

## **Karéttoget**

Norsk Jernbanemuseums historiske tog er ett av verdens eldste, mest komplette og kjørbare veteranog. I 1988 lanserte Jernbanemuseets Venner ideen om å restaurere et karéttog. Etter seks års restaurering ble lokomotivet "Caroline" fyrt opp våren 1996 - klart til museets 100-års jubileum. Lokomotivets utseende og togets tekniske utstyr i dag er fra perioden 1900-10.

Siden 1996 har toget vært i drift ved museet med to til fire årlige turer til Elverum, samt noen avstikkere til Eidsvoll/Lillestrøm i 2004, Kongsvinger i 2004, Flisa i 2010 og 2015 og kjørt Lillestrøm-Kongsvinger i 2012. Toget har også gjort gjestevisitt ved Sveriges Järnvägmuseum i Gävle.

## **Lokomotiv nr. 17 – "Caroline"**

Lokomotiv nr. 16 og 17 Norges to eldste bevarte lokomotiver, men de var ikke de første. De er to av fem lokomotiver som kom til Kongsvingerbanens åpning i 1862. "Caroline" er satt istand og kan kjøres, mens nr. 16 er utstilt på museet. Begge er bygget hos Robert Stephenson and Co. i Newcastle, England.

Lokomotiv nr. 17 "Caroline" (dette navnet stammer fra 1954) har vært gjennom flere moderniseringer siden det kom til Norge i 1861. I 1878 fikk det førerhus og bremsere på lokomotivet (tidligere bare på tenderen) med bremseskiver i jern. Lokomotivet fikk da det utseende det har i restaurert stand i dag. Før dette var det kun en liten vindskjerm som var le for lokomotivpersonalet – omtrent som den som kan sees på utstilte nr. 16.

I 1896 ble nr. 17 overført til Hamar distrikt for tjeneste i forbindelse med byggingen av Dovrebanen nord for Tretten. Etter dette gikk lokomotivet i lett togtjeneste i Gudbrandsdalen, før hun ble satt inn som skiftelokomotiv på Hamar stasjon rundt århundreskiftet. I 1911, etter en lett modernisering ble nr. 17 satt inn i togtjeneste i Gudbrandsdalen – i et lokaltog mellom Ringeby og Lillehammer- på folkemunne kalt "Kolstadbåten". Fast fyrbøter på dette toget var i noen år den kjente, klarsynte Marcello Haugen. I 1920 ble nr. 17 utrangert. I stedet for skraphaugen, ble nr. 17 solgt til Clevfos Cellulose og Papirfabrik på Ådalsbruk. Her ble lokomotivet kalt "Klevfosmerra", og fram til 1953 slet hun på det 1,5 km lange sideporet med mange, tunge godsvogner fulle av papir. En kuriositet er at nr. 17 avløste nr. 19 (smalt spor), og i 1953 ble erstattet av nr. 18!

Da jernbanen i Norge feiret 100 år i 1954 kjøpte NSB tilbake lokomotivet for at det som Norges eldste lokomotiv skulle få en sentral rolle under jubileet. Ombygd fikk lokomotivet navnet "Caroline", - ett navn som har fulgt lokomotivet senere. Etter jubileet ble lokomotivet gitt til Jernbanemuseet og sto her, med få unntak, stille og utstilt 36 år.

## **Personvognene**

Vognmateriellet er av "karéttypen," dvs. uten gjennomgang mellom vognene og i noen også uten gjennomgang mellom kupeene. Alle vognene er fra perioden 1878-83. Godsvogn 1097 er fra 1889. Våre karéer er "de siste av de første". De siste karévognene (boggivogner) ble levert i 1884. Med unntak av 2. klassevognen 265 er setene trebenker. De 24 setene i 2. klasse vognen derimot representerer det fineste som ble tilbudt reisende i 1870-årene med stopping og plysj i setene. Toget har 274 seter.

Med lokomotivet, en godsvogn og alle seks vognene er toget ca. 70 meter langt.

Karéttoget kjører som regel tre turer hvert år. Turene går fra Hamar til Elverum og tilbake. Toget har en maksfart på 60 km/t, i nedoverbakke! Derfor er det begrenset på hvilke banestrekninger vi kan kjøre. En annen begrensning på hvor vi kan kjøre er at vi er avhengige av en svingskive for å få snudd lokomotivet.