

ISSN 0804-9203

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 96 - mars 1996
med årsmelding for 1995



UHB 100 år 1896 - 1996

Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjon: Aud K. Brevig

Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Annonsepriser:

Baksiden kr. 1400,- / 1/1 side kr. 800,-

1/2 side kr. 500,-

Stiftelsen

Urskog-Hølandsbanen

driver på idealistisk basis Tertitten, smalsporet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke. Medlem av Norske Kunst- og Kulturhistoriske muséer.

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 16.00

Kontor: Sørumsand stasjon

Tlf. 63 82 69 70 (Telefonsvarer mottar

beskjeder dersom kontoret ikke er betjent)

Tlf. Bingsfoss 63 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling

Trafikksjef Erik Borgersen

Stiftelsens formann: Erik Borgersen

Avd. ing. Vidar Skilnand

Medlemsskap: Støtte- kr. 175,-, Aktiv kr. 90,-,

Familie: En betaler full pris, deretter kr. 60,- pr.

person. Livsvarig: kr. 1750,- Bedrifter: kr.

1000,-

Damp tog kjøres hver søndag fra ca. medio juni

til medio september.

kl. 11,00, 12,00, 13,00 14,00 og 15,00

100 år

er en anseelig alder! UHB går friskt inn i jubileumsåret, med mange og store planer. Selve jubileumsdagen er den 14. november, men i løpet av sommerseongen skal det skje mye spennende på Sørumsand. De planer som pr. dato er sikre finner du omtalt inne i bladet. Mars-nr. av Tertitten (og i år kommer det virkelig i mars!) er tradisjonelt et årsmeldingsnummer. Inne i bladet finner du først dette, dernest jubileumsplaner og så UHB-stoff og annet jernbanestoff. En artikkel om smalspor på Mallorca har vi også fått plass til - innsendt av en av Tertittens lesere, som har reagert på redaktørens stadige bønner om stoff til bladet! Vi ser frem til en formidabel 100-årsfeiring av Urskog-Hølandsbanen i 1996. Har du lyst til å hjelpe til med noe hører vi gjerne fra deg. I alle fall ser vi deg gjerne både en, to og tre ganger på Sørumsand i løpet av sommeren. Velkommen skal du være!

Jan Deram

Av innholdet:

Årsmeldingsstoff

Driftsstatistikk og driftsartikkel

Vinterens aktiviteter på UHB

Hva skjer på UHB i jubileumsåret 1996?

Avsporing med posten

R1 21 255 "Alf" til UHB

Vintertur til Oppdal med Ao100 og R1 21 255

På mallorkinske smalspor

Alle bilder der fotograf ikke står nevnt er tatt av Erik Borgersen.

Forsidebilde: På vei opp Sætrabakken med juletog, desember 1995. (Foto: Erik Borgersen)

Årsmelding 1995

Venneforeningen Tertitten

Tillitsvalgte i venneforeningen Tertitten før og etter årsmøtet i februar 1995:

	Før årsmøtet	Etter årsmøtet
Driftsbestyrer (db)	Finn Halling	som før
Trafikksjef (tc)	Erik Borgersen	som før
Rutesjef (rc)	Kjell H. Navestad	som før
Lokomotivmester (lom)	Roar Stenersen	som før
Lokomotivformann (lokm)	Ole Jonny Flateby	som før
Vognmester (vgm)	Trond Dehli	som før
Banemester (bm)	ivaretas av db	som før
Baneformann	Jan Kaprol	som før
Stasjonsmester Sørumsand (stm)	Aud K. Brevig	som før
Stasjonsmester Bingsfoss (stm)	ubesatt	Svein Ove Johnsrud *
Redaktør Tertitten	Jan Deram	som før
Verksmester	Øivind Midtskogen	Øyvind Hofseth *

* Utpekt av db og AU (Arbeidsutvalget).

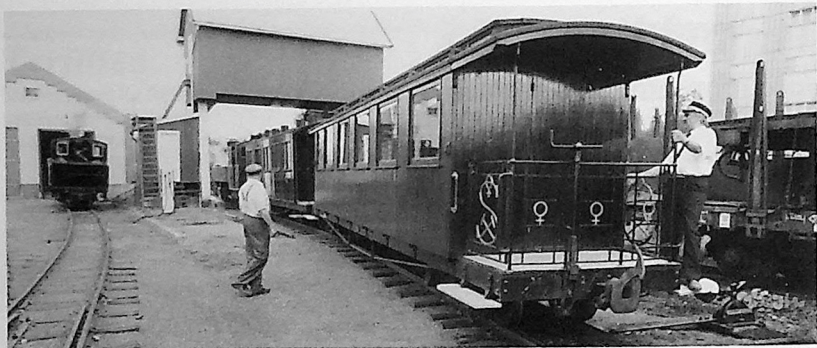
Pr. 31.12.95 var det ialt 268 betalende medlemmer i Venneforeningen Tertitten, en tilbakegang på 24 fra året før. Av disse var 34 aktive, 108 støttemedlemmer, 29 familiemedlemmer, 35 livsvarige og 2 bedriftsmedlemmer.

Kontingentsatsene var i 1995 de samme som året før: kr. 90 for aktive, kr. 175 for støttemedlemmer, kr. 60 for husstandsmedlemmer og kr. 1750 for livsvarige medlemmer.

Det er i løpet av 1995 avholdt 6 møter i arbeidsutvalget i Venneforeningen Tertitten. Arbeidsutvalget behandler saker vedr. drift og vedlikehold, og består av driftsbestyrer, trafikksjef, banemester, lokmester, vognmester og redaktør. Dessuten innkalles stiftelsens formann. Ved behov innkalles også prosjektledere, verksmester og stasjonsmestre. I 1995 har alle AU-møter vært åpne for banens øvrige aktive, en mulighet som kun noen få har benyttet.

Følgende prosjekter har vært i gang i 1995:

Restaurering Co1	Prosjektleder Trond Dehli
Forprosjekt baneforlengelse	Prosjektleder Bjørn Haavaldsen/Erik Borgersen
100-årsjubileet	Prosjektleder Jan Deram
100 års jubileumsbok	Prosjektleder Finn Halling



Øverst holder Oyvind Hofseth og Jan Kaprol på med klargjøring til dagens drift. I midten er et knippe barn samlet til lunsj i lokstallen på Bingsfoss under charterkjøringen i juni, og nederst er toget på vei inn på Bingsfoss, med Trond Dehli som lokfører

Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen

Styret

Styret har i 1995 bestått av:

Erik Borgersen	Styreformann	Venneforeningen Tertitten
Olaf Kåre Grimstad	Varaformann	Sørum kommune
Øyvind Midtskogen	Styremedlem	Venneforeningen Tertitten
Finn Halling	"	" "
Claus A. Hygen	"	Akershus fylkeskommune
Dagfinn Lunner	"	Aurskog-Høland kommune
Håvard Pedersen	"	Venneforeningen Tertitten

Varamedlemmer:

Trond Dehli	1. varamedlem	Venneforeningen Tertitten
Sverre Aaser	2. varamedlem	" "
Aud K. Sjøvik	Varamedlem fra	Akerhus fylkeskommune
Arne Bredeesen	"	Sørum kommune
Agnar Holmedal	"	Aurskog-Høland kommune

I de perioder man har hatt museumsbestyrer i 1995 har han møtt på styremøter og fungert som styrets sekretær.

Normalsporet materiell

Urskog-Hølandsbanen disponerer pr. 31.12.95 følgende normalsporede vogner:

Litra	Nr.	Bygget av	År	Nåv. bruk
A21	100	Skabo	1926	Salongvogn
DFo16	18009	Skabo		Lagervogn
FV	6011	Skabo	1912	Lagervogn
G4	42282	Strømmen	1954	Lagervogn
His	21762102928-9	Eidsfoss	1967	Lager for to bygninger
N	4	Aadalsbruk	1908	Lager for løftkasse 92
G3	3093	Skabo	1908	

UHB disponerer i tillegg en normalsporet skiftetraktor: Skd 220.162, bygget på Kronstad i Bergen i 1962.

Meningen er at noen av de gjenværende normalsporede enhetene skal pusses opp og danne en historisk "kulisse" bak stasjonsbygningen på Sørumstrand.

Bygninger og anlegg

Følgende bygninger m.v. inngår pr. 31.12.1995 i
Urskog-Hølandsbanens samlinger:

Sørumsand

- * Stasjonsbygning oppført 1988/89, kopi av Bjørkelangen stasjon fra 1896
- * Uthus, oppført 1990, kopi av uthus fra Aurskog stasjon ca. 1925
- * Portalkran, omlastningskran fra 1919/1920
- * Verksted, oppført 1990 - 1992. Ferdig innredet 1993. Tilnærmet kopi av UHB's verksted på Bjørkelangen
- * Kullskur, under oppføring ved årsskiftet 1995 - 1996.
- * Narvesenkiosk - modell 1894 , kopi bygget til Narvesens 100 årsjubileum 1994

Fyen

- * Uthus fra Aurskog, ukjent byggeår. Oppført på Fyen i 1990-

Bingsfoss

- * Lokomotivstall fra 1963/64
- * Stasjonsbygning, oppført 1975/76
- * Utedo, oppført 1980
- * Godshus, oppført 1981
- * Vognhall, oppført 1978

Fossum

- * Mork stasjonsbygning fra 1896, oppført etappevis i tiden 1987 - 1990

Andre bygninger

- * Hvillebu fra Nebbenes/Nordre Mangen. Lagret på Sørumsand
- * Hvillebu fra Aurskog . Lagret demontert på Sørumsand

Leide bygninger

- * Bussgarasje Sørumsand. Brukes til hensetting av rullende materiell
- * "Bingsfoss hytte". Bancbu v/Kongsvingerbanen, benyttes knapt lenger
- * Uthus v/"Bingsfoss hytte". Lagerlokale
- * Fjeldvang. Overnattingssted for personalet
- * Utedo Fjeldvang, oppført 1990



Øverst: "Tidlig" en søndagsmorgen på Sorumsand stasjon, sommeren 1995. Togleder Svein-Ove Johnsrud har laget ferdig kaffe til togpersonalet, her representert ved konduktor H-G. Larson (i midten) og togfører Jan Kaprol (t.h.) I midten er lokpersonalet klart til tjeneste: Øyvind Hofseth, Øyvind Midtskogen og Erik Borgersen. Nederst ser vi tomtog et kl. 10.00 på vei til Bingsfoss for å hente resten av vognene.

Driftsstatistikk 1995

Ordinære driftsdager:

Tog nr.	18/6	25/6	2/7	9/7	16/7	23/7	30/7	6/8	13/8	20/8	27/8	3/9	10/9
751	13	126	69	48	31	70	32	57	49	64	35	104	43
753	57	77	134	65	117	144	99	74	52	85	91	40	62
755	42	64	117	91	153	229	100	77	114	117	115	31	58
757	28	35	76	61	127	86	69	35	51	108	54	28	17
759	15	55	49	53	63	58	29	26	31		20	6	19
Sum	155	357	445	318	491	587	329	269	297	374	315	209	199

Totalsum pr. 10.09.95 ordinære driftsdager: 4.345 reisende

Chartertog:

Dato ---->	8/6	9/6	12/6	13/6	Sum
Antall reisende	379	388	463	444	1.674

Totalsum pr. 10.09.95 for chartertog: 1.674 reisende

Andre tog:

10/6	22/6	1/7	21/7	19/8	26/8	14/9	16/9	Totalt
93	120	140	75	25	90	45	5	593

Andre reisende er: Sørumsanddagene, Gilde AS, Bingsfoss Sykkelklubb, DGEG (tysk museums- jernbaneforening), UHB's grillkveld, Gjensidige Forsikring, Akerhus fylkeskommune og Museumsjernbanerådet.

Julekjøringen:

Klokkeslett/Dato	3/12	10/12	17/12	31/12
Kl. 13.00	52	180	154	135
Kl. 14.00	53	107	117	131
Kl. 15.00	28	70	128	86

Totalsum julekjøringen: 1.240 reisende

Totalsum hele 1995: 7.852 reisende

Driften

Da 1995 sa takk for seg hadde 7.852 passasjerer reist med Tertitten. Dette er en økning på 386 reisende i forhold til året før. Som vanlig begynte sesongen med charterkjøring f.o.m 8/6 t.o.m 13/6. Antall reisende med chartertogene var ca. 700 lavere enn i 1994, noe flommen i Østlandsområdet nok må ta skylden for. Vi hadde påmeldinger fra et vesentlig høyere antall, men noen meldte avbud fordi de trodde at Tertitten sto under vann, andre kom ikke frem og atter andre uteble bare.

På de ordinære driftsdagene sommeren 1995 dukket det tilsammen opp 4.345 reisende. Nå er det ikke riktig å si "reisende". Fordi vi ikke tar betaling av barn under to år, blir reisendeantallet i virkeligheten noe høyere. Legger vi til de som besøker anlegget vårt på Sørumsand uten å reise, kan vi også plusse på endel flere. Aktiviteten på Sørumsand på dagtid gjør sitt til at vi får slike besøkende.

Været er et tilbakevendende tema i vår "bransje". Sommeren 1995 var en typisk norsk sommer, med en passende blanding av vær. Søndag 23/7 hadde vi sommerens rekordinnrykk med 587 reisende. De fleste driftsdagene lå besøket rundt 300, som det fremgår av tabellen på forrige side. Den 20/8 hadde vi forøvrig sommerens totogskjøring.

Julekjøringen var årets store glede og overraskelse. Det ble kjørt tog alle søndager i desember (bortsett fra selve julaften) og på nyttårsaften. Takket være værgudene og god annonsering av tilbudet hadde vi hatt hele 1.240 passasjerer på juletogene, da desember og 1995 takket for seg; en gledelig økning på nesten 300 i forhold til året før.

Bane

Av de planlagte arbeider, som sto nevnt i årsmeldingen for 1994, er de fleste kommet til utførelse i 1995. Banearbeidet drives av avdelingsingeniøren og hans sysselsatte, og i løpet av året er endel stikkrenner rehabilitert, og sporombyggingen er nå kommet frem til Fyen bro, nøyaktig slik arbeidsplanene for 1995 forutsatte. Broen skulle vært tatt ut, sandblåst og overhaldt, men dette arbeidet må utsettes til etter 1996-sesongen. Uttrekkssporet på Sørumsand er forlenget av hensyn til skifting av lange tog. Dessuten er også kransporet noe forlenget.

På sensommeren 1995 hadde AU (Arbeidsutvalget) en befaring langs banen, og det ble flittig notert ting som skulle ordnes, på og langs banen for jubileumssesongen. En viktig del var hugging av trær og rydding av buskas lang linjen mellom Fyen og Fjellvang. Dette omfattende arbeidet ble utført av de sysselsatte i løpet av høsten 1995, og førte til at de berømte tømmerogene fra banens driftstid fikk en renessanse.

Baneavdelingen har også stått for rehabilitering og nybygging av perrongen på Sørumsand, et arbeide som fortsetter på Bingsfoss for driften 1996 settes igang.

Rullende materiell

Tertitten har i 1995 disponert over følgende materiell:

Damplokomotiver:

Nr. 4 "Setskogen"	Hartmann nr. 3356	1909
Nr. 6 "Høland"	Hartmann nr. 5648	1925
Nr. 7 "Prydz"	Henschel nr. 28463	1950 ¹⁾

Diesellokomotiver:

Nr. 11 "Granfos"	Levahn nr. 262	1961 (fra Odda Papirfabr.)
Nr. 10 "Odda"	Levahn nr. 179	1955 (fra Odda Smelteverk - hensatt)
Nr. 12 "Tinfos"	Deutz	1951 (fra Tinfos Papirfabrik)

Motorvogn:

Cmb 1	Kalmar Verkstad AB	1963
-------	--------------------	------

Personvogner:

Nr. 1	Co	Skabo Jernbanevognfabrik	1896 ²⁾
Nr. 2	BCo	Skabo Jernbanevognfabrik	1896
Nr. 3	BCo	Skabo Jernbanevognfabrik	1898
Nr. 5	CFo	Skabo Jernbanevognfabrik	1898
Nr. 10	Co	Skabo Jernbanevognfabrik	1913 (fra Sulitjelmabanen nr. 3)
Nr. 11	CF	Ukjent	Ukjent (Fra polske stasbaner)
Nr. 12	C	Ukjent	Ukjent (Fra polske statsbaner)

Godsvogner:

Nr. 1	To	Skabo Jernbanevognfabrik	1895
Nr. 7			Kun vognkasse
Nr. 9	G	Strømmens Værksted	1895
Nr. 10			Kun vognkasse
Nr. 13	G	Strømmens Værksted	1896
Nr. 19	K	Strømmens Værksted	1896 ³⁾
Nr. 26	Go	Moss Jernstøberi & Mek. Verksted	1898
Nr. 27	To	Moss Jernstøberi & Mek. Verksted	1898 ¹⁾
Nr. 44	No	Skabo Jernbanevognfabrik	1896 (kun del av ramme) ³⁾
Nr. 105	N	Falun	1920 ³⁾
Nr. 108	Mf	Skabo Jernbanevognfabrik	1915 (fra Thamshavnbanen)
Nr. 109	Rko	Ukjent	Ukjent (fra Deutsche Reichsbahn)
K		Ukjent	ca. 1914 (Bolstervogn fra Aurabanen)
L		Ukjent	ca. 1914 (Kassevogn fra Aurabanen)

Løftekasser:

Nr. 92		UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44
Nr. 93		UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44
Nr. 94		UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44
Nr. 95		UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44 (sterkt brannskadet)
Nr. 97		UHB's verksted/Bjørkelangen	1934 (?)
Nr. 202		NSB	1919 ¹⁾
nr. 204		Ukjent	1920 (Innebygget i lokstall)

1) Tilhører Jernbanemuseet, Hamar 2) Under restaurering 3) Hensatt for restaurering

Litra på vogner:

B = 2. klasse	C = 3. klasse	T = Plattformvogn	M = Grusvogn
G = lukket godsvogn	K = Bolstervogn	F = Konduktør og	o = (null) boggivvogn
N = stakevogn	Rk = arb.vogn m/kran	reisegodsavd.	f = bremsehus

Publikasjoner, PR og markedsføring

Tertitten

Redaksjonen har i 1995 foruten redaktøren, Jan Deram, bestått av Erik Borgersen og Aud Kristin Brevig.

Det er i løpet av 1995 utgitt 3 utgaver av medlemsbladet: nr. 93 m/årsmelding i mai, nr. 94 i oktober og nr. 95 i desember mnd.

Det ble i 1995 besluttet å få utgitt flere nr. av bladet i 1996, slik at jubileumsutgave nr. 100 kan utkomme i desember 1996.

Tertitten produseres i sin helhet på PC og alle utgavene i 1995 er trykket på Arne Mørks Trykkeri AS.

PR - markedsføring



Følgende markedsføringstiltak har vært gjennomført i 1995 ved museumsbestyrer, trafikksjef og redaktør:

- * Spredning av fargebrosjyrer på Trafikanten, Oslo S og Oslo V.
- * Ukentlige utsendinger av materiell i driftssesongen til hovedstads,- og lokalpressen
- * Annonser i Aftenposten og Akerhus/Romerikes Blad, samt Indre Akershus Blad
- * Meldinger, ledsaget av bilder til Aftenpostens "I helgen" hver uke i driftssesongen.
- * Reportasje i Østlandssendingen og i lokalradioene i UHB's nærområde.

Når det gjelder markedsføringen av 100-årsjubileet i 1996 ble ca. 20 ukeblad og magasiner tilskrevet høsten 1995 med tilbud om stoff og bilder til en reportasje fra banen. (Se egen artikkel)

Vogner

Generelt for alle driftsvogner er at de er ettersett og smurt. De har alle fått utvendig vask før driftsseasonen. Det er ikke utført større arbeider på noen av vognene i 1995.

BCo2

Gulvet er malt med to strøk gulvbrun maling

Godsvogner

Godsvogner som er benyttet i trafikken i 1995 er ettersett og smurt. Det er ikke utført større arbeider på godsvognene i 1995.

To1

Etter at det er bygget nytt kullskur i Sørumsand (se annet sted i bladet) er vogn To1 "befrikket" for oppgaven som understell for løftekasse med kull til lokomotivene.

Prosjekt Col

Vogn Col har krevet mange arbeidstimer også i 1995. Tidlig på nyåret var vognkassen ferdig, og vi kunne forberede seildukslegging på vognaket. Gesimslistene, som både fungerer som avslutning på vognkassen og som feste for seilduken, ble montert opp. Gamle pappspiker og kladder av gammel Icopaltjære ble fjernet, slik at det ikke skulle være noe som kunne skjære opp seilduken.

Vi blåste støv av de gamle treforingene til avtrekkene til parafinlampene. dermed får vi nok en vogn med lys i. Bagasjehyllene måtte vi skru opp før takduken kunne legges, da festeskruene til disse går tvers gjennom taket. Tilslutt ble takduken lagt og den ble impregnert med en blanding av linolje og kritt. Utvendige vannbrett og dekklistene er også skrudd på.

Påsken 1995 ble stort sett benyttet til å male vognen innvendig. Alle setene ble slipt ferdig og malt to ganger. De er senere kommet på plass i vognen. Den gamle vedovnen er tilbakemontert etter en grundig overhaling. Både gamle og noen nyproduserte gulvlistene er skrudd opp. Vinduene til vognen er slipt noe og oljet med Owatrol D1-olje. Det er produsert nye messingknapper til befestigelse av lærremmer til vinduene, samt messingringer til å dra vinduene opp med. Klemrammene til vinduene er også blitt glattpusset og malt to strøk.

Selv om det ikke hører med til arbeider på Col i 1995, må nevnes at profesjonelle malere mandag den 26.02.1996 begynte å male det siste utvendige strøket på vognen, som etter dette har vært en øyenslyst å se på.

Lokdriften på UHB i 1995

Lok nr. 4 "Setskogen"

Dette lokomotivet har stått hensatt hele 1995. Etter gammel regnemåte er lokets kjel forfalt til hovedrevisjon, men siden vi nå ikke har noen spesiell instans å forholde oss til med dampkjelene vurderes ulike fremtidige løsninger. Det som imidlertid er fakta er at loket har en 11 år gammel kjel, og komplett rørpakke fra 1991. Det er derfor liten grunn til å utføre en "stor revisjon" av godt gammelt merke denne gang. Forøvrig så ble lokets pipe tatt ned for å lages ny vinteren 1996.

Lok nr. 6 "Høland"

Lok nr.6 har stått på "stallen" siden hovedrevisjon på NSB verksted Sundland 13/4-1993, men sommeren 1995 var tiden inne til å blåse liv i "Høland", igjen. Etter ompakking av all vannstandsarmatur - inkl. nye glass, ettersyn og sliping av kiker og seteventiler i armaturen, ble kjelen fylt opp med vann og prøvfyrt.5/8. Alle veker var på forhånd tatt ut og lagt i parafin for rens. Nye smørekopper er laget til krysshodene. To trykksmøringslekkasjer loket har slitt med siden 1984 ble endelig lokalisert og rettet. Underlinjalene på begge sider er slipt, polert og rettet opp. Sleidene på begge sider er justerte.

Kullbingen ble rustbanket mønjet og malt før sesongstart, og hele lokets overbygning ble malingflekket og polert.

"Høland" ble satt inn i trafikken fra og med søndag 6/8. Som alltid etter en lang tids hensettelse må man tette lekkasjer over alt den første tiden, men ut over dette har "Høland" fungert utmerket i trafikken. Etter endt julekjøring ble kjelen vasket ut og avblåst 31/12-95.

Utvask ble også gjort etter sommersesongen, men kjelen ble da bare tømt og hensatt åpen for utlufting i varm bygning.

Lok nr. 7 "Prydz"

Det har blitt tradisjon at "Prydz" innleder sesongen på UHB. Dette har sammenheng med at loket er en av de få gjenværende med kobberfyrkassen intakt, og det er av hensyn til denne en fordel å bruke dette loket på våren og forsommeren når charterkjøring og vanlige driftsdager avløser hverandre. Dette for å skåne kobberkassen for den gjentatte oppvarming og avkjøling som søndagskjøringen gir.

"Prydz" har også i 1995 vist seg å være et fullt ut pålitelig lok, og har ikke kranglet på noe vis sesongen igjennom. Loket tjenestegjorde i alle tog fram til vaktskifte med nr.6 "Høland" 6/8.

Kjelen ble vasket ut og avblåst 20/8. Nr. 7 står nå lagret i bussgarasjen sammen med nr.4.



Lok nr. 6 "Holand" på Fossum lørdag 5/8-95 (Foto: Roar Stenersen)

Diesellokene

Diesellokene på UHB brukes nesten utelukkende bare av de som jobber der på dagtid i uken, og holdes også vedlike av disse. "Tinfos" er operativ, men er ikke brukt gjennom året.

"Granfos" er holdt i drift, men synger på siste verset. Dette loket er dessuten en lidelse å kjøre med (en støymåling på loket viste 104 Db !), og man imøteser at loket kan gis en mer sekundær rolle.

På grunn av "Granfos" mangler er nå et "nytt" diesellok under bygging i verkstedet. Alt understell og maskineri er fra Levahn, mens overbygningen stammer fra en NSB skd 214 - traktor. Denne traktoren har en seks-sylindret Deutz-motor og hydraulisk overføring med toppfart på 35 Km/t.

Aktiviteten på UHB i vinterhalvåret 95/96

Avd.ing. Vidar Skilnand

Den tid da museumsbanen Urskog-Hølandsbanen gikk i vinterdvale og "sov" seg gjennom vintermånedene er, som de fleste allerede vet, forlenget en saga blott. Den tid opphørte med ansettelse av sysselsatte gjennom Arbeidskontoret og med byggingen av verkstedet på Sørumsand. Mange funderer kanskje på hva som egentlig skjer på Sørumsand i løpet av vintermånedene. Det kan jo bli lange dager å vente helt til våren for å se resultatene. Jeg skal derfor redgjøre kort i bilder og tekst for hovedaktivitetene denne vinteren.

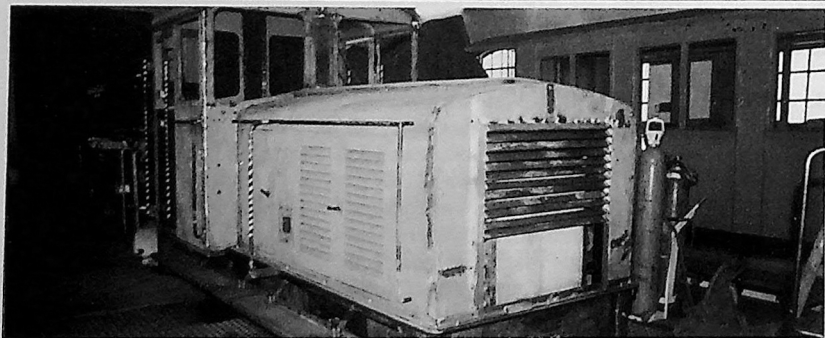
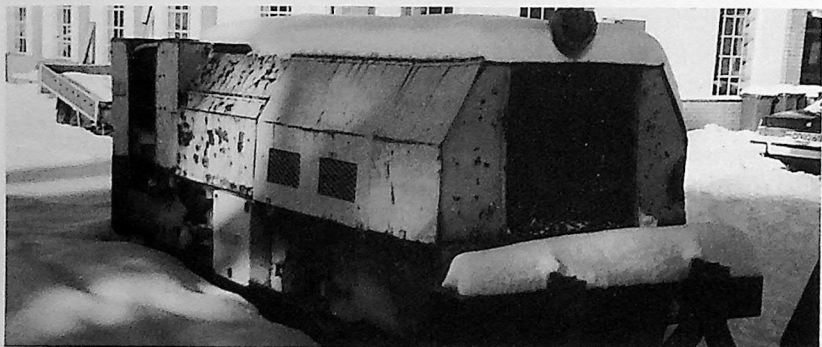
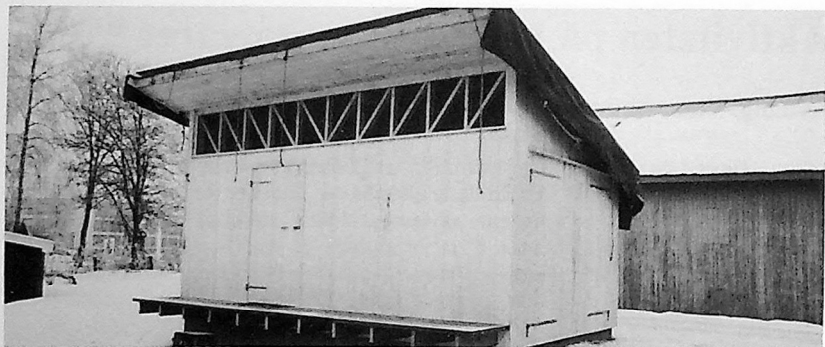
Banen har de siste månedene hatt 10-11 ansatte foruten meg selv. Vi har som vanlig holdt på med sporombygging så lenge utover høsten som vær og kulde har tillatt, og er kommet fram til Fyen bro. Senere er det foretatt omfattende linjehogst langs hele strekningen fra Fyen til Fjellvang. Tømmertogene har gått tett - som i gamle dager. Mesteparten av veden er kappet og kløyvd til lokved.

Plattformen på Sørumsand er fornyet. den gamle plattformen, som besto av en svillekant "fylt" med grus er fjernet, og en ny 80 meter lang kreosotimpregnert plattform, som hviler på fundamenter av betong og langsgående skinner, er bygget. Denne går hele veien fra gangporten i gjerdet ved stasjonens planovergang og ca. 4 meter forbi vannstenderen. Dette ga Sørumsand stasjon en skikkelig ansiktsløftning.

Banen har i alle år som museumsbane hatt ganske kummerlige forhold for kulling av lokomotivene. Dette er nå historie. Etter tegning av Sverre Aaser, og med undertegnede som ansvarlig byggmester overfor Sørum kommune, har vi realisert en gammel drøm og bygget et riktig kull,- og vedskur av "gammel" type på Sørumsand. Det er kun små detaljer som vindskier, papp på tak og maling som må vente til våren. Bygget er blitt meget solid og harmonisk, og glir fint inn i miljøet rundt lokverkstedet.

Det er i lokverkstedet ting "foregår" for tiden. En av de større utfordringene for de ansatte arbeides med her. Vårt arbeidslokomotiv "Granfos" begynner nå å vise alvorlige tegn på alderdom, etter de siste årenes daglige slit. Tidens tann har satt sine tydelige spor både på motor og gearkasse, men det er ingen umulighet at loket igjen kan oppstå i ny skikkelse. Vi får jo som bekjent til det meste!

Imidlertid er vi avhengige av trekraft for banevedlikehold og skifting i mellomtiden. Dette problemet er i skrivende stund i ferd med å finne sin løsning. Det bygges igjen skiftelokomotiv på Sørumsand. I tidligere år bygget Sørumsand Mek. verksted en type skiftetraktorer for NSB, så lokbygging på Sørumsand har tradisjoner. Idag bygges det en to-akslet 11 tonn tung skiftetraktor på Sørumsand UHB-verksted, bare noen få meter lenger nord og på den andre siden av NSB's spor. Vi skal jo holde gammelt håndverk i hevd. Lokomotivet blir bygget på en utbreddet ramme fra et 8 tonns hydraulisk Levahn gruelok, byggenr. 308/1965. Overbygningen, motorkasse og hytte er modifisert fra en gammel Skd 214, nemlig 214.74, byggenr. 189 fra Kockum. Dette var



Øverst: Det nye ved og kullskuret på Sørumsand. I midten: Vårt nye diesellok "Bingsfos" i sitt tidligere liv som Levahn gruelokomotiv, byggenr. 308, idet det avventer en ansiktsløftning i Verksted Sørumsand. Nederst: "Bingsfos" under arbeid ved UHB Verksted Sørumsand i begynnelsen av februar 1996. Overbygget bærer et umiskjennelig preg av tidligere skiftetraktor NSB 214.74.

NSB's første Skd 214, leveri i 1952. Motorkassen er kortet ned på to steder, tilsammen 45 cm. og smalnet inn 30 cm. Hytten er kortet ned ca. 60 cm. og smalnet inn 76 cm. og sveiset sammen igjen. Vinduspusermotoren, bremseventiler, hornknapper, gass og manøverspaker fra Skd 214 er gjenbrukt. Loket får et nytt lyssystem med to markeringslys og en hovedlyskaster i hver ende. Dessuten får det 1 hvit sluttlanterne mot Kongsvingerbanen og 1 rød på motsatt side, i overensstemmelse med vårt reglement.

Loket vil få en olivengrønn lokkasse, svart ramme og røde endeplater med en rød stripe som skille mellom ramme og lokkasse. Det vil bli utstyrt med snøskjær i bakre ende og frontplog samt fjærende koblinger. Øvrige data blir som følger:

Lengde over koblinger:	5,25 m
Bredde over hytte:	2,03 m
Største bredde over stigtrinn	2,20 m
Høyde på hytte:	2,85 m
Største høyde over roterende varsellampe	3,00 m
Totalvekt ca.	11 tonn
Akseltrykk	5,5 tonn
Motorytelse	105 Hk v/1650 RPM
Motortype	Deutz V6 med Twin Disc Converter og reduksjonsgear
Topp hastighet	35 km/t

Lokhytten vil bli innvendig isolert og panelt i tak, vegger og gulv, så dette vil totalt revolusjonere den daglige vedlikeholdsdriften og skiftetjenesten. Det vil også åpne for nye muligheter, som f. eks. henting av vogner på Bingsfoss med diesel, noe som vil forkorte arbeidsdagen for det øvrige lokpersonalet.

Loket beregnes ferdig ultimo mars måned, og det er vel nødvendig å presisere at jeg som prosjektleder gleder meg som "en unge" til prøvekjøringen.

UHB 100 år: 1896 - 1996

Stor sesongåpning onsdag 19. juni
i forbindelse med frimerkeutgivelsen

(for detaljer - se 100-års artikkelen i dette nr.)

SØRUMSAND BYGG

BYGNINGSARTIKLER

1920 Sørumsand. Tlf. 63 82 72 66. Fax 63 82 73 33



BYGG og
hobby

Sparebanken NOR er
alltid i nærheten.



Kanskje visste du at Sparebanken NOR er den desidert mest utbredte banken på Østlandet. Men visste du at vi også har kontorer i Kristiansand, Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø og Vadsø!

sparebanken
NOR

Urskog-Hølandsbanens 100-årsjubileum - jubileumsplaner for 1996

Jan Deram (prosjektleder)

Sommeren 1996 går "Århundrets 100-årsjubileum" av stabelen. Som det ble redegjort for i forrige utgave av bladet har det i et års tid eksistert en prosjektgruppe med mandat å forberede banens 100-årsjubileum. Fra UHB's side består denne av Jan Deram, Finn Halling og Svein Ove Johnsrud. Gruppen inneholder også representanter fra Postverket, Aurskog-Høland og Sørums kommuner. Det er knyttet mange verdifulle kontakter, både med henblikk på selve jubileumssesongen og med tanke på samarbeid også i tiden etter 1996.

Vi har tenkt å tilby være besøkende en tilleggsopplevelse hver eneste søndag gjennom hele driftssesongen. I tillegg til togturen hos oss vil vi la publikum oppleve andre former for transport og kommunikasjon og i samarbeid med lokale foreninger på Sørumsand også helt andre typer opplevelser.

Jubileet starter onsdag den 19.06. Denne dagen vil **NSB og Norsk Jernbaneklubb** kjøre veteranog (sannsynligvis med damp!) fra Oslo S til Sørumsand i forbindelse med utgivelsen av jubileumsfrimerket. På Sørumsand vil UHB-togene gå stort sett hele dagen, for å bringe filatelister og andre entusiaster opp til vårt midlertidige brevhus på Bingsfoss, der 1.dagsstemplede konvolutter vil bli å få kjøpt. Det er en mulighet for at frimerkekunstneren selv vil være tilstede på ettermiddagen og signere konvoluttene. Klaffer ikke dette denne dagen vil han den påfølgende weekend gjøre det samme. På Sørumsand stasjon har **Postverket** en egen bemannet historisk utstilling som åpner denne dagen og vil være der første halvdel av driftssesongen. I siste halvdel lager Svein Ove Johnsrud og hans mannskaper en helt ny UHB-utstilling der.

Det vil være drift på banen lørdag den 22.06, i samarbeid med **Handelstands-foreningen** på Sørumsand, og også denne dagen frimerkesalg/signering på Bingsfoss. Søndag den 23.06 vil vi i samarbeid med **Blaker og Sørums historielag** arrangere en historisk vandring langs Glomma. Transporten av turdeltakerene frem til avgangsstedet skjer med veteranbiler eller veteranbuss, og etter en guidet tur på historisk grunn ender man opp på Sørumsand.

Den 30.06 får vi besøk av **Historiske militære kjøretøyers forening**, som foruten å tilby en tur i Sørumsandområdet i gamle militærkjøretøyer også vil kunne transportere våre reisende tilbake fra Fossum, dersom man skulle ha lyst på å ta tog den ene veien og gamle biler den andre.

Andre viktige samarbeidspartnere i løpet av sommeren er **Motormuseet på Strømmen, Norsk A-modellklubb (gamle A-Forder), Norsk Veteranvognklubb, Lokaltrafikkhistorisk forening, Sørums og Blaker bondelag, Norske Skog o.a.**

Nevnes skal også at det den 11.08 arrangeres "Åpen gård" på Gran gård ca. 3-400 meter fra banens endepunkt på Fossum. Det vil bli satt opp hest og vogn for barna og nødvendige foreldre frem til gården. Bondelaget vil markedsføre Tertitten som den beste kommunikasjon frem til gården, og de som husker "Åpen gård" i 1991 på Stortrøens gård vil kanskje huske at vi denne dagen hadde 1.240 reisende - en rekord som fremdeles står! Tertitten er klar for storinnrykk den 11.08 - og forøvrig også hele sesongen 1996!

Den 18.08 stiller Blaker og Sorum historielag igjen, sammen med UHB's egne "historikere". Denne dagen blir det togtur med historisk vandring langs den nedlagte traseen videre fra Fossum. Det skulle ligge an til en hyggelig og lærerik tur, og når vi har gått langt nok, blir vi hentet av veteranbiler eller en veteranbuss og brakt tilbake til Sørumsand.

Søndag 01.09 kommer Historiske militære kjøretøyers forening tilbake og skaper atmosfære på banen, bl.a med opplasting av historiskemilitærkjøretøyer på banens flatvogn og UHB vil rangere disse vognene ut og inn av togene. Foreningen har denne weekenden ligget i telt i området, og muligens vil Stomperud påtreffes på vei tilbake til leiren med tog og miltærbil.

Det foreligger ytterligere planer for sommersøndagene, men pr. 15.02 var disse ikke "spikret". Noe som imidlertid er fast bestemt er at Aurskog-Høland kommune vil arrangere en gjenstands og fotoutstilling på Bjørkelangen store deler av sommeren. Det arbeides også med å få låne loket "Bjørkelangen" ned fra NTH i Trondheim for en periode, for å kunne stille det ut sammen med en vogn på stedet som har gitt loket navn. Ellers er alle våre tre damplokomotiver kjørelære til jubileumssesongen, og de venter på å få ta i et tak!

På Sørumsand vil det i 1996 finnes et nytt tilbud for våre besøkende. Som nevnt annetsteds i bladet har UHB fått disposisjonsrett over spisevognen "Alf" i tiden fremover. Den vil bli plassert på normalsporet bak stasjonsbygningen, og vi arbeider sterkt med å få til et enklere (men selvfølgelig velsmakende) serveringstilbud her. På vårt eget spor bak stasjonsbygningen vil det sommeren gjennom være et tilbud om dressinkjøring for små og store.

Vi skal selvsagt profilere UHB sterkt i løpet av våren og forsommeren. Noe har da også allerede skjedd. I januarnummeret av bladet "Motor" sto et bilde og en notis om jubileet til sommeren. Den 12.02 var en helside i VG viet Tertitten, og på et stort bilde av en smilende Trond Dehli i ferd med å pusse lok nr. 7 "Prydz", sto det at det var 62 dager igjen til 1. sommerdag. Artiklen inneholdt en rekke fakta om banen, og forhåndsomtale av sommeren jubileum. Slike artikler er gull verd for oss, de gir oss særdeles god (og billig!) reklame. Dessuten vet vi at det i marsnummeret av SAS' reisemagasin og i vårnummeret av NSB's reisemagasin vil komme artikler om UHB. For et "smalere" publikum kommer en artikkel i Norsk Jernbaneklubbs blad "På sporet" i mars måned.

20 ukeblader og magasiner er tilskrevet med tilbud om bilder og stoff til artikler, og de vi ennå ikke har hørt fra skal såvisst ikke få "dø i synden". Også våre store aviser

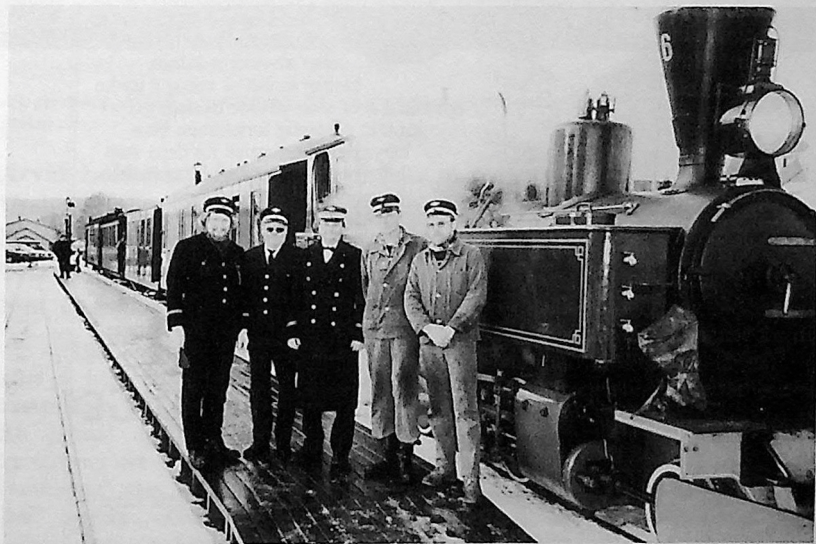
vil bli foret med stoff i tiden fremover. Vi har som målsetning at ikke ett menneske skal være uvitende om vårt jubileum når vi nærmer oss driftssesongen. Dette er helt klart en meget ambisiøs målsetning, men med hjelp fra mange gode krefter skal vi lykkes.

Vi i prosjektgruppen for 100-årsjubileet håper vi med dette har pirret våre leseres nysgjerrighet så mye at dere besøker oss både to og tre ganger i løpet av sommeren. Vi på vår side lover dere at vi skal gjøre vårt ytterste for å gi dere opplevelsesrike dager på Sorumsand.

Sommerens drift slutter den 08.09, men jubileumsåret er ikke ferdig med dette. Den 14.11 (på dagen 100 år etter banens åpning) har Norske Skog vært så elskverdige å huse oss på Eidsverket Gods - i de samme lokaler åpningsmiddagen fant sted nøyaktig 100 år i forveien. Vi har menyen fra den gang, men det er vel noe tvilsomt om vi klarer å skaffe alle de rettene som da ble fortært, for ikke å snakke om det "flytende". Denne dagen vil statlige og kommunale myndigheter bli invitert til en større anlagt festmiddag.

Desember måned i 1996 inneholder hele 5 søndager. Alle disse 5 søndagene vil vi ha vår tradisjonelle "julkjøring", dessuten også på nyttårsaften. Også endel av disse dagene vil vi ha hyggelige tilleggsopplevelser å by på for våre julereisende.

Vel møtt til en historisk driftssesong i 1996!



Disse karene, f.v.: Håvard Pedersen, Øyvind Hofseth, Erik Borgersen, Ole-Jonny Flateby og Finn Halling er, sammen med lok 6 "Holand" på bildet, lokene 4: "Setskogen" og 7: "Prydz" og resten av de aktive klare for UHB's jubileumsong 1996!



”Livsforsikring, jeg?
Som drikker tran og
trener to ganger i uka?!”

Misforstå oss rett. Det er overhodet ikke vår mening å frata noen gleden ved å holde seg i form. Tvertimot. Men selv det sunneste levesett og all verdens treningsøker gir deg ingen garanti mot å bli utsatt for en ulykke eller alvorlig sykdom.

Derfor er det så viktig å tenke igjennom hva som vil skje dersom en inntekt plutselig forsvinner. Hva betyr det økonomisk for dem som blir igjen? For barna? Hva med huset? Hytta?

Mange vil få problemer med å klare utgiftene i en slik situasjon. Derfor bør du sørge for den tryggheten det gir å tegne en livsforsikring.

Det skylder du deg selv og familien din. Ta kontakt med nærmeste Gjensidige-kontor for en gjennomgåelse av dine forsikringsbehov, og nærmere informasjon om våre forsikringer. De kan også fortelle deg om fordelene ved å samle forsikringene, og å inngå Gjensidige-Avtalen.

 **GJENSIDIGE**

Gjensidige-Avtalen

— Med Gjensidige-Avtalen får du mer ut av forsikringene dine —

Aurskog-Høland og Sørum Brannkasse

1920 Sørumsand Tlf.: 63 82 63 22 1940 Bjørkelangen Tlf.: 63 85 65 22

Avsporing med posten

Arvid Løhre



Alle persontog på UHB var postforende. Her ser vi et bilde fra postkupeen i "Falunvogna" (Foto: Jac. Bruun)

Arvid Løhre er én av Postverkets to meget driftige medlemmer i Urskog-Hølandsbanens 100-års prosjektgruppe. Til daglig er han landpostbud i Gjerdrum, men han har meget sterk interesse for Postverkets historie, så det er altså ikke uten grunn at han ble valgt som én av Postens representanter til jubileumskomiteen.

UHB og Postverket fulgte hverandre i hele banens driftstid. Et par dramatiske avsporinger i banens første tid fikk dermed også følger for posten. Beretningen om dette finner vi i bladet "Posthornet", som den gang var organ for "Det norske Postmandslag". Dette fagforeningsbladet kommer ut den dag i dag, nå i sin 111. årgang som felles medlemsblad for Norsk Postforbund og Den norske Postorganisasjon.

Allerede den 16. november 1896 ble det sendt post med Urskogbanen. Det var såkalt *konduktorpost med banko*. Da var det banens eget personale som hadde ansvar for posten, også verdiposten. At dette var en prioritert og viktig oppgave går frem av *Posthornet* for 30. september 1898. I et innlegg i bladet blir NSB kraftig kritisert for behandlingen av posten i forbindelse med et sporbrudd på Lysaker

17. august samme år. Men Urskogbanen får ros:

"- Den ovenfor skildrede Opførsel fra Statsbanemyndighedernes Side faar sin rette Belysning ved at sammenlignes med den ved en af vore Privatbaner udviste Fremgangsmaade, da Linjen paa et Sted blev ufarbar. Samtidig med Lysaker-Sporbruddet hændte nemlig noget tilsvarende ved Urskog-Banen, idet Lokomotivet og etpar Vogne kjørte af Skinnerne og væltede. Men da heder det: "Togføreren blev straks sendt afsted paa Draisin med Posten, for at denne ialfald kunde gaa i Orden."

Urskogbanenes Ledelse har tydeligvis den rette Forstaaelse af, at naar man faar sig udbetalt en rundelig Betaling for noget, da giver dette ogsaa Forpligtelser. Det har hændt svært ofte, at man har savnet dette Syn hos Statsjernbanens Ledere."

Fra den 15. desember 1898 ble det opprettet en postekspedisjon på UHB med navnet *Hølandsbanens postekspedisjon*.

Dermed ble det postfolk som fulgte toget og hadde ansvar for postutvekslingen. En av de første var *Postassistent II, Haakon Olaf Olsen Myhre*, født 3. oktober 1872 i Drøbak. Faren var tolloppsynsman, og Haakon var omkring 16 år gammel da han begynte ved Drøbak postkontor. Etter 3 år der, begynte han i 1889 ved *Kristiania Omkarteringspostkontor*. Han hadde også tjeneste ved *Nordlands postekspedisjon*, for han 20. oktober 1894 ble ansatt som *Postassistent II ved Kongsvingerbanens postekspedisjon*. Her ble han til 1. juli 1899. Da begynte han som *Postbetjent II* ved *Kristiania postkontor*. Han døde bare 34 år gammel den 7. juni 1907.

Det er altså i perioden 15. desember 1898 til 1. juli 1899 han kan ha tjenestegjort ved UHB. En fargerik beretning fra denne tiden finner vi i *Posthornet* nr. 13 - 14, den 22. de April 1899. Der forteller Haakon Myhre (26) med egne ord hva som skjedde fredag 7. april 1899, da "Hesten vor" (lokomotivet) løp løpsk:

Brev til »Posthornet«.

Herr Redaktør!

De har vel ventet, Herr Redaktør, at høre lidt fra den nye Postrute, der blev startet den 15de Desember f. A., Hølandsbanens Postekspedition kaldet.

I Farten hefter vi os lidt ved Navnet, der har vakt lidt Misnøie blandt Indbyggerne i Urskog, idet disse synes, det retfærdigste vilde været at benævnt den »Urskog-Hølandsbanens Postekspedition.« — Men det var ikke netop dette, jeg her vilde hefte mig ved.

Nei! De skulde bare været med os den Dagen, da »Hesten vor« løb løbsk!

Det var Fredagen den 7de ds.

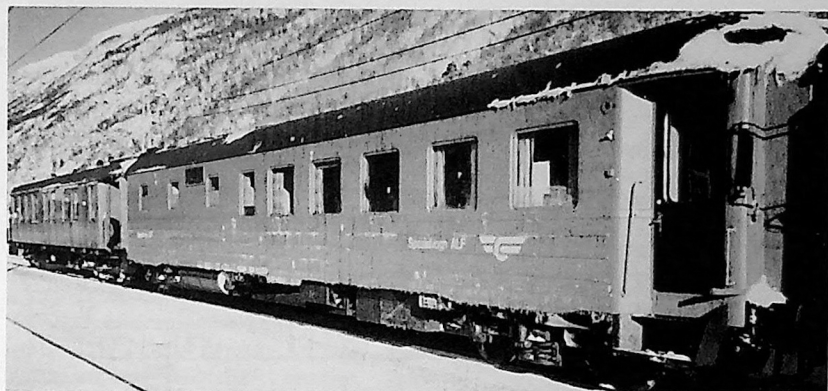
Efter en god Middag og do. Lur paa Skulerud, begav vi os i al Troskyldighed paa Hjemveien. Jeg havde netop indtaget min Plads ved Pulten og var ifærd med at studere Postreglementets »Instruks for Brevhvsbestyrere«, da Vognen faar en »trök

16,« saa jeg ramlede mod den modsatte Væg. En do. saa jeg blev staaende paa alle fire.

Nu syntes jeg, Mishandlingen gik vel vidt, hvorfor jeg forsøgte at komme ud paa Platformen, hvilket lykkedes, og kom netop tidsnok til at se Lokomotivet, der styrtede nedover den store Skraaning, tagende med sig Brækvognen, der igjen sled og rev i Postvognen og vilde have denne med sig paa Farten; men da dette ikke lykkedes, lod den sig nøie med at sønderslide Koblingen, rive ned Stigbrettet samt give den en »Skalle«, saa Jerngitteret omkring Platformen for en stor Del blev ødelagt. Det mærkelige ved dette Uheld er, at intet Menneskeliv gik tabt. Maskinfolkene kunde først kravle sig frem, efterat Lokomotivet havde fundet sit Leie nede i Mudderet.

Dette er 2den Gang, saadant Uheld indtræffer paa denne Bane paa forholdavis kort Tid.

"Alf" til Urskog-Hølandsbanen



Spesialvogn "Alf", tidligere Eo type 4 nr. 21 255 og fra 1970: R1 21 255.

I januar mnd. fikk UHB beskjed om at vi kunne få overta restaurantvognen "Alf" etter at denne hadde gått sin siste ordinære tur i tog 602 (dagtoget mellom Bergen og Oslo) den 3/2-96. Nå er det slik at det egentlig er Jernbanemuseet på Hamar som skal eie vognen, men UHB disponerer den inntil videre. R1 21 255 som er vognens "kjennemerke" har siden den var ny i 1959 vært med på mye rart.

I 1953 leverte Scandia i Danmark en serie restaurantvogner til NSB. Serien ble litt Eo 21 251 - 21 254. Dette var de første stål restaurantvogner levert til NSB, siden de aller første spisevogner kom på sporet i 1909 i forbindelse med Bergensbanens åpning. Disse stålvognene var meget elegante og vakte berettiget oppsikt. De var utstyrt med air-condition anlegg, og skulle bare brukes på de elektrifiserte strekningene.

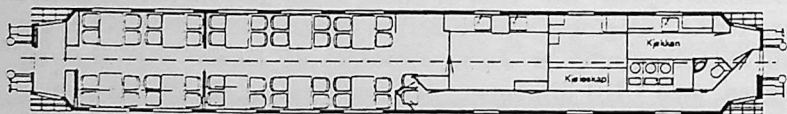
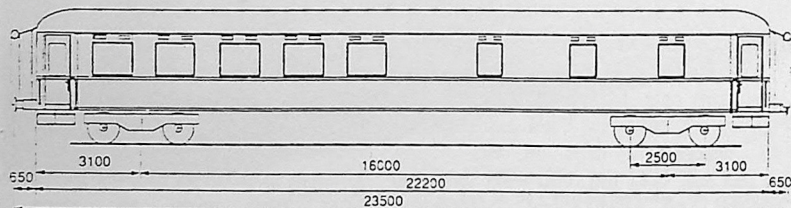
1950-årene var spise/restaurantvognenes storhetstid. En lang rekke

banestrekninger hadde spisevogner, og i 1959 bestemte NSB seg for å anskaffe ytterligere 2 vogner med samme spesifikasjoner. Disse ble levert av Skabo og fikk nr. 21 255 og 21 256. Det er altså den første av vognene fra 1959-leveransen vi nå har fått til UHB. I 1959 gikk NSB vekk fra begrepet spisevogner, og alle vogner med en eller annen form for servering fikk navnet: "Restaurantvogn". Dette mente man passet bedre og det var dessuten et internasjonalt kjent begrep.

Restaurantvogn

Litra R 1

Vognnr.	Tegn.fortegn.	Hovedtegn.	Byggeår
21252, -255, -261	636, 675, 768	7650, 20000	1953 - 68



Lengde over buffere	23,50 m	Spiseavdeling, kjøkken og anretning	
Lengde av vognkasse	22,20 m	40 sitteplasser	
Bredde av vognkasse	3,10 m	Spennning på lysanlegg	32 V
Største høyde over skinnetopp	4,08 m	El. varme	100,0 kW
Sidedør, bredde	0,75 m	El. ovner og forvarmet ventilasjonsluft	
Dør til avdeling, bredde	0,62 m	Vognvekt	43,0 - 47,0 t
Sidegang, bredde	0,59 m	Hik - GPR / KE - GPR bremsse og skrubremse	
Bufferhøyde	1,06 m	Største hastighet	130 km/h
Boggi etter tegn. 8680		Vognutstyr: se vognnummerliste	Side 10.09
Akselavstand i boggi	2,50 m		
Boggisenteravstand	16,00 m		
Akselavstand i boggi	2,50 m		
Hjuldiameter	0,95 m		

21 255 gjorde nå sin tjeneste i en lang rekke norske tog i en årrekke, inntil 1982. Da ble den leid ut til SJ, som i motsetning til NSB på dette tidspunktet rustet opp serveringstilbudene på sine tog. Vognen forble i Sverige helt til 1985, da SJ selv hadde nok vogner til eget bruk. Året før var restaurantvogntilbudet i Norge så og si sanert, bare "Bergensekspressen" (togene 63 og 64) hadde skikkelige restaurantvogner med kelner, porselen og mat som ble laget fra grunnen av ombord i toget. Narvesens divisjon "Togservise" fikk ny ledelse i 1985 og allerede året etter kunne publikum merke forbedringer.

Hvordan gikk det så med vogn R1 21 255? Den oppsto fra de døde restuarantvogners rike sammen med kollega 21 256 under navnene "Alf" og "Caroline" og fikk påskriften "Spesialvogn". Vognen ble leiet ut til spesielle anledninger og ble mye brukt i charterkjøring. Den beholdt sitt gamle litra tross nye påskrifter. I de seneste årene har både "Alf" og "Caroline" måttet trå til når nyere vogner med serveringstilbud har meldt pass. "Alf" har fungert i sin gamle rolle som restaurantvogn, den har vært kafeteriavogn, og den har vært salongvogn i Dovrebanens "Nye nattog", alt etter behov. Nå er den altså trukket ut av aktiv tjeneste sammen med alle NSB's "gamle" restaurantvogner. (Det var ikke så mange av dem igjen etterhvert!!)

Sin første tur i UHB-regi får "Alf" allerede helgen 17. og 18. februar, sammen med vår salongvogn A0100, på tur med UHB's spesialtog for de aktive t/r Oppdal. Da skal den få gjenoppleve sin karriere som restaurantvogn, idet Tertittens redaktor, som i det sivile arbeider i

Narvesen, skal stå for et uimotståelig mattilbud til de reisende.

Gledelig nyhet!!

Som nevnt annet sted i dette nr. av Tertittens manglet en del av inventaret da vi overtok vognen.

Etter noen dagers ettersøkningsarbeide viste det seg at mellom 30 og 40 gamle spisevogntoler av den typen vognen har gått lengst med, var lagret hos Togservise i Bergen. Der befant seg også endel "husgeråd" fra restaurantvognene. Med det nye ekspresstogkonseptet er såvel restaurantvognene som deres inventar blitt overflødig. Ansgar Søvde, som leder Togservise i Bergen har på eget initiativ tatt vare på stolene og husgerådet, da han syntes det var for galt å kaste det.

Etter en rask konferanse mellom UHB, divisjonsdirektør Rolf Erik Lie i Narvesens serveringsdivisjon og Ansgar Søvde ble Urskog-Hølandsbanen donert samtlige stoler og det vi ellers måtte trenge av husgeråd til vognen.

Inventaret er allerede på vei østover fra Bergen og etterfølges om kort tid av resten av gaven.

Urskog-Hølandsbanen er Narvesen stor takk skyldig, og ikke minst fortjener Ansgar Søvde en honnør for den pietet han har vist ved å ta vare på gjenstander han egentlig hadde fått beksjed om å kaste.

Kilder:

NJK - På sporet nr. 48, desember 1986 (Thor Bjerke)

NJK - Norske lok og motorvogner 1.1.1991



10 april 1983: For siste gang går det restaurantvogn i Dovreekspressen, tog 42. Alida Ramsø serverer i vogn 21252.

Et spisevognminne

Et kapittel i norsk jernbanehistorie er nå slutt. Restaurantvognene er definitivt ute av trafikk, og andre «serveringskonsepter» har overtatt på skinnene. Vi blir litt nostalgiske i en sådan stund, for vi har mange gode minner fra reiser med besøk i restaurantvogna.

For vår egen del er det særlig på Bergensbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen vi har nytt denne eksklusive og behagelige service. Et besøk i spisevogna førte til mer reisetidsforkortelse enn hva allverdens krengetog kan få til. Vakker natur passerte revy utenfor vinduene, mens servitøren bragte maten til vårt bord. Kunne man reise bedre!

Blant de mer spesielle restaurantvognopplevelsene hører en tur en engere krets av oss på «banen» gjorde engang. Vi tok tog 61 til Bergen, og tog 64 tilbake på samme dag. Ingen hvilken som helst dag, det var tidlig høst, og fjellet var i sin mest fantastiske prakt - og været likeså.

Frokost Movatn - Ål

Ved Movatn inntok vi restaurantvognens frokostbuffet, ruslet tilbake til vår A2 ved Ål, for

igjen å entre R1'ens lune hygge med en pils ved Finse. Ved Bolstadøyri returnerte vi til plassene våre, for å gjøre klart til en spaseretur i Bergen. Tilbaketuren ble selvfølgelig sterkt preget av en tre retters middag med tilbehør i tog 64. Hvilken dag!

Det var vel særlig vår lange utlendighet i Trondheim som særlig vakte kjærligheten til disse vognene. I fem av disse årene kunne vi nyte tallrike besøk i togene 43 og 42. Trondheim var ikke langt unna dengang!

Den nye generasjon tog kom som kjent til denne banen på begynnelsen av 80-tallet. Framtidas ekspressetog, El 17 og B7, kom først i drift i togene 41 og 44, og i april falt også togene 43 og 42, selve «Dovreekspressen», for utviklingen. Pizza og togburger, og ingen alkohol var tidens trend.

Siste tur

10 april 1983 gikk «Dovreekspressen» for siste gang med B5, AB11, og restaurantvogn. Vi var der, og fant raskt frem til R1 21252 etter Støren. En deilig frokost med egg og bacon smakte udmerket i det 14-hesten dro oss mot Dovrefjell. Perfekt dag for en tur over fjellet, med snø og strålende sol. Stemningen ombord var heller litt dempet blant personale; kokken Jan Poot og kelner Alida Ramsø. Servicen var det ikke noe å si på, og frokosten og middagsserveringen gikk unna. Den gangen var det enkelt - plastens tidsalder. Heldigvis kom, som vi husker, porselenet tilbake igjen senere.

Etter Eidsvoll var det ubønnhørlig over. Oppgjøret ble avsluttet, og R1 21252 ryddet. Tilbake til Trondheim reiste vi i B7.

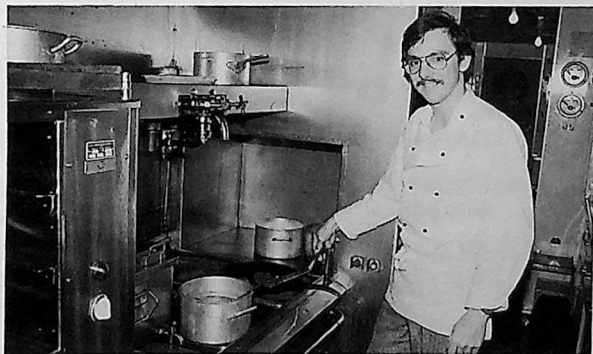
Bergensbanen igjen

Som jernbanehistorikeren husker, fikk restaurantvognene et kort etterspill på Dovrebanen, i togene 403 og 402. Så ble det slutt både på Dovre- og Nordlandsbanen. Til slutt var det bare Bergensbanen som stod igjen.

Heldigvis ble ikke «fremtiden» med kioskvogner så langvarig. I dag ruller Bistrovogner på norske spor. Likevel, vi sender av og til under våre togreiser en lengselsfull tanke tilbake til de virkelige Restaurantvogner og våre hyggelige turer i de.

Erik Borgersen

PS: R1 21252 er bevart, det samme gjelder 21257 og altså 21255 som vi disponerer.



Jan Poots kokkelerer i Gudbrandsdalen.



Oppgjørets time er kommet etter Eidsvoll. Alida Ramsø avslutter med kaffe og kake.

(alle bildene fra vogn 21252, 10/4.83)

**Fagmessig utførelse
- din sikkerhet!**

Tiden med kalde gulv er nå forbi !



NUFFEN GULVVARME

- Billigere enn du tror !

FAKTA OM NUFFEN STØPEMASSE:

- Energisparende* på grunn av optimal varmeutstråling. Kan spare 30% i forhold til vanlig betong (sement).
- Miljøvennlig* uten bivirkninger. Ingen avgasser - luktfritt.
- Vantett - svinnfritt - sprekker ikke.*
- Legges på alle underlag.
- Bygger maks. 2,5 cm på eksisterende gulv inkl. fliser.
- Bygger maks. 3,5 cm på eksisterende gulv m/brennbart underlag.
- Renslig - raskt - effektivt.*
- Hittil lagt i Europa 650 000 , - m2 uten reklamasjoner.
- Fast pris.*



Ornulf Wiig Installasjon A.s

AUTORISERT INSTALLATØR

SKYTTERDALEN 5 - 1300 SANDVIKA

TLF. 54 29 95 - TELEFAX 51 92 10



Vintertur til Oppdal

Jan Deram



Lok E1 13 - 2159 med R1 21 255 og Ao100 på plattformen på Oppdal stasjon, søndag 18.02.96

Lørdag den 17. februar var avreisedagen for nok en Ao100-tur. 25 personer (aktive m/familie) reiste avgårde med vår salongvogn Ao100 og vår nyervervelse R1 21 255 på weekendtur til Oppdal. Det ble en hyggelig tur på alle måter, da værgudene var helt på vår side: gnistrende kaldt og like gnistrende solskinn hele helgen.

Forberedelsene hadde pågått for fullt i ukene forut for turen. Det er alltid en del arbeid i forkant av slike turer: rute skal skaffes, trekraft likeså, og denne gangen måtte vi også finne ut av hvor R1 21 255 var blitt av etter at den hadde hatt sin siste ordinære tur i tog 602 lørdag 3. februar. Vognen viste seg å stå i Lodalen, der 2 bord var blitt borte og alle stolene byttet ut med noen som slutt ikke passet i vognen. Nokler måtte skaffes (det er forskjellige

nokler til R1-vognene), og takket være kontakter i Narvesen Togs-service fikk vi nøkkelknippet som tilhørte vår vogn.

Onsdagen før avreise var vognen på plass på Grorud, og ble satt på varmpost sammen med Ao100, som var kjørt ned fra Sørumsand. Vognene ble ettersett, og det ble fylt vann på dem. Det gikk bra i R1 21 255, men i Ao100 fosset vannet ut av vamtvannskolben like fort som det ble fylt på utenfor.

Det er i slike tilfelle vårt medlem, den gamle hedersmann Thorleif Pedersen er god å ha. Sammen med driftsbestyreren demonterte han varmtvannskolben, og hva åpenbarte seg? En flenge omlag 50 cm. lang og i en uhorvelig bredde. Frosset vann hadde gjort sitt skadeverk her. Det sier noe om sprekkens størrelse at Thorleifs tidligere arbeidskolleger som fikk se elendigheten var overbeviste om at kolben var hinsides enhver reparasjon.

Men vi skulle på tur, og kolben ble montert inn igjen dagen etter i fullgod stand. Samme dag ble også den innkjøpte mat for turen brakt ombord, og satt til kjøling.

Lørdag den 17. februar opprant med strålende sol og bitende kulde. NSB hadde lovet oss dugelig trekraft, en El 14, men da loket kom sigende ned mot oss viste det seg å være El 13 2159. Dette holdt jo også i lange baner, da 2 vogner ikke byr på særlig problemer for et slikt lok.

Lokførere på turen var Per Henrik Nilsen og vår egen Erik Borgersen. Førstnevnte dro iveri fra Vst. Grorud så suppespruten sto på kjøkkenet i Aol100, der turens kokk "prøvde" å koke suppe til hustrige turdeltakere. Da vi stoppet på Grorud stasjon for å ta med de av våre reisende som sto der, så det ut som om noen med dårlig mage hadde oppholdt seg på kjøkkenet en tid. Dette lærte oss to ting: å si fra til lokfører når det kokes mat, og ikke å fylle kasserollene så fulle som vi gjorde. Ved hjelp av pen kjøring og god varme på komfyren kunne sjampinjong,- og brokkolisuppe med ost, og ferske rundstykker serveres da vi nærmet oss Lillestrøm. Ulempen var bare at alt det

gode i suppen lå på kjøkkengulvet i Aol100. Men suppen smakte den!!

Vi hadde en slakk rute oppover Romerike og mot Hamar og Lillehammer. I nydelig vintervær reiste vi "gjennom strålefyrd", bare synd at "verandaen" bak på Aol100 tildels var utilgjengelig pga. snøføyke.

Oppover Gudbrandsdalen bar det, og etter en kort fotostopp på gamle Sel stasjon reiste vi videre til Dombås. Det ble nå servert nystekte rundstykker med godt pålegg, slik at de reisende ikke skulle lide noen nød. På Dombås hadde representanten for Jernbanemuséet, Roar Stenersen, fått til et besøk i kong Olavs kongevogn A1K 24 001, som står stallet her i påvente av plass på museet i Hamar. En noktern vogn til kongevogn å være - akkurat i kong Olavs ånd.

Kl. 15.09 var det avreise, og på turen videre mot Oppdal var det innlagt flere fotostopp på Dovrebanens høyfjellsstrekning, der vi finner noe av det ypperste av jernbancarkitektur her i landet. Stasjonene er tegnet av arkitekt Erik Glosimodt, som dessverre ikke opplevde å se dem så mange ganger, idet han omkom i Nidareidulykken ved Dovrebanens åpning i 1921.

De fleste bega seg inn på Oppdal hotell etter fremkomst. Hotellet er et gammelt jernbanchotell og ligger derfor så og si ute på plattformen. Togpersonalet skulle bare snu Aol100 på svingskiven med god hjelp av Oppdals El-revisjonstraktor. Mens de fleste av oss holdt oss innendørs utspilte det seg et iskaldt "drama" utenfor. Aol100 var kommet inn på svingskiven, og man hadde begynt å dreie denne rundt. Midtveis i operasjonen kilte svingskiven seg fullstendig fast. Med 25 minusgrader

og mørke var ikke dette en arbeidsplass Arbeidstilsynet ville jublet for. Det gjorde heller ikke de stakkarene som med lys og lykte lette etter en løsning på problemet. Det viste seg etter en lang og kald stund at en sten hadde kilt seg fast på et sentralt sted på svingskiven. Man fjernet denne, men skiven var like umedgjorlig. Løsningen ble at man festet en kjetting til skiven og til El-revisjonstraktoren, og ved hjelp av sistnevnte fikk man omsider dratt skiven i riktig posisjon, og toget kunne igjen kobles sammen og settes på varmepost. Det var en svært så kald forsamling som dukket opp i hotellresepsjonen på det tidspunktet vi egentlig skulle gått til bords.

Etter en rask optining kunne vi samles til en velsmakende middag i spisesalen. Middagen besto av cremet sjampinjongsuppe, oksesteck og sjokolademousse og med tilhørende godt drikke. Kvelden ble tilbrakt stille og rolig, og utover natten gikk man til ro.

De fleste startet søndagen ved 9-tiden ved frokostbordet. Dette var meget rikholdig, så da vi sjekket ut og forlot hotellet ved 11-tiden var det ikke sult som preget oss. Alle var ombord kl. 11.15, og

vi fikk tillatelse til å gå et kvarter før oppsatt rute, da kunne vi jo "cruise" rolig nedover. Underveis fikk vi melding om at tog 41, som vi skulle krysse hadde fått lokhavari, og var 55 minutter forsinket. Det var ikke det eneste toget nordover som var forsinket denne dagen, for en lang rekke krysninger ble lagt om. De fleste oppholdt seg i salongen i Ao100 på nedoverturen, der vi også hadde en rekke fotostopp, bl.a. ved Dovrebanens høyeste punkt like nord for Hjerkin.

På Jessheim, Lillestrøm og Grorud slapp vi etterhvert av blide og fornøyde reisende, og noen få av oss ble med toget til Vst. Grorud for å sette fra oss vognene og tappe av vannet fra dem. Det viste seg å være lettere sagt enn gjort, det meste som befant seg under vognene var stivfrossent, men vi fikk tomt det vi klarte og satt vognene på varme.

Nok en vellykket Ao100-tur var til ende. For fremtiden må vi nok snakke om Ao100/21 255-tur, for dette vognsettet viste seg å være meget egnet for slike utflukter. Og - som det sto i vår barndoms skolestiler: "Alle var enige om at det hadde vært en kjempetin tur!"



Foto tatt fra loket like ved Hjerkin. Hva mer kan en ønske seg?

IATM-konferansen i Norge 1995

Sommeren 1995, nærmere bestemt i tidsrommet 25/6 - 1/7, var Norge arrangørland for den svært så internasjonale IATM-konferansen. IATM står for International Association of Transport Museums, og har delegater fra land som India, Argentina og Russland for å nevne noen. Arrangører av konferansen var NSB Jernbanemuseet, Telemuseet, Veimuseet og Postmuseet. Blant delegatene finnes det flere som representerer jernbanemuseer, og blant disse er de fleste interesserte i sitt fag ut over vanlig arbeidstid. Derfor la vi i "jernbanegruppa" opp et program på sidelinja for våre utenlandske kolleger for å vise dem våre norske museumsbaner og NJK's virksomhet. Blant delegatene var også en gammel kjenning av undertegnede - nemlig Peter Ovenstone, som er viseformann i ARPS (Association of Railway Preservation Societies) i England, og mange andre sider ved denne bransjens organisasjonsliv. Peter ble motatt på danskébåkaia av Krøderbanes driftsbestyrer Olaf Bjerknes som hadde opplegget klart for dag 1. Det var en storøyd og svett skotte som sjekket inn på Hotel Bristol den kvelden! Senere i uken viste jeg et lite, men eksklusivt selskap herlighetene på Sørumsand (inkl. kinamiddag og KVAB-tur), mens lørdag 1/7 ble avsatt til besøk på Setesdalsbanen med Peter Ovenstone. Peter avsluttet Norgesbesøket sammen med Ivar Gubberud på Gamle Vossebanen før han reiste til Sverige for befaring der.

Litt av vitsen med dette er å bringe Norge på kartet for de som teller ute i verden, for det viser seg at kunnskapene om vårt land generelt - og om jernbanebansjen spesielt er skral (I didn't know they had railways that close to the North Pole!!).



Fra venstre: Juan Altares Lucendo, Rafael Ruiz Sanchidrian (begge fra det spanske jernbanemuseet), Dr. Wolfgang Mughörner (Zeppelinmuseet i Friedrichshafen), Poul Thistrup (sjefen for DSB-museum i Odense) og Peter Ovenstone (ARPS i England) - besøk på UHB under IATM-konferansen i juni 1995 (Foto: R. Stenersen)

På mallorkinsk smalspor - jernbaner på Mallorca

Øivind Wiik - tekst og bilder



Folk venter på tog i Inca 04.08.95. Nærmest den opprinnelige plattformen, lengst til venstre nybygd, høy plattform

Det er noe fascinerende med øyer. Landet slutter ved kysten, størrelsen er begrenset, det er mulig å skaffe seg oversikt. Både natur og kultur er ofte særegen. Er det jernbaner der, har de også særtrekk; isolert fra andre jernbaner har de ofte både spesiell sporvidde og særegent materiell.

Men, jernbaner på små og mellomstore øyer har ofte hatt begrenset levetid. Fra Norden kan vi nevne Gotlands Järnvägar (GJ) 1878-1960 (sporvidde 891 mm), Ölands Järnvägar (ÖJ) 1906-1961 (891 mm), De Bornholmske Jernbaner (DBJ) 1900-1968 (meterspor) og Langelandsbanen (LB) 1911-1962 (normalspor). Men det fins øyer med er jo mest kjent som populært feriemål, men det levende jernbaner, Mallorca er en slik. Øyalevende jernbaner, Mallorca er en slik. Øyamange turister knapt registrerer, er at det går tog der, til og med på to linjer med

ulik sporvidde. Selv om det bare er rester av et en gang omfattende smalspørnett, lever jernbanene på Mallorca i beste velgående og er vel verdt et besøk om man skulle havne på de kanter.

Historikk

De første planene om jernbane på Mallorca skriver seg fra 1852 da det ble foreslått jernbane mellom hovedstaden Palma og Inca, øyas nest største by. Det ble med planene. I 1856 la en belgier planer for en normalsporet linje fra Palma til Inca med sidelinje til Manacor. En samtidig plan av

to katalanske ingeniører kom så langt som til statlige garantier, men ble aldri fullført på grunn av politisk uro i 1860-årene. Den som endelig skulle lykkes, var den mallorkinske ingeniøren Eusebio Estado som tok opp planen i 1871, nå med sporvidde tre engelske fot (914 mm), grunnen til dette var bruk av engelsk materiell og ekspertise. I 1874 var linja mellom Palma og Inca nesten ferdig og materiellet kom med båt fra England; tre damplokomotiver, seks passasjervogner og 25 godsvogner, og endelig 24. februar 1875 ble jernbanen åpnet. Stasjonen i Palma lå (og ligger) et godt stykke oppe i byen ved Plaza España, og i Inca, 29 km unna, ligger stasjonen i utkanten av sentrum. Etter hvert utvidet Ferrocarriles de Mallorca (FC de Mallorca) sitt spornett utover slettelandet i øst, Es Pla (se tabellen og kartet). Siste utvidelse var i 1931 da strekningen Palma - Inca på grunn av stor trafikk fikk dobbeltspor, samme år ble havnebanen i Palma åpnet. Den gikk ut fra stasjonen og i lang tunnel under den vakre, gotiske katedralen (La Seo). Da utgjorde jernbanenettet 214 km spor. I 1951 ble jernbaneselskapet nasjonalisert og i 1965 ble det innlemmet i det statlige spanske smalsporselskapet FEVE. Samme år begynte nedleggelsene som resultat av privatbilismens framgang og ugunstige traseer. I 1977 var bare linjen mellom Palma og La Puebla igjen, og dette sporet var sterkt nedslitt. Mange fryktet at det snart var slutt på over 100 års jernbanehistorie. Men i 1981 ble trafikken mellom Inca og La Puebla nedlagt samtidig som det ble innført enkeltsporet drift mellom Palma og Inca, med flere avganger! Det andre sporet ble fjernet og erstattet med nytt meterspor med 40 kg

skinner. Så ble trafikken flyttet til det nye sporet (med omsporet materiell) mens det andre sporet ble fornyet. Da dette var ferdig i 1983, hadde man fått en moderne forstadsbane på den opprinnelige strekningen fra 1875. Begrunnelsen for overgang til meterspor var dels å kunne øke farten, dels å kunne bruke overtallig materiell fra metersporede baner i Nord-Spania.

Planer om jernbane fra Palma til nordvestkysten forelå allerede i 1892, men først i 1905 ble selskapet Ferrocarril de Soller (FC de Soller) stiftet med formål å bygge jernbane mellom Palma og Soller (senere også til Puerto de Soller) gjennom vanskelig terreng. Anleggsarbeidet pågikk fra 1907 til 1911 og jernbanen ble åpnet 16. april 1912. På 28 km var det hele 13 tunneler og en stor viadukt og stigningen var 22% opp fra Soller. I begynnelsen gikk togene med damp, men banens topografi var ikke gunstig for dampdrift, så allerede i 1929 ble banen elektrifisert med tysk hjelp. Mellom Soller og Puerto de Soller går en 5 km elektrisk sporvei fra 1913 som også hører til FC de Soller. I Palma ligger banens stasjon med en gatebreddes avstand fra den andre stasjonen ved Plaza España. Tidligere var det sporforbindelse mellom de to banene. Gaten mellom stasjonene er selvsagt oppkalt etter jernbanepioneren Eusebio Estado. Banen til Soller går med den opprinnelige sporvidden 914 mm, og har overlevd fordi den er en populær turistbane.

I perioden 1876 til 1959 hadde Palma også opptil 50 km elektrisk sporvei, Tramvias de Palma, for det meste enkeltspor, men i sentrum var det enkelte strekninger med dobbeltspor, blant annet ved Plaza España.

Materiellet

FC de Mallorca hadde i damptiden over 50 damplokomotiver, alle tanklokomotiver med akselfølge B, 1-B, 2-B, C, 1-C, 2-C og 1-C-1. Nesten halvparten av dem var bygd

meterspor. Det kom også 14 tilhengervogner i 5000-serien. Dessuten fikk banen fire diesellokomotiver, disse ble sendt tilbake til fastlandet på slutten av 60- og begynnelsen av 70-tallet. Fra 1991 fikk

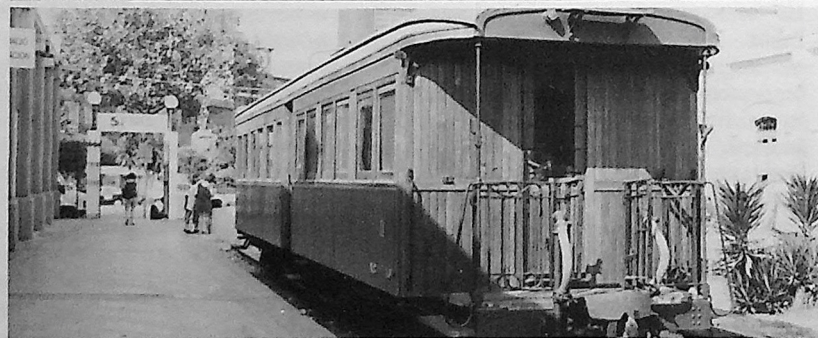
Tabellen viser utviklingen av spornettet til Ferrocarriles De Mallorca

Strekning	Km	Åpnet	Nedlagt
Palma - Inca	29	1875	*
Inca - Empalme	5	1878	1981
Empalme - La Puebla	13	1878	1981
Empalme - Manacor	30	1878	1977
Manacor - Artà	30	1921	1977
Santa Maria - Felantix	43	1897	1968
Palma - Santany	63	1917	1965
Havnesporet i Palma		1931	1972

av Nasmyth Wilson, de øvrige av Babcock & Wilcox, La Maquinista, Palma verksted, Krupp og Orenstein & Koppel (ett lokomotiv). Det siste ble utrangert i 1964, dessverre er ingen bevart. Personvognene var til å begynne med toakslede kareter, men fra 1930-tallet kom nr. 101-114, 14 teakkledde boggivogner. Av disse er nr. 107 bevart og står utstilt på stasjonen i Palma. Motordrift startet i mellomkrigstiden med fire små bensinmotorvogner fra 1926-30, disse kunne trekke opptil to av de gamle karetene. Fra 1956 kom det nytt dieselmateriell til øya, boggimotorvogner i 2000-serien, de første fra Esslingen i Tyskland, senere spanskbygde fra Euskalduna. Fargen var til å begynne med blå med sølv striper og tak, senere ble designet endret til mørkeblå og creme med sølv striper og tak. I alt kom det 16 motorvogner, men en del ble utrangert etter brann og noen ble ikke bygd om til

FC de Mallorca tilført overtallig metersporet materiell fra Nord-Spania, dette var MAN-vogner i 2300-serien fra 1960-tallet som er modernisert på 1980-tallet. Disse vognene kom i FEVE-design, grå med gule striper og tak. I alt er det observert tre tovognersett og to enkeltkjørende. Endelig har det i 1995 kommet helt nytt materiell, dieselelektriske tovognersett fra Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) i Beasain, i august 1995 ble tre slike sett med nummer 61-03 til 61-08 observert.

For jernbaneinteresserte med sans for veteranmateriell er FC de Soller interessant. Banen hadde først fire 1-C lokomotiver. Etter elektrifiseringen gikk nr. 1-3 til FC de Mallorca der det siste ble utrangert i 1960. I 1929 fikk banen fire teakkledde boggimotorvogner litra AAB nr. 1-4. Disse er bygd av Carde y Escoriaza i Zaragoza med elutrustning fra Siemens. De har 2x120 HK med 1,2 kV ledningsspenning, veier 33 tonn og har



Materiell fra tre epoker. Øverst ny motorvogn 61-03/61-04 (CAF 1995) på Inca stasjon 04.08.95. I midten et bilde fra Palma stasjon i FEVE-tiden. Tilhengerne 5004 og 5005 og motorvogn 2004 i gammel mørkeblå/sølv/kremgul design som tog mot Inca 13.10.88. Nederst bevart boggi vogn AB 107 utstilt på Palma stasjon 04.08.95

toppfart 60 km/h. Disse vognene står fremdeles for den daglige driften etter 66 år! Hver vogn er inne til revisjon hvert fjerde år, revisjonen tar ett år! De går altså tre år mellom hver revisjon. De tre aktive vognene skifter om driften slik at de går omtrent like mye. Vognene er meget velholdte og har både myk klasse og trebenker.

Personboggivognene, nummerert 1-15, er dels eldre vogner fra banens første tid, dels kopier fra 1978. De er bygd av henholdsvis Carde y Escoriaza og banens verksted. Vognene veier 12,5 tonn og har fra 32 (første klasse) til 59 seter. Tre konduktør-, post- og reisegodsvogner F 1-3 er bygd av CAF i 1929-31. Alle vognene er i teak med åpne endeplassformer. Banen har også et diesellokomotiv og noen få godsvogner.

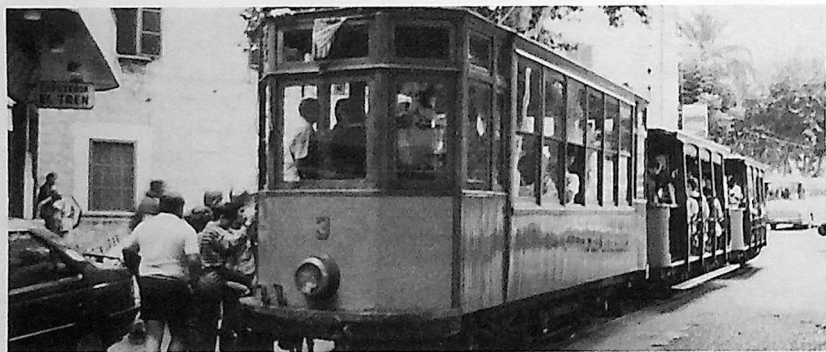
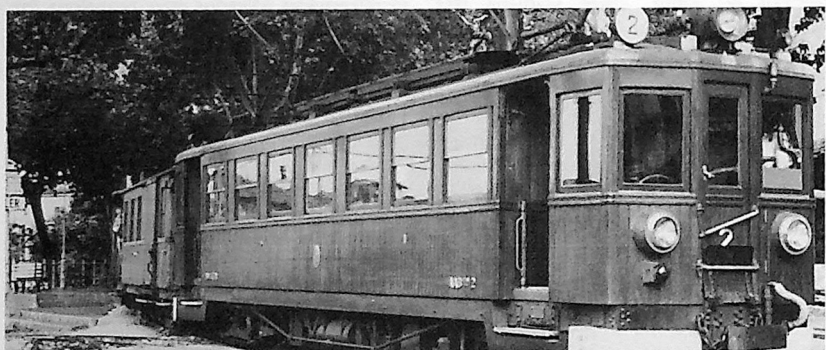
Sporveien i Soller har tre motorvogner fra Zaragoza/Siemens i 1913, nr. 1-3 med vognkasse av tre og en, nr. 4, overtatt fra sporveien i Bilbao i 1958, med kasse i stål. Nr. 5-7 er lukkede tilhengere, nr. 5-6 fra 1913 er som motorvognene 1-3, nr. 7 er fra Bilbao 1959 og likner på motorvogn nr. 4. Dessuten fins de åpne tilhengerne nr. 8-11, bygd ca 1890, overtatt fra sporveien i Palma. Alle vognene er toakslede. Rykter om gamle vogner fra eksotiske steder som San Francisco er altså helt grunnløse.

Trafikken

Banen til Soller går som den har gjort i mange år, med fem daglige dobbeltturer pluss en ekstra tur på søndag og i sommersesongen. Togenes utgangs- og endepunkt er Soller der banens vognhaller og verksteder er. Togene domineres av turister og turen tar 50 min., unntatt 1040-avgangen fra Palma som kalles «turistico» og stanser 10 min. ved

utsiktspunktet Mirador etter tunnelene før banen slynger seg ned mot Soller. Her er det flott utsikt mot Soller og fjellene rundt. Avgangen har forhøyet billettpris. Vanlig togsammensetning er motorvogn, fem passasjervogner og en F-vogn. Toget kjører gjennom en port ut av stasjonsområdet i Palma og ut i gaten Eusebi Estada der midtrabatten følges inntil toget forlater byen og kjører gjennom marker med sitrus- og johannesbrødtrær som nesten slår i toget. Etter Bunyola, som er halvveis, begynner tunnelene, i alt 13 fra 33 m til 2900 m, for å komme gjennom fjellmassivet over mot Soller. De siste kilometrene går i store slyng ned mot Soller der stasjonen ligger idyllisk til oppe i byen under store platantrær. Samme sted starter sporveien (den har 600 V ledningsspenning mot banens 1200 V) som på enkeltspor runder byens kirke og fortsetter ut på utfartsveien for siden å gå på egen trase ned mot havnebyen Puerto de Soller. Halvveis er et kryssingsspor, og når byen nås, går sporet langs badestranden til havna der eventuelle tilhengere (en lukket eller inntil to åpne) blir koblet fra og motorvognen gjør rundgang. Sporveien gjør opptil 19 dobbeltturer per dag.

Turen fra Palma til Inca tar i dag 35 min. og det kjøres 20 dobbeltturer fra kl 6-22 på hverdager og 16 på lør- og helligdag. I banens barndom tok denne turen opptil 1t 21 min. med gjennomsnittsfart på 20 km/h, i dag er farten i snitt 50 km/h. Med endestasjonene stoppes det i alt på ni steder. Trafikken går nå dels med de nyeste vognene, som var under innkjøring sist sommer, dels med 2-3 av MAN-vognene. Jernbanetrafikken drives nå ikke lenger av FEVE, men av et nytt lokalt selskap, Serveis Ferroviaris de



Øverst: Motorvogn nr. 2 klar med tog mot Palma under platantrærne på stasjonen i Soller 13.10.88. I midten ser vi sporgvogn nr. 3 med to sommervogner ved stasjonen i Soller, klar for avgang mot Puerto de Soller same dato. Nederst: Finnes det noe tristere enn en neilagt stasjon? Endestasjonen Arià 15.10.88

Mallorca (SFM) med ny design, hvite vogner med blå og grønne striper og SFM-logo. De nye CAF-vognene har nydesign og MAN-vognene er malt om til ny design. Det øvrige materiellet, som står i reserve under åpen himmel, er i FEVE-design (unntatt en motorvogn i gammel mørkeblå design), en del av vognene har SFM-klistremerker. Med nyleveringene kan det helt sikkert ventes utrangeringer av gammelt materiell. Det nye selskapet har sanert eldre bygninger i Palma, det er blitt kafeteria med inne- og utereale og informasjonssenter, og dessuten rustes stasjonene langs linjen opp og plattformene er hevet for å passe de nye vognenes høytliggende dører. Plattformene får også tak mot regn. Alt i alt ser ut som det satses på den gjenværende jernbanestrekningen. Det vurderes visstnok også fortløpende å gjenåpne eldre strekninger, f.eks. til Manacor. En reise Palma - Inca er velsignet fri for turister og går først gjennom Palmas utkanter, deretter gjennom åkerland med stopp i utkanten av en rekke mindre steder på veien mot Inca. Det er et utall både sikrede og usikrede planoverganger med ilter tuting fra toget. De nye vognene er luftkondisjonerte og støysvake, de eldre støyende, varme og ubekvemme.

Litt jernbanearkeologi

Linjen til Santany, som ble revet opp i 1965, er vanskelig å spore i dag. Det har vært stor anleggsvirksomhet rundt flyplassen og terrenget er endevendt. Linjen fra Santa Maria til Felanitx kan delvis følges i terrenget og broer over linjen er lette å se. Mest interessant er det å følge linjen til Artá og La Puebla (i dag Sa Pobra, mallorkinsk skrivemåte har blitt

offisiell). Her ligger sporet stort sett intakt med tre fot sporvidde og stasjonsbygningene står som spøkelseshus langs linja, ofte et godt stykke fra tettstedet de skulle betjene. Et par unntak fins, i La Puebla huser stasjonsbygningen et maskinfirma og sporene er revet opp, og Sineu er vakkert satt i stand til kunstgalleri. Der ligger sporene i plenen som er anlagt utenfor plattformen. Noen steder er sporet asfaltert over, men det er også bygd nye veibroer over linja, så det er fullt mulig å bruke traseen på nytt. Den mest fascinerende stasjonen er etter min mening forgreningsstasjonen fem km øst for Inca. Denne het til å begynne med Son Bordils etter en større gård i nærheten, senere ble den hetende Empalme i rutetabellene. Empalme betyr bare forgreningen, det fulle navnet var visstnok Empalme de Son Bordils. For å komme dit med bil i dag må du ta av fra hovedveien mellom Inca og Sineu på en støvete gårdsvei (det står ikke noe skilt), som du følger i et par kilometer før du ender på stasjonens godsrampe. Bortsett fra stasjonsbygningene er det ikke et hus å se i nærheten. Fram til 1977 var dette likevel en viktig stasjon fordi linjene til La Puebla og Artá skilte lag her. Bygningene er smale og plassert på en smal plattform mellom de to sporene som førte til hvert sitt endepunkt. Her var tidligere svingskive (gropa ligger der) og lokstall også. Mellom 1977 og 1981, da toget bare gikk til La Puebla, var stasjonen mindre viktig. Jeg var der midt på dagen i nærmere 40 varmegrader og prøvde å lukke øynene og se for meg livet der i den travle tiden. Jeg har dessverre ikke sett noe bilde fra denne stasjonen fra driftstiden.

Neste sydentur til Mallorca?

For en jernbaneentusiast som skal til et tradisjonelt feriemål, er det bare ett alternativ hvis du vil unngå fastlandet; Mallorca. Plasser familien på stranda og stikk av et par dager for å få din dose tog. Mallorca har forresten masse annet å by på også, bare man holder seg unna de mest turistinfiserte stedene. Etter to turer dit er jeg sikker på at jeg reiser tilbake, jeg må jo

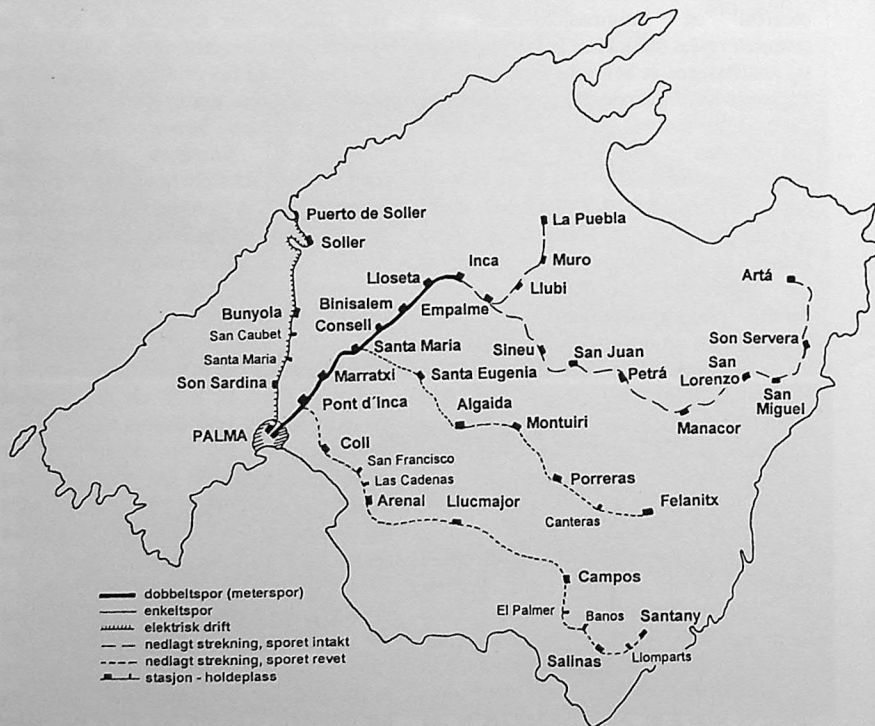
følge med på utviklingen på jernbanefronten.

Kilder:

Barnabe, G: *The Railways and Tramways of Majorca*. Brighton 1993.

Clayton, P: *The Iron Road to Soller*. Brentford 1992.
Strassenbahnen i Spanien und Portugal. Wien 1984.
 TÅG nr. 6, 1982. SJK.

Blickpunkt Bahn no 7, 1993. DB/DR.





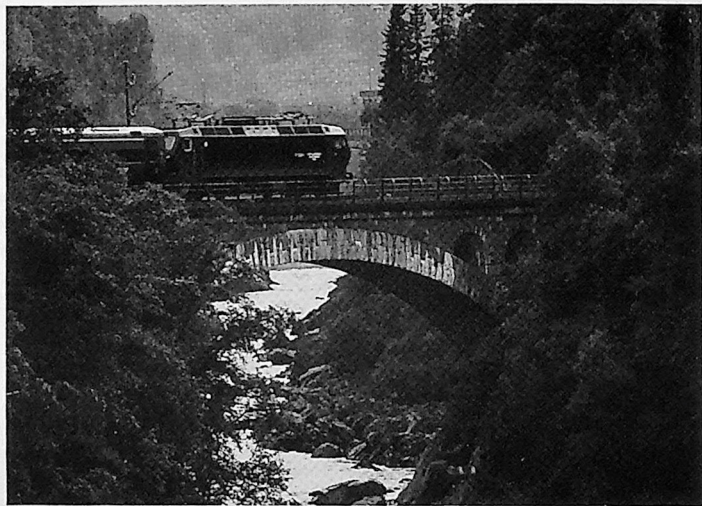
A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand



Caspar Storms vei 21, 0664 Oslo. Postadresse: Postboks 9 Alnabru, 0614 Oslo. Sentralbord 22 64 60 40



Redd skogen !
Redd ozonlaget !
Redd for ulykker ?
Ta heller toget . . .

NSB

