolusjonen i Ethiopia har persontrafikken måttet instille, men godstrafikken går fortsatt for fullt. Totalt beskjeftiger banen ca. 2,000 personer.
Driftsmessig er banen oppdelt i avsnitt, avsnitt 1 Djobouti-grensen med hovedkontroll i Djibouti pluss to avsnitt i Ethiopia med hovedkontroller i Diredawa og Addis Abeba.
Den daglige trafikk på Djibouti-avsnittet er to godstog som skal til Addis Abeba, i ruten benevnt som tog 13, avgang tidlig om morgenen og tog 65 med avgang om kvelden. Ved behov kjøres innsatstog.
Damplokomotiver benyttes dessverre ikke mer, de siste tog med damp ble fremført på begynnelsen av 60-tallet. En del tendere er imidlertid ombygget for vanntransport.
I 1950 kom de første 12 dieselelektriske B'B' lokomotivene med en ytelse på 580 hk levert fra SLM/Winterthur i Sveits. I 1955 kom ytterligere 6 dieselmaskiner på 675 hk levert av Alsthom og i 1962 ble det igjen fra Alsthom levert 3 diesel-elektriske B'B' maskiner, denne gang med en ytelse på 840 hk.

Vognhallen til venstre og lokstallen til høyre.

Det er laber aktivitet i området.

Lokomotiv 6M levert av SLM/Winterthur i 1950.

Maskinen er B'B' med 580 hk.



Lukket boggiegodsvogn Nr. LL 4326.
Lengde 10.45 m.
Bredde 2.34 m.
Vekt 13.3 tonn.

Den til nå siste leveransen av lokomotiver til banen skjedde i 1965 da Alsthom leverte 4 C'C' maskiner med en ytelse på 1850 hk.
Utenom disse besitter banen 10 dieselhydrauliske C-koblede skiftelokomotiver samt 3 dieselelektriske mannskapsvogner.
Forfatteren besøkte banen i 1978 og inntrykket var at banen ble godt vedlikeholdt. Det er ikke vanskelig å få tilgang til lokstall og verksteder eller til linjen forøvrig til tross for de vanskelige politiske, geografiske og klimatiske forholdene. Baneledelsen sørger for at det hele virker gjennomført og solid.
Da jeg henvendte meg til banens øverste ledelse i Djibouti ble jeg vist samtlige driftsanlegg, det ble arrangert oppstillinger av materiell for fotografering, samtlige spørsmål besvart samt at spesielle ønsker, så sant de lot seg gjennomføre, ble oppfyllt.

Kildehenvisninger: Dr. F. Stöckl: Eisenbahnerlebnis Athiopien. Krefeld 1975
C.F.E.: De Djibouti åAddis Abeba. Djibouti 1968
Lutz/Schafelberger/Hug: 100 Jahre Appenzeller Bahn. Herisau 75.

Opplastnings-spor i Djiboti.

I bakgrunnen vanntårn og og godsbanegård.

Allehånde akseltyper lagret ved vogn og lokverkstedet.

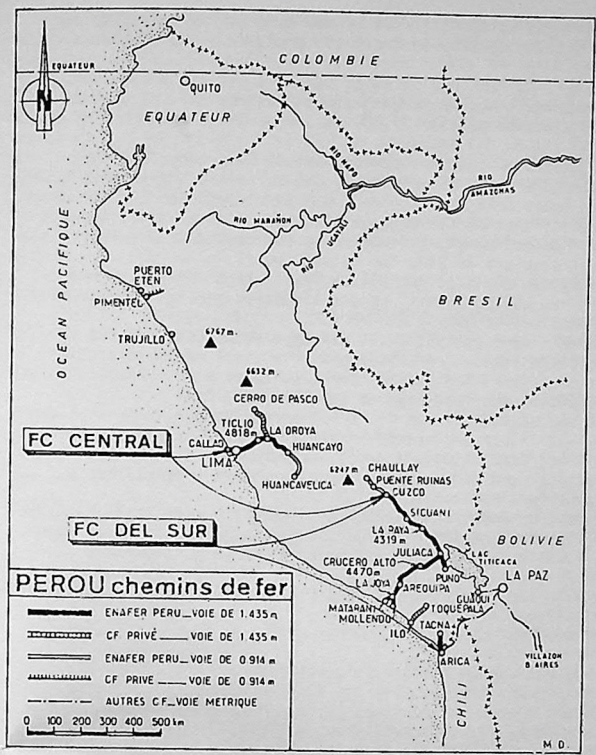
Det ser ut som om både glide- og rullelagre er i bruk.

MED "TERTITTEN" I PERU

Bladet vårt er i grunnen i en heldig stilling. Det har utsendte medarbeidere nesten over hele verden, uten at kassen belastes for skyss- og kostgodtgjørelse.

Så derfor en reportasje fra TERTITTEN's utsendte medarbeider til Peru i september 1980.

I denne innledende artikkelen vil vi ta for oss litt av den kulturelle og historiske siden og deretter i fire artikler beskrive en reise med Ferrocarril Central fra Lima til Huancayo, hvor banen når 4.818 m.o.h. - det høyeste punkt i verden for normalsporede jernbaner - deretter et besøk på driftsstasjonen i Huancayo for 3-fot banen mellom Huancayo og Huancavelica. I den tredje artikkelen reiser vi med en annen 3-fot bane fra Cuzco til Puente Ruinas for å besøke ruinbyen Machu Pijchu, og i den siste, nok engang den normalsporede Ferrocarril del Sur mellom Arequipa og Puno ved Titicacasjøen. (Fra 2.301 m.o.h. opp til 4.470 m.o.h. og ned igjen til 3.822 m.o.h.).



Men først litt om Peru, som er det tredje største landet i Syd-Amerika, og som idag har en befolkning på vel 17 millioner mennesker og med en økningsrate på ca. 3 %. Hele den 2.250 km. lange kyststripen mot Stillehavet er ørkenaktig, den utgjør 11% av arealet, men hele 44 % av befolkningen holder til her.

Av de 52 elvene som renner ned fra fjellene er det bare 10 som fører vann hele året. Men med vanningssystemer har en fått 40 særdeles fruktbare "oaser".

Bakenfor hever Andesfjellene seg til en høy Sierra med en mengde massive grupper av steile fjelltopper. "Sierras" dekker 26 % av landet med en gjennomsnittshøyde på vel 3.000 m.o.h. og her bor halvparten av befolkningen.

Dette er for mange til å kunne livnære seg av et karrig jordsmonn. Høydeplatåene er omringet av høye fjell, hvorav minst 10 er over 6.000 m.o.h. Dype canyons, hvor en har tropeklima i dalbunnen er heller ikke uvanlig.

Her i "Sierras" er det mer enn 5.000 indianer-bosetninger. De har det laveste utdanningsnivå i hele Syd-Amerika, og dietten deres er regnet å være 40 % under akseptabelt nivå. Omlag 1.7 millioner av indianerne snakker ikke spansk, som er landets offisielle språk, men bare Inca-språket Quechua, som dog har fått offisiell status. Mange av disse indianerne lever også utenfor pengeøkonomi-systemet.

Øst for "Sierras" har vi Selva, den østre delen av landet som utgjør 60 % av arealet

men hvor bare 5 % av befolkningen holder til. Det er den øvre del av Amazonas, med tropeskoger og jungel, med befolkningen konsentrert til breddene av de større floder og elver.

Her finnes store resurser, og Peru har så smått begynt å utvikle disse. Men, transportvanskene er ennå enorme. I dag må mange produkter skipes til Callao via Brasil og Panamakanalen, en distanse på over 11.000 km., mens luftlinjen bare er på ca. 1.000 km.

Over 80 % av Perus oljereserver finnes i denne delen av landet og Petroperu antar at landet har et eksportoverskudd på omkring 90.000 barrels pr. dag neste år.

Det har bodd mennesker langs hele Andeskjeden i mer enn 10.000 år. I motsetning til en av arkeologiens læresetninger om at landbruk må komme foran en sivilisasjons tilblivelse, regner en med - basert på utgravninger - at det oppsto en sivilisasjon basert på fiske, som var vel etablert år 2100 før Kristi fødsel.

Denne tidlige sivilisasjonen utviklet seg til en "Huaca-bygg" kultur. Men den første identifiserbare kulturen kalles Chavin, og den blomstret særlig i høylandet nær kysten fra Piura til Pisco mellom 800 og 200 år f.K.

Så fulgte flere kulturer i nord og syd, bl.a. den høye Nazca-kulturen 400 - 800 e.K. I syd kom den klassiske Tiahuanaco-kulturen - hvis store monument er Tiahuanacoruinene øst for Titicacasjøen. Men hverken denne kulturen eller Chimú-kulturen i nord var så artistisk effektive som forgjengerne var fra 700 - 900.

Men så kom, muligens mot slutten av det 11. århundrede, Incaene. Incariket var et av de mest og best planlagte riker som verden kjenner til. Cuzco var hovedstaden fra imperiets fødsel inntil det døde, tidlig i det 16. århundrede. Det var basert på andre Peruvianske sivilisasjoner som hadde oppnådd stor ferdighet i tekstilkunst, byggekunst, kjeramikk og arbeider i edle metaller.

Den politiske strukturen for Andes-indianerne har i evig tid vært "ayllu", eller landsbyenheten. Den hadde sine hellige forfedre, den ba til husgudene, den var nær knyttet med blodsbånd til familien og av økonomisk nødvendighet m.h.t. jorden, som var felles.

Underkastelsen til Ayullu var absolutt, for bare slik kunne en skaffe levlige vilkår i det "usympatiske" miljøet.

Allerede før Incaene var "hus"-dyrene der; llama, alpaca og hunden. Mais og poteter var vanlige.

Det Incaene klarte - og det var en fantastisk prestasjon - var å erobre kjempeterritorier og å få alle de forskjellige ayullus til å underkaste seg åndelig og økonomisk Staten, representert gjennom et sentralt styre som ikke lot seg motsi.

Fellesreligionen, utviklet av Tiahuanacokulturen, var tilbedelsen av solen. Og solens viseregent på jorden var den absolutte Sapa Inca. Og rundt ham, i hovedstaden, fantes en religiøs og sekulær elite, som aldri frøs til en kaste, fordi den var åpen for talent. Ofte ble eliten valgt blandt høvdinger som var slått av Incaene, en effektiv måte å mestre lokal opposisjon!

Familiene, og ikke individet, var enheten, og familiene ble gruppert i enheter på 10, 100, 1000, 10.000 og 40.000, hver med en leder som var ansvarlig for lederen av den nest høyeste gruppen. På toppen satt Sapa Inca med sine fire hovedrådgivere, en for hver av de fire regioner av imperiet.

Likevekt mellom produksjon og forbruk er avhengig av statistiske opplysninger, og Incaenes "quipus" system var høyt utviklet. Det var et desimalsystem basert på knytting av knuter på snorer. Det ble opprettet statslagre hvor levnetsmidler ble lagret i gode år for bruk i dårlige, og for flytting mellom regionene.

Men statistisk effektivitet tilsa at ingen kunne forlate sitt hjem eller arbeide frivillig. Tapet av privat frihet var den pris som måtte betales for økonomisk sikerhet.

Incaene bygget et fantastisk veisystem for å få informasjoner hurtig ved bruk av kurerer, og for transport av varer. Den største av alle monarkene var vel Pachacutec (1400-48). Det var han som påla det felles språket Quechua, og han hadde fullstendig kontroll over riket.

Incaene erobret etterhvert hele Bolivia, nordre delen av Argentina, nordre og sentrale deler av Chile og Ecuador. Imperiet ble således så stort at det var vanskelig å styre sentralt.

Den siste store keiser, Huayna Capac, gjorde det fatale feilgrep å dele styret mellom sønnene Atahualpa, som skulle regjere fra Quito, og Huáscar, som skulle styre fra Cuzco. Det brøt ut borgerkrig som Atahualpa vant.

Da spanjolen Francisco Pizarro Landet i Peru i 1532 med en liten styrke, lot Atahualpa i sin iver i å sikre seg allierte, dem nå opp i Sierras. Da Pizarro møtte ham og hans store hær ved Cajamarca brukte han list og lurte Atahualpa inn i et bakholdsangrep.

Etter å ha drept vaktene lovet Pizarro at Atahualpa skulle få friheten tilbake dersom et bestemt rom eller sal ble fyllt med gullskatter. Dette ble gjort, men da det begynte å gå rykter om at en stor Inca-hær var på vei for å befri Atahualpa, ble han henrettet av Pizarro, som deretter fortsatte til Cuzco hvor han ble hyllet som forræderen Atahualpas bøddel. (Atahualpa hadde drept halvbroren sin to år tidligere, etter slaget ved Huancavelica).

Men da "conquistadores" begynte å utsuge byen og befolkningen forsøkte Manco Inca i 1538 å tilbakeerobre Cuzco, et angrep som spanjolene bare med nød og neppe klarte å motstå.

Incaene opprettet en ny stat, Vilcabamba, og der ble den siste regjerende Inca, Túpac Amaru, drept i 1572.

Flyktet "Solens Jomfruer" til Machu-Picchu ? Det er det ingen gitt å svare sikkert på. Men denne glemte byen, som spanjolene aldri oppdaget er eldre enn erobringen av Cuzco. Her, på salen mellom to fjelltopper er ruinene av en hel, selvforsørgende by som var begravet under jungelvegetasjon i et par århundreder.

Den ble gjenoppdaget i 1911 av en amerikansk professor, Hiram Bingham. Hans beretning om letingen etter byen er en detektivroman i seg selv. Byen ble befridd for jungelvekster av flere ekspedisjoner utsendt av Yale University i USA og den peruvianske stat. Vi skal tilbake hit i en senere togartikkel.

Tilbake til Pizarro. Han grunnla hovedstaden Lima i 1535, kjempet mot og drepte sin frende Almagro i 1535 og ble selv drept av Almagros sønn tre år senere.

I årene som fulgte regjerte de spanske visekongene, høyesterett og "administratorene" gjennom de lavere regjerninger, nemlig indianerhøvdinger som ledet større grupper av indianere.

I 1780 var det en indianeroppstand ledet av en etterkommer av Inca-adelen som kallte seg Túpac Amaru II, men han og hans nestledere ble fanget og henrettet. Det samme gjentok seg i 1814, men den oppstanden fikk sympati blandt en gruppe spaniere som selv var misfornøyde, nemlig Creolene - spaniere som var født i den nye verden og som ble ansett som mindreverdige av spaniere født i Spania.

I 1820 landet José San Martin i Peru med en hær fra Chile, og han erklærte i Lima den 28. juli 1821 Peru som uavhengig stat, selv om mesteparten av landet fortsatt var i spanske hender.

Simon Bolivar, som allerede hadde befridd Venezuela og Colombia sendte Sucre mot visekongen, og denne ble slått både ved Junin og ved Ayacucho i 1824. De siste spanske troppene overga seg fra festningen i Callao i 1826.

Deretter var det en midlertidig føderasjon mellom Bolivia og Peru i 1830 årene, krig Peru-Spania 1866, stillehavskrigen 1879/83 hvor Chile slo Bolivia og Peru, som demed mistet endel av sine landområder i syd. I de siste 20 år har følgende skjedd: En militærjunta avsatte 18. juli 1962 president Manuel Prado. Året etter ble Fernando Belaúnde president.

Han gikk bl.a. inn for å bygge ut samferdselen i landet og å bedre de økonomiske kår. Men hans metoder vakte strid, og i oktober 1968 overtok de militære makten igjen.

Under den første lederen, general Juan Velasco Alvardo satte juntaen iverk en rekke tiltak for å øke den personlige status og leveforhold for arbeiderne og indianerne i utkantområdene.

Han satte iverk jordreformer, fikk arbeiderne med i industrien og nasjonaliserte grunnindustrien etter en ideologi som kan betegnes som "militær sosialisme".

I 1975 ble generalen på grunn av dårlig helse byttet ut med general Bermúdez, og politikken svingte deretter mot høyre på grunn av en økende økonomisk krise og nødvendigheten av å søke lån utenlands.

Det ble holdt valg igjen sist sommer og som et resultat er Fernando Belaúnde igjen president.

Og forventningene er store! I løpet av våre tre uker i Peru så vi flere demonstrasjonstog og det var flere streiker. Det blir en vanskelig balansegang for myndighetene. Kapitalen har store interesser og det skal ikke så veldig mye til før en ny revulosjon begynner i Arequipa - handelsbyen hvor alle revulosjoner har startet.

Til slutt litt alminnelig om jernbanene i Peru. Statsbanene er oppstått ved nasjonaliseringen i 1970 årene av de linjene som var eid av Peruvian Corporation med hovedsete i Toronto, Canada.

Empresa Nacional de Ferrocarriles eller ENAFER-Peru og de gjenværende privatbanene har en lengde på 1.790 km. normalspor og 344 km. 3-fot spor.

Lok nr. 411 på dreieskiven på San Bartolomé stasjon, 56 km. fra Lima. Maksimalt kan fem boggivogner fremføres på linjen p.g.a. de 11 zik-zak vendingene som er nødvendig for å komme opp i over 4.800 meters høyde.

Mesteparten av godstrafikken utgjøres av mineraler.. Passasjertrafikken er stor på de relativt få togparene som kjøres. Tariffen er 4 øre km. for 2. klasse og 6 øre for 1. klasse.

Med noen ganske få unntak på 3-fot linjene er all trekkraft diesel. Lokomotivene er Montreal Loco Works og ALCO Co'Co' dieselelektrisk. Vognmateriellet er fra Kinki-Osaka, fra Romania og fra Storbritannia, bygget fra 1952 til idag. Dessuten er det endel gamle amerikansk byggde trevogner.

Vel, så fortsetter vi neste gang med Ferrocarril del Centro, tren no. 1 fra Desaparados stasjonen i Lima 07:40 til Huancayo 16:38 (etter ruten).

T. Mellin-Olsen

Slå et slag for „TERTITTEN"

Nå målet med en konto i:

KREDITKASSEN

- Lillestrøm

NSB LOKTYPE 8a

AV NORGES STATSBANERS MINDRE KJENTE LOKOMOTIVER KAN MAN VEL REGNE DE TO LOKOMOTIVENE AV TYPE 8a, SOM BLE LEVERT TIL MERAKERBANEN I 1884 FRA KRAUSS I MÜNCHEN SOM BYGGE-NUMMER 1411 OG 1412.

OPPRINNELIG VAR DRIFTSNUMMRENE MB 58 OG MB 59, MEN FRA 1.7.1911 FIKK DE NUMMER 118 OG 119.

LOKOMOTIVENE BLE ANSKAFFET TIL LOKALTOG OG RANGERING PÅ MERAKERBANEN. MASKINENE VEIDE DRIFTSKLARE BARE 18,9 TONN, HADDE STØRSTE HASTIGHET PÅ 45 KM/T, OG ET KJELTRYKK PÅ 10 KG/CM2. LOKOMOTIVENE HADDE UTELUKKENDE HEVARMBREMSE.

LOKOMOTIVENE BLE NATURLIGVIS SNART FOR SMÅ TIL DEN ØKENDE TRAFIKKEN, OG CA. 1920 BLE LOK NR. 119 UTRANGERT, FEM ÅR SENERE FULGTE NR. 118.

INGEN AV MASKINENE ER BEVART.

G-TRYKK 1