

# Tertitten

URSKOG - HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 32 SEPTEMBER 1975



*Selskapet driver på idealistisk basis „Tertitten”, smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sorumsand, Akershus fylke.*

*Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.*



# Tertittten

Medlemsblad for  
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 32 utgitt i sept. 1975

Redaktør: Finn Halling

Redaksjonens adresse:

Postboks 143,  
1364 HVALSTAD

Foreningens adresse:

Postoks 31, Vinderen  
OSLO 3

Postgirokonto:

2 06 77 18

Bankgirokonto:

5001.30.56983

Medlemskap i d&v ... 25,- kr

Støttemedlemskap ... 40,- kr

Årsabonnement

på "TERTITTEN" ..... 12,- kr

Annonsepriser:

Baksiden ..... 300,- kr

1/1 side ..... 130,- kr

1/2 side ..... 75,- kr

1/4 side ..... 50,- kr

Rubrikkannonse med

høyst 50-femti ord . 10,- kr

Do. for medlemmer .. 5,- kr

Ettertrykk tillatt kun med  
forfatterens tillatelse.

Opplag: 500

Kjære leser!

Tertittten nr. 32 er et faktum, og vi håper alle er fornøyd trass i forsinkelsen, når vi nå kommer med 32 sider tett pakket med togstoff.

Vi takker alle artikkelforfattere og annonsører, og til de som har sendt inn stoff uten at det har kommet med i bladet, kan vi bare beklage at vi ikke fikk plass denne gang.

Stoff til julenummeret må være redaksjonen i hende senest 15. november. Vi håper på mange gode artikler slik at vi kan by på lesning for hele julen.

Redaksjonen avsluttet  
Hvalstad, 18. september 1975

Finn Halling  
redaktør

## BOKANMELDELSE

NESTTUN-OSBANEN 1894-1935  
ved Ralph Wilson og Frank Stenvall

For meg er kanskje det mest "nostalgiske" fotografi i boka det på side 54, fordi det er tatt fra naboeiendommer der jeg vokste opp. Riktignok var jeg bare guttungen da banen ble nedlagt, men vi brukte den jo til og fra Bergen stundom.

Jeg har lest gjennom boken bl. a. for å finne feil, men noen direkte feil har jeg ikke funnet, kun noen unøyaktigheter. To store rutebilselskaper ble "skipa" i Os og Fana. L/L Automobilruta Fana - Bergen tok trafikken fort fra banen på strekningen Fana - Nesttun. I 1934 hadde selskapet omkring 12 avganger fra Fana til Bergen, kjøretid var 35-40 minutter. Det selskapet selv opprettet, senere Bilruta Os - Bergen tok trafikken mellom Os og Kalandseid til Nesttun og Bergen. Disse kjørte over Vallahaieiene, og kjøretiden til Bergen var vel en time. Riktignok var disse 16 - 20 seters rutebilene ubekvemme, med eksos- og bensindamp lekkende inn. Humpete veier for lastebilchassis med busskarosseri. Men likevel. Det var således bare noen relativt få steder på strekningen Hamre - Kismul - Kalandseid som ikke hadde

forts. side 30

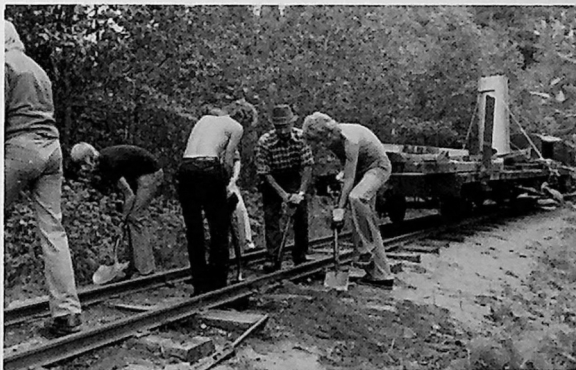
Forsiden: Full fart opp Bingsfossbakken. Foto: Billedsentralen.

## Årets arbeide på bane og materiell

1975 har vært et meget godt arbeidsår - det har vært preget av jevnt god arbeidsinnsats og et hav av nye og gode ideer.

Når det gjelder baneavdelingen er første post på programmet alltid rydding av planoverganger og graving av grøfter - kjedelig, men nødvendig. De fleste anser det vel ikke som særlig mer spennende å sprøyte linjen mot ugress, men det er ikke mindre nødvendig av den grunn. I år er strekningen Bingsfoss-Fossum sprøytet, mens man mente at nedre strekning til nød kunne betraktes som bra nok. Til neste år må imidlertid strekningen Sørumsand-Bingsfoss sprøytes meget omhyggelig dersom vi ikke skal få et tilbakefall.

Banen har etter hvert fått en til dels meget god svillematte, men sporjusteringer har mange steder vært påkrevet. I år har det



Sporjustering i Bingsfossbakken under ledelse av Leif Bråten.

ved to anledninger vært arrangert "sporjusteringsdag" med tildels godt fremmøte. Arbeidet på disse dagene har vært ledet av bane-mester Wiegels eller Leif Bråten fra NSB. Begge foran nevnte her- rer driver gutta hardt, men resultatet av disse arbeidene blir så godt at det neppe er noen som er uenige i at det er vel verdt stre- vet.

Svilleskifting er fremdeles aktuell politikk, men ikke på noen måte i samme omfang som tidligere. I år er det byttet ca. 60 sviller, for det meste mellom Småfoss og Bingsfoss, samt på et mindre parti nedenfor den nederste planovergangen ved Sætra gård. Dette er for øvrig fortsatt et parti som volder oss meget besvær, idet det ikke har lyktes oss å få ordnet med skikkelig avledning av vann og grus som renner nedover gårdsveien og havner i overgang- en for så å begi seg videre nedover sporet. Forholdene er her blitt så ille at vi nok må gå til masseutskifting på en strekning på ca. 25 meter. Dette arbeidet har imidlertid ingen hensikt så lenge pro- blemet med overflatevannet ikke er løst.

Tilgang på nye sviller har vært et problem som har voldt oss

en del hodebry. Behovet har riktignok ikke vært så stort til hovedsporet, men med tanke på vognhallen er behovet desto større. I midten av august ankom en godsvogn fra Drammen med 18 tonn sviller til oss. Lasten ble besiktiget med begjør.

Man fant snart ut at den eneste brukkbare løsning på avlastningsspørsmålet var utkjøring på Kongsvingerbanen med avlastning så nær den fremtidige vognhallen som mulig. Utkjøringen skulle finne sted på en tirsdag, og vi fikk linjedisposisjon på 45 minutter. Det ble ca. en halv time til avlastning av 18 tonn sviller! Alle aktive ble varslet om sjauen, og oppmøtet var upåklagelig. Det bar ut på Kongsvingerbanen, forbi restene av Co2 (som ikke akkurat pynter opp i landskapet) og til Bingsfoss. Her begynte så en vill avlastningsoperasjon som nesten umiddelbart førte til at kassereren kom på sykelisten og senere til legesenteret på Sørumsand etter å ha fått en sville i ansiktet. De siste svillene ble kastet av mens vi aksellererte ut fra Bingsfoss mot Sørumsand igjen etter nøyaktig 30 minutter. Status: ca. 200 sviller til UHB, kassereren til legesenteret og ellers alle utslitt. På dager etter begynte sagingen av disse svillene som nå ligger langs Kongsvingerbanen. Endå er det en god del igjen som bør sages og stables før vinteren.

Det har vært god anledning til å prøve seg som snekker på Bingsfoss i sommer - Bingsfoss stasjon er under oppførelse etter originale tegninger. Det har vært snekret til stadighet, og i lange tider gikk det riktig fort fremover. Reisverket tok det ikke mange dager å føre opp, men så skulle taket på. Det viste seg å ta lengre tid. Først var det vanskelig å gå på det bratte taket (ca. 36°), og så tok det slutt på materialene - vi hadde regnet galt. Å få tak i ytterligere materialer viste seg å by på vanskeligheter, først den 13. september ankom resten av takmaterialene til Bingsfoss. Nå er det den utvendige panelen som står for tur. Dette ar-



Bingsfoss stasjon under oppføring. I bakgrunnen skimtes den "nye" ute-doen - tidligere Sørumsand stasjon som nå er degradert.

beidet må være ferdig før vinteren. Dører og vinduer er alt på plass. Særlig dørene er vi stolte av - de er av god gammel design - tunge og solide.

Ettersom det har vært delte meninger om hvilken farge bygningen skal ha - rød eller som opprinnelig grå, fant vi at det var like greit at styret tok avgjørelsen i denne saken. På tross av at bygningen hadde vært grå opprinnelig, bestemte styret at vi skulle holde oss til den rødfargen som flere av bygningene på banen hadde den største del av sin tid. Det ene kan hevdes å være

like musealt som det andre. Rødfargen vil dessuten stå best til løftkassen og lokstallen, dessuten er det en litt livligere farge som vil lyse mer opp i terrenget.

Årets store tilskudd til vognparken var selvsagt Kongevognen fra Sulitjelmabanen. Hele vinteren igjennom ble det arbeidet intenst for å få den ferdig til åpningen - og ferdig ble den nesten også. Etter som arbeidet i Lodalen skred frem ble detaljene i stadig større grad gjenstand for oppmerksomheten - og dette tok tid. Vi kom derfor i større tidsnød enn vi hadde regnet med. I tillegg



Kongevognen, BC010, på Fossum full av glade reisende.  
Foto: Arne Malnes

til arbeidene på vognkassen hadde vi også ombyggingen av boggiene fra 1067 mm til 750 mm. Dette arbeidet krevet også en del tid, men ble ferdig i god tid uten noen forsering i slutfasen.

Kongevognen ble transportert fra Lodalen til Sørumsand på jernbanevogn i de første dagene av juni og heist over på trailer i portalkranen på Sørumsand. Ved hjelp av mobilkran ble den så satt på sporet ved vår stasjon. Hele operasjonen gikk meget greit unna. Boggiene hadde vi på forhånd kjørt opp på lastebilen og montert ved hjelp av bilkranen. Det var litt av en opplevelse å montere sammen disse boggiene - de så akkurat ut som nye. Det var nå heller ikke så langt fra sannheten.

De første som fikk ta vognen i bruk var klubben Kunst og Kultur i et chartertog 15/6. Siden har vognen gått i nesten alle tog hele sommeren igjennom.

Det er stort sett Setskogen som har trukket alle togene på UHB i sommer. Høland fikk en kjelrørslekkasje i fjor høst, og den-

ne ble først utbedret i august. I tillegg har hele koblingsoppheng-  
et foran vært demontert og en del skader rettet opp. I forbindelse  
se med disse arbeidene måtte vi gå til anskaffelse av sveiseutstyr.  
Erfaringene har vist at dette er noe vi burde ha gjort for lenge  
siden. Vi har hatt en uomtvistelig nytte av utstyret - på flere  
av personvognene har vi rettet opp skjeve stag etc.



Kryssing på Bingsfoss 24. august. For første gang på flere  
år kjørte vi denne dag doubleheading i Bingsfossbakken.

Nå mot slutten av sesongen har K19 fått nok et strøk med beis, og  
på sommervognen har vi revet opp hele gulvet og sidebjelkene -  
nesten alt var råttent. Deretter ble hele stålrammen rustbanket  
og satt inn med Owatrol. Nye sidebjelker og nytt gulv vil bli skå-  
ret til og gjort klart i løpet av vinteren. I øyeblikket er vi og-  
så i ferd med å legge om taket på Col, samtidig som sidelistene  
over vinduene vil bli byttet. Listsystemet langs takets ytterkant  
blir forandret for å få en bedre beskyttelse av veggene enn det  
som har vært tilfelle til nå.

## DRIFTEN

Når dette leses er vår 10. driftssesong avsluttet og tiden er  
inne til en oppsummering av årets driftsresultat.

Vi kan nok ikke se tilbake på noen rekordsesong i 1975. Vi  
har hatt jevnt godt besøk, men helt etter forventningene har det  
ikke vært. I juni og første halvdel av juli var besøkstallene til-  
fredsstillende, men da varmen satte inn for alvor mot slutten av  
juli ble ikke Sørumsand det reisemål som sto øverst på godtfolks  
ønskeliste. Siste søndag i juli var det godt over 30 grader i skyg-  
gen og lokpersonalet kjørte i badebukse hele dagen. Tjenesten inne-  
bar endog 2-3 besøk i svømmebassenget på Sørumsand i løpet av dag-  
en. 91 mennesker trosset varmen og tok en tur med Tertitten denne  
dagen. Normalt vil det være fra 250 - 300 reisende på en vanlig ju-  
li søndag. Varmen var nok også en medvirkende årsak til lavt be-  
søkstall ytterligere et par søndager.

Det er klart at sviktende besøk skaper bekymringer. Spørsmålet

var om vår PR hadde sviktet, eller om Urskog-Hølandsbanen ganske enkelt hadde mistet sin publikumsappell. Heldigvis vedvarte bekymringene ikke særlig lenge - såsnart varmen ga seg steg besøksstallet raskt til det normale og vel så det. Resultatet for sesongen er vist på nedenstående tabell:

11.6.	C	30	reisende	200,-	kroner
15.6.	C/D	65	"	450,-	"
22.6.	D	211	"	732,-	"
29.6.	D	278	"	1.741,05	"
6.7.	D	228	"	1.485,-	"
13.7.	D	343	"	2.200,-	"
20.7.	D	179	"	1.100,-	"
27.7.	D	300	"	1.874,-	"
3.8.	D	244	"	1.400,-	"
10.8.	D	91	"	685,-	"
17.8.	D	264	"	1.394,-	"
20.8.	C	94	"	500,-	"
24.8.	D	204	"	1.244,-	"
31.8.	D	164	"	1.095,-	"
7.9.	D	213	"	1.300,-	"
14.9.	D	113	"	720,-	"
21.9.	C	153	"	880,-	"

C=Chartertog, D=Ordinær drift

Dette gir totalt 3174 reisende, og en samlet inntekt på kr 19.000,05.

Til sammenlikning kan nevnes at vi i fjor befordret 3137 reisende, noe som innbragte kr 15.139,-. At den samlede inntekt i år har øket så sterkt skyldes i vesentlig grad takstøkningen.

Driften har gått helt uten uhell av noen art, det har heller ikke vært noen rutemessige forstyrrelser av betydning. Det eneste som kan nevnes er at vi har sett oss nødt til å forsinke tog 25 (kl. 13.45) drøyt 5 minutter for å få korrespondanse med tog fra Oslo. I motsenning til foregående år har vi ikke hatt noen vanskeligheter med å få personale til driften, og vi har ikke hatt nevneverdig personalsvikt på noen av driftssøndagene.

Det har i år blitt kjørt 4 chartertog. Vi har kommet frem til at kr 500,- er en gunstig pris for et chartertog. (På Setesdalsbanen beregner man kr 700,-.)

Billettprisen for voksne ble etter vedtak på Årsmøtet i d&v hevet fra kr 5,- til kr 7,50 tur/retur. Barnebilletten beholdt sin gamle pris kr 2,50. Det hersket en del tvil om dette ville slå ut i form av redusert interesse fra publikums side, dvs. at en del ville få kolde føtter når de hørte prisen. Slik har det ikke vært, vi har knapt hørt noen beklage seg. Det er fortsatt slik at l. klas-sen gjerne blir fullsatt først, enda det koster kr 10,- t/r. Noen ytterligere økning av takstene kommer nå ikke på tale på flere år.

Flere tall og statistikk om årets drift kommer i Tertitten nr. 33 ved juletider.

Hans P. Grøner, driftsbestyrer/  
Finn Halling, kasserer

## RUBRIKKANNONSE

Foto av Fosser og Hjellebøl stasjoner fra før eller etter nedleggelsen, samt av vanntårnet på Finstadbru og Killingmo ønskes kjøpt. Henvendelse: Erik Bisgaard, Eklisvingen 7, 1400 Ski.



Avlegg oss et besøk og få med deg dette bilde av Tertitten

*Nå er vi kommet til Romerike*

Velkommen til et besøk



**KREDITKASSEN**

LILLESTRØM - Torggt. 6 - Tlf. 73 07 30



# NSB I 250 KM/T

Norges Statsbaner har i de siste år hatt en meget betydelig økning i persontrafikken. Økningen begynte for alvor under oljekrisen, og har til manges forundring fortsatt siden. Dette skyldes vel til dels at folk som under krisen ble tvunget til å ta toget, virkelig fikk øynene opp for togets store fordeler fremfor bilen. Men hvis jernbanen ønsker at økningen skal fortsette, nytter det ikke å forholde seg passiv. Tiltak må settes i verk for at toget skal trekke til seg flere reisende - både fra landeveiene og fra flyene. Enhver form for stagnasjon er tilbakegang, og både reisekomfort og hastighet må økes.

Når det gjelder raske tog, vil Norge ikke på noen måte bli noe foregangsland. I Frankrike har man under prøvekjøringer tidlig i 1960-årene vært oppe i hastigheter godt over 300 km/t, mens man i Norge knapt har nådd 140 km/t.

Med de vanskelige terrengforhold vi har i Norge er det imidlertid ikke ultrahøye hastigheter som er av størst viktighet, men derimot høyere reisehastighet (gjennomsnittsfart), noe som igjen forutsetter høyere kurvehastighet. I mange krappe kurver på hovedlinjene våre må hastigheten settes ned til 65 km/t, og tapt tid ved retardasjon og akselerasjon i forbindelse med hastighetsreduksjoner blir raske timer på kurverike baner.

Man kan imidlertid fastslå at bygging av baner for f.eks. 250 km/t her i Norge vil bli uforholdsmessig dyrt - en ombygging av Dovrebanen Oslo-Trondheim med dobbeltspor og maks. fart 250 km/t kostnadsberegnes til mellom 10 og 15 milliarder kroner etter dagens prisnivå. Trafikkgrunnet er tross alt for svakt til at så store investeringer kan forsvares. NSB har kommet frem til at det er forbundet med størst lønnsomhet å øke hastigheten uten å gjøre store ombygginger av de tracéer man har i dag.

Ved kjøretidsberegninger har man kommet frem til følgende rekkefølge i de forskjellige tiltak for å øke reisehastigheten:

- 1) Økning av kurvehastigheten
- 2) Bedre akselerasjon/retardasjon
- 3) Kortere stasjonsopphold/færre stopp
- 4) Høyere maksimalhastighet

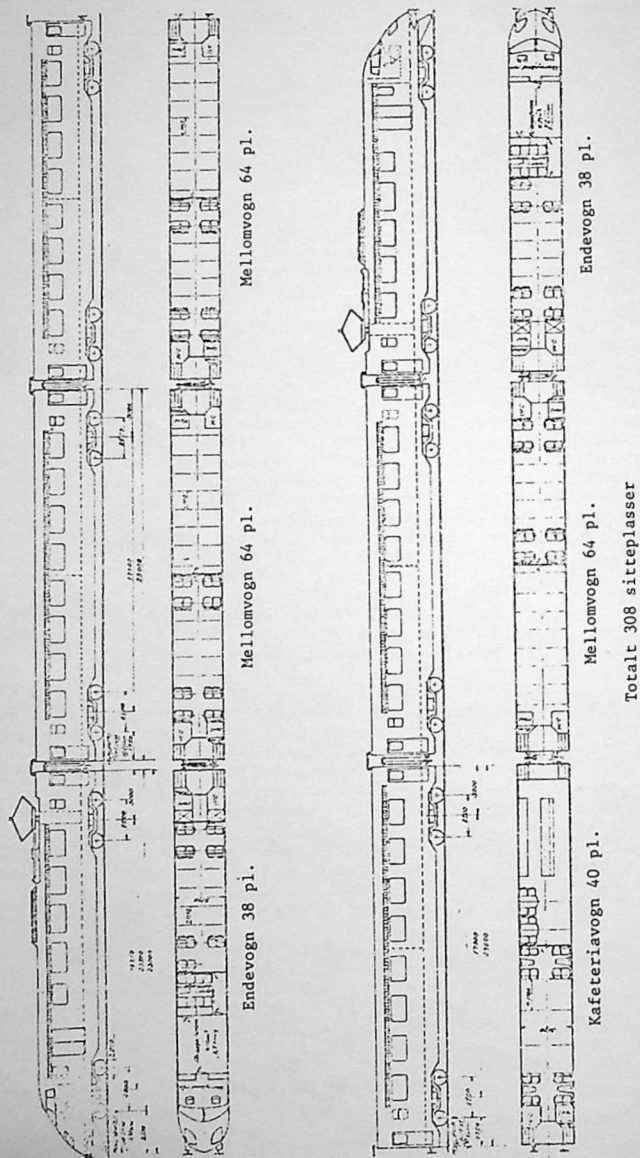
Som man ser er det først og fremst i kurvene besparelsene ligger. Men hastigheten kan ikke økes uten videre, faktorer som avsporingfare, varig sidedeformasjon av sporet, veltefare, komfort, strømvattningsforhold etc. må tas i betraktning. Det vil være påkrevet å gå over til en annen, lettere materielltype enn den som er gjengs i fjerntogene i dag. Hovedvalget står her mellom loktog og motorvogntog på den ene side og mellom kreggende og ikke kreggende materiell på den andre siden. Uansett valg vil man være avhengig av materiell med liten adhesjonsvekt, lavt akseltrykk, lavt tyngdepunkt og små uavfjærede masser for å holde påkjenningene på sporet innenfor rimelige grenser.

Følgende seks materiellhovedtyper sammenstilles:

I	E1.14 + 10 vogner	Sth. 120/130
IIa	E1.16 + 10 vogner i aluminium	Sth. 140/160
III	E1.16 + 5 vogner i aluminium	Sth. 140/160
III	Motorvogntog, 5 enheter	Sth. 130-150
IV	Motorvogntog, 6 enheter, med pendelkregning	Sth. 160
V	Motorvogntog, 6 enheter, med servostyrt kregning	Sth. 160

Motorvognmateriellet i alternativ III er basert på BM-69 konstruksjonen, dog med annen innredning og utforming av vognene.

Krengningstogets antatte utseende er vist på nedenstående skisse.



Man har foretatt reisetidsberegninger for nevnte materielltyper på Dovre-, Bergens- og Sørlandsbanen og kommet frem til følgende tabell:

Alternativ	DOVREBANEN		SØRLANDSBANEN		BERGENSBANEN	
	Kjøretid	Gj.sn.	Kjøretid	Gj.sn.	Kjøretid	Gj.sn.
I	7 t 7 min	77,61	8 t 0 min	73,25	6 t 58 min	67,61
IIa	6 t 35 min	84,0	7 t 35 min	77,25	6 t 39 min	70,79
IIb	6 t 25 min	86,18	7 t 25 min	79,01	6 t 33 min	71,87
III	6 t 10 min	89,68	7 t 5 min	82,73	6 t 15 min	75,33
IV	5 t 45 min	96,17	6 t 35 min	89,01	5 t 46 min	81,66
V	5 t 10 min	107,03	5 t 55 min	99,04	5 t 6 min	92,39

For Dovrebanen forutsettes en max.hastighet 120 km/t for alternativ I og 130 km/t for de øvrige alternativer. For Bergens- og Sørlandsbanen forutsettes en max.hastighet 120 km/t for alle alternativer. Beregninger viser at økning av hastigheten på Dovrebanen fra 130 til 140 km/t vil gi minimale tidsbersparelser (ca. 8 minutter ved alternativ V). Denne økningen er således lite aktuell.



BM6911 på Fokstua stasjon. Under en prøvekjøring med BM69-sett på strekningen Oslo-Trondheim nådde man en topphastighet på 139 km/t. Effektiv kjøretid en vei var 5 timer og 41 minutter. Ekspressstogene bruker til sammelikning ca. 7 timer på samme strekning i dag.  
Foto: Finn Halling.

Økning av hastigheten og bygging av nytt materiell vil betinge betydelige investeringer. Prisene på ett togsett under de nevnte seks alternativer er pr. 1974:

Alternativ I	22,2 millioner
Alternativ IIa	23,5 millioner
Alternativ IIb	15,0 millioner
Alternativ III	15,4 millioner
Alternativ IV	19,4 millioner
Alternativ V	20,6 millioner

Prisene for alternativ I er forsåvidt ikke interessante idet materiell allerede er bygget. I tillegg til materiellinvesteringene, må man dessuten regne med investeringer til bedring av omformere og kontaktledning, sikring av planoverganger, sporjusteringer m.v.

Sluttberegningene viser at såvel tekniske som økonomiske forhold peker i den retning at man ved NSB bør satse på materiell med servostyrt krenkning. Sørlandsbanen peker seg ut som den strekning der krengetog vil hevde seg best økonomisk; her vil man dessuten være avhengig av krengetog for å kjøre tur/retur Oslo-Stavanger på dagen.

NSB har trukket den konklusjon at dersom motorvogntog *uten* krenkning er ubrukbare i helårs langdistansetraffikk, vil også motorvogntog *med* krenkning være ubrukbare. NSB har egentlig forlenget erfart at motorvogntog til dels *er* velegnet i langdistansetraffikk



"Dovreekspressen", dobbelt Bmdo88-sett ved Kongsvoll. Foto: B.Halling



Gt.5532 ved Ustaoset i februar 1973. Få baner i Europa har vel vanskeligere sneforhold enn de norske høyfjellsstrekningene. Bergensbanen er mest utsatt, og man skal ikke lenger tilbake enn begynnelsen av januar 1975 for å finne siste gang denne banen var stengt. Det skal store endringer i de klimatiske forhold til for at det skal bli mulig å bruke lette motorvognsett her når vinterstormene setter inn for fullt og legger over 1 meter sne i sporet. Det kan vel sagtens også reises tvil om krenningssystemet vil fungere prikkfritt når materiellet pakkes godt inn i sne og is. Foto: FH

i og med kjøringen av Bmdo 88 over Dovre og Bmeo 66 på Sørlandsbanen. Den eneste bøygen her var tekniske svakheter, og det måtte vel eventuelt også være det eneste problem med nytt materiell på nevnte baner hvor sneforholdene sjelden er av samme karakter som på Bergensbanen.

Før man kommer frem til den endelige materielltype, vil det være nødvendig med en grundig utprøvningsperiode. NSB har ingen erfaring med høye hastigheter og materiell for høye hastigheter, og det er således naturlig å eksperimentere seg frem til en løsning f.eks. ved å bygge forsøksmateriell i samråd med FIAT og ASEA som har erfaringer på området. NSB regner med at man i 1980 skal ha kommet frem til en prototype og skal kunne sette materiellet i ordinær drift, f.eks. på Dovrebanen.

■

Midt oppe i alle beregninger om nedsatt kjøretid og øket hastighet, er det naturlig å stille spørsmål om NSB kommer til å realisere alle disse planene med det første. De grundigste beregning-

er er foretatt på Dovrebanen, selv om denne banen ikke akkurat kan sies å være den mest trafikksterke av stambanene våre. Ser man på de andre stambanene Bergensbanen og Sørlandsbanen, er maksfarten 105 km/t (på enkelte steder 120 km/t på Sørlandsbanen), og vedlikeholds- og fornyelsesarbeidene - f.eks. innlegging av lette skinner (41 kg/m) på Sørlandsbanens vestre strekning - peker ikke direkte i retning av de helt store hastigheter.

Til syvende og sist er det politikerne som regulerer utviklingen. Bevilgningene til jernbanen til utbygging og til bygging av nytt materiell kan knapt bli dårligere enn de er i dag, og det vil således være en stor oppgave for politikerne å snu dette bildet - f.eks. på bekostning av veibyggingen.

Finn Halling

#### TIDLIGERE UTGAVER AV TERTITTEN SOM FREMDELES KAN SKAFFES:

Nr. 1-9 (Hølandsbanenytte 1964-1967) innbundet kr 25,- pr. perm  
 Nr. 16, 18, 24 og 25 (sterkt begrenset antall) kr 3,- pr. stk.  
 Nr. 26, 27, 28, 29, 30 og 31 kr 3,- pr. stk.

Bladene bestilles ved å sende beløpet til vår postgirokonto  
 20 67 71. Husk å oppgi hvilke blader betalingen gjelder.



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

**INGENIØR**  
**CHR.F. GRØNER A.S.**

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

---

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

Dette er ment å være en nekrolog over Europas flotteste damploktpe, nemlig Deutsche Bundesbahn's berømte 01-serie, hvorav de siste gjenværende lok ble tatt ut av drift sensommeren 1974.

DB's historie begynner 7. desember 1835 da linjen mellom Nürnberg og Fürth ble åpnet, den såkalte "Ludwigsbahn". Som i andre land vokste jernbanenettet eksplosivt, og Tyskland har i dag et av verdens tetteste.

Tyskland besto som kjent tidligere av en rekke småstater med selvstendig styre, Bayern, Preussen, Baden osv. Hver av disse statene hadde sitt eget jernbanenett og sin egen administrasjon, og samordning av det rullende materiell statene imellom fantes ikke. Ved sammenslåingen av "die Länderbahnen" den 1. april 1920, til Deutsche Reichsbahn, var det derfor et utall loktyper (over 350) og ialt ca. 28.700 normalsporede lokomotiver. Den første oppgaven for DR's maskinadministrasjon var derfor å samordne de forskjellige loktyper i enhetstyper. Man var ikke tjent med å ha så mange forskjellige typer, og en utrangering i stor stil tok til. Det var først og fremst de eldste og mest fåtallige typene som gikk på skraphaugen.

I 1925 var de forskjellige "Länderbahn"-lokene samordnet, og man hadde utviklet et nummersystem som indelte typene etter bruksområde.

Neste skritt var å skaffe en ny maskinpark. Man satset nå på enhetstyper for forskjellige formål. Den første oppgaven var å konstruere et ekspressstogslokomotiv for lange distanser, og firmaene Borsig og AEG leverte i 1925 de første lok av typen 01. Suksessen var et faktum - man hadde en loktype som var vel egnet for de tyngste og raskeste tog på den tid. I tiden frem til 1937 ble ialt 231 maskiner levert fra forskjellige maskinfabriker.

Ved siden av å være særdeles raske og sterke lok, var designen noe av det mest velproporsjonerte som er skapt av menneskehender.

Senere fulgte også andre varianter av 01-serien. Først kom 10 maskiner av typen 02. Disse var helt identiske med 01 bortsett fra at de hadde firesylindret drivverk. Samtlige av disse ble ombygget og innlemmet i 01-serien i 1942.

Senere fulgte 298 maskiner av type 03, som forble en separat enhetstype til pensjonsalderen var nådd.

To lok av type 04 ble bygget i 1932. Dette var en forsøkstype med 25 kg's kjeltrykk. Disse ble senere innlemmet i 02-serien, som igjen kom under 01.

Siste store byggeprogram var 250 tresylindrede maskiner. De første kom i 1937, men p.g.a. krigen ble bare 55 levert. De fikk betegnelsen 01<sub>10</sub>, og noen av disse ble utstyrt med strømlinjeformet ytre. Denne serien var til siste slutt en av DB's sterkeste damploktyper. Lokene var noe tyngre en den gamle 01-typen, og topphastigheten ble øket til 140 km/t.

01<sub>10</sub>-serien markerte dermed finalen for de store ekspressstogslokene. De skulle bare etterfølges av 2 lok i 1957, den nå utrangerte type 10.

286 maskiner av 01-serien dro nå sammen med 03'erne alle ekspressstog på DR's ikke-elektrifiserte hovedlinjer. Få av lokene ble ødelagt under krigen, og serien var nesten fulltallig ved delingen av Tyskland.

Ved delingen gikk 35 av 01-typen til DR i øst, mens de øvrige gikk til DB i vest. DB fikk dessuten samtlige av typen 01<sub>10</sub>.

Den første ombygging av 01-maskinene kom i 1950-51. 5 lok ble



Nattstudier. Over 01 180 i Hof vinteren 1973. Under 012 080 i Münchberg. Foto: Roar Stenersen







01 131 for full fart med 6 boggivogner oppover "Schife Ebene" vinteren 1973. Foto: Roar Stenersen

da utstyrt med Henschel forvarmer, og de gamle vindskjermene ble byttet ut til fordel for DB's standardtype.

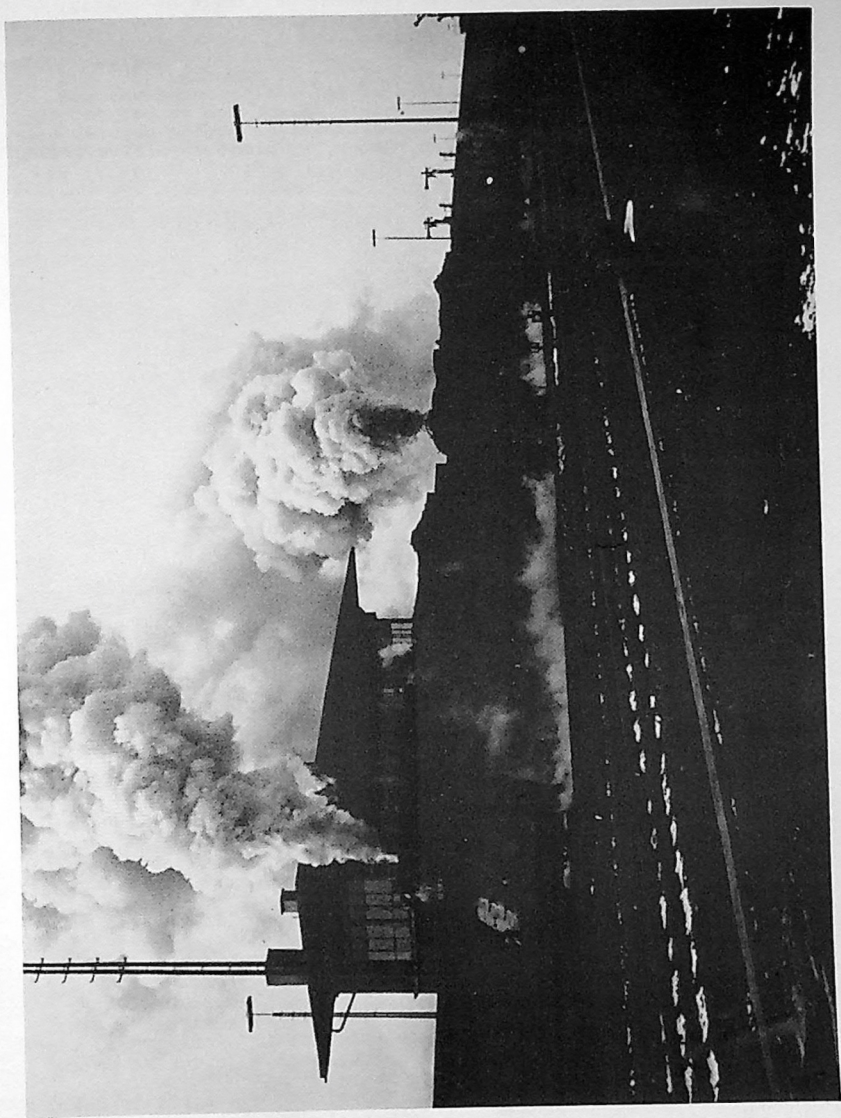
I 1957 ble ytterligere 50 maskiner ombygget, denne gang mer omfattende. De ble utstyrt med helsvøisede kjeler, noe som tidligere var prøvet med stort hell på 01-serien. En forandring i sylinderblokken, og den fremste delen av rammen ga disse maskinene et mer bastant og kraftigere utseende. 44 maskiner ble dessuten utstyrt med oljefyring. Drivverk og hjullagre ble også forbedret, idet de gamle glidelagre ble skiftet ut. De 35 lokene som gikk til DR, ble så og si bygd opp på nytt.

8 lok ble utstyrt med "Boxpox" drivhjul etter amerikansk forbilde. En rekke tekniske forbedringer, pluss en total forandring av utseendet, gjorde maskinene ugjenkjennelige. Disse går den dag i dag under betegnelsen 01<sup>2</sup>.

Fra 1960 og fremover kom dampdriften verden over inn i sin tolvtete time, damplok i tusenvis falt for skjøre brennerne. DB var intet unntak i så måte. De eldste loktypene ble hugget i fleng, antallet loktyper skrumpet inn til 13 i 1973, og i dag finnes kun 4 typer igjen. 01-lokene ble tatt bort fra hovedlinjene og tjenestegjorde i sine siste år på mindre viktige baner hvor høy hastighet ikke var nødvendig. Vedlikeholdet ble forsømt, og maskinene forfalt. Et eksempel på dårlig vedlikehold ble jeg vitne til under et besøk i lokstallen i Hof der det inntil sommeren 1973 var stasjonert 9 01-lok: "Konserveringen" foregikk på den måten at en stillbetjent gikk en tur over kjeken med en havekanne med svartolje som ble jevnt fordelt utover. Riktignok ble lokene blanke, men etter en tur fra Hof til Bamberg og tilbake, var de så tilsvinet, at en ny omgang med havekannen var påkrevet.



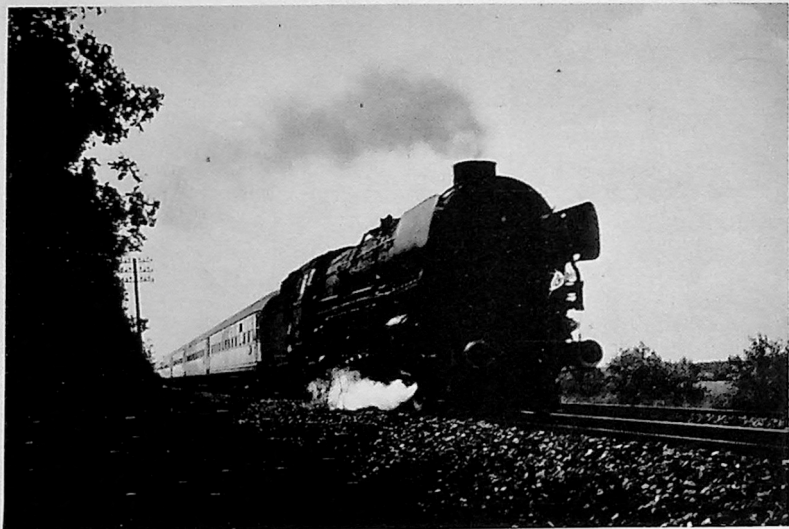
Eldste 01'ere på skansen. 01 008 og 088 i dobbelheading i skogen nord for Münchberg. Bildet er tatt dagen før diesellokene overtok.



01 008 og 01 088 i dobbelheading ut fra Hof. Foto: Roar Stenersen

Hof var som nevnt hovedbase for en håndfull 01-lok. De trafikerte linjen Hof Bamberg, og var forspent de fleste persontog. Denne strkningen er meget spesiell, iden den har Tyskland sterke stigning - den såkalte "Schife Ebene", en 8 kilometer lang 25 o/oo stigning som ligger mellom stasjonene Neuenmarkt-Wirzberg og Markschorgast, omtrent halvveis mellom Hof og Bamberg.

Det gikk vel neppe en dag uten at det var jernbanefans med filmkamera og båndopptaker her den siste tiden. Men så var det også imponerende å se Stuttgart-Dresdenekspresen drønne oppover bakken med dobbelt forspann; "jorden ristet, og himmelen ble formørket" for å sitere bibelen.



Ekspresstog til Nordeichmole, trukket av 012 055 2 mil fra Rheine.

Rheine i Nordtyskland var det andre og siste sted 01-lokene var i drift. Her fantes de siste gjenværende av typen 01 <sup>10</sup>, etter 1968 omliterert til 011 (kullfyrte) og 012 (oljefyrte). Denne strekningen Rheine-Emden-Nordeich er den flateste og mest snorrete jernbane jeg noen sinne har sett.

Banen har en enorm trafikk idet all malm og alt gods til og fra Ruhr og Emden, og fra Narvik, går her. Så sent som i 1974 gikk det ca. 180 tog i døgnet med damp på denne linjen, mange med dobbelt forspann. Godstogene kommer til å gå med damp enda noen år, men den siste 01-maskin er i Valhall, så som reisemål har ikke Rheine den samme verdi som før. Som en kuriositet kan jeg nevne at det var meningen å utrangere 012-lokene her etter nyttår 1973, men på grunn av oljekrisen skulle de gå sommerruta ut, tross at de var oljefyrte. (011-lokene var allerede borte.)

4 av 01-maskinene er bevart. Det er 01 150 som var stasjonert i Hof den siste tiden, 01 220 som var stasjonert i Bebra, samt 01 008 og 01 173. Sistnevnte eies av Ulmer Eisenbahnfreunde.

Samtlige 01-lok er i dag tatt ut av drift. Rheine har dog beholdt seks 012-lok i beredskap i sommer, men de har sannsynligvis

ikke vært i bruk.

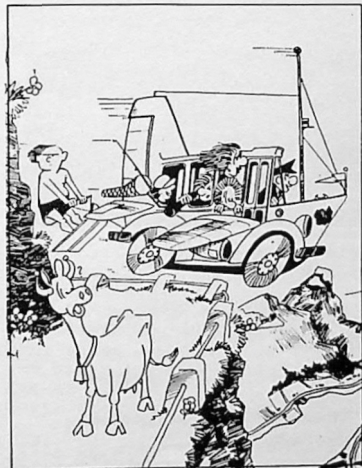
Med den siste 01-maskinen forsvinner også Vest-Europas siste store ekspresstogsdamplokomotiv, og en viktig epoke er forbi. 01 var en maskintype uten sidestykke - ingeniørkunst på sitt beste som har blitt beundret av generasjoner. Fred over deres minne.

#### TEKNISKE SPESIFIKASJONER

LOK TYPE:	01 (I)	01 (II)	01 (III)	011/012 (IV)	011/012 (V)
Sylinderdiameter mm	600	600	600	500	500
Slaglengde mm	660	660	660	660	660
Heteflate (ford.) m <sup>2</sup>	247,25	216,23	193,09	247,15	206,51
Overheterflate m <sup>2</sup>	85	95	100,54	86,0	96,15
Ristflate m <sup>2</sup>	4,41	4,31	3,96	4,32	3,96
Lengde over buffer mm	23940	23940	23940	24130	24130
Drivhjul diameter mm	2000	2000	2000	2000	2000
Sth. forover km/t	130	130	130	140	140
Akseltrykk t	20,2	19,9	19,8	20,9	20,2
Vekt ekskl. tender t	108,3	111,0	114,3	114,3	110,8
Vekt inkl. tender t				190,3	190,3
Adhesjonsvekt t	59,2	59,0	57,7	60,2	60,4
Ytelse HK	2240	2450	2330	2470	2470
Akselanordning	2-C-1	2-C-1	2-C-1	2-C-1	2-C-1

- (I) Opprinnelige data  
 (II) Data etter ombyggingen 1950/51  
 (III) Data etter ombyggingen 1957  
 (IV) Opprinnelige data  
 (V) Data etter ombyggingen 1953

Roar Stenersen



SPØR ETTER VÅR  
 SOMMERKATALOG  
 MED TILBUD PÅ:

- FJELLFERIE
- BADEFERIE
- BORNHÖLM
- AKTIVITETSFERIE
- BUSSFERIE I INN- OG UTLAND
- WEEK-END TILBUD
- FLYFERIE
- DRØMMEFERIE
- JUBILEUMSCRUISE

**WINGE**  
 REISEBUREAU

KARL JOHANS GT. 33, OSLO 1  
 TLF. 20 50 50  
 ELLER HAAKON VII'S GT. 10,  
 OSLO 1  
 TLF. 42 48 09

# Ny Toyota Corolla-serie. Verdens 3. største bilsuksess!

Dokument 115729

Innvendig bredde foran nå på hele 134 cm. Det er bedre alubplass enn hva de aller fleste biler kan oppvise. Formstøpt takpolstring gir større takhøyde. Viktig for komforten. Større hjuldimensjon på 13", større akselavstand og større sporvidde. Det merker du på kjøreegenskapene. Motoren er gjennomprøvet i Corolla 1200. Og videreutviklet. 73 HK/SAE. Smidig og rask i bytrafikk. Og

gjerrig på bensin i tillegg. Selv den rimeligste Corolla 30 har mye utstyr på kjøpet.

Boucléteppe, elektrisk oppvarmet bakvinda, nakkestøtter, ryggelys, 13" radialslekk, liggeseter, metallisk lakk, elektrisk klokke o.s.v. En mengde sikkerhetsdetaljer, f.eks. servo-sterkede bremsar, sikkerhetskarosseri med støttsorberende front og hekk, kollisjons-sikre døråser, rullebelter o.s.v.

Førsteklasses komfort med bl.a. anatomisk riktig utformede seter, alle betjeningshendler på rattstammen der de er lettest å nå o.s.v.

All sammen for at du skal kjøre uanstrengt og koncentrert. Det er også sikrere kjøring. 10 modeller å velge mellom. Veil. pris lev. Oslo Corolla 1200 fra kr. 30.900,-\* Corolla 30 fra kr. 33.400,-\* Tillegg for automatgear - kr. 2.800,-\*



Corolla 30 Deluxe, 2-dørs, kr. 34.900,-. Tillegg for automatgear kr. 2.800,-. Finnes også i standardutgave - kr. 33.400,-.



Corolla 30 Deluxe, 4-dørs, kr. 36.400,-. Tillegg for automatgear kr. 2.800,-.



Corolla stasjonvogn, 5-dørs. Brutto lastevækt: 465 kg. Lengde lasterom med nedfelle: 1,80 m. Brøstet: 129 cm. kr. 38.900,-.



Corolla stasjonvogn, 5-dørs, kr. 38.900,-.



Corolla Coupé, kr. 34.700,-.



Corolla 1000, 3-dørs, kr. 30.900,-. 4-dørs, kr. 32.400,-.

Generalimportør for Norge:

## F.E. DAHL & CO. A.S

Kirkevn. 40, tlf. 46 80 25 - Vitaminveien 4, tlf. 15 66 50 - Avd. Lillestrøm, Brogaten 10, tlf. 71 36 73.

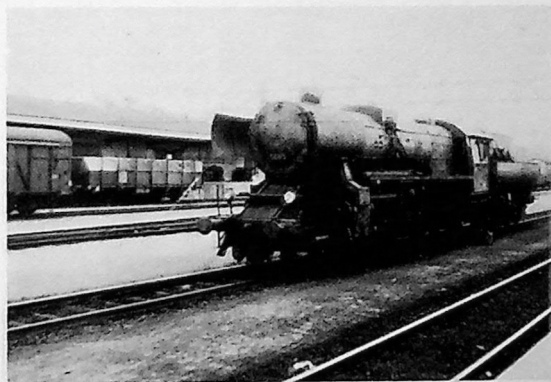
Tirsdag og torsdag åpent til kl. 19.00 i Kirkeveien og Vitaminveien.  
Hver torsdag åpent til kl. 19.00 i avd. Lillestrøm.

# Nr. 5865

## Lokomotivet som ikke ville bli opphugget

Fredag 20. juni 1975 kjørte det siste damplokomotiv over Jæren - rustent og malingslitt, kaldt og med veivstengene demontert. Likevel gikk det så godt at det var så vidt det elektriske El. 13.2141 klarer å holde følge. På førerplassen satt Jostein Hadland, lokfører og skraphandler, assistert av en fyrbøter som ikke kan fyre - Tertittens utsendte medarbeider. Vel - lokfører Askildsen i 2141 mente nok at det var han som skjøv på, og det har han nok rett i.

Starten fra Hognestad var litt problematisk idet en isolator sprang slik at sidesporet ble strømløst og nr. 5865 måtte derfor trekkes ut med en wire. På Sandnes stasjon sa vi farvel til el-loket, og dieseltraktoren 220.139 skjøv oss ned på kaisporet.

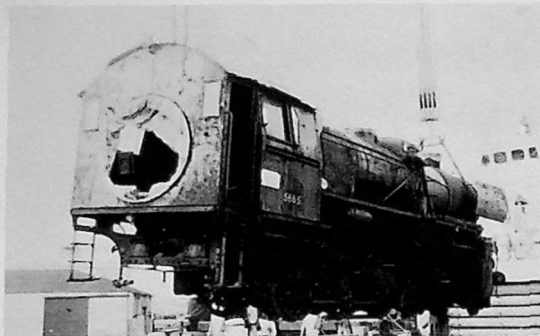


63a nr 5865  
ex. Deutsche  
Reichbahns BR 52  
på Sandnes sta-  
sjon 20/6-75.  
Foto: J. Østvold

Etter litt venting som ble brukt til å skille lok fra tender, så vi to store hvite master ute i fjorden, og der kom m/s Stokksund og la til kai.

Så begynte arbeidene med å få loket ombord i båten. En kraftig wirestropp ble lagt rundt røkskapet luke foran festet til rammen, og en annen stropp tredd ned gjennom bakerste takluke, gjennom hytte og sjaklet til et øye midt på rammen bakerst. Stokksund kan ta 75 i hver av de to kranene, men for sikkerhets skyld ble begge brukt samtidig selv om nr. 5865 ikke veier mer enn 76 tonn.

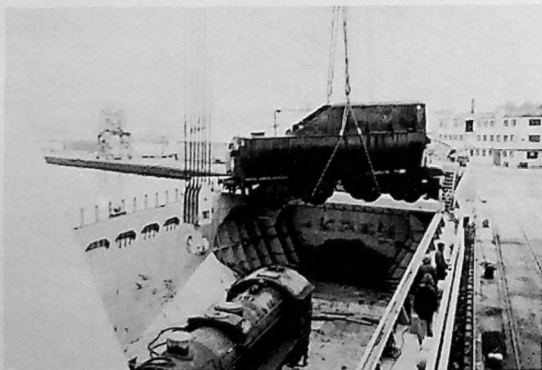
Det var svart av folk på kaien som ville se dette sjeldne løft, og det var spennende da winchene begynte å stramme og lokomotivet lettet ganske langsomt. Stokksund la seg nesten ikke over da lokomotivet hang der utenfor skutesiden. Langsomt ble bommene svingt en om gangen, og så ble lokomotivet firt ned i lasterommet og satt på plass på noen gamle planker. Hjulflensene skar seg godt ned i disse.



Nr. 5865 heises  
ombord i m/s  
Stokksund. Foto:  
Johannes Østvold



Vel ombord. Foto:  
Johannes Østvold



Tenderen i heisen.  
Foto: J. Østvold



Tenderen, som bare veier vel 18 tonn, ble tatt i den ene kranen, og det var ikke så spennende - nå var der nesten ingen på kaien som så på. Lok og tender virket så små i det store lasterommet hvor det ikke var annen last. Men vi hadde ventet lenge før det passet slik at Stokksund hadde last til Stavanger og neste last fra Felixstowe. I mellomtiden hadde vi forgjeves forsøkt alle tenkelige og utenkelige måter for å få lokomotivet frem til England. Dagen etter at alt var i orden med Stokksund, mottok jeg et brev fra Deutsche Bundesbahn som ga grønt lys for transport den veien, men da var det for seint. Stokksund bunkret i Stavanger om kvelden og gikk derfra midnatt.

Vi kom til Felixstowe søndag middag. Toll og Immigration Officer kom ombord - den siste interesserte seg mer for lokomotivet enn for passene våre. Lossingen skulle begynne mandag morgen, så vi hadde god tid til å se oss om i Felixstowe søndag ettermiddag.

Da vi kom opp mandag morgen 23/6 så vi to store trailere på kaien. Den største med hele 96 hjul fordelt på to trekslede bogger med lange rammer mellom var for lokomotivet, mens den minste, som så mer normal ut tok tenderen. Lossingen gikk greit, for stropene lå på plass allerede.

Ut på kvelden kjørte vi med Mr. Bloom til Diss for å se på når traileren med lokomotivet kom frem dit. Det var nettopp asfaltert under jernbanebrua der, så fri høyde var blitt en del mindre enn oppgitt tidligere. Det var nokså spennende om nr. 5865 kunne komme under. Traileren ble jekket ned så langbjelkene nesten sopte asfalten, og Hadland klatret opp og tok av lokket på skorsteinen. Da gikk det såvidt. Mens nr. 5865 var under bruens passerte kveldstoget oppå den, trukket av et blått og gult diesellokomotiv. Pressefotografer var møtt frem og Jostein Hadland ble intervjuet. "NAZI LOCOMOTIVE TO BRESSINGHAM" var overskriften i avisen dagen etter. Og jeg som alltid har holdt nr. 5865 for å være et fredelig NSB lok ....

Transporten videre til Bressingham gikk greit, selv om det var litt trangt i et par svinger.



Fremme i Bressingham 23.6.75.  
Foto: J. Østvold

Neste morgen gikk vi over lokomotivet sammen med direktør Bloom og ingeniør G.E. Sands, som begge var godt fornøyd med dets tilstand. Den utvendige rust etter 14 år i tunnelen og 3 år i fri-luft var omtrent som ventet, og alle edlere deler var bra. Dessverre måtte vi reise før nr. 5865 ble satt på sporet. Det siste jeg hørte fra Bressingham var at den første oppfyring og prøving hadde forts. side 30

Mer enn et år etter nedleggelsen er banen fremdeles intakt. Skinnene er rustne, kjørestrømmen slått av og sporet i opplastningsanlegget på Løkken er tatt opp, ellers er alt som før. Ved en befaring på banen 18.7.75 ble det fortalt at det da snart var meningen å sette på strømmen og prøvekjøre lokomotivene for å se at alt virket som det skulle.

Årsaken til at banen bevares er at man håper på bedre avsetningsmuligheter for svovel på verdensmarkedet. Etter at det ble bygget nytt flotasjonsverk på Løkken i 1974 blir svovelkonsentratet som utgjør størstedelen av volumet, lagret på Løkken, mens metallet (vesentlig kobber og jern) blir fraktet med leide lastebiler.

Hvis prisen på svovel øker vil banen sannsynligvis bli tatt i bruk igjen, men det må da bygges nytt vognmaterieell.

Bjørn Halling

## LITT FRA STYRETS AKTIVITET ETTER GENERALFORSAMLINGEN

En del medlemmer lurer sikkert på hvilke saker som tas opp på styremøtene. For å stille denne antatte nysgjerrighet vil jeg derfor gi et lite sammendrag av hva som har skjedd på styremøtene etter generalforsamlingen 12. mars.

Et emne som har vært aktuelt på hvert eneste styremøte, er vognhallsaken. Da styremedlemmene møttes den 7. april kunne driftsbestyreren overbringe et nedslående avslag om bevilgning til vognhallen fra Kulturfondet. Av en eller annen merkelig grunn var vi ranket som nr. 38 på prioriteringslisten, mens vi året før lå på 33. plass. Dette fallet på prioriteringslisten kom svært uventet på hele styret. Den nye viseformannen, byråsjef Thor Mellin-Olsen, mente at vi ville ha muligheter til å få en bygning av Forsvaret mot at rivingen og oppryddingen ble besørget av UHB. Senere fikk vi et slikt tilbud, men sakkyndige mente at den aktuelle bygningen var lite egnet til formålet. Følgelig må vognene stå ute nok en vinter, og enhver aktiv vet hvilke ulemper det medfører.

Varamann Bjørn W. Larsen kunngjorde i brev av 22. april at han ønsket å fratre sin plass i styret og trekke seg som elektroformann i d&v p.g.a. øket arbeidspress i forbindelse med hans yrke, samt dårlig helse. Det ble innvilget. Styret vil derfor i sin funksjonstid frem til generalforsamlingen i mars 1976 bare ha en varamann.

Tertittens opplag vedtok man å øke fra 400 til 500 på styremøte 7. april. Det var enighet om at tidsskriftet bør sendes regelmessig til instanser og enkeltpersoner UHB har kontakt med.

To baneforemannstillinger var lyst ledige i Tertitten nr. 31. Etter søknad ble Steinar Norli tilsatt som baneforemann på 1. avdeling, mens Håvard Pedersen overtok 3. avdeling. Tor Waitz ble tilsatt som elektroformann etter B.W. Larsen. Disse endringene skjedde på styremøte 22. mai.

På siste styremøte 21. august var en av sakene hvilken farge man skulle male Bingsfoss stasjon med utvendig. Rød ble enstemmig vedtatt. Det var gledelig at arbeidet med stasjonsbygningen var kommet så langt at dette var blitt et aktuelt spørsmål.

Denne lille oversikten over en del av styresakene siden generalforsamlingen håper jeg har gitt leserne et inntrykk av hva vi stiller med. Jeg har etter eget skjønn tatt med viktige saker.

Stein Olav Hohle  
sekretær

# Fra gammel tid Lokomotivanskaffelse

Av Urskog-Hølandsbanens lokomotiver er de 2 ældste anskaffet i 1895, altsaa under banens anlæg. Disse har været udmerkede maskiner. Men den voksende trafik og de sterkere krav der nu stilles til lokomotiver, gjør at disse gamle maskiner nu skal udgaa av trafikken.

Dertil kommer ogsaa at kjedlerne nu er saa gamle, at lokomotivkontrollen paabyr utskiftning.

I den anledning har direktionen nu i Tyskland hos Sächsische Maschinenfabrik i Chemnitz bestilt en nyt stort lokomotiv av lignende type som lok. 4 "Setskogen", men konstruert som overhetermaskine med elektrisk utstyr m.m.

Samme fabrikk har levert 3 stk. av jernbanens 4 lokomotiver, saa man har erfaring for at fabrikk leverer aldeles fortrinlige maskiner.

Til et av de gamle lok. (No.2) anskaffes der samtidig fra Tyskland ny kjedel og fyrkasse for at ha en reservemaskin.

Lok no. 1 gaar imidlertid helt ut. Den har trukket mangt et tungt lass ut og ind i bygderne og gjort meget godt arbeide.

Det var næsten fristende at trykke dens slidte maskingods og si tak for godt arbeide.

## Ombygning til bredspor

Ved stortingets beslutning i 1918 blev der - som bekjendt - bevilget midler til omberegning av Urskog-Hølandsbanen til bredt spor.

Om resultatet av denne omberegning uttaler chefen for jernbaneundersøkelserne i Hovedstyrets budgetforslag for jernbaneundersøkelser for kommende ternin følgende:

"Beregningene er utført under følgende forutsætninger:

Bredsporet bane kl. II med 25 kg. skinner, mindste kurveradius  $r=180$  m., maksimumsstigning i retning fra Sørumsand 20 o/oo og omvendt 13 o/oo med reduktion i kurver.

Da den mindste kurveradius paa Urskog-Hølandsbanen er 75 meter og tildels anvendt ganske ubeføiet, har indførelse av denne større minimumskurve medført gjennomgaaende omstikning fra Sørumsand til km. 13 henimot Killingmo stoppested, mens der paa den resterende 44 km. lange strækning av banen til Skulerud, hvor banen gaar i et overveiende fladt og særdeles billigt planeringsterrang, kun er omlagt en enkelt kurve ved Bjørkelangen og 2 kurver ved Lierfoss. Forøvrig er der kun foretat mindre forskyvninger av profiltraceen paa grund av de indvirkninger, som den anvendte større normal for bane kl. II har medført ved avballancering av de nye skjærings- og fylningsmasser."

Det paa dette grundlag utarbeidede overslag lyder paa kr 3.173.000 der fordeler sig paa følgende poster: Planering 758.000 kroner, overbygning 880.000 kroner, broer 114.000 kroner, stasjoner 598.000 kroner, telegraf 32.500 kroner, grund 128.000 kroner, gjærder 84.000 kroner, veikryds og overganger 105.850 kroner, administration og diverse 432.650 kroner, forarbeider 40.000 kroner, tilsammen 3.273.000 kroner, herfra fragaar ved salg av gamle skinner samt jernoverbygning for broer og underganger 94.000 kroner,

rest 3.079.000 kroner.

Ved de enkelte konti paa overslaget bemerker chefen for jernbaneundersøkelserne:

"Planeringen. Da ombygning av en driftsbane for ny sporvidde medfører betydelige ulemper for gjennomførelse av en rationel arbeidsordning er enhetsprisen for uttagne masser jord og fjeld beregnet til henholdsvis 1,50, 3,- og 8,- kroner pr. m<sup>3</sup>, likesom forekommende murarbeider ogsaa er beregnet noget høiere end sedvanlig. Endvidere er der til drænering av utjenlige masser medtat i overslaget 111.400 kroner, der i forhold til den samlede sum 758.000 for denne konto, maa betegnes som et større beløp.

Det er paa de første 13. km. mellem Sørumsand og Killingmo, hvor linjen gjennomgaaende er omtraceret, at der forekommer planeringsarbeider av nævneværdig betydning; ti videre helt frem til Skulerud er omberegningen begrenset til uttagning og avballancering av de større masser, som indførelsen av det nye normalprofil betinger.

Overbygning er beregnet med 25 kg. skinner og grusbullast efter gjældende normaler og jernvegten for bredsporede baner.

STATIONER. Da Urskog-Hølandsbanen nu er forutsat ført ind til Sørumsand station paa venstre side av Kongsvingerbanen og parallelt med denne fra Bingsfoss, er privatbanens tilknytning til Statsbanen anordnet paa indre side av denne med sit hovedspor direkte til ny mellemlattform, og den slutter sig til Kongsvingerbanen ved stationens søndre ende. Sporarrangementet for privatbanen med det nødvendige tekniske utstyr, saasom dreieskive, uttræksspor og opstillingsspor er lagt paa den indre side.

Man har herved opnaadd at frigjøre det terrang, som privatbanen nu disponerer over mellem stationsbygningen og veien ut mot Glommen, hvorved adkomsten til godshuset og frilastepladsen ikke blir hindret eller besværliggjort ved at der maa passeres over jernbanesporene. Utgifterne til den her gjennomførte indgripende forandring av Urskog-Hølandsbanens tilknytning ved Sørumsand er beregnet til 94.000 kroner, og saaledes et forholdsvis betydelig beløp; men set i fremtidig sammenheng med at staten kan komme til at overta banen, vil det her foreslaatte arrangement by paa væsentlige fordele.

Med undtagelse av Bjørkelangen station, hvor der er foretat utvidelse av sporplanen, lokomotivstalter, verkstedet samt flytning og utvidelse av stationsbygningen, anskaffelse av ny dreieskive og diverse kompletteringer beregnet til 130.000 kroner og likeledes ved Skulerud endestation der ogsaa er utvidet og komplettert noget og beregnet til 69.000 kroner er der ved øvrige mellemliggende stationer kun foretat mindre væsentlige utvidelser.

De samlede utgifter under denne konto er beregnet til 598.000 kroner. Heri vil der, forsaavidt man kun skal regne med de utgiftsposter, som strengt tat er paakrævet av den større sporvidde, viselig kunne foretas væsentlig reduktion, men da banens nuværende stationer er for knapt utstyrt, saa knapt at det medfører ulempe og likefrem virker hindrende for en ekspedit og grei ekspedition av den til sine tider store trælastertrafik, banen skal besørge, vil det være et feilgrep, om man ved planlægningen undlater at ta tilbørig hensyn til dette viktige argument.

TELEGRAF er beregnet helt ny etter en pris av 450 kroner pr. km. med tillæg av installationer.

Der er forutsat 1 Morselinje og 1 dobbelttraadet telegraf- og telefonlinje.

GRUND er beregnet paa sedvanlig maate.

GJÆRDER er beregnet med 1500 kroner pr. km., da endel av det nuværende gjærde materiale kan benyttes.

VEIKRYDSNINGER. Paa strækningen mellem Sørumsand og Lierfoss, som kommer til at utgjøre parcel av en eventuel bane fra Skotterud over Setskogen til Kongsvingerbanen ved Sørumsand, er nogen av de mange planovergange, som forekommer paa den nuværende bane sløifet, dels ved veioplægninger, men de er ogsaa erstattet med under- eller overgange.

Fra Lierfoss til endepunktet ved Skulerud derimot er plankrydsninger i det væsentlige opretholdt uforandret.

ADMINISTRATON og diverse er som vanlig beregnet med 16 pct. av kontis hovedsum.

Paa grundlag av det foran anførte fremgaar som endelig overslagssum eksklusiv lokomotiver og vogner 3.079.000 kroner.

Det bemerkes, at overslaget ikke er bygget paa de nuværende ekstraordinære pris- og arbeidsforhold, men paa de mere ordinære forhold som senere maa forutsættes at indtræ."

Hovedstyret for Statsbanerne bemerker hertil i sit budgetforslag for jernbaneundersøkelser for kommende termin, at der ogsaa bør opføres lokomotiver og vogne; det samlede overslag vil da komme op i 4.879.000 kroner.

INDRE AKERSHUS BLAD 27. JANUAR 1921.

(Det skulle være unødvendig å bemerke at denne ombygning aldri ble noe av. Red.)

## 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-pores 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 desuten 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 FILM-TYKKELSE OVER HELE FLATEN. Det vil si: Ingen bortkastet maling og samtidig øket dekkvne.

## 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, komposisjonsmaling eller kultjærestoffer.

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.

## NESTTUN-OSBANEN (forts.)

hyppigere og hurtigere forbindelse med Nesttun og Bergen. De to rutebilselskapene fra den gang danner i dag bilruta Fana - Os - Minde (Lyseklosterruten ble overtatt av Fanabilene under krigen 1940-45.) I de siste årene var togene sammensatt av lok-Co-CFo. Godsvognene var sjelden å se, og det samme gjaldt BCo-vognene.

Kvaliteten på bildene og skissene er bra og i teksten er det gitt en nogenlunde tilfredsstillende dekning av banens historie. Men hvorfor skrive "Fane" på side 51 når stasjonen da hadde hatt navnet Fana i mange år?

Alt i alt et meget godt initiativ og et velkomment tilskudd til den sparsomme litteratur om norske jernbaner. La oss håpe at fortsettelsen - dvs. oppussingen av URSKOG m.v. ikke bare ender som et avsnitt i denne boka.

Thor Mellin-Olsen

Boken bestilles ved å sende betalingen, kr 22,50 til vår postgiro-konto 2 06 77 18.

□

## NR. 5865, LOKOMOTIVET SOM .. (forts.)

vært vellykket, og at oppussing av nr. 5865 har fått høyeste prioritet så den ikke skal få ruste mer. Det skal legges ned mye arbeid for å få det i førsteklasses stand, og jeg gleder meg til å få se det igjen med dampen oppe.

Johannes Østvold

RUBRIKKANNONSE

KJEMPESALG (etter flytting)

Gjenstander og litteratur med tilknytning til jernbane, modelljernbane og sporvei, selges billig. Fortegnelse sendes uforbindtlig. Avtale kan treffes for gjennomsyn.

Henvendelse: O. Wiegels, Belsetvn. 96, 1349 Rykkinn. Telefon etter klokken 17: (02) 13 34 21.

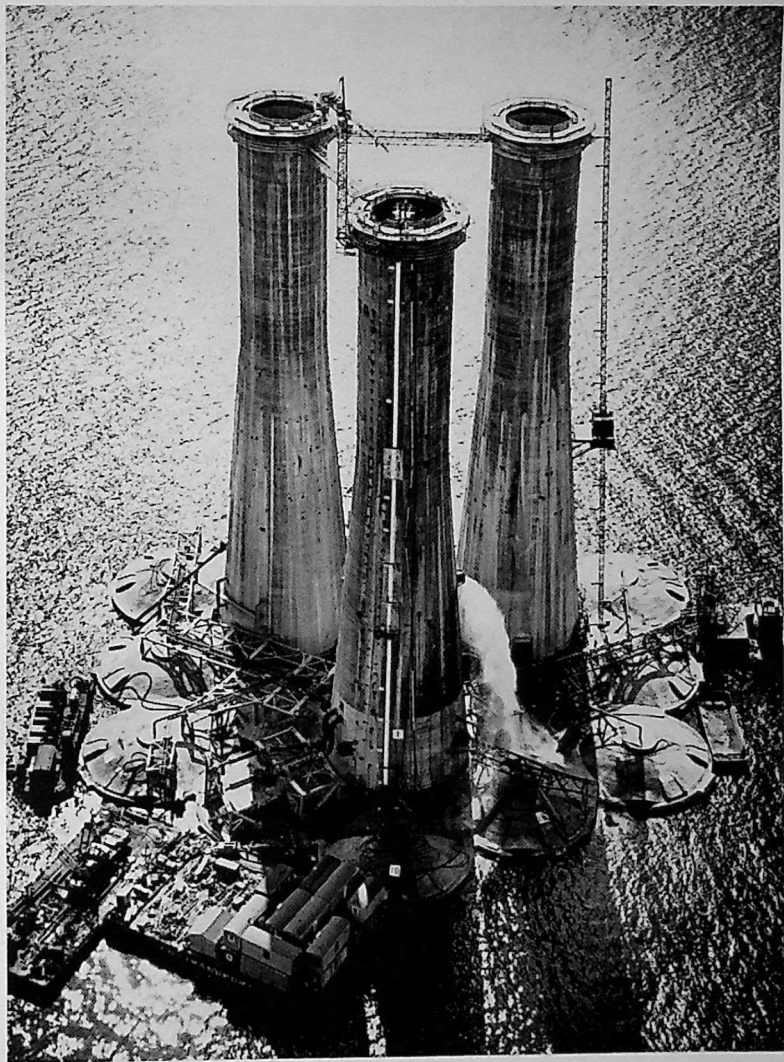
## OFFSHOREKONSTRUKSJONER - SERVICEBASER - HAVNE- OG KAIANLEGG



- TEKNISK-ØKONOMISKE UTREDNINGER
- FORPROSJEKTERING
- DETALJPROSJEKTERING
- BYGGELEDELSE - TEKN/ØKON. KONTROLL

INGENIØR  
**CHR.F. GRÖNER A.S.**  
 MNIF RÅDGIVENDE INGENIØRER MRIF

Oslo - Kristiansand - Trondheim - Tromsø - Bergen - Ferde - Søndnes - Porsgrunn - Ski -  
 Sarpsborg - Fredrikstad. Hovedkontor: Maries vei 20, 1322 Høvik. Sentralbord: (02) 12 33 50





TYPE 63A NR. 252 PÅ SVINGSKIVEN PÅ OTTA STASJON 7.4.1963.

ETTER KRIGEN ETTERLOT TYSKERNE ET HUNDRETALLS DAMPLOK I NORGE. 74 AV DISSE, OPPRINNELIG DEUTSCHE BUNDESBahn BAUREIHE 52, FIKK BETEGNELSEN TYPE 63 OG BLE KALT "STORTYSKERE".

MASKINENE VAR BYGGET I LØPET AV ÅRENE 1942-1944 AV FORSKJEL- LIGE TYSKE FABRIKKER, MEN VAR P.G.A. KRIGEN BEHEFTET MED ENDEL MANGLER. DISSE BLE IMIDLERTID UTBERDRET ETTER HVERT, OG DE FLESTE LOKENE BLE TATT I BRUK. DOG FANTES HELT FREM TIL BEGYN- NELSEN AV 60-ÅRENE CA. 15 LOK SOM STO HENSATT UREPARERT I TIL- LEGG TIL 13 BEREDSKAPSLOK FORDELT PÅ TRONDHEIM OG STAVANGER DISTRIKTER.

TYPE 63 ER DEN STØRSTE OG KRAFTIGSTE GODSTOGSLOKTYPE VI HAR HATT HER I LANDET, BETEGNELSEN STORTYSKER VAR SALEDES FORTJENT. TOPPHASTIGHETEN VAR 70 KM/T, OG LOKENE KUNNE SALEDES BRUKES OG- SÅ I PÆRSNTOG. EN GOD DEL AV MASKINENE BLE UTSTYRT MED OLJE- FYRING.

DE FØRSTE LOKENE BLE UTRANGERET I 1951, OG UTRANGERINGENE PÅ- GIKK JEVNT FREM TIL 1970 DA DE SISTE MASKINENE BLE TATT UT AV DRIFT OG HUGGET.

I 1971 "FANT" MAN IMIDLERTID 4 STORTYSKERE, BEREDSKAPSLOK, I EN NEDLAGT TUNNEL PÅ SØRLANDSBANEN. AV DISSE EKISTERER I DAG 2 LOK. ET AV DEM, 2770.SKAL TIL JERNBANEMUSEET, MENS DET ANDRE LOKET, 5865 ER KJØPT AV EN ENGELSK JERNBANEENTUSIAST OG TRAN- SPORTERT TIL HANS MUSEUM DER DET ER MENINGEN Å SETTE DET I KJØRBAR STAND.