

# Tertittten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 62 juni 1985

# Tertittten



Selskapet driver på idealistisk basis „Tertittten“, smalsporet damprevet museumsjernbane ved Sorumsand, Akershus fylke.

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.

Andelslaget

# Urskog-Hølandsbanen



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

Medlem av Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer.

Adresse:	Bankgiro:
Postboks 711	6201.20.01628
Sentrum	Postgiro:
0106 Oslo 1	2 06 77 18

Kontortid: Hver mandag 17.00 - 19.00, søndre tårn, 4 etg.  
Oslo Sentralstasjon (Østbanen).

Telefon: (02) 41 83 59

Telefon i driftssesongen: (02) 72 72 65 Bingsfoss st.

Kontaktpersoner:

Styreformann Roar Stenersen	tlf (02) 53 07 49
Driftsbestyrer Finn Halling,	tlf (02) 11 17 30 - 79 45 73
Museumsforvalter Harald Tyskerud,	tlf (02) 77 84 89

Medlemsskap: Støttemedlem: 100 kr  
Aktive: 50 kr

Tog kjøres hver søndag fra tredje søndag i juni til siste søndag i august. Alle tog kjøres med damplokomotiv. På Bingsfoss er det bygget opp et gammelt stasjonsmiljø. Der er det servering, og mulighet til å bese museets samling av rullende materiell.

Avgangstider fra Sørumsand: Kl. 11.30, 12.30, 13.30, 14.30.

All henvendelse om kjøring av ekstratog m.v. rettes til banens adresse

FORSIDEN:

BCo 3 på Loenga 29/4-85 i tog 2001, på vei til Grorud. Første etappe på veien tilbake til Sørumsand!

# Tertitten

Medlemsblad for  
Urskog-Hølandsbanen  
nr. 62 juni 1985

Opplag 1000

Redaktør:

Erik Borgersen

Redaksjon:

Roar Stenersen  
Aud Kristin Brevig  
Stein Olav Hohle

Redaksjonens adresse:

Postboks 711  
Sentrum  
0106 Oslo 1

Annonsepriser:

Baksiden.....	1000,- kr.
1/1 side.....	600,- kr.
1/2 side.....	300,- kr.
1/4 side.....	150,- kr.

Redaktøren forbeholder seg  
retten til å forkorte,  
supplere eller forkaste  
innlegg og artikler etter  
vanlig praksis.

Til salgs:

Eldre nummer av medlemsbladet  
som kan bestilles over UHB's  
postgiro eller bankgiro:

Nr. 31 - 49, og fra nr. 51  
kr. 10,-

Nr. 50 (jubileumsnr.): kr. 15,-

## BCo 3

er ferdig, og tilbake på "banen".  
Uten tvil litt av en begivenhet,  
etter alle disse årene den har  
vært ute av drift.

Kvalitet og arbeidet utført  
historisk korrekt har vært lede-  
snor for dette prosjektet. Det  
har gitt et resultat som er im-  
ponerende.

TERTITTEN vil senere beret-  
te nærmere om det arbeidet som er  
gjort med vogna, til dette nummer  
rakk vi ikke å få med dette.

Men vi har annet stoff å  
by på. Først å fremst må du bla  
om til side 14. Der starter en  
artikkelserie der vår gode venn,  
pensjonert lokomotivfører Johan  
P. Kristiansen ser tilbake på  
sin tid ved Statsbanene. Vi får  
glimt av arbeidsforhold og in-  
teressante detaljer om driften  
i de første årene Johan P. var  
på jernbanen.

Redaksjonen ønsker leserne  
en god sommer og vel møtt på  
Bingsfoss!

Erik Borgersen

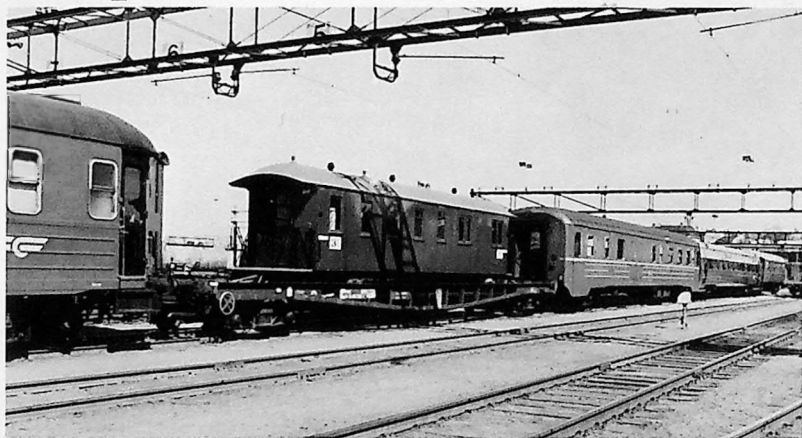
### INNHold:

Småplukk.....	4
Takkevisitt.....	7
Fotobevaring.....	8
Ta bussen.....	10
Bøker; Banedata.....	13
Et tilbakeblikk.....	14
Danmarkstur med egen buss.....	22
Jernbanene på Bornholm.....	26
Damplokene ved DBJ.....	31
Med smalspor til ildlandet....	35

### DEADLINE

Stoff til neste nr må vi ha for 20/8

# Småplukk



Nei dette er såvisst ikke noe "småplukk"! BCo 3 er ferdig etter mye arbeid. Her ser vi vogna i Tomtog 2001 på Loenga 29/4-85.  
Foto: Erik Borgersen.

## Sysselsettingstiltak

Urskog-Hølandsbanen har fått tilsagn om 3 arbeidsplasser for ledigmeldte fra 1. mai, foreløpig for 2 måneder.

Arbeidet med å heve sporstandarden vil fortsette, dvs. løfte, gruse og justere sporet og bytte dårlige sviller.

Forøvrig vil de sysselsatte utføre diverse arbeider, som flytting av uthus fra Aurskog-reparasjon av fundament til vanntårn, innredning lagervogn, rep. av sporveksler, osv.

Arbeidene med sporlegging mot Sørumsand er planlagt påbegynt senere i påvente av stadfestet reguleringsplan.

Det er søkt om 4 arbeidsplasser for ledigmeldte fra 1. juli.

## Setskogen

Den nye kjelen til Setskogen ventes ferdig snart, antagelig er den ferdig når dette leses.

Det bygges også nye vann-tanker og ny askekasse til loket, alt ved Verkstedet Sundland.

Arbeidene med loket forøvrig, ramme, maskin og hjul pågår for fullt ved Vst. Grorud.

## Tilbakeføringen

Arbeidet med tilbakeføringen til Sørumsand går sakte, men sikkert fremover. UHB, Sørum kommune, Statens Vegvesen og NSB er i det alt vesentlige enige om praktiske detaljer, men reguleringsplanen for området må være stadfestet før arbeidene i marken kan ta til. Dette kan ventes å skje i august.

## BCo 3

Vogna er nå praktisk talt ferdig. 29/4 forlot den Lodalen, og ventes tatt i bruk fra første driftsdag, 2.kl. avdelingen vil være åpen for

reisende. Ett tillegg på 50% i billettprisen vil bli avkrevd.

## Årsmøte

Årsmøte i drifts og vedlikeholdsavdelingen ble avholdt 25/2 1985 i Tollbugt. 26, Oslo.

Det ble et kortvarig møte denne gangen, ettersom det var få saker på dagsorden.

Ruteplanen for drifts-sesongen 85 ble fastsatt til den samme som ifjor, og tidsrommet til 16.juni - 1. september.

En del ubesatte stillinger fikk nye innehavere:

Banemester: S.O. Hohle

1. baneform: Håvard Pedersen

Lokformann(di): Trond Dehli

1 stasjonsform: S.J. Haugen

Alle ble valgt ved akklamasjon.

## Generalforsamlingen

21. mars 1985 ble generalforsamlingen i andelslaget avholdt i Tollbugaten 26 i Oslo med 18 andels-havere tilstede.

Det fremkom ingen bemerkninger til innkalling eller dagsorden, og man gikk deretter rett over til gjennomgang av årsmelding og regnskap. Det fremkom ros til arbeidene, og styret ble meldt ansvarsfriet for 1984.

Valg var siste punkt på dagsorden, og følgende personer ble valgt ved akklamasjon:

Styreformann: Roar Stenersen

Styremedlemmer: Thor Mellin-Olsen

og Nils-Are Magerøy

Revisor: Henning Ziesler

# Sommer

Sommerstemning på Bingsfos sommeren 1977.

Foto: Erik Borgersen



Endelig er det sommer igjen, og vi er klare til en ny drifts-sesong på UHB. Da skulle en gjerne oppfordre til å ta fatt - og det gjør vi da også. Men det er ikke lenger så stort skille mellom vinter og sommer for den UHB-aktive. Store arbeider, slik som BCo3 og Setskogen, gjør at det nesten er en lettelse å stå foran sommeren. Grønne, fredelige Bingsfos frister mer enn Grorud og Lodalen.

Med alle gode minner i erindringen fra sommersesongen i fjor, ser vi fram til nok en trivelig sommer på "banen".

Fra Indre Akershus Blad  
17.nov. 1922.

### Motorvognspørsmålet

Vi er sikker paa at alle vore læsere med største interesse har læst hr. driftsbestyrer Prydz's redegjørelse i banens generalforsamling angaaende spørsmålet om motorvogne.

Driftsbestyreren paa-pekter, og vi tror med rette, at kjøretiden antagelig kan indskrænkes 2 timer, og at vi burde kunne reise f.eks. fra Bjørkelangen til Kristiania paa ca. 2 1/2 time.

Hvis man tar dette spørsmål rigtig alvorligt, bør alt sættes ind paa at det blir realisert.

Forholdene som de nu er er jo fortvilede. Har man noget at bestille i byen er man nødsaget til at overnatte. Tiden er bortkastet og penger koster det. Bare til reisen frem og tilbake medgaar jo nu fra Bjørkelangen ca. 9 timer.

Og folk reiser ikke nu uten det er i aller høyeste grad paakrævet, og mangengang ikke da heller.

La os da tænke os at vi kunne reise til Kristiania om morgenen og være der ved 10-tiden. Og ha dagen for os til 7 eller 8 om kvælden. Hvad kunde man ikke da faa utrettet?

Vor banes ombygning til bredsporet er jo et almindelig samtaleemne. Da skal alt bli saa bra. Men mon det? Kanske kommunikationerne ikke blir det mindste bedre.

Der har fra banens vedkommende været angstelse for konkurranse med rutebiler. Men hvorfor saa ikke opta konkurransen? En motorvogn paa skinner, med ganske smaa stigninger i forhold til bakker paa landeveiene, har jo alle betingelser for at gaa av med seieren. Mindre kraftforbruk, ingen gummslitning, - og skinnegangen ligger færdig.

Spørsmålet skal som man vil se av referatet i forrige nummer behandles av direktionen i den allernærmeste fremtid. Og de mænd som skal behandle saken vil faa distrikternes befolknings tak om kommunikationerne blir bedret.

Vi er selv forvisset om at den enkleste og letteste maate hertil for Urskog-Hølandsbanens vedkommende er at gaa over til motorvogne.

## Apropos

I forrige nummer av TERTITTEN skrev vi om uniformering. Carl Fredrik Thorsager, Setesdalsbanen, har som et apropos til dette sendt oss dette bildet. Slik skal innvendig personale være uniformert.

Uniformen har variert opp fjennom tidene. I artikkelen "Et tilbakeblikk" av Johan P. Kristiansen i dette nummer kan du lese om den litt spesielle uniform (eller mangel på sådan) som lokpers ved NSB hadde en tid i mellomkrigsårene og fram til slutten av krigen.

Nok en gang, mangler du uniformeffekter så si ifra. Vi har en god del på lager. Imidlertid er ekte gammeldagse luer med "stolpe" og bløt pull mangelvare.



# TAKKEVISITT

UHB fikk en gedigen gave til jul i fjor. Av pensjonert lokomotivfører Birger Nilsen i Stavanger ble vi skjenket et av hans damplokmalerier fra Bergensbanen. Motivet har han selv opplevet, da han tjenestegjorde på "dampen" mellom Voss og Al fra 1916 til 33.

Lokomotivfører Nilsen malte bildet høsten 1984 i sitt 88de år, så det er tydelig at minnene fra tiden på høyfjellstrekningen sitter klart i hans hukommelse.

TERTITTENS redaktør, Erik Borgersen, og undertegnede reiste i februar til Stavanger for å takke for den storslåtte gaven.

Vi ble meget vennlig motatt og hadde en givende formiddag hvor vi fikk høre glimrende skildringer fra lokomotivfører Nilsens lange og interessante tid ved NSB.

Birger Nilsen fylte i januar 88 år. Et langt liv med skiftarbeid, fysisk slit, kulde, trekk og glohete har merkelig nok ikke satt spor.

Stein Olav Hohle

Birger Nilsen følger fortsatt interessert med i alt som rører seg på NSB. Her overrekker Erik Borgersen han et foto av dagens Bergenstog.



Det flotte maleriet som Birger Nilsen har skjenket oss pryder nå vårt kontor på Østbanen.



## På tur med Tertitten

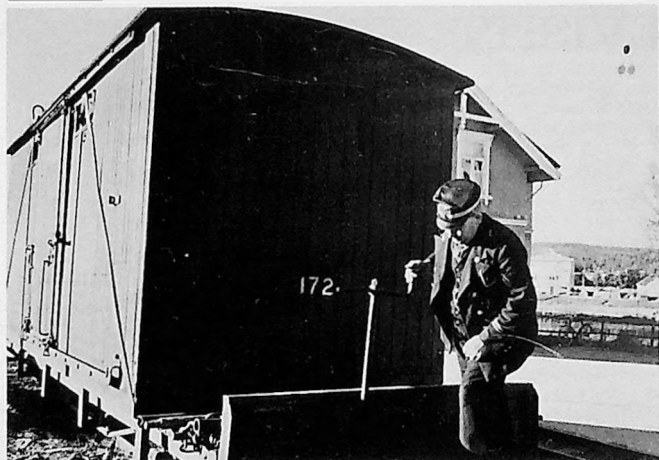
"På tur med TERTITTEN" er en guide til besøket ved Urskog-Hølandsbanen. Der finner en blant annet en oversikt over det rullende materiell ved museumsjernbanen.

Bestilles fra banens adresse! Pris kr. 15.00 inkl. porto.

NYHET: Vi har to nye farve-postkort i år. Pris kr. 3.00 pr.stk.

Urskog-Hølandsbanen Postboks 711 Sentrum 0106 Oslo 1

Bestilling skjer over postgiro 2 06 77 18 el. bankgiro 6201.20.01628



Løftekasse nr 172 på No 29 på Løken stasjon 1946. Overkonduktør Olaf Moen i forgrunnen. Urskog-Hølandsbanen overtok løftekasser fra Setesdalsbanen, deriblant nr. 172. Foto: Billedsentralen.

## Fotobevaring

Fotograferingens kunst ble oppfunnet i 1839. Urskogbanen ble åpnet 57 år senere - Følgelig var fototeknikken relativt velutviklet da banen ble åpnet i 1896.

Det har vært fotograferer til stede ved de fleste viktige hendelser i Urskog-Hølandsbanens 64-årige driftstid, likeså er hverdagen ved banen opp gjennom årene godt dokumentert ved fotografier.

For UHB som museum er fotografier en viktig del av samlingene, de tjener dessuten som et meget verdifullt kildemateriale.

Vårt fotoarkiv teller nå over 1 000 forskjellige fotografier. Både av hensyn til identifikasjon, gjenfinning og fysisk bevaring av fotografiene er det en forutsetning at fotografiene er ordnet systematisk og at de oppbevares betryggende og ikke utsettes for lys eller slitasje.

Antall historiske UHB-bilder i vårt fotoarkiv idag er sannsynligvis større enn antall bilder som ikke er i arkivet. Trass i dette pågår det et kontinuerlig innsamlingsarbeide og det dukker stadig oppkjente bilder.

I den senere tid har det blitt nedlagt adskillig arbeid i å bringe system i de fotografier som allerede er i vårt arkiv. Bildene systematiseres på tradisjonelt vis; Først etter fotograf, dernest etter tid. Videre fylles det ut et registrerings-skjema for hvert bilde. Dette tar tid, da opplysninger som ikke fremgår av bildet (fotografnavn, personnavn, sted, tidspunkt osv.) alltid må sjekkes og - om mulig - bekreftes. Gjetning og terningkast er ikke godt nok for motivbeskrivelse eller tidfastsettelse ved fotoregistrering.

Senere blir det laget nytt negativ av samtlige bilder. Disse oppbevares eksternt, dog slik at vi raskt kan ta ut kopier ved behov.

Våre egne originale papirbilder arkiverer vi selv etter det ovenfor skisserte system. Fotografiene oppbevares i plastlommer - i vår egen brannsikre safe.

Finn Halling





Inspeksjonstog på Urskogbanen i 1896, fotografert på stenbro nederst i Harkerudbakken, mellom Mork og Killingmo. Broen er intakt den dag i dag. Toget består av lok 2 Eidsverket, og godsvogn nr. 1, for ankedningen utstyrt med benker. Fotograf ukjent.



Lok nr. 5 Bjørkelangen (nærmest), lok nr. 4 Setskogen, lok nr. 2 Urskog og lok nr. 6 Høland trukket ut for fotografering i hovedspor ved Bjørkelangen (mot Skulerud), siste driftsdag på Aurskog-Holandsbanen 30.6.1960. Foto: Jan Lysaker.

# Ta bussen



Tog til Granvin ved Skjervet, Hardangerbana. Aug. 1976.  
Foto: Erik Borgersen

Fortsatt er det jernbaner å legge ned, eller innstille persontrafikken på. Her hjemme ryker jo Hardangerbana, og fremskrittet, dvs. buss, overtar.

Igrunnen overrasker det oss ikke. Det er nesten ikke nok til å heve øyebrynene engang. Hvor mange ganger har ikke disse togene stått på "dødslisten". En dag måtte det jo ta slutt, hadde vi allerede innfunnet oss med.

Mange baner/persontrafikk er i søkelyset. Tenk bare på Kragerølinja der handelstanden vil ha bort alt sammen. Snakker om dårlige odds.

I Sverige blir det/har det blitt innskrenkninger på i hvert fall følgende steder:

- Forsmo-Hoting (2/6)
- Falköping-Ulricehamn (2/6)
- Sjötofta-Landeryd (2/6)
- Gånghester-Ulricehamn (2/6)
- Åseda-Nybro (2/6)
- Ställdalen-Kil (10/6)
- Örebro-Svartå (1/7)
- Lesjöfors-Kristinehamn (2/9)

Vi må understreke at det her bare er tale om innstilling av persontrafikk, så vi ikke blir beskyldt for å ha nedlagt de stakars banestrekninger.

Smalsporstrekningen Väster-vik-Växjö som vi omtalte i TERTITTEN nr. 58 ble vitterlig lagt ned i fjor. Likevel har en del ildsjeler arbeidet aktivt for å muliggjøre trafikk der sommers tid.

Foreningen "Rädda smalspåret" ble stiftet for dette formål. Jernbaneselskapet Växjö-Hultsfred-Västervik Järnvägs AB ble opprettet. Man kjøpte 10 Yp vogner og 2 styrevogner i følge SJK's tidskrift TAG.

Imidlertid har Länsstyrelsen i Kalmar vært lunken til prosjektet grunnet en planlagt vei på traseen mellom Spångenäs og Tot-ebo.

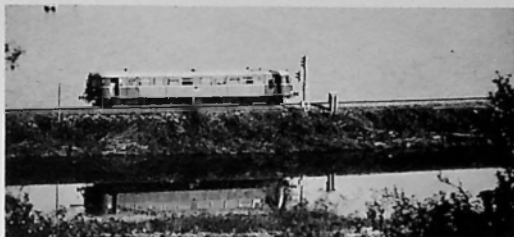
Planene for driften går ut på å kjøre fredag-lørdag-søndag 2 dobbeltturer hver vei på hele strekningen i juli og august.

Dessverre har ikke TERTITTEN fått bekreftet om dette virkelig går i orden.

Erik Borgersen

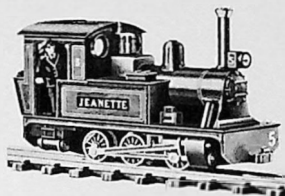


Sommertrafikk på strekningen Västervik-Växjö?



Lokaltrafikken rundt Trondheim innskrenkes kraftig. Her et tog til Stjørdal ved Vikhamar høsten 1981.

## Bygg din egen smalsporbane!



Vilfører utstyr til smalsporbaner i skala HOe - 9mm sporvidde, tilsvarende sporvidden på Urskog-Holandsbanen.

Lokomotiver - fra små damplok til store diesel- og ellok, som ferdigmodeller og som byggesett.

Vogner - fra små vagger og flatvogner til store boggipersonvogner.

Fleksible skinner og sporveksler i flere varianter.

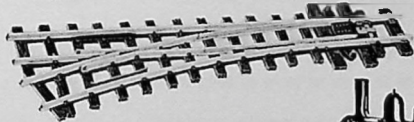
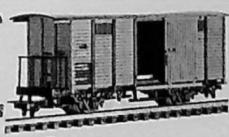
Utstyr fra LILIPUT, ROCO og PECO er lagervare, utstyr fra BEMO kan skaffes.

Til miljøet rundt din jernbane kan du velge i vårt store utvalg av vanlig HO-utstyr, trær, mennesker, biler, bygninger, lamper etc.

Vi har selvfølgelig også stort utvalg i vanlig normalspormateriell, både i HO, N og Z -skala.

Er du interessert i modelljernbaner - besøk oss!

Bor du utenfor Oslo - skriv eller ring! Vi sender gjerne!



*Standard*

**MODELLJERNBANER A-S**

Prinsensgt. 25, 0157 Oslo 1

Tlf. (02) 42 96 40

## NYHETER VÅREN 85:

Endelig, norske trevogner i HO



NSB Kupévogn, B02b, 2 kl personvogn

3 kl. personvogn m/kupéer nr. 224.  
Bevart av Norsk Jernbaneklubb.  
NMJ-pris KUN kr. 107,-



NSB kupévogn C02b, 3 kl personvogn



NMJ NYHET.  
Norske signaler i HO  
fra NMJ.  
Byggesett m/signal-  
plate, 3 lys og lot  
støpl i messing  
m/ledninger, lysdi-  
oder, motstand og  
monteringsanvisning  
KUN kr. 79,-

Réle, Leks. Peco  
pensemotor m/kon-  
takt, markedets bil-  
ligste réle. KUN 48,-



SJ R15 fra Roco, årets toppmodell fra Roco.  
NMJ-pris kr. 595,-  
Vekselsstrøm KUN kr. 695,-

NMJ/Romerike Hobbysenter har Norges største utvalg i norske modeller.

## Romerike Hobbysenter

Strømsveien 102  
2010 STRØMMEN  
Tlf. (02) 71 31 96.

200 m fra Sagdalen hlp.  
19 km fra Oslo sentrum.  
2 km fra Lillestrøm.



## NORSK MODELLJERNBANE

Postboks 76  
1920 Sørumsand

Tlf. (02) 71 31 96

1:87 HO  
Postgiro 5 77 40 39  
Bankgiro 6201.05.04460





I Banedata kan vi finne ut at Bjørgo stasjon på Valdresbanen ligger på km 190,96, ble opprettet 1905 og ble ubetjent i 1967. Her et bilde fra 1977. Foto: E.Borgersen.

## BANEDATA

heter en ny bok fra Norsk Jernbaneklubb. Alle tenkelige opplysninger om norske jernbaner er her tatt med. Et kolossalt arbeid må være lagt ned for å få laget denne boka. Slik virker boka ikke mindre enn imponerende.

Å anmelde en slik bok er nærmest en håpløs oppgave, men med Thor Bjerke og Forskningsgruppen i NJK bak utgivelsen, skulle det borge for at opplysningene i boka er riktige.

Imidlertid vil jeg sette et par spørsmålstegn ved oversikten over landets jernbanestrekninger. Forskningsgruppen har laget egne betegnelser (forkortelser) for stasjoner, holdeplasser osv. Etter min oppfatning bør en holde seg til jernbanens betegnelser på dette område, eventuelt med nødvendige egne tilføyelser. På Jernbanen er stasjon, holdeplass og stop-

pested klart definert. Et verk som dette vil komme til å være en referansebok i framtida. Det er da uheldig når en innfører egne begreper, i stedet for riktig jernbaneterminologi.

Boka har også med kapitler om CTC og ATS. Her finner jeg til min undring at ATS-systemets prinsipielle virkemåte er galt beskrevet. Slikt skulle ikke være nødvendig.

Alt i alt må dette være en selvfølgelig bok i bokhylla ved siden av andre oppslagsverk.

Erik Borgersen

Norsk Jernbaneklubb,  
Forskningsgruppen:

BANEDATA  
120 sider  
ISBN 82-90286-07-04

Johan P Kristiansen skulle ikke trenge særlig introduksjon for våre lesere. Han er jo aktiv UHB'er, og for de som leser LokomotivmandsTidende skulle signaturen JP være velkjent.

Til dere andre kan jeg bare si at Johan P begynte ved NSB 28/3 1938 og avanserte opp gjennom gradene til Lokfører 22/9 1951. I dag er han pensjonist bosatt hjemme i Halden. Han er fortsatt aktiv, bl.a. i Kameratklubben i Oslo, og han holder kontakt med gamle kolleger.

Johan P er kjent for å ha orden på sakene, og få har slik oversikt over det de har opplevd ved jernbanen. Vi spurte pent om han ikke kunne skrive et tilbakeblikk over sin tid ved NSB.

Det var ikke nødvendig å spørre to ganger, vi fikk manuskriptet etter kort tid. På grunn av lengden på artikkelen har vi delt den opp og fordeler den over flere nummer.



Kjære leser, sett deg godt tilbake i godstolen. Her følger Johan P's minner, illustrert hovedsaklig fra hans egen billedsamling.

EB

# Et tilbakeblikk av Johan P. Kristiansen

Da jeg etter oppfordring skulle skrive denne artikkel, ble jeg snart klar over at hvis jeg skulle ta med rubb og rake, måtte jeg gi ut dette som en bok. Jeg har derfor vært nødt til å skære stoffet ned ganske betraktelig.

Enkelte saker har jeg gått lett over, mens andre ting har fått en bredere omtale. Dette for at leseren skal få et bedre innblikk i saken.

Jeg har med vilje omtalt "gamle dager", altså damp-tiden mer inngående enn El-tiden, da jeg tror denne interesserer den yngre leser mest. Kanskje noen også kan "snappe" opp ting de har tvilt på. Men la oss begynne:

Min første dag som jernbanemann startet mandag 28. mars 1938 klokken 7.00, og fremmøtestedet var lok.stallen i Lodalen. Et sted hvor jeg aldri før hadde satt mine ben.

Ingen var møtt opp for å ta imot meg, langt mindre for å ønske meg velkommen. Jeg måtte derfor henvende meg til den første og beste jeg traff. Dette medførte at tiden på stimplingskortet mitt viste langt over kl.7. Jeg kom med andre ord forsent første dagen og det var jo ingen god begynnelse.

Så ble jeg tildelt et garde-

robeskap, og disse skapene befant seg i øvre lokstall, der hvor UHB har blitt tildelt plass for sine gjøremål. Disse skapene var av tre med gissene dører. Den gang var det bare damplok i Lodalen og enhver kan tenke seg hvordan det så ut inne i skapene.

Dessuten var det også zoologisk hage i lokstallen. Dvs, det var massevis av spurv som fløy oppe under taket. Med all den soten som befant seg der kan man jo tenke seg hvordan de så ut. De lignet ikke vanlig spurv. De var så svarte som kråker.



Dette bildet er tatt i Lodalen i 30-årene. Lok 295 type 21b og lok nr 1 type 45. Lok 295 har gangbrett på siden av tenderen. Dette var for at fyrbøteren også var billettør på enkelte tog.

Av andre dyr som kan nevnes, var et utall rotter. De var også temmelig nærgående. Ved et par tilfeller vet jeg de var inne i skapene og spiste av nistematen gutta hadde i vesken sin, enda denne hang på en spiker på skapveggen.

Som de fleste andre mennesker, måtte også jeg av og til ta en tur på do, og i Lodalen var dette et kapittel for seg selv. De fleste vil vel være litt private ved slike gjøremål, men i Lodalen var dette umulig. På begge langvegger var det bygd opp en "renne" med plass til 5-6 mann. Ved fullt besøk satt det 10 - 12 mann der og tittet på hverandre mens de gjorde sitt fornödde. Etter noen år satte de opp en liten skillevegg av huntonittplater mellom "rennene", men du unngikk ikke mannen til høyre og venstre for deg.

I Hovedbanen hadde de utedass, en tisetær. Der hadde de plassert en planke over setet slik at du måtte tre bakenden un-

der denne for å komme til. Dette var gjort for at man ikke skulle sitte der å røke og kose seg, men gå inn og jobbe fortest mulig.

### Forfremmelse

Jeg hadde nå fått tittel som ekstra fyrbøter aspirant og som sådan fikk jeg kr. 6,85 pr. løpende dag. Etter ca. et halvt år økte den til kr. 7,19. Lønnen fikk vi utbetalt hver 14. dag i øvre lokstall ved dreierverkstedet. Derfor ble dette stedet kalt for barnehaven.

Det første loket jeg entret var 31b-typen. Jeg kan godt huske min første tanke var at dette lærer jeg aldri, da jeg fikk se alt utstyret på kjelen. Men øvelse gjør som kjent lokmester. Det var ingen som lærte deg noe. Du måtte spørre og grave selv, og da går det som kjent litt tyngre. Et lite eksempel: En dag jeg vasket kjøkkenet på et lok utenfor stallen, kom en lokfører for å flytte loket over på et annet spor. - Er

det middel? spurte han. Jeg tiltet meg både foran og bak og kunne ikke se noe ufordelaktig, hvoretter jeg svarte ja. Senere gikk jeg inn i stallen for å spørre hva dette ordet betydde. Dette uttrykket, pluss flere andre har vi vel arvet fra engelskmennenes tid ved Hovedbanen.

Tjenesten for lokpusserne var lagt opp slik at pusserformannen hang ut en dagsliste hvor pusserlagene var oppført. Det var to mann på hvert lag, og listen omfattet også numrene på de lok som laget skulle ta seg av. Som regel 5 - 6 lok. Vi som da var helt grønne, ble sendt med ett av disse lagene for å lære.

De fleste lokene ble etter kull og vannfylling kjørt inn på traversgraven, og der overtok vi. Når slaggingen var unnagjort og forenden tatt, ble loket kjørt inn på traversen og plassert på sin bestemte plass.

Så skulle pussingen begynne. Var loket veldig møkkete, brukte vi treull for å fjerne det

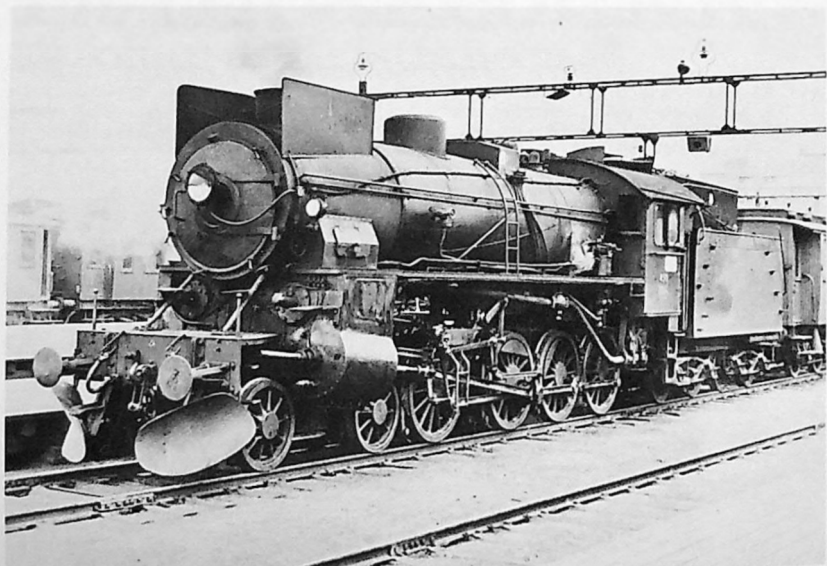
verste, og så skvettet vi parafin på stenger, hjul og ramme. Deretter torket vi alt rent med pussegarn. Nå må ingen tro at vi bare kunne gå på magasinet (fjorradet) og forlange hva vi ville ha. Når vi startet arbeidsdagen fikk vi utlevert et visst antall skilter av pusserformannen. Disse leverte vi på magasinet og hvert skilt representerte et bestemt kvanta pussesaker.

Kjelene skulle også glanses opp av og til, og det gjorde vi med talg og da ble de riktig fine. Dessuten var det en del oppfyringer, og da særlig på søndagsettermiddagene.

Etter en tid ble jeg faktisk satt opp på eget pusserlag og fikk med meg en yngre aspirant. Dette må vel betraktes som min aller første forfremmelse ved jernbanen, selv om jeg lønsmessig sto på samme nivå.

### Hovedbanemenn

Av og til ble vi også sendt



-Det første loket jeg entret var av 31b-typen. Lok 450 på Oslo Ø.



ned i Hovedbanen (Hovedbanens lokstall i Oslogate) for å pusse. Den eldste pusserformannen der var ingen hvem som helst. Han het Erikssen og hadde som tittel Lokomotivstallmester. Denne tittel hadde han med seg fra Hovedbanen da den banen gikk over til NSB.

I Hovedbanen var alle EI 5 lokene stasjonert. Det fantes ikke en kontaktledning i Lodalen. Dessuten var finkene plassert der, og det var vår jobb å sørge for at vann og kull ikke var mangelvare.

På nattskiftet var det også vår jobb å smøre alle akslinger i verkstedet, og de var det mange av, pluss remskiver og remmer. Der hadde det ikke skjedd store forandringer siden 1854.

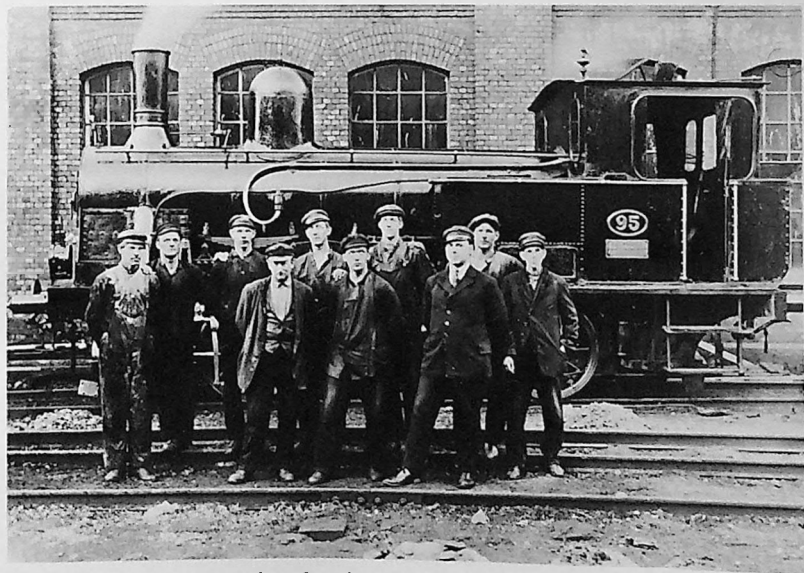
Dengang Hovedbanen gikk over til NSB, fulgte selvfølgelig alt personalet med, og jeg kan huske når det var snakk om en kar så sa de alltid: - Ja han ja, han er hovedbanemann han. Det var liksom ett lite skille der. På den annen side hendte det også at Hovedbanen lånte folk fra NSB, og da var det

disse som hoverte.-Det dere har lært, det har dere lært av oss, sa de og kanskje med en viss rett. De startet jo opp sin jernbane en del år før NSB. Idag er jo alt dette visket ut, og det er vel få som tenker på at Hovedbanen en gang var privatbane.

Men tilbake til Lodalen. Foruten den vanlige pussingen, ble vi satt til alt mulig arbeide. Det kunne være utvask, pusse reflektorene på frontlampa, verkstedvakt i helgene og pakke om lagrene på tenderkassene osv, osv. Garnet vi benyttet til lagrene, egnet seg også ypperlig til strikking av ragsokker under krigen.

Så opprant endelig den store dagen da jeg skulle få være med som tredjemann for å lære å fyre.

De første turene var i underveisgodstogene på Gjøvikbanen, eller 5165 og 66 som de het. Senere ble det person- og hurtigtogene på alle dampdrevne baner. Elektrisk drift var det bare mellom Oslo og Lillestrøm, og til Kolbotn. Dobbeltsporet mellom Kolbotn og Ski



"Hovedbanemenn". Pusserlag fra lokstallen i Oslogate foran lok 95 i 1921.

var heller ikke ferdig. Den verste jobben tror jeg nok var i 5152, nattgodstoget på Østfoldbanen. Der benyttet de type 39, de norske tikoblingene, og Svaldbarkull. Fyrbøteren turde simpelthen ikke slippe meg til og det forsto jeg så gjerne. Den ene injektoren sto på kontinuerlig, og han spedde på med den andre. Skulle jeg fått lov til å prøve meg, hadde vi nok snart stoppet for damp.

Etter 4 uker skulle jeg godkjennes til fyrbøtertjeneste, eller autoriseres som det også het dengang. Denne prøven foregikk i Bispegata 12 hos en inspektør og lokkontrollør Askim som ledet seremonien. Spørsmålene gjaldt både sikkerhetstjeneste og det maskinelle. Hva bremsers angikk, så gikk de ikke dypere inn i materien enn at de spurte om man slapp lufta inn eller ut av bremseleningen ved henholdsvis vakum- og trykkluftsystemet.

Men jeg greide da prøven og følte meg ikke så lite stolt. Straks etter fikk jeg aspirantlúa.

Kort tid etter fikk jeg også jobb som fyrbøter på noen av skiftemaskinene.

## Til Halden

Så fikk jeg plutselig ordre om å reise til Halden for å tjenestegjøre der. Den tiden (mai 1939), holdt de på å elektrifisere strekningen Kornsjø-Halden, så det var vel behov for flere folk.

Mine 3 - 4 første jobber var nettopp i disse arbeidstog, og jeg var med å strekke ledningen fra Aspedammen mot Halden.

Så ble jeg ført opp som fyrbøter i togene 106 og 103 til Oslo og retur. Dette skulle med andre ord bli min ilddåp som fyrbøter og ikke så lite nervøs heller kanskje for loket vi skulle benytte var B lok tilhørende SJ som NSB hadde lånt endel av.

De som kjenner denne loktypen, vet jo at fører og fyrbøter har byttet side i forhold til de norske lok. Som fører fungerte Hjalmar Olsen, en av de eldste fyrbøtere i landet i det han ble ansatt lokfører høsten samme år. Fyrkassen på disse lok var nokså lang og det måtte fyres tynt over hele ristgangen. Men ved gode råd

fra Hjalmar, og god vilje fra min side, syntes jeg det gikk ganske bra. Senere ble det stadig Oslo-kjøring, og rutinen kom etter hvert.



SJ's loktype B

Vi hadde selvfølgelig lok av andre typer også. I ett hurtigtogpar benyttet vi lok nr. 269, type 27, og det var en meget god maskin. Kjøretiden til Oslo var 2 timer og 35 minutter.

Dessuten benyttet vi type 30a, 31b og et par av Hovedbanens lok (nr. 1 - 5). 411 som fremdeles lever, hendte det vi hadde. Nevnes må også det amerikanske tenderlok nr. 15, en fæl maskin, men vi kom da frem.

På grunn av den harde stigningen fra Halden til Tistedal var det dengang som nå ofte behov for hjelpebok i togene mot Kornsjø. I nattoget, tog 37, ble det faktisk ofte brukt 2 hjelpebok. Begge gikk utilkoplet, det bakerste slapp i Tistedal mens det første ble med til Aspedammen.

Mem tiden gikk og 30.juni ble jeg fast ansatt. Dermed kunne jeg stryke ordet "ekstra" foran aspirant.

I september var strekningen fra Kornsjø til Halden ferdig elektrifisert, og det første toget med el.lok (ett av Ualslandsbanens to lok) kjørte inn på Halden st. 12. september 1939. Denne begivenheten ble behørig omtalt i Halden Arbeiderblad 13/9, og jeg har en kopi av førstesiden. Fra den tid kjørte svenskene utenlandstogene på grensebanen, med norsk lok.

1/10 ble jeg stasjonert i Halden, og i januar 1940 var strekningen Oslo - Moss ferdig

elektrisk. Da kjørte vi togene mellom Halden og Moss med de amerikanske tanklokene av type 32, nr. 13 og 14 og 385 til 388. Utenlandstogene ble fortsatt kjørt med damp fra Oslo til Halden, helt til hele strekningen var ferdig elektrifisert.

Som en kuriositet kan nevnes at nattogene til og fra utlandet (togene 37 og 38) hadde spisevogn og denne overnattet i Halden. Fra og med 9. april 1940 var det slutt på denne kjøringen.

## Krig

Datoen 9. april 1940 har vel de fleste hørt snakk om. Den dagen skulle jeg være fyrbøter i tog 102 til Moss, avgang kl 17.35. Vi gikk vel over en time forsinket. Ble stoppet av norske soldater ved Greåkerbrua, og tyske fly fløy over området. I Fredrikstad hadde de sluppet noen brannbomber og et hus like ved stasjonen brant ned. I Moss var det mørklegging, mens Horten var fullt opplyst. Vi skulle ha tog 103 tilbake, men det kom ikke noe tog. Først formiddagen neste dag kom et tog ruslende, og dette kjørte vi til Halden. Ikke en tysker hadde vi sett.

9. april var en tirsdag, og først lørdag kl 17.30 ble Halden besatt.

Ved Sarpebroen (veksel til Ø.linje) hadde de norske militære gravd ett hull og kjørt et lok ned. Dermed var Halden sperret for togtrafikk.

Ved et uhell ble veibroen over Sarpsfossen sprengt da man senere skulle demontere sprengladningene. Den gang var det minimal biltrafikk, men man ordnet det slik at det ble bygget en rampe ved sydsiden av broen hvor bilene kjørte opp på og videre inn på jernbanevognene, og så ble de "kippet" inn til Sarpsborg st. og omvendt.

I mai var strekningen Moss-Fredrikstad ferdig elektrisk, og da kippet vi togene mellom Halden og Fredrikstad.

Straks før de var ferdig til Sarpsborg, ble jeg stasjonert i Oslo. Jeg kan huske jeg reiste inn på st.hansdagen. Pussig nok fikk jeg den samme hybel jeg hadde før jeg dro til Halden. Denne lå i Arupsgate 4, like ved Hovedbanens

verksted. Verten eide denne gården, og han var faktisk en kollega. Dvs han var lokfyrbøter på Oslo V. Han søkte seg også over til Ø, men etter kort tid søkte han V igjen. Borte bra, hjemme best.

For min egen del ble det nå stort sett bare Gjøvikbanen i togene 5161-62-65 og 66 til Eina, pluss persontogene til Jaren. Av og til var det også en fyrbøterjobb på Østfoldbanen. Selv om det var el.drift, så manglet man el.-lok. De første El 8 lok hadde begynt å komme, men mankoen var for stor. Vi lånte tre El 1 fra Oslo V. Dessuten fikk vi 2-3 tyske el.lok., men de forsvant etter kort tid.

En dag jeg hadde et ekstra godstog til Kornsjø med lok nr. 163 type 28, kom det rullende inn på stasjonen 4 damplok sammenkoblet. Det var de 4 aller første "gammeltyskere" som gjorde sin entre i Norge. På hvert av disse lok var det en tysk fyrbøter, og de hadde fyrt helt fra Tyskland. Antagelig verdensrekord. Vi koblet oss foran på denne "slarka" og så kjørte vi til Oslo. De tyske fyrbøterene så litt lo-slitte ut, men da de hadde fått stelt seg i vaskerummet i Lodalen, så de ut som generaler.

Vi fikk nå god anledning til å prøve "gammeltyskerne", for disse ble satt inn i godstogene på Gjøvikbanen. Det er synd å si de ble godt likt. De var dårlige for damp og ett av dem var helt umulig. Det ble til å kjøre på kjelvannet, og så stoppe for å koke. Noen av disse lokene ble også senere sendt til Tyskland for for revisjon. Jeg kan huske jeg var maskinpasser på lok nr. 2500 til Kornsjø. Der møtte det opp en svensk lok.kontrollør, men han godkjente ikke loket så det måtte tilbake til Oslo for visse utbedringer. Også neste tur ble det avvist, men til slutt turde han vel ikke å nekte lenger.

Da disse lokene kom tilbake ble noen norske fyrbøtere i full uniform sendt til Malmø for å være maskinpassere. Disse benyttet jo friheten til å se seg godt omkring, men de ble kjølig mottatt av svenskene for de trodde fyrbøterne var tyske offiserer. De hadde aldri sett en norsk jern-

baneuniform og vingemerket i luen tok de vel for den tyske ørnen.

### Mannekeng

Når vi er inne på dette med uniform, må jeg kanskje fortelle om hvordan det var i min første tid i etaten. Den gang var ikke lokpersonalet uniformert. Alle fikk uniformslue og de som var ansatt førere og fyrbøtere ble til delt svart dress etter vanlige slitningsterminer. Det fantes altså ikke knapper og snorer på jakka. Lokføreren fikk dress av tøy nr. 1 og det var et tynnere og finere stoff enn det fyrbøteren fikk. Dette hadde betegnelsen tøy nr. 2, og var det vi i dag kaller vadmél. Den stakkars aspiranten fikk ingenting.

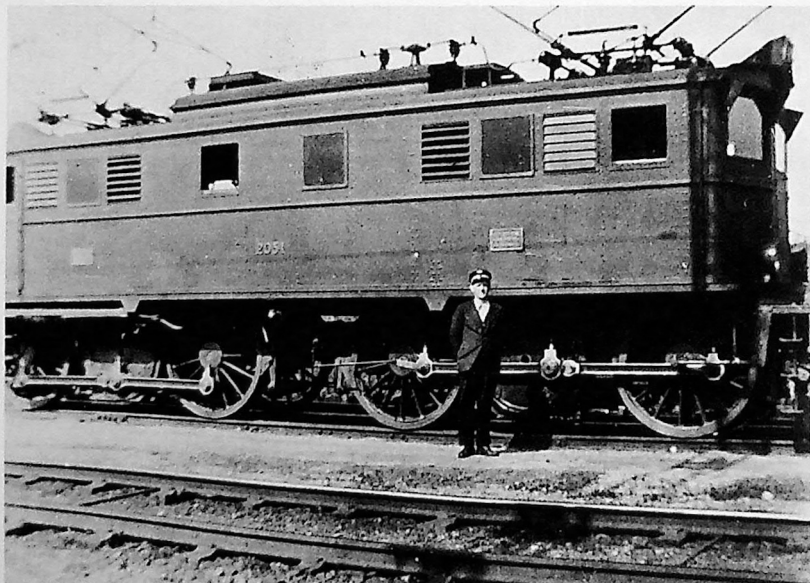
Så kom krigen og det begynte å bli vanskelig med stoffet. Derfor bestemte Hovedstyret at bare det personalet som var nærmest de reisende skulle få uni-

form. Vi som var bortgjemt på loket skulle ikke ha noe. Vårt forbund tok derfor opp saken, og da sa Hovedstyret at skal dere ha klær må dere sette på knapper og snorer, slik det hadde vært før, igjen. De av personalet som hadde ny slitningstermin straks etter dette ble bestemt, fikk uniform. Men stoffsituasjonen forvarret seg og tilslutt fikk ingen av oss uniform.

Derfor kan man idag se enkelte gruppebilder fra denne tid hvor noen har uniform og andre ikke. Den stakkars aspiranten fikk ikke uniform før i 1947-48, nesten hundre år etter jernbanens åpning.

Etter krigen tok det også lang tid før det ble orden på uniformsspørsmålet, ja så lang tid at fyrbøterne i Oslo D sa opp sine stillinger. Da ble det fortlgang i saken og jeg fikk min første uniform i september 1946.

Hvorfor lokpersonalet en



I mellomkrigs-årene mistet lokpers uniformen, i stedet fikk de sort dress og uniformslue. Her ser vi lokfører Johan Huseby foran lok nr. 2050 i 40-åra. Orden i uniformsspørsmålet ble det først etter krigen.

eller annen gang i mellomkrigs-årene kvittet seg med knapper og snorer, har jeg aldri fått noe skikkelig svar på. I hvert fall vakte det en viss oppsikt da de første lokførere kom i sine nye uniformer. De minte oss veldig om en annen gruppe i etaten.

La meg tilslutt få nevne at jeg aldri har fått en uniform som har sittet som den skulle. Ja, en gang var det så ille så jeg fikk ordre om å møte opp i Storgata 33 hvor også en representant fra uniformsfabrikken var til stede. Alle smilte da jeg tok på meg uniformen, untatt representanten fra fabrikken. Så vidt jeg vet, er jeg den eneste som har opptrått som mannekeng i Hovedstyret.

Men tilbake til Gjøvikbanen. Foruten 5161, ble det også kjørt et nattgodstog til, og det het 5171 og hadde avgang fra Grefsen 02.00. Nå hendte det at dette toget ble innstilt, og da var man jo glad for å slippe turen oppover, særlig når man tenkte på gammel-tyskeren. Men da manglet de selvfølgelig en fyrbøter i 5161 og da var det bare til å begi seg av gårde.

Så en dag skulle vi få konkurranse om jobbene. Et sirkulære fortalte at Deutsche Wehrmacht hadde endel lokførere og fyrbøtere blant sine tropper, og de skulle friske opp sine kunnskaper. De fikk kjøre et godstogpar til Hønefoss, og det var lokfører

Thorleif Foss, en drammenser stasjonert i Oslo som fikk den noe tvilsomme fornøyelse å være los for disse.

Den første dagen toget gikk, skulle vi krysse dem på Roa og jeg husker jeg sa til lokføreren min at nå håper jeg de har fått dårligste gammel-tyskeren. Tro meg eller ei, den hadde de fått. Lokledelsen i Lodalen visste nok hva de gjorde.

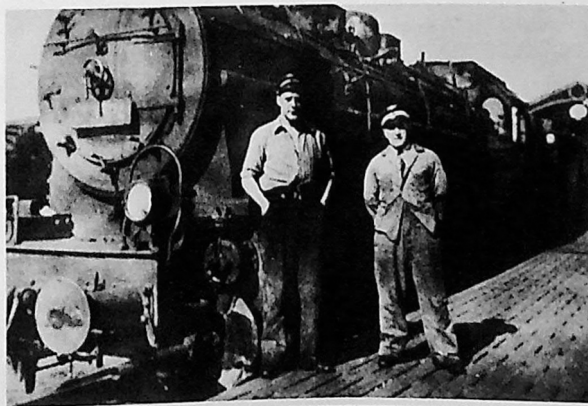
### En snor i lua

Tiden gikk videre og 18. februar 1943 møtte vi opp i St. Olavsgt. 4 for å begynne på jernbaneskolen. Elevene kom fra alle distrikter unntatt de typiske dampdistrikter Hamar, Bergen og Trondheim.

Dette var en givende tid. La meg si det slik at da jeg var ferdig med skolen første jeg hvor lite jeg kunne før jeg begynte. Siste dag på skolen var 30/6 og sammen med avgangsvitnesbyrdet fikk vi brev på at vi var ansatt fyrbøtere fra samme dag. Nå var det slutt på tiden som snørrete aspirant, og vi fikk en snor på lua som bevis på at vi kunne noe.

Dagen etter var det å gripe fatt i fyrskuffa igjen.

(Fortsettelse i neste nr.)



Her ser vi Johan P foran en gammel-tysker på Oslo Ø. De første gammel-tyskerne kom 17/10-1940.

I neste nummer skal vi høre mer om krigstiden i Oslo D., og vi skal til Trondheim distrikt og Nordlandsbanen.

# Danmarkstur med egen buss

Tekst og fotos:  
Erik Borgersen

Noe spesielt i det?

Jo, bussen gikk på skinner  
-NJK's 87.01- og målet  
var DSB's damplok E 991

At de Danske Statsbaner fortsatt har kjøreklare damplok, se det visste du kanskje ikke. Jo, DSB gjør sitt for å muliggjøre kjøring av damplok og holder noen lok i kjørbær stand. I mai ble et av disse lok, E 991, benyttet til en utflykt på Nord-Jylland for Dansk Jernbaneklubb. I forbindelse med dette arrangerte Norsk Jernbaneklubb, avdeling Rogaland en tilknytningstur Stavanger - Kristiansand - Hirtshals - Hjørring med sin skinnébuss 87 01. Riktig! Norsk skinnébuss på danske spor.

Vi møtte ekstratoget i Marnardal. Lokfører Tor P. Tjessem kjørte vogna med en omtenssom hånd, og i'ern kom seg over kneika mellom Marnardal og Kristiansand.

Fred.Olsen-folket på kaia i Kristiansand himlet med øynene der vi kom. Vanlig folk stapper seg jo inn i turistbussene når de skal på tur. Men her var jo en hel gjeng som nøt den i forhold romslige komfort i type 87. Skinnébuss sto det i papirene, buss går på gummi hjul trodde nok fergefolket.

Ombord kom vogna til slutt, midt mellom Scania'er og Mercedes Benz. Sjøførene på de store vogn-tog så litt overrasket ut.

Til Hirtshals ankom vi på morgenkvisten. For den uinvidde nevner vi at fra Hirtshals går Hjørring Privatbaner (HP) til Hjørring. I Hjørring er det forbindelse med DSB.

Med HP-lokfører som los gikk ferden opp til Hjørring. Vi studerte HP's lokstall og verksted. Banen har 3 lynette-tog til sin persontrafikk, og 3 store diesellok pluss en liten gammel tass som sto inne på verkstedet.



BM 87 01 loses på land i Danmark av to mann fra Hjørring Privatbaner.

Lok nr. 13 er en 4-akslet MaK, nokså lik NSB type Di2, nr. 14 er et 4-akslet boggilok bygget hos Frichs og nr. 15 er et stort moderne 4-akslet boggilok bygget hos Henschel.

Under besøket i lokstallen var det vanskelig å holde øynene unna loket som sto ute ved DSB's svingskive, DSB type E nr. 991. Personalet på "Pacific"-maskinen klargjorde det for dagens utflykt. DJK's program var først en tur til Hirtshals og tilbake bak HP nr. 13. Deretter bar det av gårde mot Fredrikshavn bak E-maskinen.

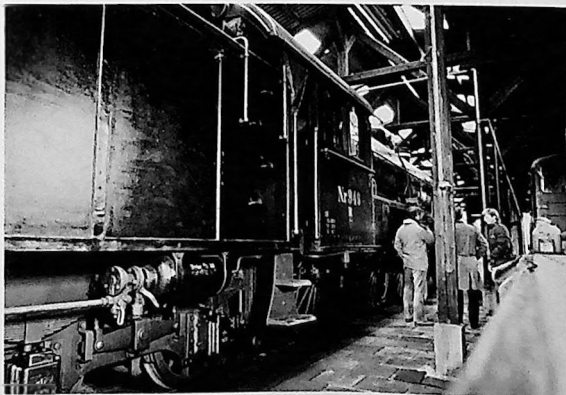
Vognmateriellet var 3 eldre stålvogner. De virket nokså nedkjørt. En vogn var serveringsvogn der det ble servert kaffe, mineralvann, øl og snaps, og ikke minst en ordentlig god lunsjanret-



(Over) Gjennom det danske forårslandskap med E 991.



Lok 34 utenfor lokstallen i Aalborg, tilhørende DJK.



R 946 i lokstallen i Randers.

NORSK  
JERNBANEKLUBB  
Lokalavd. Rogaland  
**EKSTRATOG**  
2.-5. mai 1985  
STAVANGER  
HJØRRING  
over Kristiansand  
og retur  
Kr. 250,-

.Nr. 1024

ning (Stående buffet).

Så der satt vi da og spiste og koste oss, og tittet ut på det danske forårslandskapet. Utsikten ble desuten beriket med mye røyk og damp. I stor hastighet, over 100 km/t, merket vi at gangen på E-maskinen laget lette rykk i toget.

Etter flere fotokjøringer, kryssinger og andre "begivenheter", landet vi om kvelden i Aalborg. Vi fikk god tid til å titte på denne koselige byen før vi utpå neste dag fortsatte å titte på tog.

DJK's Limfjordbanen var neste post på programmet. Det hadde ikke blitt mulig å kjøre tog på banen, men vi fikk se oss omkring i ringlokkstallen i Aalborg der veteranogsmateriellet holder hus.

Neste stopp var Randers. Dette er et av de steder DSB har stasjonert sine damplok. E 991 hører bla. hjemme her. Vi tittet oss rundt og fant en R-maskin og ytterligere en E inne i lokstallen.

Langå var siste stasjon på denne turen. Der tok vi farvel med danskene og satte kursen nordover igjen til Hjørring og vår lille BM 87 01.

- Nei dere skal ikke være med før i morgen kl.1330, sa fyren på kaia i Hirtshals. Der sto vi da med vår skinnbuss lørdag kveld, og måtte. Men etter litt om og men gikk det opp for mannen at det han trodde var en buss gikk på skinner.

I Kristiansand skilte vi lag, og de driftige NJK'erne i Rogaland brummet fornøyd hjemover i sin lille 87-vogn. Mens vi måtte ta til takke med et B7-sete forbi Hynnekleiv, Nakksjø og Hokksund.

Øverst t.h:

Nye ordre, togfører og lokfører konfererer i Langå.

Nederst t.h:

Hjørring 4/5-85, tog til Stavanger over Hirtshals og Kristiansand er klar til avgang fra spor 2.



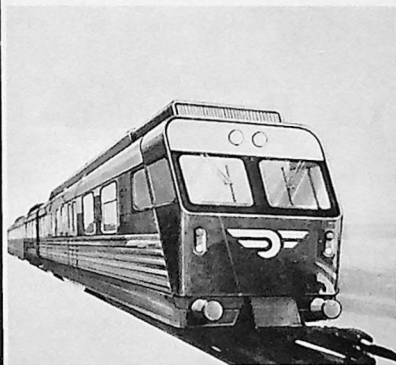


FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

IDAG!

VI BYGGER MATERIELL FOR  
FREMTIDEN IDAG

**AS STRÖMMENS VÆRKSTED**



Fra Rønne H ca. 1906, vi ser lokene (fra v.) BJ 11, BJ 5 og to stk av lokene 1 - 4. Foto: Dansk Jernbaneklubbs arkiv.

## Jernbanene på Bornholm

Av Håvard Pedersen

Det slette danske landskapet ligger godt til rette for jernbanebygging, og foruten fastlandet (Jylland) har ikke mindre enn de syv største øyene brukt jernbane som viktigste transportvei. Jernbanenett og øyer knyttes sammen tildels med jernbaneferger, til dels med lange broer.

Bornholm er som en satelitt i forhold til resten av Danmark, der den ligger langt ute i Østersjøen adskilt med innpå åtte timers båtreise fra moderlandet. Dette ble heller ikke uten konsekvenser for øyas jernbanehistorie, baner som aldri skulle få noe kontakt med andre banenett. Et utslag av dette ble sporvidden på 1000 millimeter. Meterspor var riktignok også et velkjent fenomen på Jylland, men på Bornholm fikk sporvidden innpå 40 år lengre levetid. Men den mest merkbare konsekvensen i dag kom først etter nedleggelsen i 1968: Mens jernbaneklubber og museumsbaner nærmest har dukka opp som paddehatter i

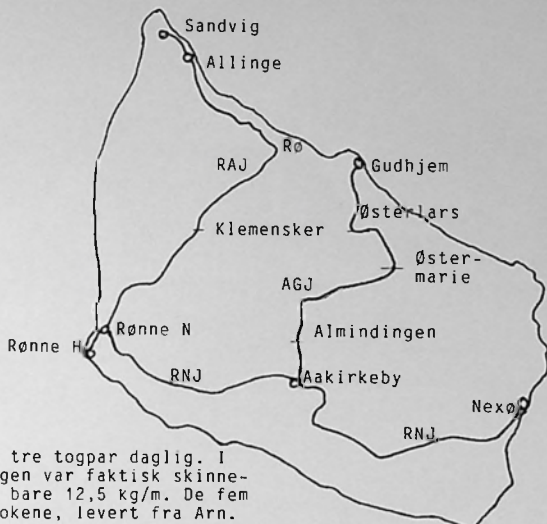
det øvrige Danmark og i det mer nærliggende Sør-Sverige, har Bornholm nesten fullstendig greid å massakrere de mest vitale deler av sin jernbanehistorie.

Resultatet er at øya nå ikke er noe reisemål for jernbaneentusiaster som vil kombinere ferie og hobby. Men for den som måtte ønske å tilbringe ferien på mer "normalt" vis med hvite badestrender og alt det der, er og blir idylliske Bornholm en perle, en øy "for hele familien".

La oss ta en titt på "gårsdagens" og dagens Bornholm med jernbaneinteresserte øyne.

### Banene bygges

De første jernbaneplaner kom allerede i 1875, men først i 1899 kom arbeidene igang med en bane fra øyas "hovedstad" Rønne via den eneste innlandsbyen, Aakirkeby, til Nexø på østkysten. Rønne-Nexø jernbane (RNJ) ble omtrent like lang som øya, 37 km, og fra åpningen



gikk det tre togpar daglig. I førstningen var faktisk skinnvekta på bare 12,5 kg/m. De fem første lokene, levert fra Arn. Jung i Tyskland, hadde derfor et aksestrykk på bare fire tonn. Personvognene ble bygget i Hannover, Tyskland, mens godsvognene stod Bornholmerne selv for.

Et halvt år etter hovedlinjas åpning fikk banen en tilvekst på en fem kilometer lang sidelinje fra Aakirkeby til Almindingen. Almindingen (tilsvarende en norsk allmenning) er Dansekens tredje største skogsområde og et yndet utfluktsmål. Så ble også denne banen kun bygget av hensyn til turtrafikken med hele fem togpar om sommeren, og ingen på vinterstid!

Banene ble en suksess og fristet andre Bornholmere til å sette i gang. To nye selskaper så snart dagens lys.

Allingebanen (RAJ), åpnet i 1913, tok av fra RNJ i Rønne N ca. 1 km fra banens utgangspunkt, og vendte først nord-øst til Rø, for så å dreie nordvest til dobbeltbanen Allinge-Sandvig. Endestasjonen fikk først navnet Hammershus etter den berømte slottsruinene like ved, men skiftet snart til Sandvig. Denne idylliske 30 km lange strekningen var først og fremst tiltent turisttrafikken.

Almindingen-Gudhjem jernbane (AGJ) kom som en forlengelse av

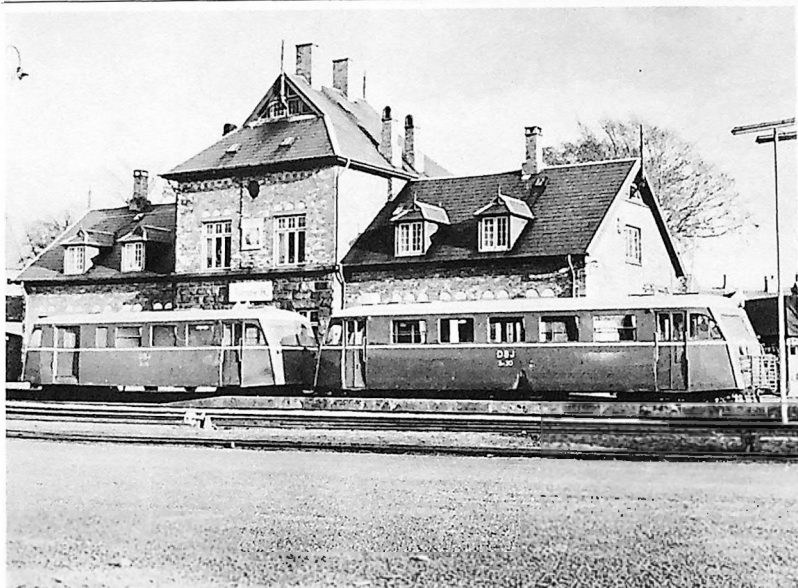
den nevnte sidelinja til Aakirkeby. Banen fortsatte gjennom selve Almindingen og buktet seg forbi jordbrukscentrene Østermarie og Østerlars til den vesle bratte fiskebyen Gudhjem. Etter åpningen av AGJ i 1916 ble det naturlig nok helårstrafikk på hele den 21 km lange strekningen fra Aakirkeby.

Klok av erfaringene med RNJ's altfor spinkle skinnegang ble både Allinge og Gudhjembanen forsynt med 19,9 kg/m skinnegang. Begge kjøpte lok fra NOHAB i Sverige, i alt seks stk. med en tjenestevikt på 37 tonn hver.

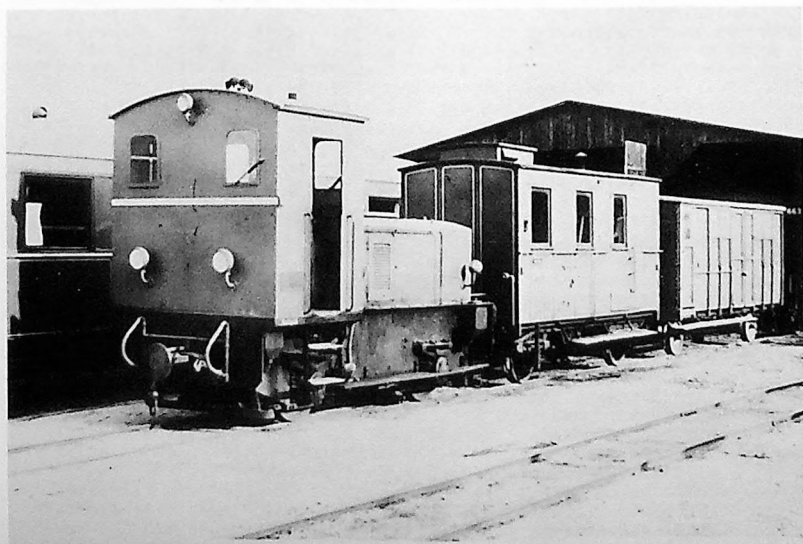
## Materiell fra fastlandet

Reduseringen av metersporbanene på Jylland betydde en del for Bornholmbanenes materielltilgang. Fra banen Frederikshavn-Skagen kjøptes fire damplok da denne ble ombygget til normalspor i 1924. Også ved nedleggelsen av den siste amtsbane i Sør-Jylland i 1939 overtok Bornholm materiell; To diesel-elektriske motorvogner og et mindre dieselelektrisk lok. Den ene motorvogna var i bruk helt til 1968.

I tredveårene fikk RNJ bedre skinnegang, og dessuten ble banene slått i sammen til et selskap:



DBJ Sm 30 og Sp 32 i Rønne H, ca 1962. Foto: DJK's arkiv. (Over)  
DBJ M 10 rangerer i Rønne i september 1968. M 10 ble bygget hos Frichs i 1934 til Haderslev Amtsbaner (D 1) og kom til DBJ i 1939.  
Foto: Ole Chr. M. Plum, DJK's arkiv. (Under)





Allinge-Sandvigbanen. Tog med NOHAB-lok på vei gjennom kleven ca. 1950. Foto: DJK's arkiv.

De Bornholmske Jernbaner (DBJ).

DBJ gikk heller ikke klar av den stadig økende bilismen, og allerede i begynnelsen av femtiårene ble Allinge- og Gudhjemsbanen kun trafikkert om sommeren for så å bli helt nedlagte i 1953 og -52.

I anledning av dette ble det foretatt en større materielopp-rydding med bl.a. det resultat at de siste damplokene ble hugget.

På DBJ var det og smått med godstrafikk, og banens eneste større diesellok - fra Frichs i 1935 - ble hugget i 1964 etter flere års stillstand.

Persontrafikken var derimot god på DBJ og denne ble avviklet med ganske typisk dansk privatbanemateriell, dog i smalsporet utgave. To Triangel bensinmotorvogner, fire "Rødhåtte" skinnbusser med slepvogner. Foruten motorvognene fra amsbanene fantes ytterligere tre Frichs motorvogner.

### Lite bevart

Bornholmerne var viden kjent for svært god orden og vedlikehold

på banene siden, og ordenssansen ga materiellet en utilgelvelig skjebne. En skulle faktisk tro det siste sporet som ble revet var sidesporet inn til slakteriet i Rønne, for det gikk med materiellet som med de tusenvis av slaktedyr som banene transporterte.

Bare to postvogner ble bevart, en på Bornholm museum, og en på Aalholm Automobilmuseum på Lolland. I Allinge tok sivilforsvaret vare på en del av et sidespor og en flatvogn i treningsøyemed. Dette finnes den dag i dag!

Kommer du til Bornholm, så la bilen stå og oppsøk en av øyas utallige sykkelutleiere. Store deler av banetraseene inngår i øyas stadig voksende sykkelveinett. Banene var velkjente som natur-skjønne og delstrekningen Klement-

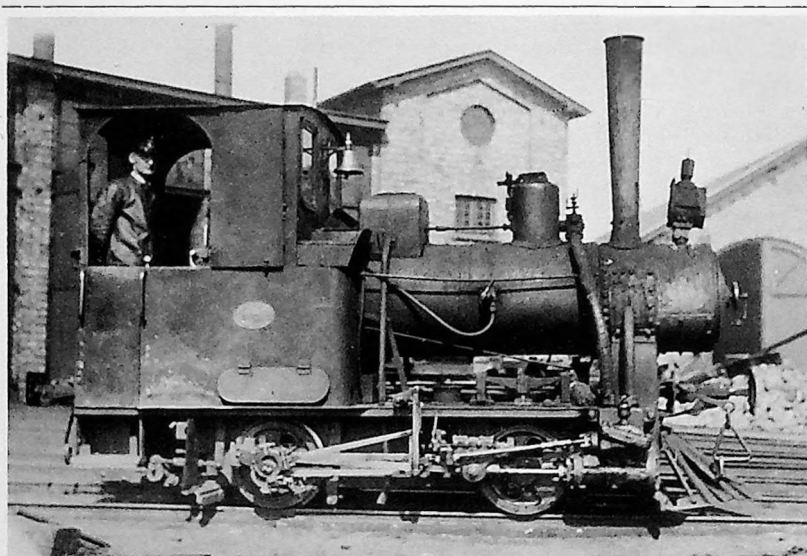


Milevis med jernbanetraseer inngår nå i Bornholms sykkelveisystem. Allingebanen, her ved Kleven, regnes som Danmarks "smukkeste" sykkelsti. Foto: Håvard Pedersen

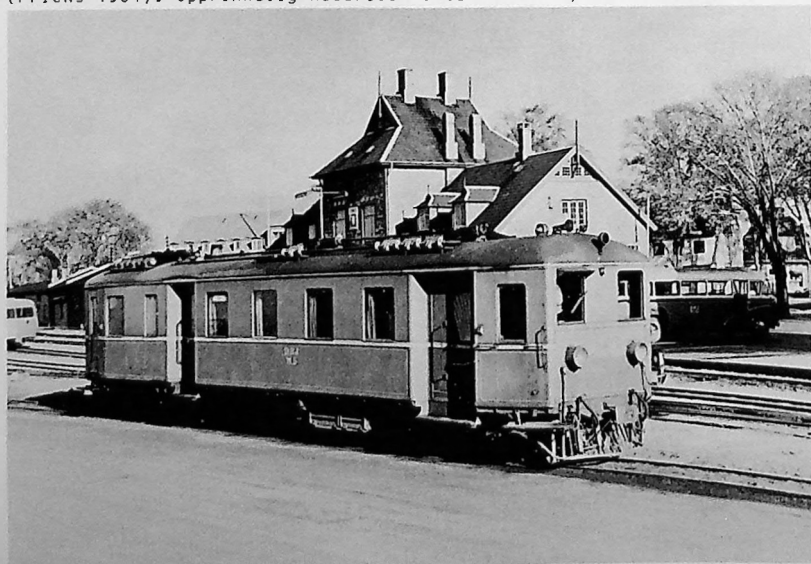
sker-Rø på Allinge-banen benevnes i dag som "Danmarks smukkeste sykkelsti".

Mens en sykler må en og ta seg tid til å studere de vakre stasjonsbygningene. På Gudhjemsbanen skiller disse seg ekstra ut. Ved sin tidlige funksjonalisme kombinert med adskillige detaljer var de epokegjørende i dansk arkitekturhistorie.

Gudhjem st. er idag museum, mens Sandvig er pensjonat. De fleste andre er beboelseshus, men staslig står de der som et minne om De Bornholmske Jernbaner.

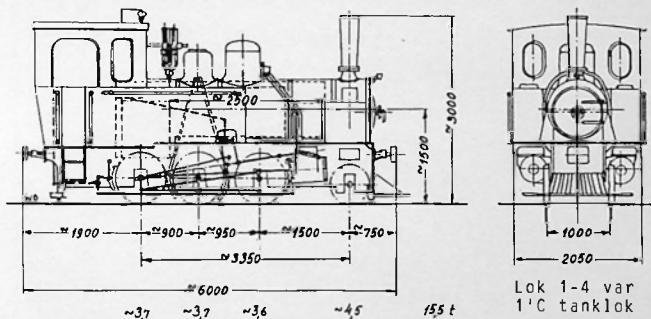


Danmarks minste damplok for togfremføring. Rønne-Nexøbanen nr. 11 i Rønne ca 1930. Bygget til Fredrikshavn-Skagen Jernbane av Krauss i 1889 som FSB nr 1. Til Bornholm i 1902. Under: DBJ M5 på Rønne H ca 1962. (Frichs 1934). Opprinnelig Haderslav amtsbaner M81, til DBJ 1939.



# Damplokkene ved DBJ

Av Roar Stenersen



Damplokkomotivene ved de Bornholmske jernbaner kan deles inn i to hovedgrupper; De med 4 tonns akseltrykk, og de med 8.

Bornholms første jernbane Rønne - Nexø, åpnet 1900, og sidelinjen Aakirkeby-Almindingen åpnet 1901, var begge bygget for bare 4 tonns akseltrykk. Banene førte gjennom lett terreng uten større stigninger eller kurver. Lokomotivene til disse to første baner (Rønne-Nexø m. sidelinje gikk under navnet Den Bornholmske Jernbane, materiell merket BJ) kom fra Arn. Jung i Tyskland. Nr. 1 - 3 ble levert til åpningen av Rønne-Nexø i 1900, og nr. 4 til åpningen av sidelinjen til Almindingen i 1901. Lokene var utført som sekskoblete tankmaskiner med løpeaksel forran, altså hjulstilling 1'C. Disse 4 lokene var forøvrig de første tanklok i Danmark med denne akselfølgen.

Maskinene var meget elegante i utformingen, og veide 15,5 tonn driftsklare. De var selvfølgelig våtdamplok, og hadde utvendig Allan sleidstyring. Forøvrig avvek de ikke fra hva som var vanlig konstruksjonsskikk på den tiden.

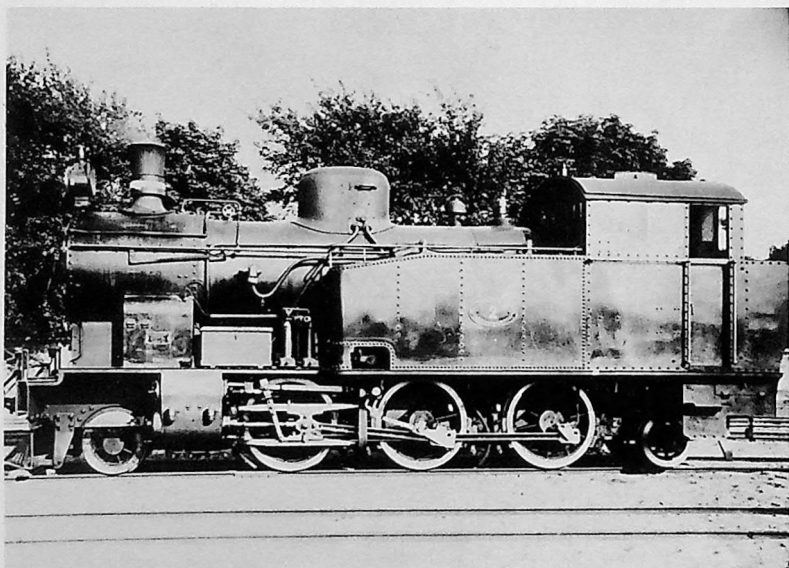
Allerede i 1902 fikk banen levert enda et nytt lok fra Arn. Jung. Denne gang en 1'C1' tankmaskin, også denne var Danmarks første i sitt slag. Foruten hjulstillingen

var loket, nr. 5, likt de første fire. Samme sylindre, hjultype, hjuldiameter, førerhus etc, men loket hadde større vann og kullforråd og veide driftsklar 19,5 tonn.

Neste lok til Bornholm var et lite toakslet tanklok kjøpt brukt fra Skagensbanen nord på Jylland. Loket ankom Bornholm i 1903 og gikk alle sine dager i skiftetjenesten i Rønne. Stort annet kunne den vel heller ikke brukes til, for med en tjenestevikt på 7,2 tonn, var dette Danmarks desidert minste lok bygget til en trafikkbane. Loket ble levert til Skagensbanens anlegg i 1889, og var bygget hos Krauss & Co. i Munchen samme år.

I 1913 åpnet et nytt selskap en bane fra Rønne til Allinge og Sandvig (RAJ) Denne banen ble bygget for 8 tonns akseltrykk, og var forøvrig svært stigningsrik og krokete. Nohab (Nydqvist och Holm i Trollhättan, Sverige) leverte til åpningen 3 stk. 1'C1' tanklok med en tjenestevikt på nesten 37 tonn. De var blant Danmarks aller største privatbanedamplokkomotiver, uansett sporvidde, og var svært moderne for sin tid. Lokene hadde overheter, Heusinger sleidstyring, og en turbogenerator for togbelysningen.

I 1916 ble den siste banen på Bornholm åpnet. Det var forlengelsen av sidelinjen Aakirkeby - Almindingen til Gudhjem. Og så denne banen ble anlagt for 8



Rønne Allinge Jb. nr. 2, Nohab 1912. Byggenr. 993 (DJK)

tonns akseltrykk, og Nohab leverte to lok, AGJ 21 og 22, til åpningen. Lokene var like lok 1 - 3 på Allingebanen, som selv fikk et lok til av samme type i 1916.

I de påfølgende 8 år ble det ikke anskaffet flere lokomotiver, men utover i 20-årene ble trekraftsituasjonen mer og mer prekær på Rønne-Nexøbanen. I 1924 ble Skagensbanen bygget om til bredspor, og RNJ kjøpte denne banens lok 6,7 og 8. Alle var '1'C1' tanklok bygget hos Maffei i München i 1908, 1912 og 1920. Lok 6 var våtdamplok, de andre to overheterlok. Også disse maskinene hadde 4 tonns akseltrykk.

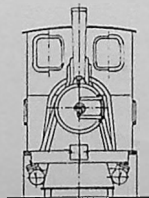
Det var nå 15 damplok på øya, og dette var et tilstrekkelig antall til å klare trafikkavviklingen.

I 1934 ble de tre banelsekskapene slått sammen til ett og man tok navnet De Bornholmske Jernbaner DBJ. Samtidig begynte man å anskaffe bensindrevne skinnbusser. Disse var spesielt godt egnet på Nexø-

banen, og som et resultat av dette ble lok 1,2 og 3 fra 1900 utrangert i 1935.

Lok nr. 11 fulgte i 1936, og Nexøbanens 4,5 og 8, samt RAJ 4 i 1937. Etter 1937 var det altså bare 7 damplok igjen på øya. De fem Nohab-lokene trengtes på banene til Sandvig og Gudhjem, mens RNJ 6 og 7 var reservemaskiner på Nexøbanen. I 1950 ble så de siste 3 Nohablokene utrangert, og all dampdrift opphørte. Linjen fra Rønne til Nexø gikk helt til 1968, men det var kun diesel og bensinmotorvogner i drift her til nedleggelsen.

Det er ikke bevart noe rullende materiell fra jernbanene på Bornholm





# Gjør det i Kreditkassen, du også.

Nå kan du få opptil 3.200 kroner mindre i skatt hvert år.



...og få 8% og 10% rente!



**KREDITKASSEN**

-sparing med skattefradrag

- Lillestrøm

*Elektriske Installasjoner i  
 Bolig- Industri- Lager og Kontorbygg-  
 Utføres av:*

# *Ørnulf Wiig Installasjon A.s*

1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

## *Ørnulf Wiig*



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

*Ørnulf Wiig*  
 ELEKTRISK FORRETNING

Vis- a-vis Rådhuset  
 Sandvika - Tlf. 54 02 27  
 Lamper og småartikler

*Ørnulf Wiig*  
 MASKIN A/S

Gågaten  
 Sandvika - Tlf. 54 27 17

*Ørnulf Wiig*  
 INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika  
 Tlf. 54 29 95

ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

Hverdager: kl. 8.30-17.00

Lørdager: kl. 8.30-13.00



Baldwinlok no.2 og Henschellok no. 107 underveis fra I.Jacobacci til Esquel.

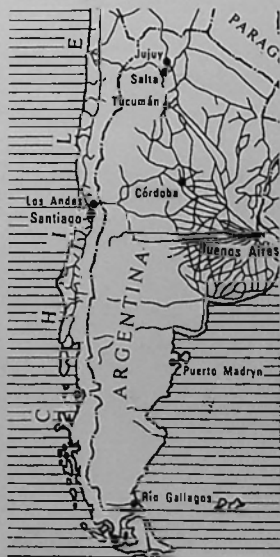
## Med smalspor til ildlandet

av Roar Stenersen

I den sørligste delen av Argentina, den delen som kalles Patagonia, finnes to 75cm-baner. Begge er 100% dampdrevne, og lange som et vondt år.

Den nordligste av dem ligger ca 1500km fra Buenos Aires, og tilhører de Argentinske statsbaners General Roca - divisjon. Alle de Argentinske banedistrikt har generalnavn, så som General Belgano, General Urquiza osv. Man har lange tradisjoner med generaler på de kanter.

General Roca var den som sto ansvarlig for å drive indianerne vekk fra pampasen, så det er jo naturlig at han er nasjonalhelt. I alle fall har 36 damplok på linjen Esquel-I.Jacobacci messingskilt med hans navn på. Mellom Esquel og I.Jacobacci er det ikke mindre enn 402 km, en anseelig distanse på 75cm sporvidde. Trafikken på banen er ikke så overvettets stor i dag. Kun ett tog hver vei i uken er alt,

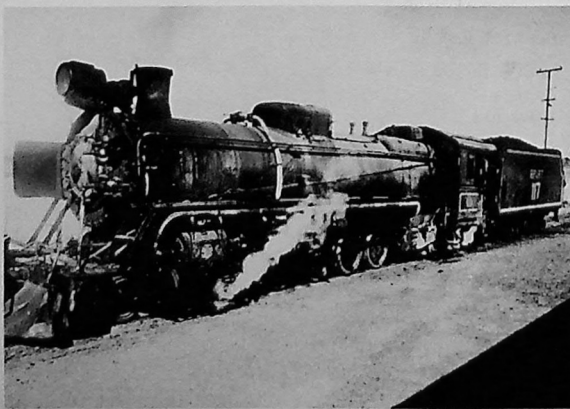




Baldwinlok no 2  
i El Maiten



Restaurant-  
vogn på 75cm  
spor! Medfølger  
i alle tog



Lok 117 på banen  
Rio Turbio-Rio Gal-  
legos.  
Loket er bygget i  
1963 hos Mitsubishi  
i Japan.

mandager fra I.Jacobacci og onsdager fra Esquel. For bare 10-15 år siden var det daglige persontog over hele strekningen, samt godstog. I 1979 var dette redusert til 2 ukentlige blandede tog, og i dag altså bare ett. Med den utviklingen skulle man tro at banens dager snart er talte.

Toget bruker ca. 14 timer på turen, og spisevogner er standard i alle tog. Eneste sted av noen størrelse mellom de to nevnte steder, er El Maiten, 237 km. fra I.Jacobacci.

Banen har som nevnt 36 damplok. De klassifiseres som type 75H og 75B, H for Henschel og B for Baldwin. Henschellokene er i flertall, med 24 eksemplarer, alle bygget i 1922. De resterende 12 Baldwinlokene er fra nogenlunde samme tid. Alle lokene er olje fyrte 2-8-2 tenderlok, Baldwinlokene har utvendige barre-rammer. Henschellokene vanlige innvendige platerammer.

Mens Esquel-I.Jacobacci er en sekundær statsbane med minimal trafikk er den andre banen dens

rake motsetning. Denne linjen går mellom gruvebyen Rio Turbio, og utskipningshavnen Rio Gallegos. Rio Gallegos ligger bare 64 km nord for Magellanstredet, hvilket gjør denne banen til verdens absolutt sørligste.

Banens eneste oppgave her i verden er å frakte kull fra Rio Turbio ned til kysten. Banen eies av det nasjonale kullkompaniet og lyder det kjekke navnet Ramal Ferroviario Industrial Rio Turbio, forkortet til RFIRT til daglig.

Den 257 km lange strekning- en ble åpnet i 1951, og ble fra begynnelsen av utrustet med brukt materiell fra nedlagte 75cm-baner i Patagonia.

I 1956 fikk banen 10 nye lokomotiver fra Mitsubishi i Japan. Dette er noen aldeles enorme 2-10-2 maskiner med 6-akslet tender. Lokene veier hele 116 tonn med tender, 86 uten. Det skulle tilsi et akseltrykk på ca 14-15 tonn. Den store adhesjonsvekten trengs, for disse maskinene trekker 1400 tonn's tog uten assistanse.

I 1963 fikk banen ytterligere 10 like lok fra samme fabrikk,



Et tomtog til Rio Turbio har stanset ute på den øde pampasen. Lok 105 er fra den første leveransen i 1956.

og disse 20 lokene står i dag for all togfremføring på banen.

Hele strekningen tilbakelegges på ca 8 timer, en gjennomsnittshastighet på ca. 30 km/t. Kullene som brytes i Rio Turbio har dårlig varmeverdi, men brukes allikevel i lokene. Dette betinger stor fyrrikt og kullkapasitet på tenderen. Derfor har lokene automatisk fyring, såkalt Stoker. (En Stoker består av et rør med en conveyerskrue inni. Denne skrue drives av en liten dampmaskin, og når den går rundt skrur den kullene framover fra tenderen til fyrdøren. Når kullene velter inn i fyren distribueres de utover risten med 5 eller 6 separate blåseanordninger som fyrbøteren betjener.)

Mye arbeid har vært gjort for å høyne lokenes effekt, og den Argentinske damplokingeniør L.D.Porta har fått et gjennombrudd på dette feltet. Med et spesielt blåstrørrangement av egen patent, samt et nytt fyringsprinsipp skal han ha greid å høyne lokenes ytelse til over det dobbelte.

Den samme Porta har også

drevet adskillig eksprementering med dette i Sør-Afrika, hvor hans oppfinnelse uten videre høyner lokenes effekt med 20-25%, samt minsket kullforbruket 10-15%. Porta har dermed bevist for all verden at det siste ordet i damplokkonstruksjon ikke er sagt. For liksom å understreke dette, har han planer om super-mallet-lok til Rio Turbio-banen. Jeg så engang en skisse av disse, det var 4-8-8-4 og 2-12-12-2 lok. Meningen var å bygge dem på et skipsverft i Buenos Aires. Så langt har de ikke materialisert seg, men det skulle ikke undre meg om de ble bygget, for verdens sørligste jernbane har ingen planer om å slutte med dampdriften.

### Kilder

South American Steam. M.H.J.Finch 1974.

Cook's timetable 1979, 1980.

Artikkelforfatteren retter en stor takk til Ove Tovås som bidro med mye informasjon om banene.

## UNI ferie/fritidsforsikring for hele familien!

Hele året!

Hele verden!

UNI ferie/fritid gjelder på alle reiser og utflukter som du og familien din er med på. For bare kr 310,- pr. år har hele familien forsikringsdekning, også for weekendturer og mindre dagsreiser. Tenk deg selv, hvor lett kan du ikke bli frastjålet kostbart skiutstyr, bare på den halvtimen du er innom en veikro for å ta en kopp kaffe.

### UNI ferie/fritid omfatter også ulykkesforsikring.

Ulykkesforsikringen gjelder døgnet rundt, selv når du er på jobben. Forsikringen utbetales ved død og invaliditet, og omfatter både voksne og barn.

Med UNI ferie/fritid slipper du å tenke på forsikring hver gang du skal ut å reise!  
Ta kontakt med nærmeste UNI-kontor.



**FORSIKRING**  
Norske Folk Norges Brannkasse

Hovedkontor: Pilestredet 70

**60 00 00**

**60 27 70**

Avd. Fossvn. 24 - Oslo 5

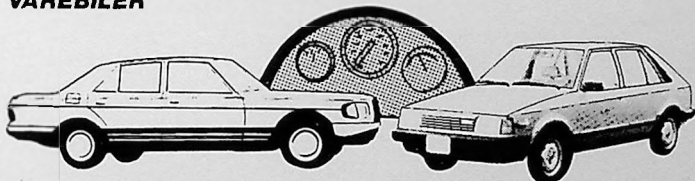
**35 01 33 | 35 02 26**

TELEFONSVARER ORIENTERER OM  
SERVICE UTOVER VANLIG KONTORTID

**PERSONBILER LASTEBILER  
SMÅ OG STORE BUSSER  
VAREBILER**

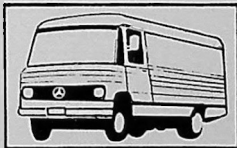


**CAR  
RENTAL  
NORWAY**



Med våre nye 16 m<sup>3</sup> kasse-  
vogner som rommer hele  
flyttelasset. Se våre rimelige  
returpriser/returgebyr på  
enveis leie.

Week-end tilbud:  
Fri km på kassevogner.



**LIMOUSINE  
SERVICE**

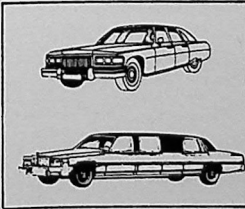


**35 01 33  
60 27 70**

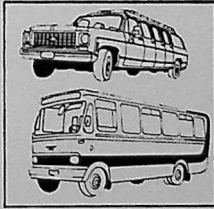
**BUSS  
CHARTER**



Spesielt for bryllup:  
Landauer m/ kusk eller  
Rolls Royce veteranbil.



Elegante limousiner  
Business representasjons-  
biler m/ mobiltelefon.



Moderne turistbuser, og lang-  
turvogner med air-condition  
for turer i inn- og utland.

**WINNEBAGO**

mobilt hjem fullt  
utstyrt for 6 personer.

Til feriebruk  
Til forretningsformål



Bislet Bilutleie A/S  
Pilestredet 70 - Oslo 3  
Fossvæien 24 - Oslo 5  
Telex: 17093 Bicar N



SCHEPPEL 88/89

# Stasbanene

Nå har det skjedd mye med toget. Nytt materiell på Dovrebanen, - nytt materiell på Sorlandsbanen. Innebygde forbindelser fra vogn til vogn med dører som åpnes og lukkes automatisk, slik at man slipper både støy og trekk. Friskluftanlegg som bytter ut luften 45 ganger i timen, og som kan reguleres individuelt for hvert sete. Jo det har skjedd mye, både på Dovrebanen og Sorlandsbanen, og etterhvert begynner det å skje noe på andre baner også.

Innen årets utgang er 100 nyoppussede og moderniserte vogner i full trafikk over hele Norge.

Servertilbudet er forbedret. Unn deg noen av de dagferske smørbrødene så forstår du hva vi mener. På første klasse i ekspress togene er forresten et lett måltid inkludert. I tillegg finner du dagens aviser liggende fremme.

Litt lett musikk og NRK's nyheter «serveres» også underveis. Sovevognene er under oppussing og

tilbudet er vesentlig bedre selv om vi har redusert prisene betydelig. I tillegg til togbilletten kan du få enkeltværelse for kr 170,- på 1. klasse, og velge mellom dobbeltværelse til kr 85,- eller 3 sengs værelse til kr 50 pr. person på 2. klasse. Rabattene er blitt enklere og bedre - og togene går både oftere og fortere nå enn før. Så ta deg en tur. Nå er det blitt stas å reise med toget. Billigere og bedre også.

**Stasbanene - en bedre måte å reise på.** 