

Postvogn 18107



av Tore Strangstad

Den 3. november 2004 rullet nok en jernbanevogn gjennom Lillehammers gater. Denne gang var det 18107 som hadde gummihjul under seg, og målet var nok en gang byavdelingen på Maihaugen.

Der skulle vognen slutte seg til damplok 443, CFo 18100, G3 20786 og M1 8245 som alle har stått på museet siden 1997.

Vogn 18107 er en postvogn, og denne spennende tilveksten skyldes at Postmuseet etablerte seg på Maihaugen i 2004. Museet holder til i en bygning like ved det lille jernbanemiljøet i byavdelingen, og 18107 blir en naturlig forlengelse av den posthistoriske utstillingen som allerede finnes på stedet.

Litt historikk

Posttransport med jernbane i Norge begynte allerede da den første jernbanen ble åpnet for 150 år siden, og allerede første året var posten på plass. Ganske snart ble det opprettet egne postekspedisjoner om bord i togene, og fra 1870-tallet ble det bygget egne vogner hvor postekspedisjonen hadde tilhold. Etter hvert som jernbanenettet ble bygget ut ble posten et fast element i nesten alle persontog. De fleste postvognene var kombinerte, dvs. at vognen i tillegg til postavdelingen også inneholdt reisegodsrom, konduktøravdeling og kupeer for vanlige reisende. I årene etter 1900 ble det åpnet flere nye hovedlinjer, spesielt bør nevnes Bergensbanen i 1909 og Dovrebanen i 1921. Dette førte til at det ble bygget flere nye postvogner hvor posten opptok hele eller størstedelen av vognen. De nye hovedlinjene fikk også ganske snart gjennomgående nattog, og dette gav posten nye muligheter. Nå kunne posten fraktes og sorteres nattetid, for så å utle-

veres neste dag. Dette fordret nye postvogner med stor transportkapasitet og sorteringsplass hvor flere personer kunne ha sin arbeidsplass. Historien om de store postvognene er behandlet i en egen artikkel i dette bladet. 18107 hører hjemme i en serie på 14 postvogner bygget i perioden 1914-22. Disse var noe forskjellige i innredning og utstyr, men de var alle bygget som det vi kan kalle "moderne" trevogner, og de var i stil og utseende helt samsvarende med de øvrige personvognene. Etter dette ble det ikke bygget nye postvogner før i 1942. Frem til 1965 ble det bygget 21 nye vogner, og alle disse ble

med to andre vogner av samme type (787 og 18106) ble den satt inn i de nyetablerte nattogene på Dovrebanen. Disse tre postvognene fikk et langt liv. Nr. 787 ble sterkt skadet under krigshandlingene i 1940, men ble gjenoppbygget i nogenlunde samme utførelse. 18106-7 gikk nesten uforandret hele sin driftstid. En mindre ominnredning flyttet litt rundt på noe av innredningen i ekspedisjonsrommet, men dette var småting i forhold til hva som ble gjort med andre postvogner.

Mye tyder på at 18107 trafikkerte strekningen mellom Oslo og Trondheim hele sin driftstid



**18107 på plass under taket på Maihaugen. Vogner er her ferdig utvendig med unntak av noen påskrif-
ter som ennå ikke er på plass.**

Foto:Tore Strangstad

utført som stålvogner. I denne perioden ble Sørlandsbanen og Nordlandsbanen fullført, og flere baner ble gjort om fra smalt til normalt spor.

Utover på 1960-tallet begynte Postverket å forandre posttransporten bort fra jernbanen. Omkring 1969 forsvant postvognene i de fleste dagtog, og fra 1984 til 1991 forsvant de også fra nattogene. Det transporteres riktignok fortsatt post på jernbane, men det skjer i containere og uten aktive postekspedisjoner.

Do 18107

Vogn 18107 har vært en aktiv del av postekspedisjon på jernbane i Norge over tredjeparten av tiden det eksisterte. Den ble levert fra Skabo Jernbanevognfabrikk 12. juni 1922, og sammen

inntil den ble utrangert i 1969. Det er ikke utenkelig at den på disse 47 årene kan ha tilbakelagt mellom 4 og 5 millioner kilometer med post på norske spor

De siste postvognene av tre ble utrangert og hugget opp omkring 1970. 18107 overlevde imidlertid og ble gjort om til losjivogn for jernbanens håndverkere på Hamar. I 1992 ble den 70 år gamle vognen nok en gang pensjonert, men Norsk Jernbaneklubb fikk overta den for et videre liv som museumsvogn. 18107 har etter



Til venstre har en nyombygget 18107 fått et siste strøk med beis på Lillehammer 2/6-71. Deretter ble den tatt i bruk som losjivogn for malerne i Hamar distrikt. Til høyre ser vi en sliten losjivogn 18107 21 år senere. Året er 1992 og NJK fikk overta vognen uten større formaliteter.

Foto:Tore Strangstad



dette blitt benyttet som base for vognrestauring på Hamar, og det ble påbegynt en utvendig restaurering av vognen.

Litt om vognen før og nå.

Vogn 18107 er ca 20 meter lang og veier drøyt 30 tonn. Den har understilling i stål, mens vognkassen er av tre. Stenderverket er utført i furu, eik og ask, mens utvendig kledning er av teak. Som postvogn var 18107 inndelt i tre rom. I midten lå et stort ekspedisjons- og sorteringsrom som var hele 7,7 m langt. Her var det plassert store sorteringshyller og arbeidsplass for 3 postfunksjonærene. Som alle postvogner hadde de selvsagt også egen brevsprekk hvor folk kunne poste viktige brev direkte på toget. Da var man helt sikker på at posten gikk med første tog.

I tilknytning til ekspedisjonsrommet var det et pakkerom på 2,9 m. I den andre enden av vognen lå et større pakkerom på 5,2 m. Dette var adskilt fra ekspedisjonsrommet med en gang i mellom. Denne tverrgangen hadde forøvrig egne inngangsdører på hver side. Slike dører inne på vognsidene er et forholdsvis sjeldent fenomen på norske trevogner. Begge pakkerommene hadde lastedører på begge sider. Totalt hadde vognen et postareal på 48 kvadratmeter. Vognen hadde lanternintak i hele vognens lengde. Her var det montert overlysvinduer for å sikre godt arbeidslys for personalet. Vognen hadde forøvrig også elektrisk lys allerede ved leveransen. I tillegg til vanlig dampoppvarming hadde vognen også en vedovn i ekspedisjonsrommet. Her kunne postfunksjonærene holde kaffen varm gjennom lange nattevakter. Ellers var vognen teknisk utstyrt som vanlige personvogner, og den ble etter en tid utstyrt med lukkede overganger med belger i begge ender. Den hadde standard personvognboggier for hastigheter opp til 100 km/t.

18107 gjennomgikk forholdsvis få forandringer i sin driftstid. Det ble gjort en mindre ominnredning av ekspedisjonsrommet i 1952, og takvinduene ble blendet igjen. Ellers er det hovedsakelig oppgraderinger av teknisk utstyr som er utført. Trykkluttbremser, generatorlys, 1000V varme og rullelagre ble standard på alle moderne trevogner.

Ved ombyggingen til losjivogn i 1971 ble den opprinnelige postinnredningen fjernet og

erstattet av kjøkken, stue og soverom. Hele vognen ble isolert innvendig med isopor og kledd med sponplater, men de gamle veggene ble beholdt bak isolasjonen. Noen av de gamle vinduene i ytterveggene ble fjernet og erstattet med vanlige husvinduer. Ombyggingene ble stort sett gjort i tråd med det gamle stenderverket, og vindusåpninger etc. lå inntakt inne i veggene. Utvendig beholdt vognen i

seg utvide til å gi plass til en ekstra vogn uten alt for store omkostninger. I samarbeid med NJK ble det vurdert ulike alternativer, og det endte med at 18107 ble valgt. For Postmuseet var dette et bra alternativ fordi vognen var *hel* postvogn og kunne i sin helhet benyttes i posthistorisk sammenheng. Dessuten var vognen moderat ombygget og kunne restaureres til en overkommelig pris. For NJK var dette



Her står 18107 fortsatt på sin faste plass på Hamar 27. mai 2004. Her hadde lokalavdeling Mjøsyene vognen som base for vognarbeid, møterom og restaureringsprosjekt i 13 år.

Foto: Tore Strangstad

hovedsak siitt gamle preg, selv om noen mindre partier av teakpanelen ble erstattet med furu.

Postmuseet

I juni 2004 åpnet Postmuseet sin nye utstilling på Maihaugen i Lillehammer. Postutstillingen holder til i en historisk bygning i byavdelingen og viser en ganske kompakt versjon av posthistorien i Norge. Som de fleste av NJKs medlemmer kjenner til, omfatter Maihaugens byavdeling også et lite jernbanemiljø med tog og stasjon. I tillegg til togetsettet omfatter miljøet

positivt fordi vognen lå svært langt ned på listen over prioriterte prosjekter. Nå kunne vognen bli fagmessig restaurert og komme til heder og verdighet i en museal sammenheng. Dermed ble vognen gitt til Postmuseet og 6. oktober 2004 rullet 18107 bak en Robel fra Hamar til Fåberg stasjon. 3. november gikk den så på bil fra Fåberg til Maihaugen.

Andre bevarte postvogner

Do 18107 er eneste bevarte postvogn hvor hele vognens areal er for post. Det finnes imidlertid noen vogner med større eller mindre postrom bevart. Den nærmeste slektningen er nok DFO 432. Denne er levert i samme periode med store postvogner som 18107, men til forskjell fra denne hadde den også reisegods- og konduktørrom. 432 er senere bygget om flere ganger og har nå korridor forbi postrommet. 432 hører med i NMTs operative vognpark og har vært benyttet i en rekke veteran tog på nettet. CDFo 620 er også av samme generasjon som 432 og 18107, men her må postrommet dele plass med tre vanlige sittekupeer samt konduktør- og reisegodsrom. 620 er et fast innslag i veteran togene på Gamle Vossebanen. Den eldste av de bevarte postvognene er CDFo 295. Vognen stammer opprinnelig fra 1890, men vognkassen slik den er i dag er fra 1922. Også her må posten dele plass med konduktør, reisegods og vanlige reisende. Vogn 295 hører med til "inventaret" på Krøderbanen og har gått her siden veteran togene begynte å kjøre. Til slutt må det nevnes at det er bevart en dieselstyrevogn med postrom. BDFS 91.73 har 11 kvadratmeter postareal, men også her er det delt med reisende, konduktør, reisegods og lokfører. 91.73 er for tiden hensatt på Sira.



Til høyre er vognen fotografert på Fåberg 31/10. I påvente av transporten har Maihaugens håndverkere videreført arbeidet med den utvendige restaureringen, og den vognsiden vi ser her er praktisk talt ferdig.

Foto: Tore Strangstad

uthusbygningen fra Brøttum, en gammel Narvesenkiosk og plattformtak fra Lillestrøm. Den nye Postgården ligger like ved dette stasjonsmiljøet, og det dukket raskt opp tanker om å kunne vise en forbindelse mellom post og jernbane. Tanker om å innrede et postrom i den eksisterende personvognen (18100) ble luftet, men denne vognen har aldri hatt noe slikt og en ombygging ville ødelegge en del av den originale innredningen. Det viste seg imidlertid at sporet på Maihaugen kunne la



Fire bilder fra den ferdigrestaurerte postvognen. Nederst til høyre ser vi verdipostreolen. Postekspeditøren som satt her var samtidig sjef i vogna. En glassrute i bakveggen på reolen gjorde at han kunne holde øye med sine "undersåtter" uten å forlate plassen sin. Øverst til venstre ser vi den store hovedreolen behørig utstyrt med post og utstyr. Reolen er merket opp for strekningen Oslo-Åndalsnes av en pensjonert postekspeditør med lang erfaring fra strekningen. Under til venstre ser vi "kosekroken" med hvilebenk og koksovn. Benken er både smal og kummerlig, men var vel god å ha når natta ble lang. Kaffekjelen stod alltid klar på ovnen. Til høyre ser vi inn i det minste pakkerommet hvor posten har begynt å hope seg opp.

Foto: Tore Strangstad



Postvogn Do 18107 - lever videre på Maihaugen

av Erling Aasheim

En varm sommerkveld i august 2004 på et sidespor ved Hamar stasjon møtte vi vår venn postvogna for første gang. I løpet av sommeren hadde det vært en del snakk om denne vogna som skulle tilfalle museet og flere større bedrifter hadde allerede lagt inn anbud på restaureringsjobben som i all hovedsak skulle bekostes av Posten Norge.

Det var da at nylig pensjonert museumsinspektør Roar Torgersen med over 33 år og 60 bygningsoppføringer bak seg ved Maihaugen og undertegnede Erling Aasheim som de siste 7 årene har vært midlertidig ansatt som museums-håndverker og i tillegg er jernbaneentusiast og medlem av NJK, begynte å snakke om at kanskje vi skulle ta på oss jobben med å tilbakeføre vogna til opprinnelig stand. Og for å se hva det hele dreide seg om, tok vi altså denne sommerkvelden en Hamar-tur sammen med Tore Strangstad som hadde nøkkelen til vogna og kunne vise oss inn i dette som skulle bli vår arbeidsplass de neste 8 – 9 månedene.

Med lovnad om god støtte fra Tore S. angående deler, tegninger, rekvisita og historiske opplysninger valgte vi å ta sjansen på jobben som ville bli en spennende utfordring for oss begge. Da vi i tillegg hadde det gunstigste anbudet og posten gav grønt lys, var det bare å blåse i fløyta, postvognprosjektet var igang.

Ettersom museet som kjent fra før har et damplokk og tre vogner stående på stasjonsområdet lå skinnegangen der og ventet på den nye vogna, men Maihaugbanen måtte utvides sørover med 13 meter for å få plass til nykommeren. Vår første oppgave var derfor å forlenge steinmur og banelegeme og dette rallararbeidet tok til 15. september. Jernbaneverket stilte velvillig opp med de nødvendige skinner av hovedsporstørrelse og gamle tresviller ble hentet fra Krøderbanen, således er Maihaugbanen nå forlenget til hele 80 meter.

Det var viktig for oss å få unna dette arbeidet før frost og tele satte inn, og vi var heldige i så måte. Samtidig, i begynnelsen av oktober, ble postvogna trukket fra Hamar til Fåberg stasjon og hensatt der, dermed var det klart for oss til å ta fatt på selve restaureringen.



Vogna før restaureringen starter høsten 2004. Alt av originalinnredning ble fjernet under ombyggingen i 1969-71 blant annet ble nye husmorvinduer satt inn. Foto: Erling Aasheim



Innvendig var vogna et sørgelig syn når arbeidet startet opp. Etter mange år med dårlig papp på taket har mugg og råte fått godt tak i reisverket og panelen. Over til høyre ser det gamle taket dagens lys igjen etter å ha vært dekket av nye materialer i mange år. Under ser vi det store ekspedisjonsrommet midt i vogna der to soverom og oppholdsrom var bygget inn. Foto: Erling Aasheim

Siden vogna i 1969-70 ble ombygget til mannskapsvogn med to soverom, oppholdsrom og kjøkken var det mye som skulle fjernes av plater, isolasjon og panel i gulv, vegger og tak, foruten flere husmorvinduer som var satt inn på begge sider. Dette arbeidet startet vi med mens vogna i hele oktober stod på Fåberg i påvente av

Det moderne husmorvinduet skal vekk, og godsdørene tilbake på sin gamle plass.

Foto: Erling Aasheim

videre transport til museet. Tilstanden på selve vognkassa skulle vise seg å være mye dårligere enn forventet, og etter hvert som sponplater, veggpapp og isopor ble tatt vekk dukket store mengder mugg og råte opp i det innvendige originalpanelet og reisverket under. Dette var hovedsakelig i midtseksjonen og til dels i det lille godsrommet. Mange år med dårlig papp på taket hadde tydeligvis gitt regn og snø fritt spillerom og da vi en fuktig høstgrå dag satt inne



i plankehaugen og tok oss en velfortjent kaffe-pause, var det ganske mistroelig å se hvorledes vannet rant inn flere steder. Tanken på hva vi egentlig hadde gitt oss i kast med streift oss nok da. Ville vi greie å få noe skikk på dette, og ble vi ferdige i rett tid....

Noen lyspunkter var det heldigvis også, når vi rev innvendig panel og isolasjon i det store godsrommet som hadde vært bygget om til verksted, dukket de originale godsdørene frem og i tillegg den dobbelte skyvedøra mot endegangen, dermed hadde vi en mal å gå etter når de andre skyvedørene skulle lages. Godsdørene i den andre enden av vognen var borte og veggen kledd igjen, men disse dørene fikk vi heldigvis hentet ut fra en annen ombygget postvogn som etterhvert skulle hugges og stod på Ringeby stasjon, og igjen var Tore Strangstads ekspertise god å ha.

Vi prioriterte også å skifte det som var nødvendig av utvendig panel og vinduer på den ene vognsiden mens den stod på Fåberg. Noen strøk olje ble det også tid til før vinterkulda kom for alvor.

Den 3. november ble bestemt som transportdag til Maihaugen, en strekning på 8 km gjennom deler av Lillehammer by. Ettersom Roar Torgersen hadde vært med på samme prosessen noen år tidligere da de første vognene og loket ble fraktet til museet, visste han godt hvilken rute vi måtte kjøre med tanke på den høye og lange transporten for å unngå bruer, strømledninger osv. To store mobilkraner og en svanehenger ble leiet inn og et par dager i forveien ble to av vognene på Maihaugen heist ned på parkeringsplassen for å gjøre plass til postvogna som skulle innerst på sporet bak lokomotivet.

Dagen gikk mot kveld den 3. november før selve transporten fra Fåberg kom i gang. Dette var en kald dag med barfrost, og det gjorde ikke saken bedre at den første snøen hadde bestemt seg for å komme akkurat denne kvelden, noe som gjorde veiene akkurat passe glatte....

Vi måtte jo også alliere oss med Jernbaneverket som sørget for å stenge kjørestrømmen på Dovrebanen på det tidspunktet kranene skulle i sving. Dette måtte jo også stemme inn med den ordinære togtrafikken på stedet slik at vi ikke var til hinder for NSB.

I alle fall, etter en lang kveld og mange timer var vi ved midnattstid ankommet museet. Det var mange som pustet lettet ut da vogna omsider ble heist trygt på plass på sporet og trukket inn under det gamle perrongoverbygget. Glad var jeg da jeg kunne hekte koblinga fast i lokomotivet og se at buffertene møtte hverandre, vogna var vel fremme.

I og med at den nå står under det gamle perrongoverbygget som er hentet fra Lillestrøm stasjon og som før dette stod på Østbanen ved Smaalensbanens åpning i 1879, er den godt beskyttet mot vær og vind.

Vi fortsatte vårt rivingsarbeid innvendig, og kunne så smått ta til med oppbyggingen igjen også. Ny innvendig panel på veggene der dette var nødvendig, ny panel og plater i taket, produksjon av lister etter gamle tegninger og det samme med skyvedører og innredning.

Hele veien har vi hatt god støtte og hjelp av jernbaneklubben for å fremskaffe nødvendige deler og rekvisita, både lokalt gjennom Tore S. og hans innholdsrike kjeller hjemme, og da vi en vinterdag tok turen inn til Grorud og jernbanens verksted der. Olaf Bjerknæs er en unik person i så måte, han hadde sørget for å trekke inn to gamle vogner i hallene som vi kunne plukke

delers av. I tillegg fikk vi tilgang til klubbens eget lager og nødvendig rekvisita derfra.

Vintermånedene gikk og arbeidet skred frem, det var gøy å se at brikkene etterhvert falt på plass og at vogna begynte å få sitt opprinnelige utseende tilbake. De originale fargene på interiøret fant vi også frem til under flere lag maling. Blant annet er det i ekspedisjonsrommet gul lasur på veggene, sorte posthyller og brun linoleum på gulvet, noe som setter et vakkert preg på rommet. I endegangene og midtgangen kom en flott gammel burgunder-rød/brun farge til

manglet ingen ting da vi satte kursen hjemover etter en hyggelig dag med omvisning på museumsbanen.

Jernbanemuseet på Hamar ved Thor Bjerke har også vært svært imøtekommende med forskjellige saker og faktaopplysninger til prosjektet, noe vi har satt stor pris på.

I skrivende stund er det tre uker igjen til åpningsdagen den 12. juni, vi ligger godt an med postvogna og blir ferdig i god tid. Utstillingen inne i vogna er kommet på plass med figurer, rekvisita, post i hyllene osv. To av gutta



Det var mye råte i tak og vegger, det meste må skiftes ut.

Foto: Erling Aasheim



Ekspedisjonsrommet nærmer seg ferdigstillelse, det er klart for montering av innredning.

Foto: Erling Aasheim

syne og den har vi derfor blandet oss frem til og benyttet der. Nå i begynnelsen av mai tok vi en siste tur bort til Krøderbanen med ønskelista vår for å samle inn de siste gjenstandene, sånn som ulike beslag, dørhåndtak, askebeger, karafler, søppelkurver osv. Jernbanegjengen åpnet velvillig sitt skattkammer i en lukket godsvogn, og vi

som i sin tid har hatt sin arbeidsdag i slike vogner har vært innom og merket hyllene med ruta Oslo - Åndalsnes t/r, sortert post, pakket sekker i godsrommet og satt frem stempel, lakksegl, merkelapper og annet som var vanlig i bruk på den tiden.



Vårt arbeide nå i innspurten består av sliping og olje utvendig, vask og maling av understell samt montering av utvendige håndtak osv. I tillegg så rustes hele jernbaneanlegget ved museet opp, vi monterer stasjonsur, lamper, stedsnavnskilt på bygningen, setter i stand benker, lydanlegg, oppslagstavle med tids-riktige togruter for å nevne noe. Det hele skal bære preg av et stasjonsområde på 50-tallet. Kupe/konduktørvogna CFo 18100 har også fått en ansiktsløftning nå med owa-trololje samt videre restaure-ring innvendig.

Alt i alt så ser det ut til at vi kommer trygt i mål med postvognprosjektet – takket være gode støttespillere og møysommelig arbeidsinnsats. Det har gått med i overkant av 2400 arbeidstimer fordelt på to mann, og prosjektet har en kostnadsramme på bortimot 1,5 millioner kroner som i all hovedsak dekkes av Pos-

Etter mange år med en tvil-som skjebne hengende over seg, endte det god for den gamle vogna. Og Postens stolte symbol, posthornet, kan igjen monteres opp på sin gamle plass.

Foto: Erling Aasheim

ten Norge. Denne summen inkluderer også alle utgifter i forbindelse med utstilling, lydanlegg, elektriske arbeider, historisk forskning og tilrettelegging for publikum osv. I tillegg til selve restaureringen så er det mange som samlet har vært involvert i prosjektet.

For de som har lyst å legge turen innom Maihaugen i tiden fremover, så står nå vogna der og vitner om en tidsepoke ved jernbanen som for lengst er over, men som hadde stor betydning for alle i samfunnet. Posten skulle frem enten det var til Kong Salomo eller Jørgen Hattemaker. Den er for øvrig den eneste bevarte postvogn av sitt slag i Norge i dag, som ikke har gjennomgang for passasjerer.

Sammen med Postmuseet like ved som ble åpnet på Maihaugen i fjor skaper vogna et fint bilde på det hele. Her er det lagt til rette for et pedagogisk opplegg til skoleklasser og alle andre besøkende som måtte ønske å høre mere om postverkets betydning i det norske samfunnet fra den spede starten på 1600-tallet og frem til i dag.

Siste brevet er for lengst fremme hos mottageren, postens tjenestemenn har låst og gått hjem etter en lang arbeidsøkt langs linja, men vogna har fått et nytt liv der den skinner så stolt i blank teakpanel og krom i kveldsola på museet. Den venter nå bare på å få fortelle sin historie til alle som legger veien innom Maihaugen på Lillehammer.

Siste stasjon Maihaugen, avstigning på høyre side, vi takker for turen!!



Foto: Erling Aasheim

Under: Gammel og ny tid møtes i et hastig sekund, morgentoget til Trondheim passerer Fåberg.

