



Rullende materiell utstilt sommeren 2024



NSB Di 3.616

Nydqvist & Holm AB (NOHAB) i Trollhättan i Sverige utviklet, i samarbeid med amerikanske General Motors (GM), et diesellokomotiv for europeiske forhold, men basert på en amerikansk konstruksjon. De første eksemplarene var ferdige i 1954. Prøvekjøringene med demonstrasjonslokomotivet (Di 3.602) overbeviste NSB om dets kvaliteter, og NSB anskaffet 34 stk, demonstrasjonslokomotivet inkludert.

NOHAB leverte, foruten til Norge og Danmark, også slike lokomotiver til Ungarn. Samme type ble også lisensbygget i Belgia – til jernbanene i Belgia og Luxembourg.

Di 3.616 ble bygget i 1958 med fabrikknr. 2399. Norsk jernbanemuseum overtok lokomotivet fra NSB BA i september 1997 etter at det hadde tilbakelagt 5.600.000 kilometer på norske skinner. Lokomotivet var deponert hos GM-Gruppen i perioden 1998-2007. Lokomotivet brukes både til materielltransporter og i persontog i veteranogtrafikk.

Tekniske spesifikasjoner

| | |
|----------------------|--------------------------------|
| Eier: | Norsk Jernbanemuseum |
| Fabrikat: | Nydqvist & Holm AB, NOHAB |
| Byggenr./byggeår: | 2399/1958 |
| Akselanordning: | Co' Co' |
| Transmisjon: | Elektrisk |
| Motor: | GM 16-567C |
| Ytelse: | 1305 kW / 1775 hk v/ 835 r/min |
| Kjøretrinn: | 8 |
| Generator: | EMD D-12 |
| Banemotorer: | ASEA LJB76 |
| Lengde over buffere: | 18 600 mm |
| Tjenstevekt: | 102,0 tonn |
| Akseltrykk: | 17,3 tonn |
| Største hastighet: | 105 km/t |
| Bygget antall/nr.: | 32 (samt 3 Di 3b) |
| Byggeperiode: | 1954-1969 |

NSB EI 1.2001

Til Drammenbanens elektrifisering i 1922 ble det levert 24 nye lokomotiver, hvorav 22 av en og samme type fra Thune's Mekaniske Værksted, med Per Kure som underleverandør på elektriske komponenter. I 1929 ble det levert ytterligere to av samme type. Lokomotivene fikk betegnelsen EI 1. De var driftssikre og seige arbeidsmaskiner, og ble etter hvert å finne på alle elektrifiserte strekninger mellom Oslo V og Stavanger.

EI 1.2001 ble overtatt av NSB 25.07.1922. Etter tjeneste på Drammenbanen ble det i 1936 brukt på Bratsbergbanen, utstyrt med trykkluftbremser. Lokomotivet ble solgt til Norsk Hydro Rjukanbanen i 1966 og der gitt betegnelsen Rj.B. nr. 14. Ved utrangering i 1987 ble lokomotivet gitt som gave til Norsk Teknisk Museum (NTM), under forutsetning av et driftssamarbeid mellom NTM og Norsk jernbaneklubb (NJK).

Norsk jernbanemuseum overtok lokomotivet fra NTM i 2001. Etter noen års hensetting ble det igjen satt i drift i 2006.

I 1973 var tiden ute for NSBs elektriske pionérlokomotiver. Opprinnelig ble nr 2001 tatt ut til museet i 1966, noe som ble omgjort til nr. 2010 og deretter nr. 2011. Nr. 2001 og nr. 2011 er bevart for ettertiden, begge i Norsk jernbanemuseums eie.

NSB El 1 nr. 2011 kom til Norsk jernbanemuseum i 1975 etter at det var restaurert av Norsk Jernbaneklubb. Nr. 2011 i kan sees i den røde lokomotivhallen i museumsparken.

Tekniske spesifikasjoner

| | |
|-----------------------|---------------------------------------|
| Fabrikat: | Thunes Mekaniske Værksted og Per Kure |
| Fabrikknr./byggeår: | nr. 281 (Thune) og nr. 31 (Kure)/1922 |
| Akselanordning: | B'B' |
| Spenning: | 15 000 volt vekselstrøm, 16 2/3 Hz |
| Banemotorer: | 2 x 470 hk |
| Lengde over buffere: | 12 700 mm |
| Tjenstevekt: | 61,3 tonn |
| Akseltrykk: | 15,5 tonn |
| Største hastighet: | 70 km/t |
| Bygget antall/nummer: | 24 stk./ nr. 2001-2022 og 2049-2050 |
| Byggeperiode: | 1922-1930 |

Elektrisk lokomotiv Rjukanbanen nr. 1 - RjB 1

Lokomotivet ble anskaffet til elektrifiseringen av Rjukanbanen i 1911, og kostet kr 52090,-. Rjukanbanen omfattet den gang strekningene Notodden-Tinnoset (Tinnosbanen) og Rjukan-Mæl (Vestfjorddalsbanen).

Lokomotivet er bygget av Skabo Jernbanevognfabrik, som leverandør av mekanisk del, og AEG som leverandør av den elektriske delen. Lokomotivdelene ble fraktet på lektere opp Skien-Norsjøkanalen til Notodden, hvor de ble montert av montører fra AEG i Berlin.

Ved Tinnosbanens overgang til NSB i 1920 fulgte lokomotivet med og fikk da betegnelsen NSB type El 7 nr. 2501. Etter utrangeringen i 1931 ble det i 1932 solgt tilbake til Rjukanbanen, hvor lokomotivet igjen fikk betegnelsen nr. 1. Her ble det brukt i tog- og skiftetjeneste fram til utrangering i mars 1966. Lokomotivet ble da gitt til Norsk jernbanemuseum.

Etter mange års utendørs lagring på museumsområdet, ble lokomotivet restaurert i museets verksted i perioden 2005-2006. Motorene, transformator og kompressor er de opprinnelige. Instrumenter og diverse apparater er skiftet ut etter hvert. Boggirammen er blitt forsterket, likeså forbindelsen mellom bufferbjelker og øvrig bunnramme. Strømvaktene, som sitter på lokomotivet i dag, erstattet de opprinnelige i 1932.

Tekniske spesifikasjoner

| | |
|-----------------------|--------------------------------------|
| Fabrikat/byggeår: | Skabo Jernbanevognfabrik og AEG/1911 |
| Akselanordning: | Bo'Bo' |
| Spenning: | 10 000 volt vekselstrøm, 16 2/3 Hz |
| Banemotorer: | 4 x 125 hk, 368 kW |
| Lengde over buffere: | 10 720 mm |
| Drivhjul diameter: | 1000 mm |
| Tjenestevekt: | 46,5 tonn |
| Akseltrykk: | 11,5 tonn |
| Største hastighet: | 45 km/t |
| Bygget antall/nummer: | 6 stk., RjB nr. 1-3, 6-8 |
| Byggeperiode: | 1911-1920 |

Skiftetraktor NSB Skd 220c 144

De første 14 skiftetraktorer av denne typen ble først bygget av Levahn Mekaniske Verksted, Oslo i årene 1963-1967. Deretter ble traktortypen produsert av NSB Verkstedet Kronstad i Bergen i et antall av 44 fram til 1973. Levahn leverte hjulsatte rammer til disse. Den siste byggeserien på 12 traktorer ble forberedt innmontering av sentralkobbel og ble med det 40 cm lengre enn de øvrige.

Skd 220c 144 eies av Norsk jernbanemuseum. 220 ble en av de siste, om ikke den siste, NSB-maskinen som rullet ut etter revisjon fra Hamar jernbaneverksted/Mantena 27. april 2024, før dørene på verkstedet stengte 31. mai 2024 etter 162 års jernbaneverkstedshistorie i Hamar.

Tekniske spesifikasjoner

| | |
|----------------------|---|
| Fabrikat: | Levahn mek Verksted / NSB Verkstedet Kronstad |
| Byggenr./byggeår: | 290/1964 |
| Akselanordning: | B |
| Transmisjon: | Hydraulisk |
| Motor: | Rolls Royce C6 SFL |
| Ytelse: | 158 kW v/2000 r/min |
| Lengde over buffere: | 7600 mm |
| Boggihjulstand: | 2800 mm |
| Drivhjul diameter: | 960 mm |
| Materialvekt: | 21 tonn |
| Tjenestevekt: | 22 tonn |
| Akseltrykk: | 11 tonn |
| Største hastighet: | 45 km/h |
| Byggeperiode: | 1963-1973 |
| Bygget antall: | 58 |