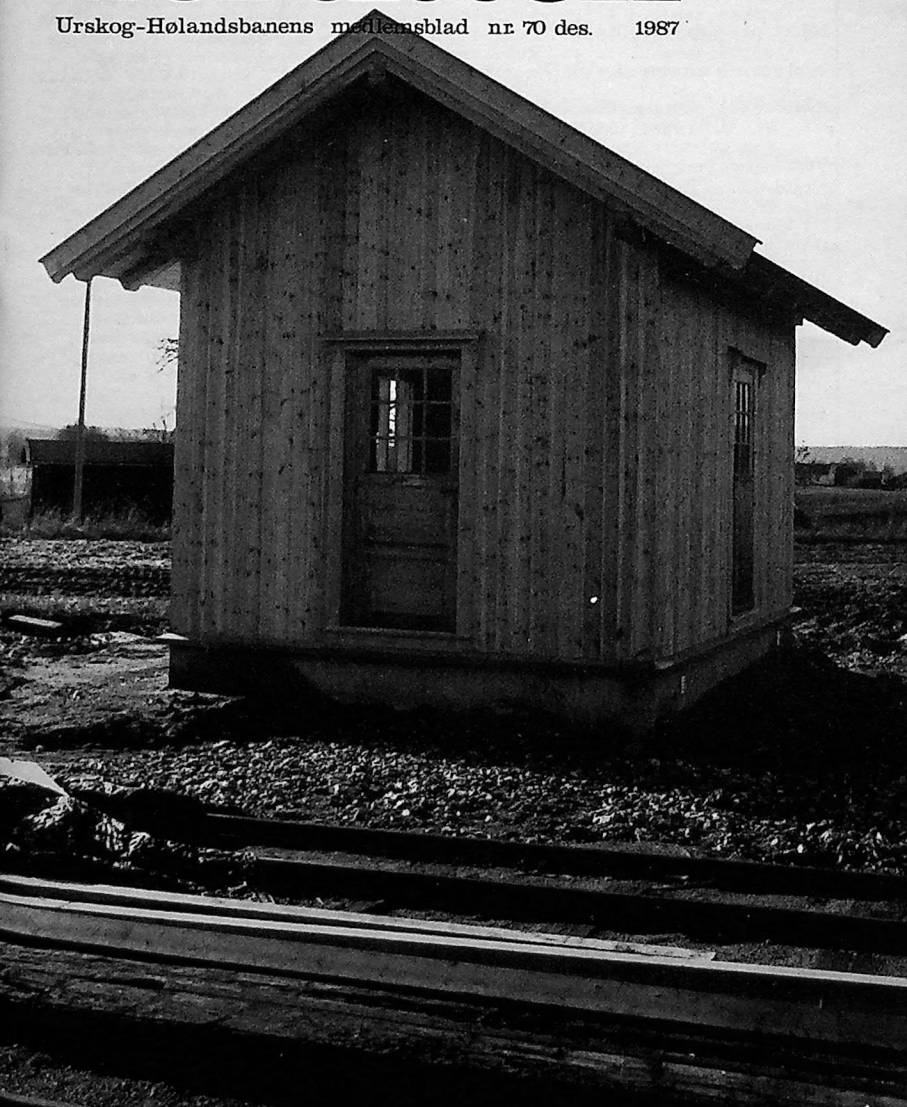


Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr 70 des. 1987



Tertitten

Medlemsblad for Urskog-Hølandsbanen

Redaktør: Erik Borgersen

Redaksjon: Aud Kristin Brevig

Layout/paste-up: Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:

Postboks 711, Sentrum, 0106 Oslo 1
Tlf. (02) 41 83 59

Annonsepriser:

Baksiden.....	1000,- kr.
1/1 side.....	600,- kr.
1/2 side.....	300,- kr.
1/4 side.....	150,- kr.

A/L Urskog-Hølandsbanen

driver på idealistisk basis "Tertitten",
smalsporet museumsjernbane ved Sørums-
sand, Akershus fylke.
Medlem av Norske-Kunst- og Kultur-
historiske museer.

Adresse:

Postboks 711, Sentrum, 0106 Oslo 1

Bankgiro: 1624.65.35500
Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid:

Mandager kl.16.00 - 18.00, Oslo S.
Tlf. (02) 41 83 59
(Tlf.svarer mottar beskjeder utenom
kontortid)

Kontaktpersoner:

Styreformann Roar Stenersen
Tlf. (02) 53 07 49

Driftsbestyrer Finn Halling
Tlf. (02) 11 01 55 - 79 45 73

Tlf. Bingsfos stasjon:
(06) 82 72 65

Medlemskap:

Støtte:- 150,- kr. Aktiv: 75,- kr.
Familie: En betaler full pris, deretter
kr. 50,- pr. person.
Bedrift: 1000,- kr. Livsv: 1500,- kr.
Damptog kjøres hver søndag fra 3. søn-
dag i juni til siste søndag i august.
Fra Sørumsand 11.30, 12.30, 13.30, 14.30.
All henvendelse om kjøring av ekstratog
rettes til banens adresse.

Heltids

ansatt fra 1988? Det er å håpe at dette er avklart nå når du sitter med julenummeret i hånden. Hvis ikke UHB blir tildelt midler til en heltidsstilling for 1988 er det svært skremmende. Vi håper og tror i det lengste at fylkets politikere vil innse at de verdier som er bevart og de verdier som skapes av museets eksistens mer enn rettferdiggjør fast ansatte. Belastningen på de mest aktive medlemmer er så stor at det er et tidsspørsmål hvor lenge museets drift kan baseres utelukkende på denne frivillige oppførelse. Les mer om dette på side 3 og 4.

Dette er altså det mest sentrale i UHB-virksomheten nå. Andre varme poteter for tiden er at sporsløyfen på Sørumsand er ferdig, kransporet er påbegynt, leie av bussgarasje er i sikte, Mork er gjenreist, Prydz re-staureres...

UHB sover ikke i disse juletidene.

Ha en riktig god jul!

Erik Borgersen

INNHold:

Tertittens fremtid.....	3
Post festum.....	4
Kongens sølv til hedersmann..	5
Medlemsnytt.....	5
Nr.7.....	7
Telefonlinjen.....	9
Mork på Fossum.....	11
Sporvekslene på plass.....	14
Baneavdelingen.....	17
Sommerglimt.....	23
Kufanger ved ubevoktede gr.....	24
Aurabane.....	27
Økomuseum Eidsvoll.....	40
150 år.....	41

DEADLINE

Stoff til Tertitten nr 71 må være redaksjonen i hende innen 25/1-88.

FORSIDEN

Mork stasjonsbygning er gjenreist på Fossum. Foto i oktober.

Tertittens fremtid

Urskog-Hølandsbanen har utviklet seg til å bli det mest kjente og best besøkte museet i Akershus Fylke og den best besøkte museumsbanen i Norge. I perioden fra stiftelsen i 1961 og frem til idag har banen gjennomgått en forandring og utvikling ingen drømte om i startfasen.

Mange trodde nok at Tertitten skulle forsvinne for godt da den ble nedlagt i 1960. Det skjedde som kjent ikke. Nå reises spørsmålet på ny: Museumsbanen er blitt så stor og omfattende at frivillig hjelp ikke er nok. Fastlønnet personale er nødvendig, men museumsbanen har ikke penger.

De første årene etter stiftelsen var tunge; ingen offentlige tilskudd, ingen tog ble kjørt og dermed ble det ingen inntekter. En del ildsjeler satset egne penger og masse tid på å få banen igang, og etter enorme kraftanstrengelser tok driften til i 1966.

Utgangspunktet for museumsbanen var nokså vanskelig: Strekningen som skulle benyttes hadde ingan sporveksler, ingen sidespor og ingen bygninger. Materiellet var nedslitt. Sporet begynte på et jorde og sluttet på et annet.

Svært mye har skjedd siden dengang. De aktive medlemmene har nedlagt grovt regnet 250.000 - 1/4 million! - frivillige arbeidstimer, sporet er ført tilbake til Sørumsand stasjon, det er bygget sidespor, museumsbanen disponerer 13 bygninger, 2 damplok er restaurert og har fått nye dampkjeler osv. På 20 år har nær 100.000 mennesker besøkt museumsbanen. Det er tilsammen gitt over 1.000.000 kroner i offentlig støtte. Samtidig seiler museumsbanen på en popularitetsbølge.

På fritiden driver vi et museum med årsomsetning som nærmer seg millionen og vi forvalter store verdier. På fritiden.

I takt med utbyggingen og oppbyggingen av museumsbanen har vedlikeholdsforpliktelsene økt. Mer spor og flere bygninger krever mer vedlikehold. Materiell som ved nedleggelsen var 64 år gammelt, er 91 år nå. Alle skjønner at så gammelt materiell må vedlikeholdes omhyggelig om det skal være forsvarlig å bruke til persontransport.

Vi mener nå at vedlikeholdet av bane, bygninger og materiell ikke lengre kan baseres bare på frivillige. Det ligger så store verdier i museet at det er uforsvarlig bare å kalkulere med frivillig, ulønnet hjelp. Vi mener også at den administrative delen av virksomheten må styrkes og sikres.

Om driften i 1988 skal kunne avvikles, må museumsbanen snarest tilføres midler til å lønne en heltids vedlikeholdsarbeider. Det betyr at dagens hjemmel for halvtidsstilling utvides.

Innen 1990 må vi ha hjemmel og dekning for en administrativ stilling og ytterligere en vedlikeholdsstilling.

Dette er en - etter vår mening - noktern beskrivelse av situasjonen for Urskog-Hølandsbanen. Skal Tertitten leve videre må banen tilføres mer penger til lønnet personale.

Nå er det opp til politikerne å avgjør Tertittens skjebne: Skal Akershus' største turistattraksjon ende på skraphaugen eller skal den leve, blomstre og utvikle seg videre til glede for tusenvis av mennesker hvert år?

Sørumsand 9. november 1987

Finn Halling
driftsbestyrer

Post festum

Vi som er såpass involvert i UHB's drift at vi også har med organiseringen av virksomheten å gjøre støter stadig vekk på følgende 3 kategorier mennesker:

1. Positive
2. Likegyldige
3. Negative

Kategori 1 er det en fornøyelse å ha med å gjøre. Folk som arbeider med mottoet "alt kan ordnes" og som har en oppriktig beundring for det arbeidet vi gjør. Dette er folk som i sitt daglige arbeide aktivt bidrar til at vi får realisert våre mål. Denne kategori er i dag heldigvis i flertall. Vi finner dem i NSB, Sorum kommune, industribedrifter osv.

Gruppe 2 er kanskje værst. I denne kategori finner vi bl.a. de som ikke svarer på henvendelser, og som ved purring svarer "fortsetter dere å mase blir det i alle fall ingenting". Denne gruppen er det som administrativt sett koster oss mest arbeide. Gjentatte henvendelser, som vi vet ikke fører noen steds hen.

Siste kategori er det få av idag, men med jevne mellomrom stikker de hodet fram. Det er mildt sagt frustrerende å møte disse. Det er folk i mer eller mindre ledende posisjoner som av grunner bare kjent av dem selv motarbeider det vi arbeider med. Men et nei er i de fleste tilfelle bedre enn et "kanskje" etterfulgt av taushet. Det finnes alltid andre veier å gå.

Det er alment kjent i dette landet at de som skriker høyest også oppnår mest. Denne regel gjelder i særdeleshet hvis man ønsker å nå fram med sine ønsker i politiske kretser. På dette området har vi åpenbart forsømt oss. Faktisk er vi bent frem blitt fortalt at vi fremstiller vår egen virksomhet så idyllisk og perfekt at vi nærmest ekskluderer oss selv rett ut av det offentliges prioriteringslister. Alle skal være klar over at den frivillige innsats som hvert enkelt UHB-medlem legger ned er selve grunnlaget for den suksess



banen er. Faktisk er vi på ubestridt første plass i Akershus i så måte. Men - straff oss ikke for det! For: Hvilken logikk ligger bak det faktum at våre egeninteresser virker som en reduserende faktor på driftstilskuddet? Hvorfor nedprioriteres våre søknader år etter år, mens andre sammenlignbare tilsvarende oppprioriteres? Hvorfor når ikke vårt ønske om en heldagsstilling frem når f.eks. Fetsund lenser foreslås med 3 heldagsstillinger fra starten av?

Vi har pr. idag nådd en kapasitetsgrense. Hvis ikke myndighetene snart innser alvor i denne saken må vi re-vurdere selve grunnlaget for å fortsette virksomheten. Man får ikke glemme at UHB har blitt en av Akershus' største turistatrasjoner. Handelstand og reiselivsnæring har forlenget oppdaget dette, men økt besøk setter også større krav til oss selv, materiellet og selve anlegget i sin helhet. Det ligger på årsbasis tusenvis av arbeidstimer bak den blide fasaden som presenteres på driftsdagene. Slik som UHB er i dag kan det i beste fall karakteriseres som uferdig, og uferdig vil det alltid være hvis ikke forholdene legges til rette for å bygge opp et anlegg som både er presentabelt for publikum, samt gir oss selv mulighet til å drive virksomheten på en forsvarlig måte.

Roar Stenersen

Kongens sølv til hedersmann

Det var overskriften på en artikkel i Norsk Kommuneforbunds fagblad da vårt aktive medlem, Thorleif Pedersen, ble tildelt Kongens fortjenestemedalje i sølv.

Thorleif fikk utmerkelsen for 50 års tjeneste som reparatør ved Ullevål sykehus.

Sykehusets direktør Yngvar Weibust sa i sin tale bl.a: "På alle måter er du en hedersmann og et forbilde. Er det noen som har fortjent Kongens fortjenestemedalje, er det sannelig du".

Flere gratulanter fulgte opp med rosende og anerkjennende ord, deriblant hans kone Kari.

Vi i Urskog-Hølandsbanen vil også gratulere på det hjerteligste. Thorleif har i de senere år vært svært aktiv deltager ved restaurering av rullende materiell og tilbakeføringen av banen. Han er en typisk representant for den gamle skoles æresbegrep at arbeid skal gjøres skikkelig. Et levende bevis er hans sønn, Håvard, aktiv UHB'er i 20 år. Vi ønsker Thorleif og hans kone mange gode pensjonistår og takker for at han vil bruke sine store kunnskaper og arbeidskraft på UHB.

Stein Olav Hohle



Thorleif Pedersen i aktivitet ved sporlegging i Sørumsand.

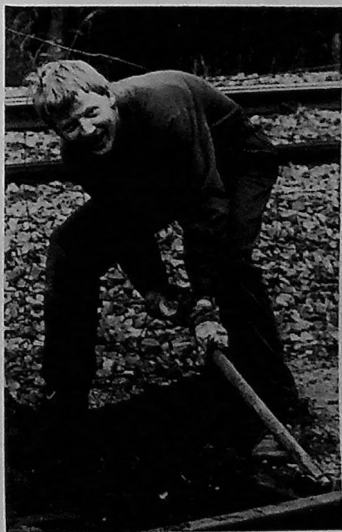
NYE MEDLEMMER 1987, AUGUST-NOVEMBER

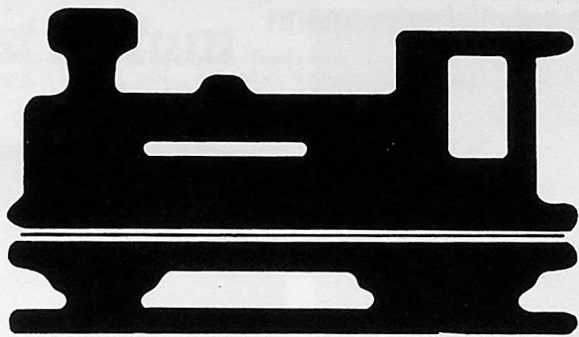
Øivind Klevøy	Livsv.	Oslo
Johan Johansen	Aktiv	Akershus
Jan Deram	Aktiv	Oslo
Jan Robert Blomgren		Akershus
Mari Skarnes Eide		Oslo
Thorbjørn Brekke		Oslo
Klaus Hennum	Aktiv	Oslo
Gunnar Eigeland		Akershus

Antall nye medlemmer er til vår store glede stadig økende - 45 hittil i år er jo slett ikke verst. Trekker man parallell til den positive utviklingen på museets besøksside, kan det trygt fastslås at Tertitten seiler i medvind.

Mange av våre nyinnmeldte har vi fått god hjelp av til både driften og vedlikeholdsarbeidet. Pøler flere av våre støttemedlemmer arbeidslysten presse på, er dere hjertelig velkomne!

Til høyre: Johan Johansen fra Sørumsand.





NÅ GÅR
"TERTITTEN"
HELT TIL...

DS MAT
senter

FOKUS BUTIKKSENTER - SØRUMSAND - TELEFON (08) - 82 62 44

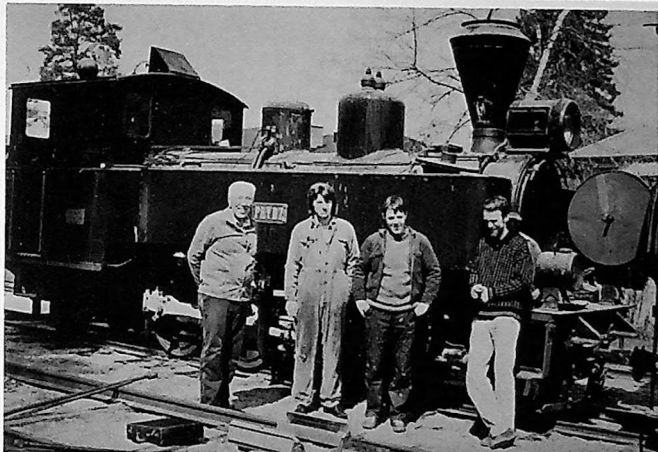
ÅPNINGSTIDER

mand., tirsd., 9-18 torsd., 9-19 lørd. 9-14
onsdag fred.

Nett og bedre

FOKUS





Besiktigelse på
Jernbanemuseet
16/5-87.

F.v.:
Sigurd Østensen,
Roar Stenersen,
Trond Dehli og
Andreas Dreyer.

7
NR.

Revisjonen av lok nr. 7 Prydz er nå påbegynt. Loket ble transportert til Grorud i juli, etter at noen forberedende arbeider var gjort på Hamar. En besiktigelse i mai måned avdekket at tilstanden for den 37 år gamle maskinen var dårlig.

Etter at UHB overtok loket fra Jernbanemuseet i november 1986, fikk loket henstå ennå en vinter på Hamar. Den siste får vi håpe.

Det var ønskelig med en besiktigelse på stedet for nærmere å bestemme lokets tilstand. 16/5 reiste så Sigurd Østensen, Trond Dehli og jeg til Hamar. Vi bragte med oss skjærebrennerutstyr, kjelepluggnøkler osv. Prydz var i utgangspunktet et trist syn der den sto. Loket har jo vært i bruk på museet i ca. 20 år uten vedlikehold. Siden 1983 har det stått ute for vær og vind (under tak om vinteren riktignok). Det viktigste for oss var å få besiktiget kjelen, og her fikk vi litt av et en kald-dusj. Etter 5 års hensetting var kjelen fremdeles våt innvendig, dessuten var det 3 cm. matjord over bunnringen og ca. 2 cm. dypt slam i hele rundkjelens lengde. Med andre ord: kjelen var (har aldri vært?) ikke vasket ut og tørrblåst forskriftsmessig.

Hvis dette er representativt for vedlikeholds nivået på Hamar, er det alvorlig fare på ferde med lok nr. 2 Urskog da dennes kjele er fra 1924, og er, i følge Østensen, langt fra så motstandsdyktig mot korrosjon som en kjele av nyere årgang. Uansett - NSB's

regler for dampkjelevedlikehold setter som betingelse for 10 års termin at kjelene står forskriftsmessig uttørket i vinterhalvåret. Gjøres ikke dette gjelder 6,5 års (76 mnd) HR-termin.

Loket forøvrig var, nær sagt, som man kunne vente etter så mange års drift og hensetting. Hjulene må dreies, div. rustskader repareres osv. Stort mer var ikke å gjøre på Hamar annet enn å demontere de deler på loket som ville stikke over lasteprofilen på NSB, såsom pipen (som forøvrig røk tvers av på midten), fløyta osv.

Fredag 10/7 var dagen for transport fra museet. Kraneier Kjell Falldalen sto for jobben, og ekspederte loket trygt ned til Hamar stasjon og "vår" ventende Lb. Denne løfteoperasjonen var forøvrig den raskeste (og billigste) vi noensinne har bestilt.

Få dager senere ankom vogn og lok vst. Grorud, hvor det umiddelbart ble dekket med presenning. Meningen var å gå i gang med revisjonsarbeidet i høst. Den verste delen av en damplok revisjon er utvilsomt "rivingen", dvs. demonteringen av loket. Dette er jo noe av det mest grisete arbeidet som finnes og egner seg følgelig

dårlig som "dugnadsarbeide". Nå har det seg slik at undertegnede stadig driver og skifter jobb, og da passer det jo bra å ta en mnd. med UHB-arbeid imellom. Takket være denne ordningen er loket nå demonert så langt det går an uten store kranløft. Kjelen er kledd av og ultralydkontrollert. Vi fant ingen groper av betydning, men derimot den verst tenkelige overflaterust. Konklusjonen på testen var at rundkjelen tilfredstiller kravet til minstemål på godstykkelse.

Rustskadene i kullbingen var også langt mer omfattende enn først antatt. Det ser ut som om 3 av 4 sider må byttes ut, samt alle vinkeljern i bingeveggene. Det er også store rustangrep i vanntankene, verktoyskapene og selve førerhusgulvet. Hva maskinen angår kan nevnes at venstre sylinder har gått uten smøring i lang tid, begge bueslagene er meget slitte og sist, men dessverre ikke minst, er

høyre sleideskap ødelagt. Det later til at et sleidehode har røket med den følge at tetningsringen (støpejernringer) har bruddet. I stedet for å reparere dette på en skikkelig måte er sleiden lappet sammen, og ringene erstattet med en uoriginal type (dieselmotorstempelringer?). Resultatet er i allefall at ringen har gravd i sylinderveggen slik at sleiden henger og slenger.

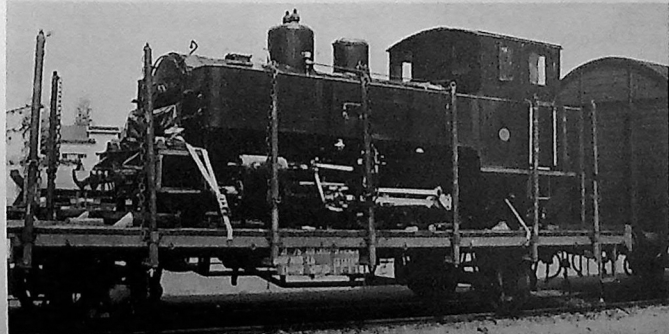
Revisjonen av lok nr. 7 Prydz vil bli minst like omfattende som på våre to andre maskiner. En betingelse for i det hele tatt å få gjort noe som helst er at vi har et sted å stå.

Situasjonen på vst. Grorud er i dag slik at vi ikke kan regne med å få stå inne med loket i lengre tid. Løsningen blir da i første omgang å reparere/fornye og male deler som er lagret inne, så får vi ta de store løftene når anledningen byr seg.

Roar Stenersen



Siste reis på Hamar. Lok nr. 2 Urskog trekker Prydz til de ventende mobilkranene.



Oppløst og sikret på flatvogn på Hamar st.

(Alle fotos: Roar Stenersen)



Viktige elementer langs en gammel jernbanelinje er telefonlinje, trådgjerde med impregnerte trestolper, orienteringssignaler m.m. Her et glimt av linjen ved Ørken, mellom Kvevli og Mork. (Jan Lysaker)

Telefonlinjen

Televerket betrakter vår telefonlinje som historisk interessant, og har påtatt seg både å sette den i stand og å vedlikeholde den i fremtiden!

En gammel jernbane består av følgende viktige elementer: Sporet, telefonstolper og -ledninger og trådgjerde med impregnerte trestolper.

Av ressursmessige årsaker har vi konsentrert oss om vedlikeholdet av sporet. Resultatet er gjerder som har rast sammen og "blitt til jord" og telefonstolper som beskriver vinkler mellom 50 og 90° i forhold til bakken. Kort sagt: forfall.

Telefonlinjens betydning som en del av et helehetsbilde er stor. Vi har nå funnet en løsning på dette vedlikeholdsproblemet som vi er svært glade

for: Televerket betrakter vår telefonlinje som historisk interessant, og har påtatt seg både å sette den i stand og å vedlikeholde den i fremtiden!

Dette er en lettelse for oss fordi vi føler at vi - riktignok på grunn av ressursknapphet - har forsømt viktig vedlikehold. Samtidig er det svært inspirerende at en etat som Televerket betrakter vår museumsbane som så interessant og viktig at de påtar seg et slikt ansvar.

Måtte det finnes flere slike!

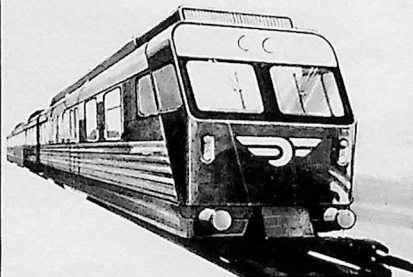
Finn Halling

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

IDAG!

VI BYGGER MATERIELL FOR
FREMTIDEN IDAG

A/S STRÖMMENS VÆRKSTED



Mork stasjonsbygning. (Rotary foto, Enebak)

Mork på Fossum

Finn Halling

Langs strekningen som i 1962 ble valgt til fremtidig museumsbane fantes det ingen bygninger. I museumsbanetiden er det oppført diverse bygninger, men dette har vært nybygg og ikke originale UHB-bygninger.

Derfor er det ekstra verdifullt at den gamle stasjonsbygningen fra Mork nå er gjenoppført på Fossum

Alle bygninger som ble oppført til Urskogbanens åpning i 1896 ble tegnet og bygget av byggmester Scüssler fra Kongsvinger. På Bjørkelangen ble det oppført en større 2-etasjers bygning med grunnflate 75 m², på Lierfoss en 1-etasjers bygning på ca. 61 m², mens de øvrige stasjoner - Bingsfoss, Kvevli, Mork, Killingmo, Finstadbru og Aurskog - hver ble tilgodesett med bare 20 m². Bygningene på de 6 ekspedisjonsstedene var like, men plasseringen i forhold til sporet varierte: Bingsfoss og Aurskog hadde langsiden mot sporet, de øvrige hadde gavlen mot sporet.

Originalfarge var lys oker med mellomramming på lister, dører og vindusomramming. Senere har Mork vært rød og grå.

Mork stasjon er ombygget to ganger. Første ombygging besto

i innmonering av vindu i gavlveggen som vendte bort fra sporet.

Ombyggingen på 1930-tallet var mer omfattende. Taket ble hevet ved at takvinkelen ble gjort spissere. De gamle taksperrene ble benyttet - med den følge at uthenget på langsiden - som tjente som paraply for ventende passasjerer - ble mindre. Dette kompenserte man for ved utbygging av et loft på gavlveggen som vendte mot sporet. Resultatet ble en bygning med ekstremt høyt tyngdepunkt og som hele tiden så ut til å skulle velte pga. utbygget i gavlen. Samtidig ble det satt opp et lite overbygg over inngangsdøren til kontoret.

Etter UHB's nedleggelse i 1960 ble bygningen benyttet som postkontor. Men også dette ble rasjonalisert bort til slutt -

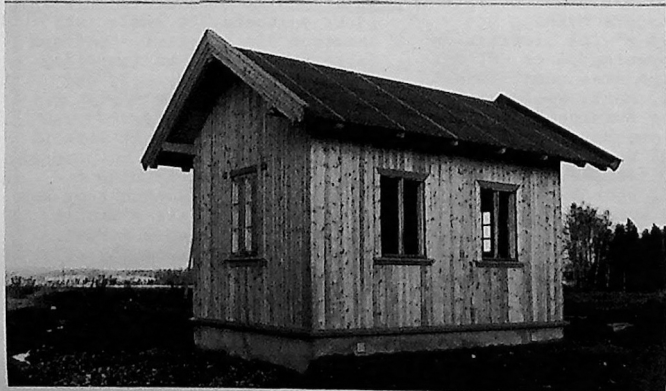
Grave-
arbeidene
i gang.
(E. Borgersen)



Byggmester
har vært
Otto
Nattestad
Hansen, og
han har
levert et
første-
klasses
arbeid.
(E. Borgersen)



Mork st.
17/10-87.
(E. Borgersen)



i 1974.

Sørum kommune overtok bygningen og gav den videre til oss i 1981.

Komplisert

Det ble raskt klart at Fossum var det beste sted å plassere Mork stasjon. Mindre klart var det hvor på Fossum bygningen skulle stå.

Til å begynne med ble bygningen foreslått plassert ved søndre sporveksel, nær veien og med langsiden mot sporet. Planer for dette ble godkjent og forberedelser i landet utført. Senere erkjente man at plasseringen var uheldig. Resultatet - som det tok noen år å komme frem til - var allikevel det best mulige: omlag midt mellom sporvekslene og med gavlveggen vendt mot sporet.

Avstanden mellom bygning og nærmeste spor ble som den hadde vært på Mork. Plasseringen ble muliggjort ved at vår nabo Jon Stortrøen stilte til vår disposisjon ca. 700 m² dyrket mark.

I utgangspunktet tok vi sikte på å flytte bygningen hel. Brann i transportfirmaets garasje førte imidlertid til utsettelse. Innen nytt flytteforsøk kom på tale foretok vi nærmere undersøkelser av bygningens beskaffenhet. Resultat: råttent gulv, råtten "bånngrime" - m.a.o. flytting av hel bygning umulig. Høsten 1984 ble bygningen demontert og fraktet til Gunnar Ihlebekks låve.

Gjenoppføring

Etter bakkeplanering, startet arbeidet med grunnmuren på Fossum i slutten av august 1987. Grunnmuren er satt opp etter høyst moderne metoder; armert lecamur på en såle av stylofoam. Muren vil senere bli forblendet med stein.

Desto mer umoderne er bygget metodene for selve huset. Vi har på alle måter bestrebet oss på å gjenskape Mork i originalutførelse.

Hele bunnramma er ny med bjelker i den utrolige dimensjon 5" x 6". Stenderverket er det gamle, likeså dører og vinduer. "Toppgrima", åsene og taksperrene måtte lages nye. Vidar kan fortelle mer om hvilket arbeid det var

a) å lage utskjæringer i 16 taksperrer og 3 åser (i begge ender) og b) å bære opp i stigen 16 taksperrer dimensjon 5" x 5" lengde ca. 5 m og 3 åser dimensjon 5" x 6" lengde ca. 6 m.

Den gamle ytterpanelen var dessverre ubrukbar som annet enn ved. Pløyd staffpanel bredde 5" og 6" og tykkelse 1" er naturlig nok ikke lengre handelsvare - trodde vi. Hos Ormstad Sag på Fosser oppdaget vi at vi tok feil. En meget verdifull oppdagelse - også med tanke på senere bygg. Alle Urskogbanens stasjoner var kledt med denne paneltypen både utvendig og innvendig.

Det er utelukkende benyttet furumaterialer og i det alt vesentlige kaldklipt, oljekokt spiker. Som en honnør til 1890-årenes snekkere er alle bjelker og stendere tappet sammen. En viktig detalj - som dessverre ikke synes når bygningen er ferdig.

Førsteklasses

Pr. idag er bygningen på det nærmeste ferdig utvendig; bare takrenner og taksten mangler. Dersom vi får en heltidsansatt fra 1988, tar vi sikte på å gjøre bygningen ferdig innvendig innen driftssesongen 1988. Hvis ikke,...

Ansvarlig byggmester har vært Otto Nattestad Hansen. Om resultatet av hans arbeid er det kun ett å si: Førsteklasses!



Fossum har blitt forandret fra holdeplass til stoppested, eller skal vi kanskje si fra "intet" til jernbanemiljø. Får vi se en ekspeditrise/-tør der til sommeren? (E. Borgersen)

Spurvekslene på plass

Da vi begynte å planlegge tilbakeføringen inn i Sørumsand, ble vi tidlig klar over at det måtte lages helt nye spurveksler. Vi tok kontakt med Norges eneste spurvekselprodusent, Rodeløkken Maskinverksted & Jernstøperi, for å høre om de kunne påta seg oppgaven. Bedriftens ledelse og eiere var svært positive. Ikke nok med det. De ville gjøre jobben gratis. En storslått gave.

Etter befaring på Bingsfoss og besiktigelse av spurvekslene der ble et komplett sett DAK-tegninger utarbeidet av ingeniør Østrem. Vi sørget for å skaffe det nødvendige skinnemateriell og fikk støpt avstandsklosser til ledeskinne, kryss og tungeanordning. Under fresing og knekking knakk noen av de gamle skinnemennene, og det forsinket arbeidet, men den første vekselen ble levert i rett tid, fredag før arbeidsuken i juni -87.

De to neste spurvekslene var klare til henting fredag 23. oktober. Kryssene var laget i 12 m. lengder slik at de måtte hentes med semitrailer. På Sørumsand var sviller lagt ut og alt forberedt slik at spurvekseldelene kunne løftes rett på plass. Dagen etter ble begge spurvekslene lagt og montert.

Vi møtte en enestående velvilje hos Rodeløkken og vil få takke på det hjerteligste for den storslåtte hjelpen og gaven. De vil stå som et lysende eksempel for andre firmaer som kan bidra positivt til utbyggingen og driften av Urskog-Hølandsbanen.

Stein Olav Hohle



Øverst:
Spurvekseldelene ble lagt på plass 23/10. Dagen etter kunne arbeidet med montering begynne.
(Foto 24/10: E.Borgersen)

Nederst:
Trond Dehli brenner større hull i en gammel underlagsplate.
(F.Borgersen)



Sørumsand 24. oktober 1987: Øverst ser vi Roar Stenersen, Per Ivar Michalsen, Håvard Pedersen og Finn Halling legge ut en skinnestreng på uttrekksporet. Nedenfor er Ole Jonny Flateby og Vidar Skilnand i ferd med å skru sammen en lask. Lørdagen etter ble omkjøringssporet og uttrekksporet ferdigstilt. (E.B.)



RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

har levert sporveksler til
Urskog-Hølandsbanens
nye stasjon i
Sørumsand



Leverandør av

Sporveksler og komplette Sporarrangement
til Norges Statsbaner, Privatbaner, Forstadsbaner,
Havnespor og industrielle anlegg

**A/S RODELØKKENS MASKINVERKSTED
& JERNSTØPERI — OSLO**

POSTADRESSE: ALNABRU - SENTRALBORD 64 60 40 - GRUNNLAGT 1896

Baneavdelingen i år



Vidar Skilnand er banemester

Vidar Skilnand

Det har som alle vet foregått store arbeider med spor og trasée de siste to årene, jeg tenker da på arbeidet med tilbakeføringen til Sørumsand sentrum, som når dette leses er så godt som ferdigstilt, bortsett fra finpussing, justeringer og sidesporet inn under traverskranen.

Det vil også kommende år bli satt igang store sporarbeider på vår nye utgangsstasjon, med legging av nevnte sidespor, men dette kommer vi tilbake til ved en senere anledning. Sørumsand UHB stasjon skal bli en riktig sporbruddstasjon igjen.

Foruten disse store altoverskyggende arbeider har livet ved baneavdelingen (B) gått sin gang, med en masse vanlig vedlikehold av eksisterende spor og forbedringer av banen og miljøet rundt denne.

For å begynne med begynnelsen, startet sesongen med inspeksjon av linjen den 25. april, alle nødvendige arbeider ble kartlagt og årets arbeidsplan utarbeidet. Arbeidsplanen, som ble ganske omfattende, er til stor del fulgt, men enkelte ting har på grunn av prioritering måttet vente til en senere anledning.

Av arbeider som er utført kan nevnes følgende.

Kurven ved Presterud overgang er justert, avstandsklosser i tungerot i veksler på Fyen sidespor er montert, ny fotgjengerovergang mellom plattformer på Bingsfoss stasjon, brent bråte og gress langs linjen ovenfor øvre Sætra planovergang og sporet ved Fyen bro justert. Et stort antall ospetrær ved Bingsfos hytte er felt og lavt hengende grener og kratt langs hele banens strekning er fjernet slik at profilen er riktig.

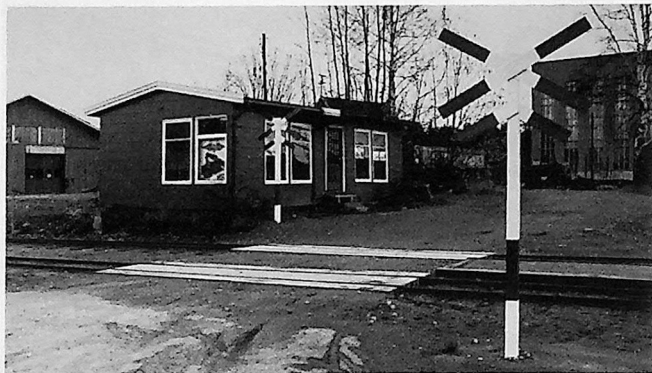
Gjerdet langs Kongsvinger banen frem til Bingsfos holdeplass på NSB er reparert og en mengde nye sviller, både vanlige og sporvekselsviller til ny-an-

legget i Sørumsand er losset.

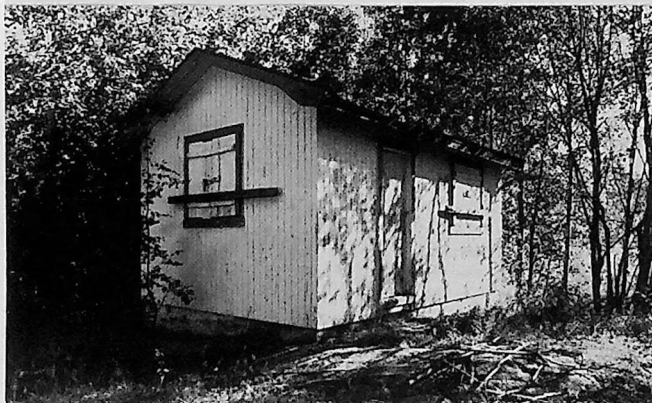
Øvre Sætra planovergang er midlertidig bakset og justert, denne er et stadig tilbakevendende problem og må nok senere rives helt opp, dreneres skikkelig og teleisoleres på nytt.

Hele sporet ble den 27/6 sprøytet med en kraftig blanding av Primatol og Round-up, etter som vegetasjon i sporet var begynt å bli riktig skjemmende. Dette har hatt en virkelig bra virkning.

Mellom undergang Kongsvinger banen og Presterud ble våre fordums tippvagger tømt for sitt innhold av grus og leire for å utbedre en utvasking av traséen forårsaket av mye regn og ikke minst Noractors vanvittige rørløsing av bekken. Det har også blitt produsert tilsammen 13 stykker nye signaler som er montert langs banens nedre del mellom Sørumsand og Bingsfos. Signalene er 2 dobbelte Andreaskors ved Sørumsand Planovergang, 4 enkle Andreaskors plassert ved Lundby og Presterud planoverganger, 4 stk hastighet, respektive hastighet



Andreaskors
på Sørumsand
planovergang
(E.Borgersen)



Hvilebua på
Aurskog er
sikret i
påvente av
transport
til Fyen
(E.Borgersen)



Sporveksel
nr. 1 i Fyen
er tatt opp.
Fyen er nå
degradert til
lasteplass (Lp)
Området er
også grøftet.
(E.Borgersen)



Veikryss-signal ved Presterud

opphevet signaler i kurven ved Wiareng trelast og mellom tunnelen og undergang Kongsvingerbanen. Dessuten er det satt opp nytt orienteringssignal før innkjør A Bingsfos.

Banebua og uthuset som fremdeles befinner seg ved Aurskog stasjon er inspisert, slår for vinduene er spikret igjen og dører avlåst i påvente av flytting til Fyen-området.

200 sviller

Det har også i år foregått utbytte av et anseelig antall sviller langs banen. Harald og et par mann har skiftet ut ca. 20 sviller fra Fjeldvang hvilebu og gjennom 100-meter-kurven. Planen var å nå frem til nedre Sætra plo, men arbeidet måtte desverre avbrytes på grunn av sykdom.

Ved en dugnad den 20/8 ble det lagt inn 37 nye sviller i

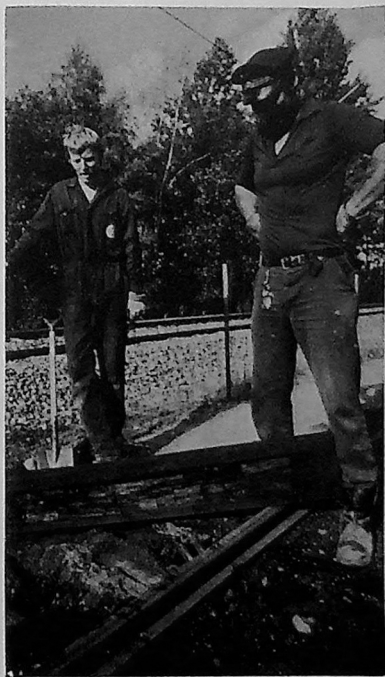
søndre ende av Fossum stoppested i både avvik og hovedspor.

Den 23/8 ble vestre veksel i Fyen Lp fjernet og 28 nye sviller lagt inn. Den 19/9 var det hovedspor Bingsfos sin tur og 47 nye sviller ble lagt inn. Ved en senere dugnad ble ytterligere 35 sviller skiftet ut, slik at hovedspor Bingsfos totalt har fått 82 nye sviller. Spor 1 i Bingsfos har også blitt tilgodesett med 8 nye sviller utenfor lokstallen.

Planovergangen på Fossum ble forsynt med nye planker og sviller den 21/9.

Dette vil si at den gamle delen av banen i år har blitt tilgodesett med nærmere 200 nye sviller.

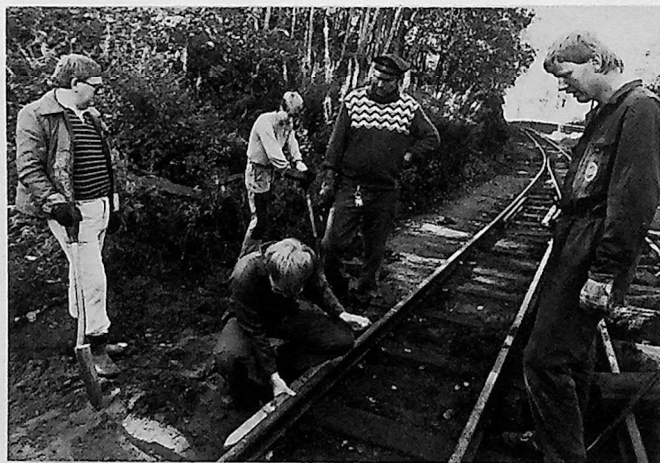
På den nye delen av sporet er kurven ved Noractor justert opptil flere ganger, denne har stadig u-



-Denne var røt'en, konstaterer Vidar og Johansen. Bingsfoss 19/9.



19/9 begynte svilleskiftingen på Bingsfoss.
F.v. Johansen, Finn Halling, E. Borgersen, Fredrik Liaaen, Jan Deram og Aud Brevig.
(Vidar Skilnand)



Jan Deram, Fredrik Liaaen, Vidar Skiland og Johansen tar seg en pust i bakken mens Finn Halling måler opp korrekt svilleavstand.
(Erik Borgersen)



Ved-sjau på Bingsfos.
F.v. Stein Hohle, Fredrik Liaaen, Thorleif Pedersen og Jan Deram
(Erik Borgersen)

gjort seg og linjen bør legges mere ut mot riksvegen mellom Lundby plo. og hjørnet ved Norac-tor for å få en slakkere kurve. Ved Wiareng trelast er overhøyde justert og sporet pakket..

På grunn av det ekstreme regnværet i år har det vært nødvendig å igangsette omfattende dreneringsarbeider langs banen. Det første stedeet som ble drenert var strekningen mellom nedre Sætra plo. og brønnen, så kom turen til det nye stasjonsområdet på Fossum hvor en formidabel innsjø hadde dannet seg i den utgravde stasjonstomten. Her ble veien ved planovergangen gravd opp og drenerørene under veien senket slik at vannet fikk fritt utløp. Senere er også begge sider langs sporet ved Fyen og fram til tunellåpningen forsynt med dype grøfter med riktig fall, og sumpmyra på Fyen er der ved en saga blott.

På vest-siden av tunnelen og ned mot bekken ved undergang Kongsvingerbanen er også dreneringen forbedret, til disse store arbeider har det vært leid inn traktorgraver.

Bekken ved undergang Kongsvingerbanen gikk i høst, på grunn av det fryktelige regnværet og det tidligere nevnte idiotiske rørsystemet, helt berserk og vannet sto ca. 20 cm. over skinnestrengene i undergangen. Dette resulterte i at balasten gjennom undergangen ble vasket vekk og stennuren før kulverten raste ut i bekken, dessuten gravde bekken seg gjennom banevullen slik at et par sviller faktisk hang i lufta litt lenger mot Presterud. Dette er nå ordnet, stennuren er stablet opp igjen, kulverten gjennom undergangen er fordypet med ca. 20 cm. slik at atskillig mere vann kan passere uhindret og vi håper med dette å unngå lignende ødeleggelse i fremtiden. Det gikk et helt toppet lass grus på Mf 108 for å rette på de værste ødeleggelsene, men det gjenstår fortsatt en del pynting av sporet i området.

Svillematta mellom tunnelen og undergang Kongsvingerbanen trenger sårt til utskifting, dette blir en jobb til våren, så alle har noe å glede seg til! Som sik-

ring mot avsporing er det lagt inn 7 stk. stagg mellom strengene i kurven. Som alle skjønner er det nok av oppgaver for baneavdelingen for at vi skal kunne holde togene rullende på en forsvarlig måte uten fare for alvorlige ulykker.

Noe å tenke på i julestria må være følgende nyttårsforsett: Bestemme seg for å "spytte i nevene" og ta et tak på dugnadene utover våren, vår bane skal bli av beste klasse!



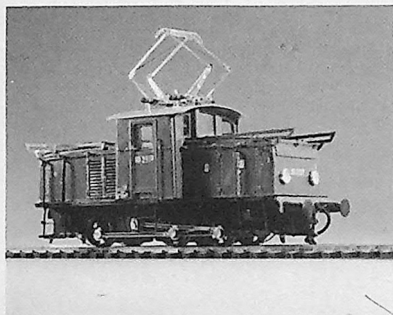
Skogen langs vår museumsbane har i mange år vært baneformann Håvard Pedersen sitt ansvarsområde.

Han har sjelden vært særlig synlig, bare motordur og lyden av trær som faller har vi hørt. Endelig klarte vi å få knipset et bilde av HP med ryddesaga. (E.Borgersen)



NORSK MODELLJERNBANE ROMERIKE HOBBYSENTER

MED ENERETT FOR NORGE PRESENTERER NMJ;



GATEADRESSE : Strømsveien 102
N-2010 Strømmen
Norway
TELEFON : (06) 81 31 96
BANKGIRO : 6201.05.05998
POSTGIRO : 5 77 40 39
FILIAL : Brøstergate 2
N-2000 Lillestrøm
TELEFON : (06) 81 90 80

NSB El 10, grønn·HO

Endelig ny utgave.

Endelig, et av NSB's mest særpregede lok kommer i modell, et byggesett produsert av PERL MODELL, Sverige. Byggesettet blir i etsede og støpte messingdeler, og blir av beste kvalitet. Den gode konstruksjonen og den lettfattelige byggeveiledningen gjør modellen enkel å bygge. Drivverk inngår ikke i byggesettet, og må kjøpes separat. Roco's modell artikkelnr. 43529. Byggesettet alle nødvendige deler for å bygge overdelen til NSB El 10, i grønn utgave, bl. annet stigtrinn og hyttestige av opprinnelig utførelse. Hvite dekaleringer med alle påskriften medfølger med følgende nr. 10.2075, 10.2504, 10.2507, 10-2513.

El 10 G leveres med NMJ's nye SUPERPANTOGRAF, som består av hele 47 deler og er den flotteste norske pantograf noensinne.

Ferdigmodeller blir laget av NMJ, og blir levert ca 3-4 måneder etter byggesettene.

TOTALT OPPLAG EL 10 GRØNN ER KUN 70 EKSEMPLARER TOTALT, INKLUSIVE FERDIGMODELLER. Vi anbefaler derfor omgående bestilling.

Loket blir også levert i svensk utgave, SJ litt. Ub.

Historik:

LKAB, Narvik kjøpte i årene 1931-1942 14 lok. 3 lok ble senere solgt til NSB. LKAB loket var identiske med SJ Ub, med den samme rødbrune fargen. NSB fikk levert i årene 1949-1952 13 lok, og overtok 1 lok fra Norsk Jernverk i Mo i Rana, og 3 fra LKAB i Narvik. Alle var opprinnelig brune, men ble lakkert i NSB grønne med røde bufferbjelker, hjulringer og sølvfarget tak, en gang på femtallet. Håndtak og sider på stigtrinn var sorte med gule varselstriper.

Senere kommer El 10 i rød utgave med moderniserte stigtrinn og hyttestigtrinn og med hovedlykt, 170 eks, totalt og tilslutt i nydesign, med moderniserte førerhyttefronter. (50 eks.)

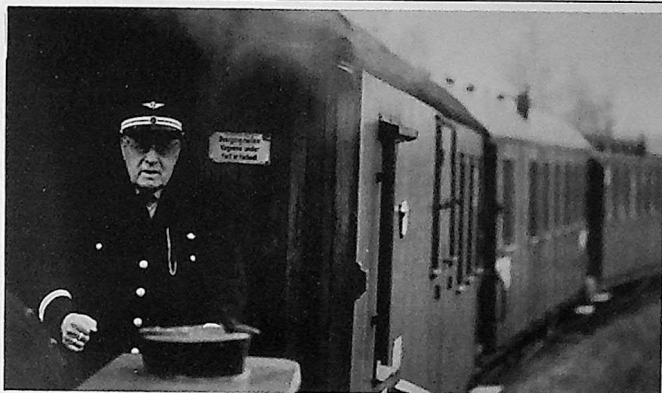
Bestillingsnr.

NSB El 10, grønn, byggesett;	PER 036
NSB El 10, grønn, ferdigmodell;	NMJ EL 10GL
SJ Ub, byggesett;	PER 035
SJ Ub, ferdigmodell;	NMJ SJ UBL

Sommer glimt

Enda noen
glimt i
fra som-
merens
drift:

Erfaren
bremser:
Ivar
Elgstøen
på Cfo 5

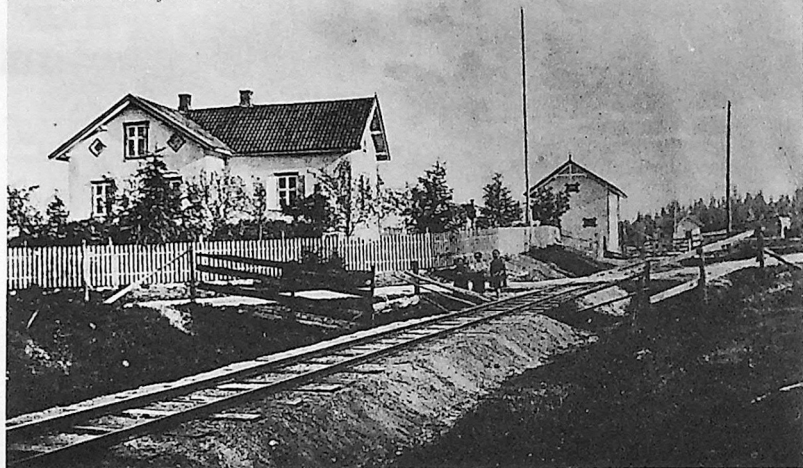


Ekte
godstog
på Sørums-
sand.
Løftekasse
202 skulle
fylles
med kull,
19/6.



Fossum
23/8.

Parti ved Hjellevøl Station.



KU-FANGER ved ubevogtede planovang

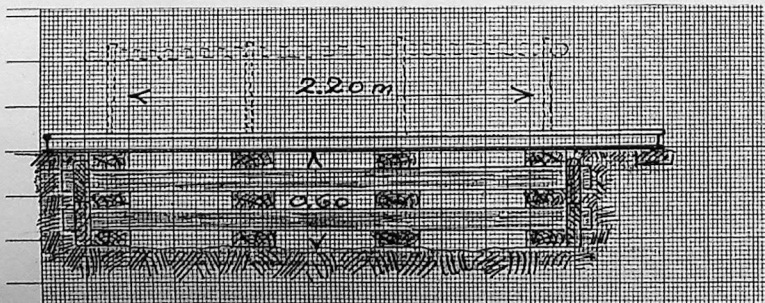
Denne gangen presenterer vi to utgaver av "Parti ved Hjellevøl station".

Bildet denne på denne side er trolig fra at av de første årene etter Holandsbanens åpning og viser en av UHB's tallrike og særpregede ferister eller ku-fangere.

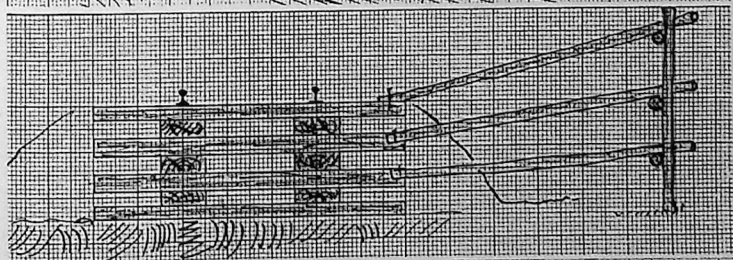
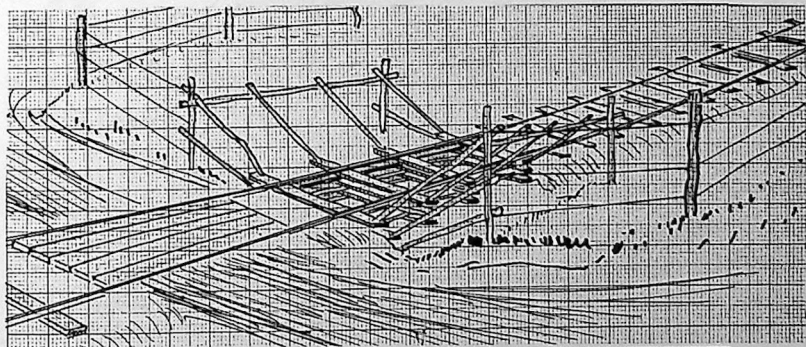
Ku-fangerens konstruksjon er illustrert her med originale skisser. Trafikken over jernbanesporet her nord for Hjellevøl stasjon var tydeligvis farlig og stor, for på andre siden av veien var sporet stengt med grind. (Repro av postkort).

På neste side ser vi stasjonsområdet på Hjellevøl med stasjonsbygningen i forgrunnen. Stasjonsbygningen er til forveksling svært lik Urskogbanens småstasjoner, men dør- og vindusplasseringen er noe annerledes.

Bygningen fikk et dramatisk endeligt: Natt til 23. mars 1943 brant den ned til grunnen. (Repro av postkort utlånt av Dagfinn Lunner.



Parti ved Hjellevøl station.



Bjørkelangen 21 aug 1924
 Bengt Jørgen



MS-JERNBANE
SANDVASSHAUG
30.7.14

Anleggsarbeide ved Topp Heis
30/7-1914

Krogshavn
Trødal
Svenske-
byen
Sundals-
øra
Aluminiums-
verk
Driva

Linset

Lalen

Dalar-
åa

Topp
Heis

Dala-
vatnet

Sandvasshaugen

Eikel

Reins-

vatnet

Holbu-
vatn stasjon

Hol-
buvatn

Osvatn st.

Osvatn

- stasjon
- Jernbane
- Jernbanebru
- Jernbanetunnel
- ==== Påbegynt jernbane
- Jernbane heis
- Dam
- Tidligere trallebane
- V V V Taubane

Aurabanan
(Vidar Skilnand)



Aurabanens trasée mellom Topp heis og Holbu. (V.Skilnand)

Aurabanen

Håvard Pedersen

Når vi UHB'ere får spørsmål om "vår" sporviddes utbredelse i Norge, svarer vi gjerne tre baner, og sikter til Sulitjelmabanen, Nesttun-Os-banen og vår egen.

Aurabanen gjemmes og glemmes i den store sekken som kalles industri- og anleggsbaner. Selv om anleggsbane er den rette betegnelse, har vi kanskje likevel ikke vært rettferdige mot denne 23 km. lange dampdrevne banen på Nord-Vestlandet.

Det var tre av oss som fant ut at vi skulle ta restene av Aurabanen i nærmere øyesyn, og vi fikk en meget utbytterik helg...

Litt bakgrunnstoff er godt å ha, så først tørket vi støvet av "På Sporet" nr. 2, 1969, hvor Ulf Berntsen gir et godt inntrykk av banen. Gjennom et bilag til Aura Avis 1978 fant vi fram til Tor Ulvund som tjente Auraverkene i ca 40 år. Gjennom Tor ble vi så kjent med Kåre Flaa, som blant mange gjøremå sysler med bygdas lokalhistorie. Vi var dermed sikret de beste guider til Aurabanens tufter og utrolige historie.

Satsing og konkur

De første som kasta sine øyne på mulighetene for kraftutvinning i Litledalen, var et

engelskeid selskap, A/S Aura. I Sunndalsøra ville de etablere industri for produksjon av karbid og cyanamid.

Anleggsarbeidene kom for alvor igang i 1913. Først ble det bygget et mindre kraftverk i Dalaråa straks sør for garden Dalen i Litledalen. Samtidig ble det anlagt en 11 km. lang jernbane fra Sunndalsøra og inn dit, åpnet 1916.

Betydelig anleggsvirksomhet ble også forberedt lenger inn i Litledalen, men det bratte ugjestmilde terrenget satte bom for Aurabanen i Dalaråa. Problemet fikk en oppsiktsvekkende løsning; En jernbaneheis, Norges eneste, ble



Øverst lok nr. 1 og nederst lok nr. 2 fotografert i Trødal 1914. (Auraverkene)

bygd fra Dalaråa og én km. opp fjellsida . Herfra fortsatte banen langs fjellsida ytterligere 11 km. forbi Holbu til Osvatnet.

Banen fikk en skinnevekt på 14 kg/m, og disse ble lagt på uimpregnerte sviller. Sporvidden var som nevnt 750 mm, og hele strekningen stod ferdig etter tre år.

I 1919 gikk det engelske firmaet konkurs, og Aurabanens "glanstid" var allerede over.

I 1922 gikk selskapet over på norske hender (Bergen Privatbank), og heisen og øvre del av banen ble fortsatt holdt vedlike. Fram til krigen var det kun transport av materialealer til vedlikehold av anleggsbrakker etc. Med håp om å få igang anleggsvirksomheten igjen, ble det arrangert befaringer for stortingskomitéer og andre. Staten overtok i 1946, og fullførte utbyggingen.

Banen og heisen ble så revet i 1954.

Materiellet

I 1913 ble det bestilt fire damplok fra Orenstein og Koppel, og alle fikk navnet "Aura". Nr 1 var toakslet, mens nr. 2 og 3 var treakslet. Lok nr 4 kom aldri til banen. I tillegg fantes et ensylindret bensinlok.

Vognene var små, forsynt med skrubrekk og liten bremseplattform. Det ble anskaffet 50 kassevogner à 2 m³, 7 kassevogner à 3 m³, 8 bolstervogner, 3 platåvogner og 2 dressiner.

Banen hadde ikke offentlig persontrafikk, men tre kassevogner ble omgjort til "passasjervogner" for transport av arbeidsfolk og en og annen lokal reisende. Reisa var gratis, men man måtte ha billett!

Dessverre ble ikke noe av materiellet tatt vare på.

En nærmere titt

I de kommende avsnittene skal vi ta en tur langs banens traséer, og samtidig bringe flere detaljerte glimt fra Aurabanens historie.

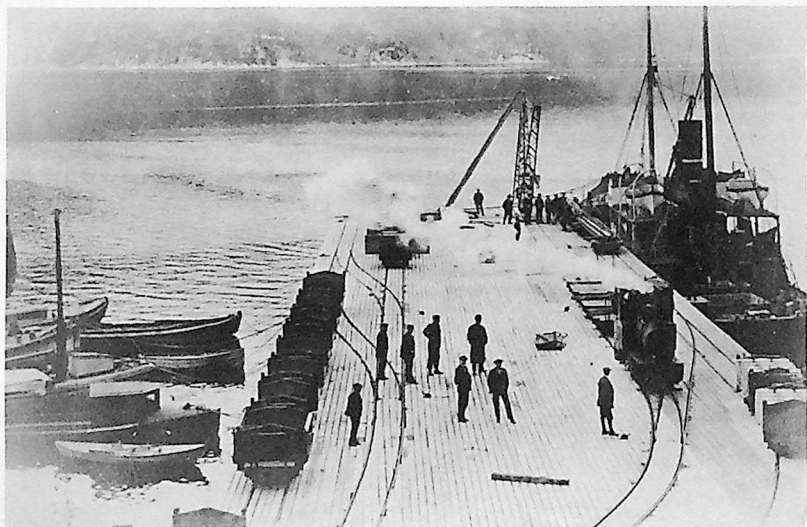
Vi starter ved aluminiumsverket på Sunndalsøra hvor banen hadde en liten stasjon og havne-



Samling om det som engang var en varnstender i Dalaråa. Fra v. Kåre Flaa, Vidar Skilnand, Tor Ulvund og Trond Dehli.

spor. Rester av dette finner vi ikke i dag. Den kombinerte jernbane- og veibrua i Sunndalsøra sentrum er veibru på riksvei 62 den dag i dag. Det er planer om å gi riksveien ny bru, men forhåpentligvis får gamlebrua nyte en "pensjonisttilværelse" som gangbru.

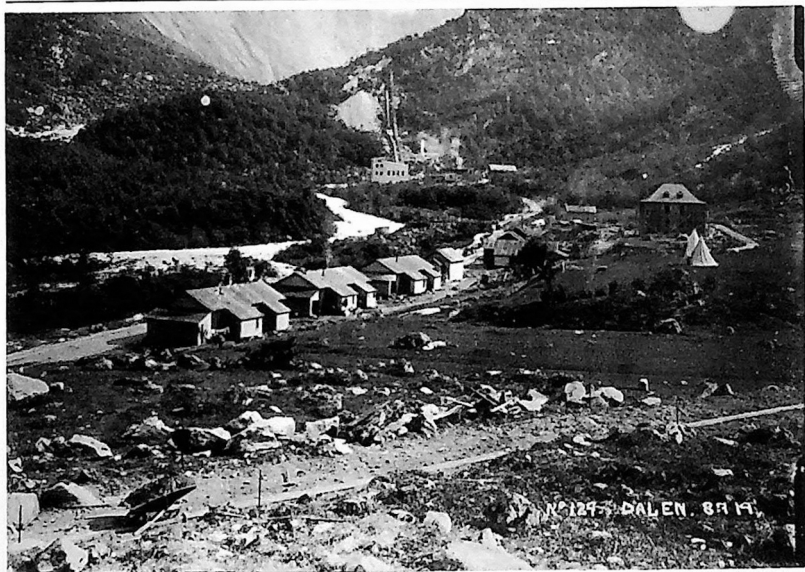
Fra brua fulgte banen stort sett det som i dag er Trødalsveien. Der hvor veivesenet nå har sin stasjon på Trødal, hadde Aurabanen sin hovedstasjon med bl.a. lokstall. Vi har nådd 3,5 km. fra Sunndalsøra, og en sidelinje på 1,5 km. tok av her til Krogshavn. Krogshavn er havn for dyperegående skip. Dessuten var de første planene å legge



Øverst: Aurakaia, "Nykaia", i Sunndalsøra 1916. Aura nr. 1 skifter.
Nederst: Sunndalsøra stasjon.



Øverst: Fra anlegget av sidelinjen til Krogshavn 1914. (Auraverkene)
Nederst: "Svenskebyen".



Øverst: Fra anlegget i Dalaråa, banen i forgrunnen. I bakgrunnen kraftverket Dalen 1 og utgangspunktet for heisen.
 Nederst: Fra anlegget av heisen, en av heisvognene sees på bildet.

Aura kraftverk hit. Traséen ned hit er nå stort sett oppspist av riksvei 62. Sidelinja krysser Litledalselva og brokarene kan fremdeles anes. Ved havna gikk banen i tunnel, som nå er gang- og sykkelsti.

Svensker og tyskere

På Trødal svingte Aurabanan sørover og inn i Litledalen. De første kilometerne er bilveien lagt i traséen. Vi passerer først en gruppe boliger. Her lå tidligere "Svenskebyen". Navnet skriver seg fra de mange svensker som deltok på anlegget. Svenske anleggsfolk hadde høy status, og fikk man de inn i et arbeidslag ble det straks gjøvt for de andre å ta etter språket.

Ved Linset gård skiller vei og jernbanetraséen lag. Brokar kan fremdeles sees i elva, som heretter har banen på sin vestre side og veien på sin østre side.

Snøras er ingen sjeldenhet i Litledalen. Da banens nedre del hadde helårstrafikk, ble det bygget et snøoverbygg ved Dalen. Tor Ulvund forteller at faren hans og to kolleger måtte håndmåke et parti av banen her. Et nytt ras kom, og to av kara, deriblant Tors far, ble tatt av den voldsomme trykkbølgen foran raset. De fikk en "reise" flere hundre meter gjennom lufta før de havnet i elva nedenfor.

Som ved et under berga Tors far livet, mens kameraten omkom.

Tredjemann hadde oppholdt seg så nær snøkanten at han unn-gikk trykkbølgen, men ble begravet av raset. Han ble funnet i live.

Stigningen innover mot Dalaråa lå på 16 - 20 700, og kurvene var mange og krappe. Etter konkurransen i 1919 grodde snart nedre del av banen igjen og ble ubrukelig.

Under krigen fattet tyskerne stor interesse for kraftprosjektet. Det tyske Nordag overtok og anleggsarbeidet ble gjenoptatt. Sporet på nedre strekning måtte fornyes, og en bredere sporvidde ble valgt. Fra Sunndalsøra nådde de til Krogshavn og ca. halvveis til Dalaråa før hele prosjektet ble oppgitt i 1943.

Tyskerne skaffet også lok, og et ble stående igjen en god stund etter krigen.

Livet i Dalaråa

Etter at veien har passert gården Dalen, tar en godt tilgrodd sidevei av til høyre, og snart passerer elva over ei bru. Veien fører inn til Dalaråa, som engang var et merkelig "trafikk-knutepunkt" mellom jernbane og heis. Området er tilgrodd av oreskog, ispedd grønne små sletter. Sammen med elva dannes fine idyller under steile fjellsider.

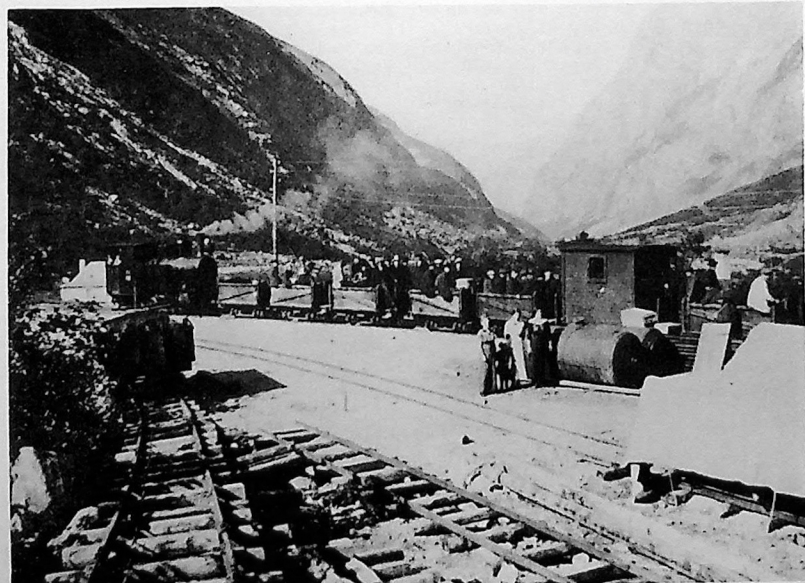
Våre guider prater livlig. Begge er født her, Tor i 1918 og Kåre i 1914. Kåre kan ennå godt huske togene fra Sunndalsøra. Dalaråa (-råa, dialektf. av roa, dvs. kroken) var tidligere et helt samfunn med bl.a. baker og butikk. Husene hadde god standard, og var bl.a. utstyrt med vannklosett. Derimot var det åtte km. ned til skolen i Trødal, en tung tur i snø og kulde.

Det vesle kraftverket i Dalaråa ble bygget før banen, så materialene til dette ble fraktet hest. Verket ble drevet av vann ledet i rør fra Dalavannet høyere opp.

Under anlegget av øvre del av Aurabananen, ble utstyr transportert med trallebane fra Dalaråa til Dalarvatnet, hvor det var båt. Fra sørenden av vannet førte en ny trallebane et stykke innover. De siste bratte liene ble ryggen eneste transportmiddel. Siden det var kilopris på børa, ble det nok mange ømme rygger her inne. Det fortelles ennå om Ola Haarstad som greide en hel komfyr på 150 kg. alene.

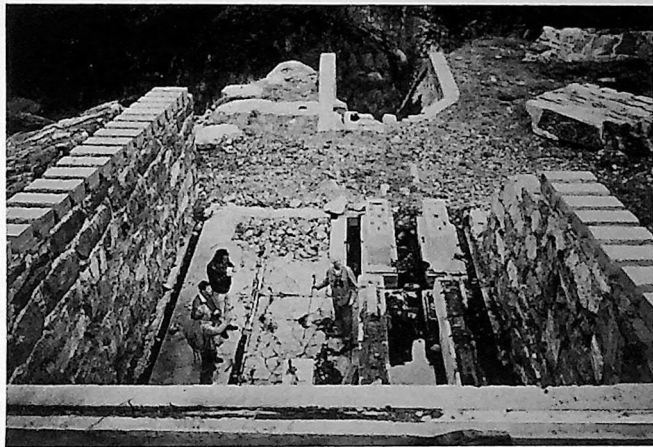
Etter konkurransen i 1919 kunne fire familier fortsatt livnære seg av kraftverket i Dalaråa. Senere, etter omlag 22 år, kom heisen og øvre del av Aurabananen i drift igjen. Dalaråa var da omlastingspunkt mellom bil og jernbaneheis. I midten av femtiåra ble det slutt på all virksomhet her. Såvel kraftverk som samtlige øvrige bygninger ble jevnet med jorda.

Nå har naturen tatt omtrent alt tilbake. Bare det fine flislagte gulvet i kraftstasjonen bryter med grønne omgivelser. Jernbane"arkeo-



Øverst: Dalaråa stasjon.

Nederst: Togavgang fra Dalaråa 1917 med lok nr. 2 eller 3.



Topp heis 1987: Nærmest ser vi heisehuset, og lenger bort gropa som heiseplattformen kom opp i. På venstre side av gropa aner man furer etter to jernbanespor.

loger" må gjerne ta med telt til Dalaråa, men vær raske, raske! Noen ønsker å omgjøre idyllen til skytebane.

Heisen

Inne ved lisida, omtrent midt på det tidligere stasjonsområdet i Dalaråa, kan man se en manglekantedt murkonstruksjon nedfelt i terrengen. Dette var tidligere en fordykning for heiseplattformen, slik at denne kom i plan med sporene.

Traséen opp lia er godt synlig, og bruker man kikkert ser man de store murepbygningene for heis-sporene.

Selve heisen var ca. 1 km. lang, og overvant en høydeforskjell på 620 m! De to heis-vognene gikk på jernbaneskinner med sporvidde 2 meter. Driften var av samme prinsipp som Fløybanen i Bergen: Nedadgående vogn stod i forbindelse med oppgående, og heisen hadde kryssingsspor på midten. Hjulflensene var doble på henholdsvis høyre og venstre side på de to heisvognene. Automatisk orienterte de seg således inn på hver sitt spor.

Når det ble sendt ekstra tunge kolli oppover, ble også nedadgående heisvogn utstyrt med ballast.

Heisplattformene var åttekantede med to spor på langs av lia og ett på tvers, liggende i kryss med hverandre. Dermed kunne

man ta to kortere vognlaster, eller en lengre med på hver tur. På stasjonsområdene oppe og nede var det egne svingskiver for vogner som skulle på og av det tverrgående sporet.

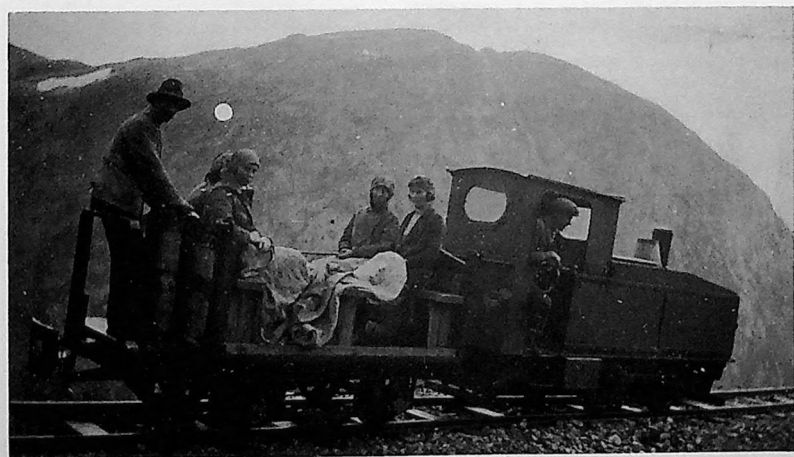
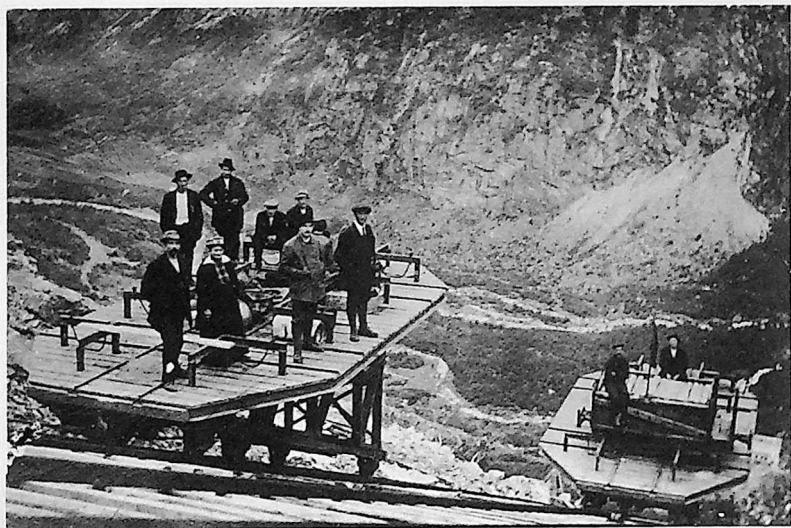
I tråd med helningsgraden i terrenget tippet heisplattformene litt innover eller litt utover. Vognene ble derfor sikret med et krossystem.

Toppstasjonen het bare Topp heis, og her var vinsjehus sammen med blant annet en liten lokstall og flere spor.

Vinsjen ble drevet av en elektromotor. Det var mekanisk overføring med tannhjul, med diameter opptil tre meter med forbindelse til en såkalt spindel. Her var et ståltau kveilet rundt, og hadde endene festet i hver av heisvognene.

Bortsett fra anleggsfolk var persontrafikk med heisen i tiden før 1919 strengt forbudt. Heisen var naturlig nok en fristende lett måte å komme opp til jaktterreng eller fiskevann, så mang en blindpassasjer hadde nok en luftig tur gjemt på stålbjelkene under heisplattformene. Turen opp tok 20 min.

Noe særlig ulykker med heisen var det ikke. Engang ble det glemt å feste en vogn på tverrsporet på plattformen. Uheldigvis hadde en kar tatt plass på vogna. På et punkt hvor heisplattformen



Øverst: Heisen, midtveis.

Nederst: På tur med bensinloket. Fører er Håkon Melkild og bremser Olaf Melkild, mellom Topp heis og Holbu.

helte ut mot stupet, bar det utfor både med mann og vogn. Utrolig nok slapp han fra det uten en skramme!

I midten av 20-åra kom et snørås langs heistraséen Kåre Flaa forteller at han, ca. 12 år den gangen, fikk i oppdrag å klatre opp til Topp Heis, og se hvordan det hadde gått. Her hadde raset tatt med seg taket på vinsjehuset, og maskineriet var rasert. Likeså en transformator stasjon og anleggsbrakker nær ved. Tristest syntes Kåre det var å se damploket som lå vellett. Heldigvis hadde det ikke vært folk tilstede. Heisen ble satt i stand i løpet av 2 - 3 år. Trestockene som underbygget heissporene over groper og dalsøkk var i ferd med å råtne opp, og ble derfor erstattet av mur. Heisen var heretter innlagt til anlegget stod ferdig.

Stupbratt

Det er mange minnesmerker igjen på Topp heis. I det harde klimaet får ikke vegetasjonen noe tak. Platået hvor alle sporene var, veggene til vinsjehuset og gropa hvor heisen kom opp i, ligger øde og forlatt. Den vesle lokstallen var halvveis gravd inn i fjellet, og hullet gaper mot oss omtrent midt på området.

Dette har trolig vært Norges råeste lokstall, pussig nok beliggende på det som må ha vært landets luftigste jernbanestasjon.

Det var tildels bensinloket, tildels håndkraft som besørget de beskjedne transportene på banen mellom 1919 og krigen.

Da damploket senere skulle settes i drift hadde takdrypp og rust allerede gitt det en hard medfart.

Ved Topp heis ser man et av tverrslagene til den 16 km. lange vann-tunnelen til Auraverkene. Tunnelen følger hele vestsiden av Litledalen og ender i en underjordisk rørgate som stuper 1100 meter ned til kraftverket i Sunndalsøra.

Under utgravingen av tunnelen ble det benyttet baner med 600 mm sporvidde og diesellok.

I tverrslagene ved Topp heis og Eikeli lenger sør ligger fortsatt spor i tunnelene. Verksted-

gulvene med to spor i er godt synlige. Fundamentene til engang store brakkekompleks vidner om tidligere omfattende aktivitet.

En jernbaneingeniør i Peru uttalte at der lamaene tok seg fram, der kunne han og legge jernbane. På den 9 km. lange strekningen fra Topp heis til Holbu kan man bare konstatere at ikke engang lamaen ville ha kommet fram.

Traséen minner idag mest om en provisorisk anleggsvei, og er en nydelig spaseretur - forutsatt at man ikke lider av høydeskrekk eller svimmelhet. Banen er tildels hogd inn i fjellet, tildels lagt på forstøtningsmur. Dalavatnet ligger 6-700 m. nedenfor oss, mens høydeforskjellen ned dit er ca. 500 m. Ovenfor oss fortsetter fjellveggen ytterligere 300 m. opp.

Kurveradien er nede i 50 meter, og vi har følelsen av at det er verdens ende som venter rundt neste sving...

Det er imponerende at de fikk banen ferdig i løpet av tre korte sommerperioder. Under slike forhold er det viktig å ha provianten i orden, og særlig den rette provianten: Svensken Gustavson ledet et arbeidslag her oppe og sendte et par karer til bygda med handleliste. Da kara kom tilbake var snusen uteglemt! Gustavson sendte øyeblikkelig kara tilbake med ny skriftlig melding: -Om Ni inte følger mina rekvisitioner kommer både jag och hela mitt arbetslag och flötter Er och hela fläskklädan på den andra sidan av vägen!

Banen kunne naturlig nok bare holdes i drift i sommerhalvåret. Okkupasjonsmakten var derimot optimistisk, og satte igang russiske krigsfanger med å håndmøke banen. Dette måtte gis opp.

Anleggsarbeidene ble for alvor tatt opp igjen av staten i 1947, og banen fikk noen aktive år før rivningen 1954. Mot slutten begynte sivillematta å bli svært dårlig, og det hendte at loket rett og slett datt mellom strengene (men heldigvis aldri utenfor). En av banens siste ansatte var lokfører Johs. Toverud fra Askim. Det fortelles at en dag hadde han med bl.a. prestefrua og hennes



Hell i
uhell:
To av banens
vogner fant
veien utfor
lia, og slo
dermed ikke
følge med
banens
øvrige 66
vogner og
fire lok.

datter på besøk innover fjellet. De ropte fram til Toverud at de syntes det gikk litt for fort. Svaret fra loket var neppe særlig beroligende: - Jeg tøy'kke kjøre saktære på denna dårlige skinnegangen!

Overraskelse

Drøyt 5 km. fra Topp heis kommer vi til Eikeli (Eik er dialektform av øk, hest). Ca. 100 m nedenfor ser vi et annet tidligere tverrslag til kraftverkstunnelen. Aurabanan hadde vikespor her, og vogner ble vinsjet ned på provisorisk skinnegang.

I kikkerten ser vi noe vi antar er gamle vaggeunderstell. Jeg får det for meg at jeg vil klatre ned for å se nærmere, og får en overraskelse: "Vaggeunderstellene" viser seg å være to vogner som ligger opp ned; en bolstervogn og en kassevogn fra Aurabanan! Våre guider tror vognene må ha blitt igjen der som en følge av uhell med nedvinsjingen.

Ca. to km. før Holbu er traséen gjort om til bilvei. Denne går videre til Reinsvatnet. Reinsvatnet er også regulert, og tyskerne igangsatte arbeider med en to km. lang sidelinje inn dit. De kom aldri så langt at de fikk lagt spor, men noen hundre meter av traséen nær Aurabanan er svært synlig.

Holbuvatnet er regulert, og her hadde banen stasjon med flere spor. På Holbu var lokfører Toverud ofte alene om skiftinga, men ante råd. Han hadde med seg ei lærenem småjente. Mens Toverud la over veksler, brekket og koplet til og fra vogner, flyttet vesla loket! - Kom igjen vesla! kommanderte Toverud.

Fra Holbu fortsatte banen over en imponerende bru med store brukar i stein. Selve brua av tre er desverre borte. Herfra bar det to km. i bratt stigning og gjennom en tunnel til endepunktet Osvatnet. Her er det nå stort sett lagt vei i trasséen, og tunnelen er noe utvidet.

Strekningen Holbu-Osvatnet ble nedlagt i 1951.

Til UHB?

Jeg tror den stillheten som nå hviler rundt Dalaråa og Topp heis kan sammenlignes med den man finner i forliste skipsvrak. Naturen er i ferd med å ta tilbake sitt, men konturene etter det som engang var aktivitet, maskiner, rop og støy er der.

Også i jernbanelitteraturen sover Aurabanan sin tornerosesøvn. Dette er pussig, for hvilke andre norske baner setter så mange rekorder som Aurabanan? Som anleggsgbane må den være enestående både i

lengde og investering.

Og Sunndalsøra må ha hatt en av de korteste historier som "stasjonsby".

Jeg nåper denne artikkelen om banen som tok heisen til fjells har bidratt til å gi den en mer velfortjent plass.

Aurabanan har få andre likheter med UHB enn sporvidden. Denne er likevel så vesentlig, at det er naturlig at vi kastet blikket vårt på de to vognene i ura på Eikeli. For hvilke andre steder kan vognene få seg trilleturer, kanskje med et lass utstyr til et nyanlegg, og få skrubrekket betjent av svette "rallar"-never?

Men vi greier ikke å få vognene ned fra lia alene, og i skrivende stund går det ut brev til Auraverkene med spørsmål om hjelp.

Med dette setter jeg punktum for denne gang, skjønt vognene triller kanskje snart inn i Tertitens spalter igjen...

Kilder m.m.

Kåre Flaa og Tor Ulvund, Sunndalsøra september 1987.

Ulf Berntsen: Norske anleggs og industribaner 1, På Sporet nr. 2 1969.

Fakta, Norsk konversasjonsleksikon, Ernst G. Mortensens Forlag 1947.

Kart: Vidar Skilnand/ NGO
Hjertelig takk til Kåre Flaa for innsamling av alle eldre fotos.



Ved Holbuvatn. 1987. Traséen kan, hvis trykken blir bra, sees innover i bildet, retning Topp heis.



Mjøs-samlingene
på Minnesund



Fotoutstilling
om båttrafikken
på Mjøsa

ØKOMUSEUM EIDSVOLL

Det er planer om å opprette et såkalt Økomuseum i Eidsvoll. John Aage Gjestrum orienterte om dette i forbindelse med Akershus Kulturvernråds møte på Feiring 20. juni.

Gjestrum fremhevet at det er bondekulturen som dominerer i kulturvernet. I Eidsvoll kom imidlertid industrien tidlig, og det er derfor i dag mange slike kulturminner i kommunen.

Økomuseet innebærer en struktur som gjør det mulig både å verne kulturminnene og gjøre dem tilgjengelige for publikum.

Dette er altså en desentralisert museumsmodell der en tenker seg et dokumentasjonssenter, med arkiv, basisutstillinger og utgivelse av publikasjoner. De

tekniske industriminne ligger spredt utover i kommunen.

- Økomuseet kan gi kommunen verdifull PR og styrke bedrifters mulighet for profilering utad, hevdet Gjestrum blant annet.

Før møtet på Feiring ble det gitt en omvisning på Mjøs-samlingene på Minnesund av museets ansatte Kåre Torgenrud. I de gamle bygningene er det innredet utstillinger av fotografier og gjenstander fra båttrafikken på Mjøsa. Det drives også undervannsarkeologi.

Erik Borgersen



Ekspress-
togsloket
310.23
på
paraden
i Strasshof.

150
år

Østerrike feiret i år 150-årsjubileum for sine jernbaner. I likhet med Tyskland for to år siden ble dette behørig markert. ÖBB - statsbanene - gjennomførte et svært omfattende program med ekstratog, utstillinger og en stor parade utenfor Wien. Jubileet ble markedsført slik at en rettet seg både mot spesielt interesserte og folk flest.

Tilstede ved paraden var selvfølgelig Tertitten. Vi benyttet også anledning til å reise på 760 mm. spor.

"Parade der Bahn" ble avviklet 3 helger på rad ved stasjonen Strasshof utenfor Wien.

Rundt 70 tog ble presentert, slik at en fikk et godt innblikk i utviklingen av vogner og lok. Alle lok kjørte naturligvis for egen maskin, eldste var bygget i 1851!

En stor del av materiellet var satt istand av ÖBB selv. Arbeidet var fordelt til de fleste jernbaneverksteder rundt i landet.

Østerrikes historie ble gjenspeilet i kavalkaden. Landet har som kjent omfattet Ungarn og hadde landområde til Adriaterhavet. Materiell var velvilligst stilt til rådighet av de to store jernbaneselskap i Ungarn, MÁV (statsbanene) og GySEV (Gyor-Sopron-Ebenfurt). Sistnevnte går inn til Ebenfurt i Østerrike (På tysk: Raab-Odenburg-Ebenfurt).

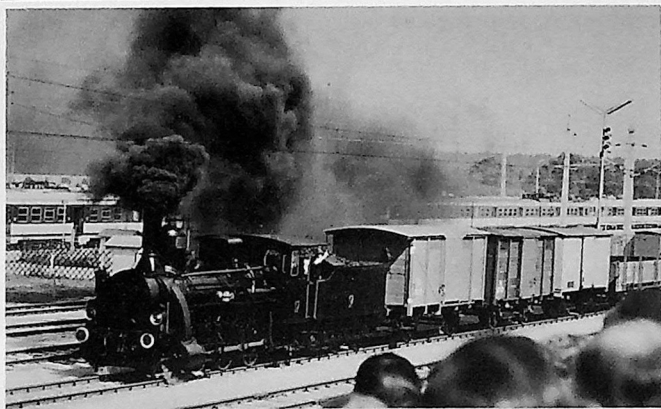
JŽ (jugoslavia) og ČSD (Tsjekkoslovakia) var med. Foruten ÖBB var Graz-Köflacher Bahn godt representert. GKB hadde til dampens siste pust lok helt fra 1860 i sin stall.

Strasshof var tidligere en større skiftestasjon, og en lokstall ble bygget der etter krigen. Lokstallen er nå blitt museum, og fungerte som depot for kavalkaden. To spor gjennom stasjonen ble rustet opp for kavalkaden og ELIN og Siemens spanderte elektrifisering av disse. For publikum var det reist tribuner der de fleste klarte å sitte rolig uten å skygge for andres kameralinser.

Med denne tunge kulturelle føde, befant det seg selvsagt bak tribunen store telt der mavens og strupens behov kunne dekkes. Bøker og souvenirer var naturlig nok også lett å få tak i.

760 mm.

Vi var ikke i Østerrike bare for å delta i organisert dyrking av jernbane. Dette er et land vi tidligere har blitt glad i, med vakre daler og fjell, små gamle landsbyer, gashof'er der folket samles over en øl eller en heuriger, gemütlichkeit, ...



GySEV nr. 17.
Bygget 1885,
Wiener
Neustädter
Lokomotiv-
fabrik.



Jugoslavisk
760 mm.-lok
type 83 nr.
76.
Denne type
ble konstru-
ert til kon-
struert til
smalsporet
i Bosnia og
Herzegowina.

På vognen
foran en
moderne
motorvogn for
760 mm. OBB
type 5090.



"Dampf-
Bummelzug"
på Murtal-
bahn med
lok U 44.
Vannfylling
i Stadl-
Kaltwasser.



Persontog til
Unzmarkt
forlater
Tamsweg st,
Murtalbah.

og masse baner med "vår" sporvidde.

Skjønt "vår" vidde er det ikke helt, 760 mm. er nærmest det samme likevel.

Denne gangen gikk turen til Steiermärkische Landesbahnen. Det må være et av de mest usammenhengende jernbaneselskap som fins. Det er egentlig en rekke adskilte jernbaner og bussruiter som drives av Stm.l.b.

Med postbuss kom vi oss over Oberntauern-passet og ned til Mauterndorf (Salzburger land). Dette er endestasjonen på Murtalbah, 76 km. fra Unzmarkt, åpnet 1893. Fra 1973 har Tamsweg vært endestasjon for togene. Hovedstasjon er Murau-Stolzalpe (Steiermark).

I Mauterndorf stod endel materiell tilhørende Club 760. Strekningen fra Tamsweg og dit er intakt og det arbeides med å få til museumsbane der. Det er svært sansynlig at dette kan skje i 1988.

På Tamsweg stasjon møtte vi den moderne Murtalbah. I slutten av 1960-årene ble det anskaffet 4-akslede diesel-elektriske lok til å erstatte damp'en. I begynnelsen av 80-årene kjøpte man dessuten noen dieselmotorvogner, og det er disse som avviker det meste av persontrafikken i dag. Moderne er de absolutt, med motstands-

brems og KE T trykkluftbrems - i motsetning til øvrig materiell som har vakumbrems. Scharfenberg-koppel har her avløst link-and-pin.

Godstogene går med diesel-lok. To rene godstog pr. dag og dessuten to blandede tog.

Vi reiste den naturskjønne strekningen ned til Murau, og innkvarterte oss der.

Standarden på banen er god, ja kanskje vi skulle si "strøken". 70 km/t er maksimalhastighet. Det satses tydeligvis på jernbanen her, og det så ut til at den ble drevet rasjonelt.

Togframføringen er avansert. Det er ingen betjente stasjoner for togmeldinger. Togleder i Murau (som også selger billetter der) gir kjøretillatelser pr. radio, og togbetjeningen ordner selv med kryssinger.

Stm.l.b. kjører damp også. Hele sommerhalvåret er det 2-3 ganger pr. uke damptog på strekningen Murau - Tamsweg. Dessuten er det mulighet til å kjøre damplok selv - hvis en betaler for det. "Amateurlokfarten" kalles det.

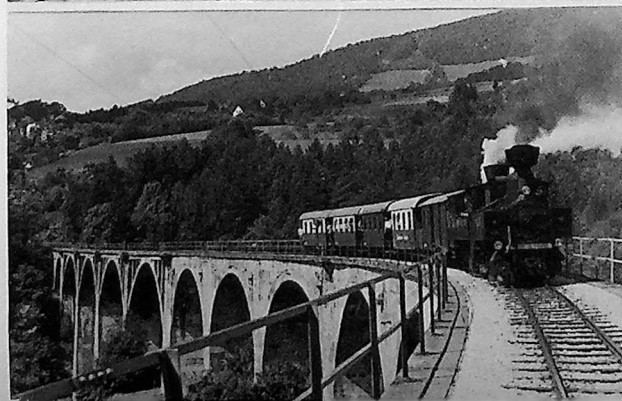
Vi reiste selvfølgelig en tur. Hyggelig forsåvidt, men denne "ompa"-musikken! Ut fra høytalere i vognene strømmet den ut. Trøsten fant vi i barvogna der en servitise sørget for øl o.l.



St.L.B.
VL 12,
bygget
1966.
Lokene
er diesel-
elektriske
med aks.f.
Bo'Bo'.
Foto i
Murau-
Stolzalpe.



Feistritz-
talbahn.
Forspann-
loket er
S 7, opp-
rinnelig
fra
legendariske
Salzkammer-
gut Lokalbahn
(Club U 40)



(Club U 40)



Godstog fra Tamsweg utenfor Murau.

Nåvel, returen tok vi i blandet tog. Det var vel så bra, hvis ikke bedre. Skifting på stasjonene underveis og en gemütlich stemning i vogna, der alle kjente alle.

Neste stopp var Weiz. Sentrum for Stmlb. i dette området. (Litt øst for Graz). Weiz-Gleisdorf er normalsporet, der tyske to-akslede skinnebusser fra gjenreisningsperioden trafikkerer, og Weiz - Birkfeld har 760 mm. spor og bare gods-trafikk. Tidligere gikk banen frem til Ratten, men denne delen ble lagt ned i 1982.

Feistritzalbahn er uten tvil noe av det flotteste, kanskje den fineste av smalsporbanene. Kunert, store viadukter og tunneler er stikkord. Det er sjelden kost på så smalt spor.

I to-akslet vogn bak lok U 44 gikk ferden oppover. U-lokene er nærmest standard på Østerriksk smalspor. Ompamusikk også her - men levende.

Disse damptogene er noe fjernt fra det vi kaller museumsbane. Dette er et jernbaneselskap som har sett at det er penger å tjene på å kjøre damp, og område som ser det som viktig tilbud for turistene.

Fra Weiz ble det pånytt en tur i skinnebusser. Kanskje det mest museale innslaget, i hvert fall innvendig, i det hele. Svake lyspærer i taket av kryssfinér og vendbare seter med stålør og blå skai. Ekte 50-tall.

Fra Gleisdorf til Wien gikk ferden over Aspangbahn. En slags innlandsbane opprinnelig noe som skulle bli Wien-Saloniki-Bahn (WSB), men som ikke ble det.

Alle ingredienser vi liker har denne bane: Krappe kurver, telegraflinje, semaforer og dieseldrift. Har man så satt seg godt til rette med rikelige forsyninger til maven kan man ha det godt på Aspangbahn.

I Wiener-Neustadt stakk det i oss; Hvorfor ikke dra til Baden og reise med Baden-bahn? Som tenkt så gjort. Baden-bahn er en kryssning mellom jernbane og sporvei. Der fins alt av begge deler. Persontogene er trikker og godstogene går med diesel.

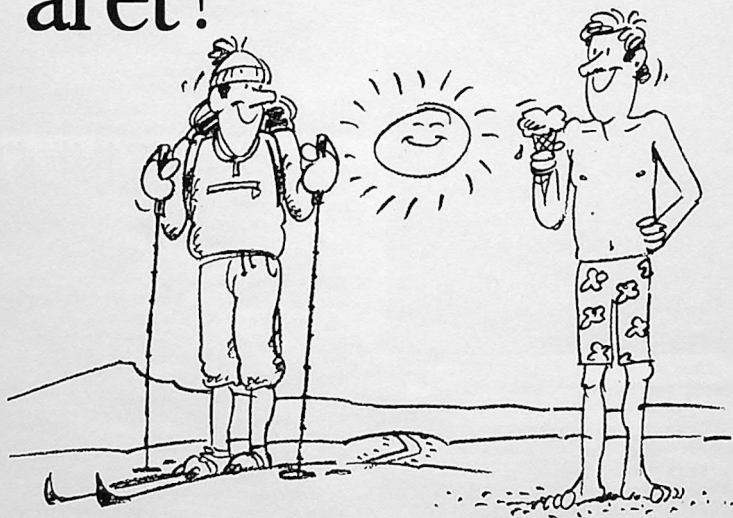
Ut fra Baden kjørte vi gjennom gatene på enkeltspor. Krysset i Baden Bhf. og reiste så videre et stykke før vi forlot gaten og kom ut i egen dobbeltsporet trasé. Det gikk så det føyk. Etterhvert oppdaget vi at det var betjente stasjoner med togekspeditører. Persontog (trikker) møttes og underveisdogstog dukket opp med OBB-vogner.

I Wien kjørte vi inn på byens sporveisnett. Ikke noe hvilket som helst forresten, det er vel det største i vest-Europa. Endepunktet er ved Wien-operaen. Og nettopp Operaen er vel sentrum i denne kulturbyen.

Erik Borgersen



Reiseforsikringen som gjelder hele året!



Med ABC banks rimelige helårs reiseforsikring er du ikke bare trygg når du reiser langt avsted til utlandet, men også om du tar en weekend på landet!

ABC

bank

En god bank gjør det enklere.

*Elektriske Installasjoner i
Bolig - Industri - Lager og Kontorbygg-*

Utføres av:

**Ornulf Wiig
Installasjon A.s**

1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

Ornulf Wiig



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

Ornulf Wiig
ELEKTRISK FORRETNING

Vis- a-vis Rådhuset
Sandvika - Tlf. 54 02 27
Lamper og småartikler

Ornulf Wiig
MASKIN A/S

Gågaten
Sandvika - Tlf. 54 27 17

Ornulf Wiig
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika
Tlf. 54 29 95

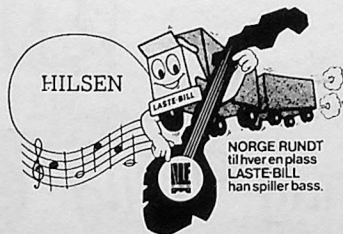
ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

Hverdager: kl. 8.30-17.00

Lørdager: kl. 8.30-13.00

HEI TERTITTEN:

Hold fram som du stevner
(du er på riktig spor)



**Norges
Lastebileier-Forbund**

Lastebilen - fremtidens transportmiddel