

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 86 des.



Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram
Redaksjon: Aud K. Brevig
Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:
Postboks 59 - 1920 Sørumsand

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

Stiftelsen

Urskog-Hølandsbanen

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

Postboks 59, 1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500
Postgiro: 2 06 77 18

Kontor:
Sørumsand stasjon

Tlf. (06) 82 69 70 (Telefonsvarer mottar beskjeder utenom kontortid.)
Tlf. Bingsfoss (06) 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling
Trafikksjef Erik Borgersen

Stiftelsens styreformann: Gunnar Apeland

Avd.ing. Vidar Skilnand

Medlemsskap:
Støtte- kr. 175,- , Aktiv kr. 90,-,
Familie: En betaler full pris,
deretter kr. 60,- pr. person
Livsvarig: kr. 1750,-
Bedrifter: kr. 1000,-

Damp tog kjøres hver søndag fra 3. søndag i juni til første søndag i september kl. 10.30, 11.30, 12.30, 13.30 og 14.30

Nå er det jul igjen ...

og årets siste nummer av Tertitten foreligger. Stoffet som dukket opp til denne utgaven spenner over et stort område. Når du får bladet i postkassen er vi i UHB forhåpentligvis igang med årets store nyhet: JULEKJØRINGEN! Hvis værgudene tillater det, kjøres det for første gang siden 1960 ordinære personførende tog i desember måned. En stor begivenhet i museumsbanes historie.

Selvsagt tar redaksjonen fremdeles imot bidrag til kommende utgaver. Det er hyggelig å merke at vi får reaksjoner fra lesere, og skal vi som planlagt sende ut 4 utgaver i året (i år er det bare blitt 3), er vi avhengige av god stofftilgang.

Tertittens redaksjon og Urskog-Hølandsbanens styre ønsker med dette alle sine lesere og kontakter en riktig **GOD JUL og et GODT NYTTÅR!**

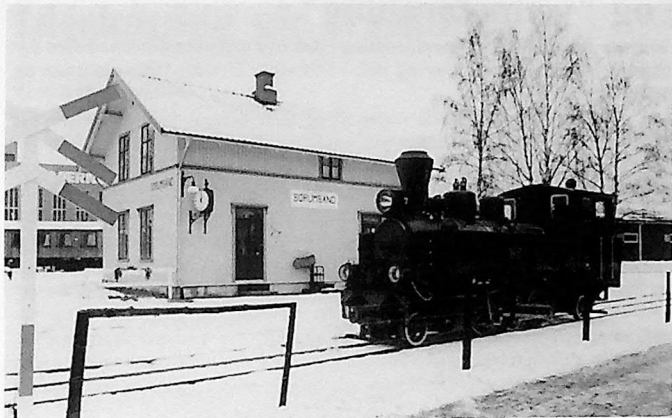
Jan Deram

Av innholdet:

<i>Hilsen fra stiftelsens formann</i>	s. 3
<i>Den nye organisasjonen</i>	s. 4
<i>Høland til HR</i>	s. 6
<i>Da unggutten ville bli aktiv</i>	s. 9
<i>Hverdagsliv på UHB - i 1992</i>	s.15
<i>Tertitten, avd. Aurskog-Høland</i>	s.17
<i>Modell til jul?</i>	s.21
<i>Karéttoget - IC 1870</i>	s.25
<i>Rheilfford Ysgafn (gjett hva det er)</i>	s.31
<i>Spredte glimt</i>	s.36
<i>På NTH</i>	s.37
<i>Vyrde Bladstyrer</i>	s.39

Der intet annet er nevnt i teksten eller ved bildet er fotos tatt av Erik Borgersen.

Forsidebilde: Lok nr. 6 "Høland" får godt stell på Sørumsand, før det gir seg i kast med en ny omgang reisende t/r Fossum.



Lok nr. 7 PRYDZ
på Sørumsand st.
i november. Foto:
Vidar Skilnand

Den beste drivkraft

Gunnar Apeland

Kjære medlem!

Snart er sesongen og året 1992 historie - også for Tertitten. Det er tid for å evaluere innsats og resultat og se disse i forhold til de mål man hadde. Også i år har interesse, engasjement og idealisme vært drivkraften i Tertittens arbeid. Kanskje er dette de viktigste arbeidsredskaper man har. I hvert fall har de skape imponerende resultater.

For meg som styreleder i Stiftelsen er det spennende, utfordrende og ikke så lite krevende å skulle være med og føre videre det arbeidet som tidligere styrer har skapt.

For det er å føre videre,- ikke nødvendigvis å skape noe nytt. Hele styret i Stiftelsen er klar over at dersom Tertitten skal føres videre på sporene, må vår oppgave bli å tilrettelegge slik at andre kan skape.

Så mye kan ikke bli gjort på et halvt år, men likevel føler jeg at styret har lagt grunnlag for en ny plattform som skal kunne betjene et stadig økende antall medarbeidere og brukere. For det er det vi alle jobber for: Å spre kunnskap, gjøre Tertitten mer attraktiv og bidra til trivsel blant medlemmer og reisende.

Styrets viktigste sak i 1992 har vært arbeidet med å opprette en stilling som daglig leder. Behovet er stort og vi føler at også fylket er enig i dette. Den tidsplan vi arbeider etter har som mål å få stillingen besatt i løpet av 1993. Når det er gjort faller også mange andre brikker på plass.

Sesongen 1992 har vært vellykket. Alle aktive har bidratt til å spre kjennskap til Tertitten, gi våre besøkende opplevelser og et lite innblikk i norsk jernbanehistorie. Og historie er viktig. Den skaper forståelse for og bånd til fortiden. Og først når de båndene og den forståelsen er på plass, kan man se fremtiden trygt i møte.

Takk for iherdig innsats i 1992. Vel møtt til en ny sesong med nye utfordringer. Målet videre når det gjelder å gjøre Tertitten kjent, er å øke kunnskapen fra respektable 58% til 90%. Jeg er ikke i tvil om at vi skal lykkes med det. La også neste sesong bli preget av den samme drivkraft som for: interesse, engasjement og idealisme. Da vil vi nemlig lykkes!

God jul og et godt nytt år!

Stiftelse og "venneforening"

Det er en klarere arbeids- og ansvarsfordeling i den nye organisasjonsmodellen for Urskog-Hølandsbanen. Museumsbanen er nå delt i Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen og foreningen Tertitten.

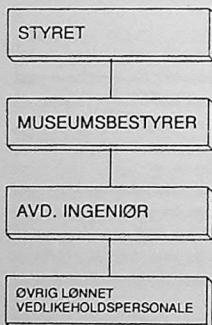
Stiftelsen er eier/leietager av rullende materiell og faste anlegg, har konsesjon for jernbanedrift, er tilskuddsmottager som halvoffentlig museum og er arbeidsgiver for alt lønnet personale. Stiftelsens styre fastsetter Urskog-Hølandsbanens budsjett og planer.

Foreningen Tertitten er en "venneforening" og drives på idealistisk basis. Foreningen står for alle aktiviteter knyttet til publikumsrettet drift med museumsbanen, utfører diverse vedlikeholds-/restaureringsaktiviteter, arrangerer ulike tiltak for de aktive medlemmene, utgir medlemsblad osv. Foreningen Tertitten velger også flertallet av styret i stiftelsen.

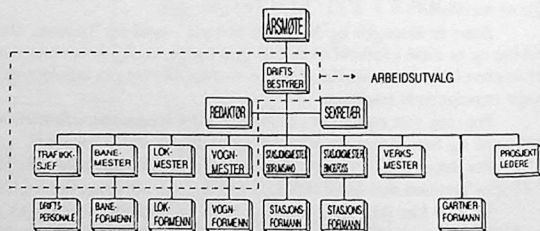
Stiftelsen og foreningen har separat økonomi. Foreningen Tertitten disponerer drifts- og salgsinntektene minus et avtalt årlig beløp som overføres stiftelsen, dessuten medlemskontingent, annonseinntekter fra medlemsblad, inntekter fra medlemsarrangementer m.v. Eventuelt overskudd skal disponeres på vedlikeholds- eller restaureringsprosjekter som styret i stiftelsen har vedtatt igangsatt etter forslag fra venneforeningen. Øvrige midler forvaltes av stiftelsen.

Her er organisasjonskart for den nye organisasjonen:

Stiftelsen



Foreningen Tertitten:



Julesesongen

Vi er ikke snauere i år enn at vi inviterer på jule- og nyttårstog! Det er oppvarmet stallplass på Sørumsand som gjør dette mulig. Togtider:

Lørdag 12/12 og 19/12 . fra Sørumsand kl. 15.00 og 16.00

Søndag 20/12 fra Sørumsand kl. 13.00, 14.00 og 15.00

Nyttårsaften fra Sørumsand kl. 13.00 og 14.00

Alle medlemmer med familie er hjertelig velkomne!

Idéskaping gir fremdift!

Gunnar Apeland

Mange og gode idéer skal nå samordnes etter et vellykket fellesmøte som styret i Stiftelsen og Venneforeningens arbeidsutvalg hadde i slutten av oktober. Den enkeltes idéer og hva man følte var viktig, skal nå bearbeides videre i en strategi og handlingsplan for det videre arbeid.

Styret i stiftelsen vil på sitt første møte formulere en visjon og et overordnet mål for Tertittens virksomhet. Deretter skal det lages et mål for hver sektor, slik at man kan lage en handlingsplan med utgangspunkt i tilgjengelige ressurser.

Markedets oppfatning avgjørende

Vi vet at vi er godt kjent i markedet. Hele 58 % av befolkningen i Akershus kjenner oss viser en ny markedsundersøkelse. Vi vet også at Tertitten er populær. Men vi vil videre. Selv om mye arbeid gjenstår i den pågående analyse, kan vi allerede nå slå fast at markedets oppfatning av vårt produkt er helt avgjørende for den videre utvikling av Tertitten. Derfor skal vi fortsette innsatsen for å markeditilpasse produktet, som jo er den opplevelsen de reisende har når de møter oss.

Fremtidige oppgaver

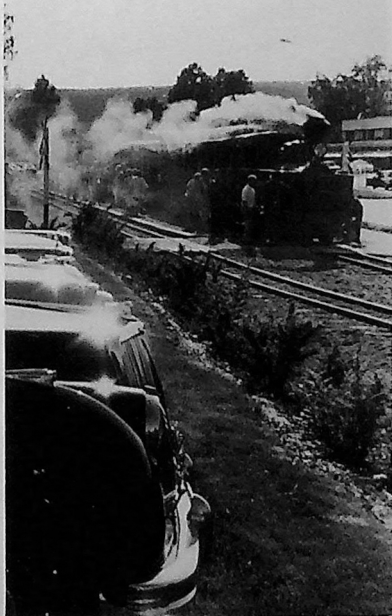
Av konkrete saker vi arbeider for å løse, er å forbedre skilting, serveringstilbudet både på Sørumsand og Bingsfoss, vi skal utdanne guider til å ta seg av gjestene, og vi skal forsøke å få opp en Narvesen-kiosk i gammel stil på Sørumsand.

Svært viktig kommende år blir også å gjøre medlemsskap i Tertitten enda mer attraktivt. En målrettet verving skal settes igang etter at styret har diskutert hva medlemsskapet skal inneholde.

Stikkord for styrets videre arbeid blir således sikring av verdier og utvikling av tilbudet. De to organer er enige om å møtes jevnlig, og tema for neste møte blir markedsføring.

Både styret i Stiftelsen og AU i Tertitten føler at vi har startet på et riktig spor.

Nå gjelder det å øke farten, men ikke mer enn at vi holder oss på skinnene. Hva som skal skje videre vil vi komme tilbake til.



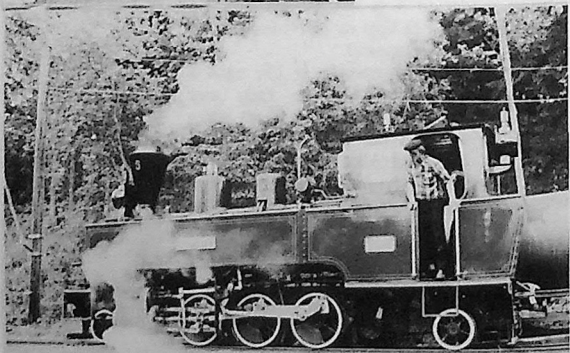
Høland forfaller....

Lokomotiv nr. 6, Høland, er nå fraktet til Sundland. Som alle lokomotiver er hun underlagt revisjonsterminer, og forfaller nå til hovedrevisjon. Damplokene har HR-termin på 10 år.

Det er jo litt underlig hvor fort tiden går, mange av oss husker jo som det skulle vært i går hvor nydelig 6'ern var i -84 da den ble satt på sporet etter vår første *store* restaurering og hovedrevisjon. Loket hadde selvfølgelig vært inne til HR tidligere i museumsbanetiden, men ved jobben som ble avsluttet i -84 ble det også gjort en skikkelig restaurering til leveranseutseende og 6'ern fikk ny kjele.

Velkjent er lokmester Stenersens saftige replikker på Østlandssendingen da loket ble prøvekjørt på UHB (*-Hvis ikke den jævla kjerra er tett nå, så skyter jeg meg!*), og du verden så mye film vi brukte! Akk, - det var lykkelige dager, etter mange ørkesløse dugnad dager/kvelder i Lodalen og på Grorud. Godt var det også å slippe den etterhvert nokså dårlige "Meyer'n".

Et par bilder fra 1.juni 1984: Østlandssendingen intervjuer Roar Stenersen (lokmester) og Bjørn Halling (prosjektleder). Reportasjeteamet ble med på en skikkelig forrykende prøvetur opp Bingsfossbakken.



Visste du

... at Tertitten kommer på 6. plass blant de kulturtilbud folk i Akershus kjenner til, med en kjennsapsprosent på 58 % .

... at interessen blant de spurte for virkelig å besøke Tertitten ligger på 42 % .

... at 88 % mente det var viktigst med gode parkeringsmuligheter i tilknytning til museet.

... at 87 % la sterk vekt på at det fantes guider på stedet til å fortelle og vise de besøkende rundt.

... at spisemuligheter og lekemuligheter for barn var ønsket av henholdsvis 71 % og 38 % av de spurte.

... at 1/4 av de spurte var villige til å betale mer enn kr. 110,. for en familie på museet, mens 40 % var villige til å betale mellom kr. 80 og 110 pr. familie.

... at styret i Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen og Arbeidsutvalget i Tertitten har tatt disse resultatene på alvor og på et fellesmøte i oktober satt følgende mål for virksomheten:

- | | |
|------------------------|---|
| 1) Vår forretningsidé: | "Å gi de besøkende en god opplevelse" |
| 2) Vårt mål: | "Tertitten skal være Norges beste museums-jernbane, der vi med beste mener at vi skal gi Norges beste totalopplevelse på museums-jernbanesiden. |

... at vi som første ledd i denne prosessen tar kontakt med Sørums Historielag, med forespørsel om samarbeide på området **guiding**.

Kilde: MMI - markedsundersøkelse om kulturtilbud i Akershus fylke 13.08.92, det 299 representativt utvalgte personer i Oslo, Akershus, samt de mest nærliggende områder av Østfold og Vestfold, Buskerud, Oppland og Hedemark (141 menn og 158 kvinner - geografisk, og demografisk representative) er spurt om sitt kjennskap til kulturtilbudene i Akershus fylke.

Visste du ...

... at det vanligvis er dugnad på Sørumsand hver lørdag, og minst en kveld i uken.

... at du er hjertelig velkommen på dugnad.

Kontaktpersoner:

- Verkmester Øivind Midtskogen tlf. 06826666, Vognmester Trond Dehli tlf. 06881150



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

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

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

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

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

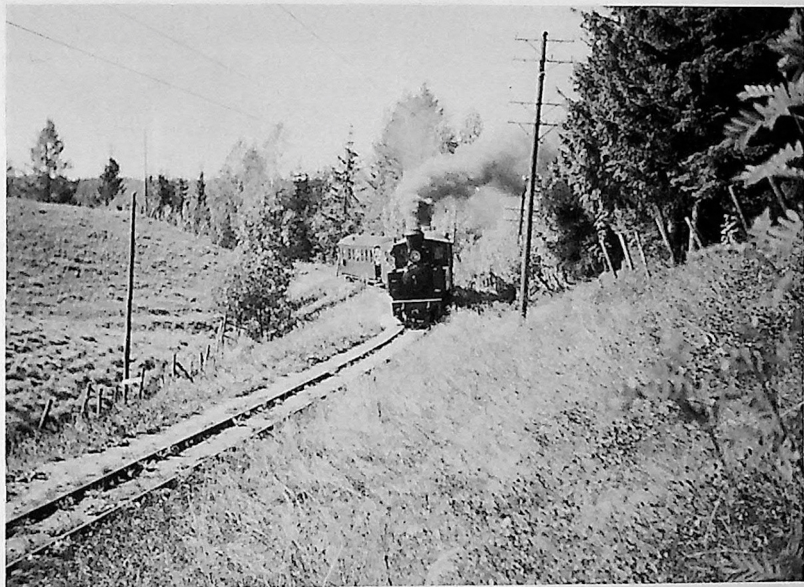
 **GJENSIDIGE**

Gjensidige-Avtalen

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

Aurskog-Høland og Sørumsbrannkasse

Sorumsand: Tlf. 36 82 63 00 Fax 06 82 62 50 Bjørkelangen: Tlf. 06 95 65 22



På vei ut av hundremeterkurven. I dumpa til venstre var det alltid en "frisk odor" av assorted fjøsmøkk med ulik gjæringsgrad.

Da unggutten ville bli aktiv i A/L Hølandsbanen

Tekst: Håvard Pedersen

Foto: Thorleif Pedersen

I skrivende stund nærmer året 1992 seg slutten, og man blir litt tankefull fordi det faktisk er 25 år siden 1967 opprant - mitt første år som aktiv ved A/L Hølandsbanen, som banen vår het da.

Hvordan var det å ta fatt på banen den gangen? Historien starter egentlig i 1966, det første året Tertitten igjen rullet etter nedleggelsen i 1960.

Den 13-årige jembaneentusiasten Håvard satt og bladde i morgenavisen som vanlig, men stoppet brått opp, gispet etter pusten og stirret omtrent "høl" i overskriften: "Tertitten kjører igjen".

"Fatter'n, når kan vi dra dit?" Og fatter'n stilte opp for banen dengang, slik han har gjort mange ganger siden, denne gangen riktig-

nok for å stille nysgjerrigheten til en halvgal sønn.

På Presterud sto et stort skilt: "Her kjører Tertitten", og med pilformet undertekst: "Følg traséen!" Og vi ruslet over dumper etter fjernede sviller og sparket i grusen - først under en bro på Kongsvingerbanen og så rundt en sving. Der åpenbarte inngangen til paradiset seg

for den unge frelste: et enkelt spor som endte i en butt, en provisorisk svilleplattform og en rød bygning, mindre enn en utedass, med skiltet FYEN på. Plutselig lente en mannskikkelse seg delvis ut av en luke i veggen, og med et gammelt telefonrør opp etter øret: "FYYYN". Noen prøvde visst på en dårlig telefonforbindelse å få sendt et tog hit.

Noe senere bar det avsted bak "Høland", som var grønn og svartmalt, i NSB-røde personvogner opp til et sted man kalte Bingsfoss. Her var det et avviksspor og et spor under et takoverbygg med loket "Setskogen" under. Ellers var det stort sett rot. Turen fortsatte helt til sporet var tatt vekk over en jernbanebru av solid stålkonstruksjon over veien til Bjørkelangen. "Fossum" sto det på et beskjedent skilt, og så rygget vi hele veien (2,7 km.) tilbake til Fyen igjen.

Hobbybanen, som de kalte seg, måtte bli en del av min hobby, og jeg meldte meg inn som medlem hos han som lente seg ut av bua på Fyen. Jeg fant senere ut at han het Ole Mjelva, og jeg tror han tjenestegjorde i billett-salget i "kvadratmeter'n" omtrent hver eneste driftssøndag de første to-tr årene jeg var medlem.

Møt opp og jobb!

Bortsett fra å få tilsendt et par nummer av Hølandsbanenytt - hobbybanens medlemsblad i A4-format, hørte jeg ikke noe mer fra banen i 1966, men patriot som jeg var - jeg skaffet meg fort mine tre første andeler à kr. 50 pr. stk., og mitt første egentlige møte med "gutta" var på generalforsamlingen i Oslo rådhus' vestre tårn i mars 1967.

Jeg kom som nr. 2 til lokalet, og nr. 1 studerte jypplingen gjennom solide brilleglass. Karen, som presenterte seg som Olaf Wiegels, var hyggelig å prate med, og ga meg klart svar på mitt store spørsmål: "Hvis man vil være med å jobbe på Hølandsbanen, hvordan forholder man seg da, blir man kontaktet på noe vis?????" Svaret var noe svevende, men i og for seg konsist nok: "Når snøen begynner å gå på vårparten, er det bare å møte opp, så treffer du sikkert noen som jobber der".

Snøen var nesten smeltet, det var varmt i været og deilig å stå ute på de åpne ende-

plattformene på trevognene i 9.35-toget Oslo Ø - Årnes. Den første oppgaven jeg ble satt til var å delta i riving av to sporveksler som hadde havnet oppå en lien skrent ved Sørumsand Verksted. Hvordan og hvorfor vekslene var havnet der er jeg fortsatt litt usikker på. Vi var to unggutter som hadde vår aller første dugnadsdag på banen denne dagen. Jobben var å plukke opp dogs (skinnespiker) og underlagsplater etterhvert som de "store" rev opp. Den andre unggutten hadde medlemsnummeret for meg, var ett år eldre og et hode høyere enn meg, og vi var like kledelig beskjedne. Han er fortsatt noe kraftigere enn meg, og den dag i dag, når vi begge skal ha konduktortjeneste, er det naturlig at Per-Ivar, (for det var han som var den andre unggutten), bærer blå-båndet og har kommandoen over toget.

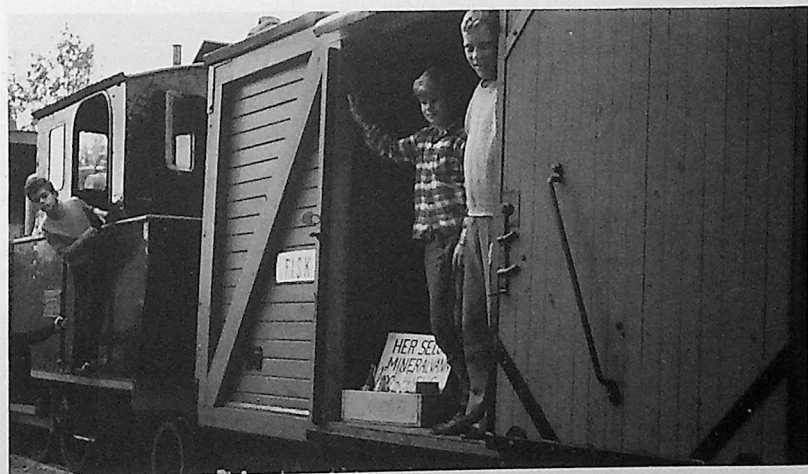
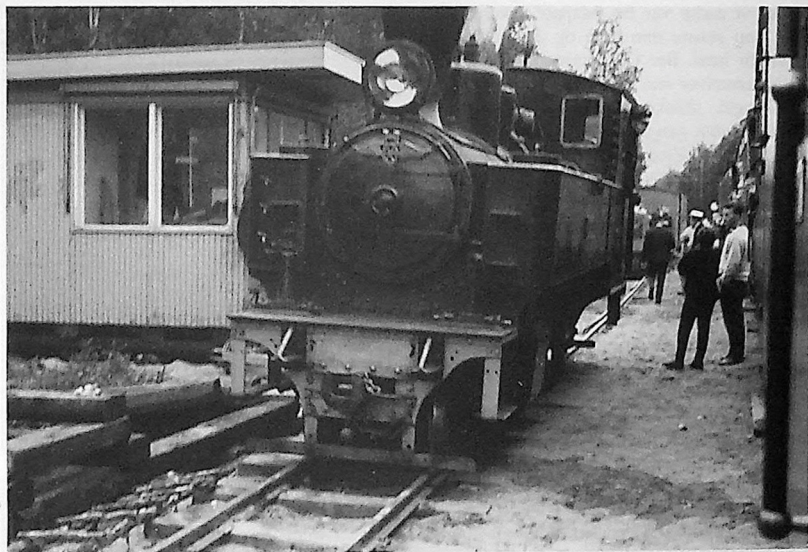
Vi hadde skikkelige snøvintre i seksti-årene, og ved murene ved Småfoss lå snøen lenge utover våren. Arbeidstogene måtte fram, hørte vi, og vi ungguttene ble satt til å måke rent sporet. Det gikk med en hel søndag, og da vi kom opp neste helg igjen var ikke bare sporet rent, all snøen var også smeltet. Nå var vi ikke dummere enn at vi hadde tenkt oss denne muligheten, men som de yngste syntes vi vi måtte være pliktoppfyllende for å bli antatt i det gode selskap.

Mye dytting

Det ble aldri innkalt til dugnader. Dugnad var det hver søndag. Lørdagen var ennå skole eller arbeidsdag for folk flest i 1967. Dugnadsdagen startet med fottur fra Sørumsand til Bingsfoss, for NSB-togstopp på Bingsfoss fantes ikke. Oppgave nr. 1 var å prøve å starte vårt diesellokomotiv "Bæleverket" eller "Bæla". Dengang kaltes forresten loket "Ola" når det gikk, og "Fridtjof" når det slo seg vrangt.

Først dyttet vi "Bæla" opp til Fjellvang, deretter dyttet vi noen boggivogner for å få tyngde på maskinen. Så var det å trille ned og håpe på at loket startet. Det gjorde det som regel ikke, og ofte måtte vi dytte alt opp igjen flere ganger. Vi slet mye av mangel på brukbart arbeidslok og andre redskaper.

På Bingsfoss var det alltid liv og røre. Utenom driftssesongen husker jeg særlig Ole Mjelva gjøre en kjempeinnsats på vognene. Ole



Høland foran "stasjonsbygningen" på Bingsfoss. "Bygningen" er en nedlagt Narvesen-kiosk fra Fetsund st.

Brusgjengen på plass i G 13. Fra venstre: Petter Mjelva og artikkelforfatteren. Det var salg på alle stasjoner, og bildet er tatt på Fossum

syntes vi andre var litt "slappe", ettersom vi kom opp senere enn ham og dro tilbake til byen før ham. For Ole eksisterte ikke andre reisealternativer enn 7.40-toget fra Oslo Ø og 19.07-toget tilbake fra Sørumsand. Andre aktive fra den gangen som jeg husker godt er folk som Carl Fredrik Thorsager og brødrene Per og Rolf Gillebo.

Selv var jeg mest med på linja, dengang som nå. Det gikk i sporjusteringer med Olaf Wiegels som oppsanger i en langsom og litt mollstemt: "Ååååååhoooiiii". Det var uendelige mengder sviller som skulle byttes. Den gamle svilmatten kunne vi stort sett bare spa rett opp, og økonomisk ressursfattig som banen var, ble løsningen ofte å anvende brukte, avkappede NSB-sviller, som ble lagt inn med større innbyrdes avstand enn de opprinnelige.

Glemmes må heller ikke all grøftegravningen for hånd, og alle gjerdereparasjonene for å holde Stortrøens utegående kuer vekk fra sporet. Mange deltok i banearbeidet, og jeg husker foruten Olaf spesielt andelslagets formann Preben T. Hysing i sin brunslitte uniformsplue og sidrompa snekkerbukse med seler. Et utrolig montrasjonsråd med sine finurlige kommentarer, og stadig i arbeid med å lage små oppfinnelser som skulle øke arbeidsprestasjonene. Han er vel en av de få som ga seg selv et oppnavn på banen: Baneformann Muggerud!

Et annet montrasjonsråd var baneformann Einar Nilsen, som var særdeles dyktig til å lage trikkelyder, faktisk bedre enn trikken selv. I pausene mellom arbeidsøktene tok han oss andre med på lange "reiser" med Lilleakerbanens "Gullfisker" eller Ekebergbanens "Olympiavogner".

Bruskassestabler-tjenesten

I 1967 var jeg for ung til å delta i selve togdriften. Vi yngste ble ble satt i brussalget, som banen selv foresto. Dette salget foregikk fra G 13, som fulgte togene. Foruten undertegnede var det Ole Mjelvas lillebror, Petter, og Arne Magnus Waalers lillesøster, Frøydís, som hadde denne tjenesten.

G 13 var en fæl vogn å jobbe i. Rødmalt var den som resten av vognene, og gangegenskapene var mildest talt slette. Vognen danset

bortetter sporet. Det største problemet for oss brusselgere var imidlertid de forferdelige, vinglete bruskekassene, som vi hele tiden måtte holde på av all makt.

Vi visste med usvikelig sikkerhet når vi var midtveis mellom Bingsfoss og Fossum. En temmelig fri forbindelse mellom gjødselkjelleren på Sætra gård og en gjørmesump ved siden av sporet, gjorde at odøren ble temmelig uutholdelig for alle i toget hver gang vi passerte stedet. Stor var lettelsen da brussalget ble overført til reisegodsavdelingen i BFo5, som vogna da ble kalt. F-avdelinge var forresten vendt mot Fossum og vogna gikk forrest i toget.

Før ballongen sprakk

A/L Hølandsbanen besto i 1967 av et persongalleri uten sidestykke hverken på UHB i ettertid eller på noen annen kjent museumsjernbane i landet. Jeg har nevnt endel navn, men her fantes også mange andre som gjorde en stor og god innsats. Problemet var at det etterhvert oppsto litt for mange velbegrunnede synspunkter om tingenes være ller ikke være, eller som Hysing så treffende illustrerte det hele: "Alle skal ha sin private mening, og samtidig ha oversikten i alle andres nisjer".

Det ble etterhvert for trangt innefor Tertittens smale, vinglete spor, og som de fleste er kjent med sprakk det hele et par år senere. Folk ble spredt for alle vinder, bl.a til den nystiftede Norsk Jernbaneklubb, men dette er en annen historie.

Jeg minnes 1967 som et av de fattigste og allikevel et av de rikeste årene jeg har vært medlem på UHB. "Uendelige" vedlikeholdsoppgaver og knappe ressurser tillot ikke annet enn å gi banen et hobbypreg, og denne "hobbybanen" savner jeg ikke. Men pionerånden, den store oppslutningen om dugnadene og mange av de som forsvant ved årsskiftet 1969-70 savner jeg fremdeles.

Erindringene som her er nedskrevet bygger ikke på annet enn de minnene jeg har fra tiden som nyinnmeldt 14-åring for 25 år siden. Andre vil kanskje huske 1967 annerledes. Uansett er det ufattelig at A/L Hølandsbanen og Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen er den samme banestumpen.



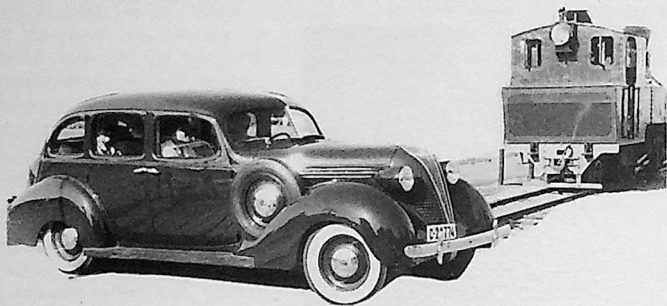
Tønsberg bro høsten 1967. Vi aner resten av svilleplattformen på Fyen st, som blir fjernet for å gi plass til Tønsberg tunnel. Tunnelen erstattet bro året etter. (Foto Håvard Pedersen)



Personer som på hver sin måte satte preg på A/L Holandsbanen: Fra venstre Hans P. Grøner, Ole Mjelva, Lars Liaaen (merk toglederuniformen anno 1967). I bakgrunnen "bæleverket", senere lok nr. 13 "Sørum".



Toget passerer Fjeldvang, og består av (-67 literering): Lok 6 Holand, G 13, BFo 5, Co1 og ABo 3 (med postkasse).



Reisende med Tertitten leser boka

Tertitten

Urskog-Hølandsbanen 1896 - 1986.

Kan bestilles fra UHB, postboks 59, 1920 Sørumsand.

Kun kr. **175,-** (+ porto)

Sparebanken NOR er alltid i nærheten.



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

sparebanken
NOR

Hverdagsliv på UHB - i 1992.

Tekst og fotos: Vidar Skilnand

Vi vil prøve å få med en ny "serie" i bladet fra nå av, og jeg håper leserne vil sette pris på denne. Det har seg jo slik at det de siste årene faktisk har vært et hverdagsliv ved banen hele året, ikke bare på driftsdagene i sesongen. Det kan kanskje være artig for medlemmene og andre som leser Tertitten å få et innblikk i noe av det arbeid som blir utført av banens fast ansatte avdelingsingeniør, og hans gjeng av sysselsatte (gjennom "Arbeid for trygd".)

I de siste 3 - 3 1/2 årene dette arbeidet har pågått har vi til enhver tid hatt en gjeng på mellom 3 og 15 mann, og ikke å forglemme kvinner, ansatt på dagtid. Noen har vært hos oss på korte "gjestevisitter", mens andre er rene gjengangere. For banen har det vært en stor fordel å kunne benytte denne arbeidskraften, fordi vi ved de sysselsattes hjelp har kunnet realisere store oppgaver, f.eks. ombygging av hele traséen fra Presterud plo. til tunellen, ombygging av sporet mellom 100-meterskurven og nedre Sætra plo. og bygging av kufangere flere steder langs banen.

Den overlegent største oppgaven de sysselsatte har vært med på er byggingen av lokomotivverkstedet på Sørumsand. Alt arbeidet på denne bygningen, bortsett fra mursteinsforbindingen og blikkenslagerarbeidet er utført av denne "gjengen".

Vi disponerer som kjent også et verksted i den tidligere motorklubbens lokaler på Sørumsand, og også her skjer det stadig ting. For tiden er våre to vogner fra Aurabanen inne til restaurering. Rammene har vært på Sørumsand verksted til sandblåsing, og alle deler er nå grunnet og malt. Lagerbokser er bestilt på Nielsens Jernstøperi i Oslo, og endel andre deler som manglet på vognene er satt i produksjon. Treplank til planet på vognene (10" x 2" furu) er jo ikke akkurat lagervare på byggshop-ene rundt omkring, så dette er spesialbestilt fra sagbruk.

Noen av leserne vil huske at vi i et tidligere nr. av Tertitten (nr. 79), fortalte at UHB hadde inngått en avtale om å disponere en Opel Blitz lastebil 1951-modell. Denne bilen befinner seg nå på vårt verksted, og er demon-

tert for oppussing og overhaling, og den vil etterhvert fremstå som en Fugl Fønix utover våren og sommeren 1993.

Utover dette venter oppgaver som f.eks. å reparere bremsene på "Tinnfos", og oppbygging av dieselloket "Odda", men dette kommer vi tilbake til i neste nr. av bladet.



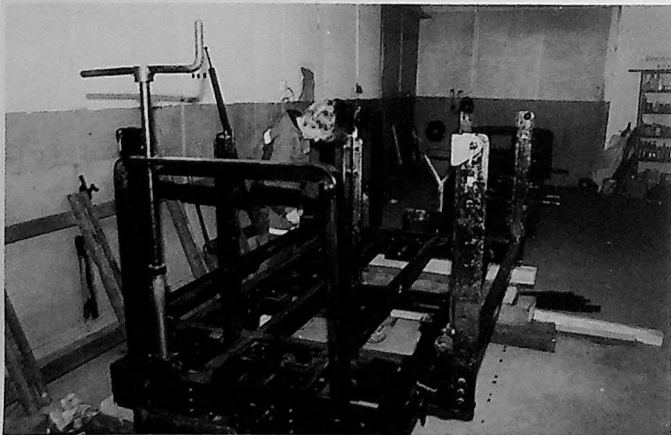
Montering av røykavtrekk vil muliggjøre oppfyring inne. Åge Malnes i sving med oppganven.



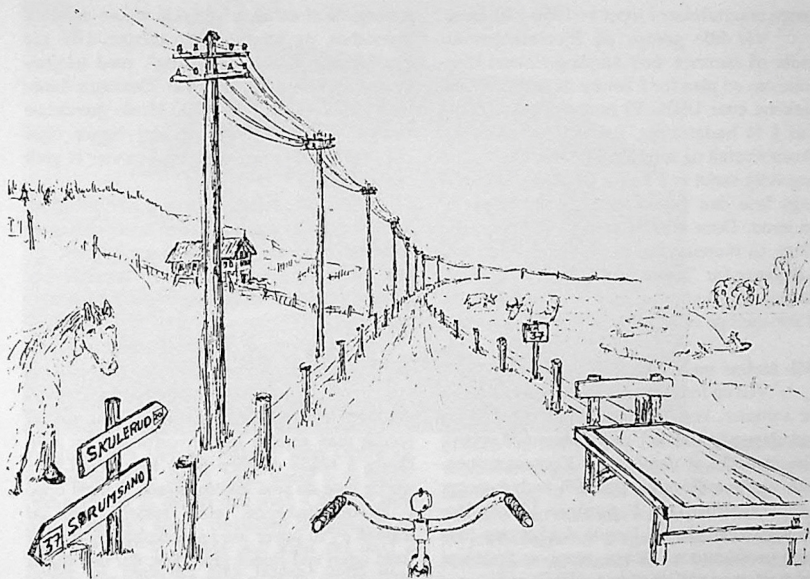
*Siste finpuss
innvendig i
verkstedet*



*Det ferdige
resultat, novem-
ber -92.*



*Lene Olsen
svartmaler alt,
til og med Aura-
banevogn!*



Venneforeningen Tertitten - avdeling Aurskog-Høland

Tekst, fotos og illustrasjon: Benjamin Boardman

Rundt omkring Urskog-Hølandsbanens første endestasjon, Bjørkelangen, har det i løpet av det seneste året dukket opp en liten gruppe UHB-interesserte personer, som kaller seg Venneforeningen Tertitten - avd. Aurskog-Høland. Det hele begynte med at bondekvinnelaget "okkuperte" vanntårnet på Bjørkelangen. Man pyntet det til 17. mai, anla blomsterbed foran og hengte opp et skilt der det sto: HØLSETUR. (Vanntårnet ble et symbol for møtet mellom HØLand, SETskog og URskog.)

Foranledningen var at flere innsendere i Indre Akershus Blad ville ha det farlige brann-tårnet (!) revet. Dagfinn Lunner rykket rolig ut i dagspressen og forklarte at det faktisk var et vanntårn, og et minnesmerke som burde bevar- res for ettertiden. Da slo bondekvinne- ne til: INGEN RIVNING!

Denne første fokusering på vanntårnet ga ringvirkninger, og flere tok opp spørsmålet:

"Hva har skjedd med alle de bygninger som tilhørte Urskog-Hølandsbanen? Hvorfor er ikke mer blitt bevart i Aurskog-Høland kommune? Av 11 stasjonsbygninger er bare 2 bevart i kommunen. Uthus, kullskur, svingskiver, broer og vanntårn bare forsvant. Sviller og skinner derimot er det mye av under låver, i små broer og under diverse uthus. Av våre 9 stasjons- bygninger står ingen tilbake, takket være like

mange brannøvelser i løpet av 1960 - 70-årene.

Vår lille gruppe på Bjørkelangen arbeider nå sammen med Aurskog-Høland kommune om en plan for å bevare de faste minnesmerkene etter UHB. Vi ønsker i størst mulig grad å få fredet broer, kulverter, stasjonshus, lokomotivstall og selvfølgelig selve traséen. En langsiktig drøm er å kunne innvie en sykkelsti langs hele den gamle traséen fra Fossum til Skulerud. Dette tror vi kan bli et spennende tillegg til museumsbanen på Sørumsand, med muligheter for "jernbanearkeologi pr. sykkel". Tanken er da å plassere informasjonsskilter ved de forskjellige minnesmerkene langs traséen.

94% farbar med sykkel

Ved en foreløpig undersøkelse av traséen sist sommer, kom vi frem til at ca. 94 % av strekningen er "intakt", dvs. farbar med sykkel, selv om endel av den ligger i Kompensasjonsveien og Promilleveien. Bare 6% er dyrket opp.

Drømmen om å gjenåpne Urskog-Hølandsbanen i hele sin lengde dukker opp med jevne mellomrom. Denne utopi er forlenget forkastet, men mulighetene for UHB-entusiaster og andre, får selv å "tøffe" avgårde langs traséen for egen maskin må vi ikke la gå fra oss. Selv om skinner og sviller er borte, ligger det gamle kulturlandskapet der like vakkert og avstressende som da tyttebærplukkere og turister på "Den store rundreisen" rullet gjennom disse bygdene i generasjonen før oss.

Vil man oppleve museumsbanen på en litt annen måte, stiller man på Sørumsand UHB-stasjon en morgen iført sykkel og termos. Tohjulingen ekspederes som reisegods til Fossum over Bingsfoss. Ingen vafler på Bingsfoss denne gangen. Avstigning på Fossum med enveisbillett.

Fra Fossum følger man grusveien ned til riksveien, krysser denne og fortsetter sydover på Promilleveien til Kvevli. Her er traséen for det meste oppdyrket, men man ser her og der rester av det gamle jernbanegjerdet, disse kraftige, svarte 4 1/4" stolpene med jerntråd. Nede ved Ørken finner man igjen traséen intakt, idet den går i fylling over Krokstadåa med en imponerende kulvert, som idag dessverre er i begynnelsen forfall. Atkomsten til kulverten fra hovedveien går gjennom ulendt

terreng, så vi anbefaler å sykle videre til Mork grendehus, og følge traséen tilbake. Den går gjennom en vakker "trollskog", med telefonkursens stolper stående intakt. Dessuten finner man ca. 200 m mord for Mork grendehus restene av et dressinskur. Her ligger også samtlige sviller igjen i traséen - under et godt lag med mose.

Fra grendehuset og sydover til Mork Landhandleri er noe av traséen oppdyrket, men endel er ennå intakt, om enn noe gjenvokst, ser den går over ennå en kulvert, kanskje den viktigste på hele linjen, og denne er fortsatt i bra stand.

Kulverten over Steinrudåa markerer skillet mellom Sørum og Aurskog-Høland kommuner, og dette er samtidig begynnelsen på de beryktede Harkerudbakkene. Som syklist forstår man ganske snart hvorfor det var vanskelig å holde dampen opper hele veien opp, særlig med de små lokomotivene. Lengst oppe i Harkerudbakkene, etter rasteplassen, tar traséen av til høyre inn i småskogen og dukker frem igjen ved Renor fabrikker, der den møter "Komp-veien". Rester av jernbanegjerdet dukker opp hist og her, og så er vi på Killingmo.

Rett sør for Killingmo, der landhandelen ennå står, svinger traséen inn til venstre i småskogen. Det bærer avsted over en myr, og så står vi ved Finstadbru stasjon, som Prydz tegnet i 1930-årene. På den andre siden av veien, ved bekken, ligger brønne og fundamentet til vanntårnet.

Gamle Finstadbru st. funnet

Tar man så første vei til høyre etter landhandleriet og følger den ca. en km. opp til et gårdstun, oppdager man et merkelig bryggerhus på høyre side, ja man har faktisk funnet gamle Finstadbru stasjon.

Her kommer vi i prat med 74 år gamle Øyvind Ødegård, som har litt av hvert å fortelle:

- Da nye Finstadbru stasjon sto klar, kjøpte Ole A. Ødegård den lille, gamle stasjonsbygningen fra 1896. "Ja, han ga jo ikke mange kronene for'n", sa Ødegård. Jeg var 18 år den gangen, og var med på flyttinga. Huset sto på steiner, så vi brukte sånne nisser, som vi kalte det, til å jekke opp med. Dette var i



Gamle Finstadbru st.

romjula 1936. Den var frøkтели' tung. Gulvet og alt fulgte med, og vi lurte unner'n to geitedoninger, og så dro vi den med 4 hester! Heldigvis var det svært vinterføre dengangen, så det gikk bra. Vi hadde nok klart det med 2 hester au, men det gikk liddeli' tungt til å begynne med. Så bar det avsted langs den smale gårdsveien, og det gikk ikke bedre enn at vi reiv ner tellefontrån. Ja, to stolper rauk au, serru. Men fram kom vi. Vi fikk baske'n på plass oppå no'n kubber. Og så festa dom attåt da serru, dessa kara."

- Var du ikke med? "Nei, je var for ung den gongen..."

Gamle Finstadbru er litt forandret og bygget om etter 55 år som bryggerhus, men var opprinnelig helt lik Mork stasjonsbygning, som nå står på Fossum. Vinduer, takstein samt inner- og ytterpanel er fremdeles intakt på gamle Finstadbru. Deleveggen mellom billett/post og venterom er borte, likeså gulvet.

En nytelse

Traséen videre fra Finstadbru til Aurskog er en godbit og en nytelse. Fredelig natur, ingen biler, skiftende og vakkert bondelandskap, og det beste av alt: det gamle gjerdet er intakt på begge sider over en lang strekning. Idyllen avsluttes med en prektig stålbru over Vestelva rett nord for Aurskog stasjon. Ca. 1 km. videre sydover finner vi en helt intakt hvitmalt

hvilebu fra UHB-tiden, litt til venstre for riksveien. Her ligger så traséen i hovedveien forbi Lierfoss og et stykke forbi Liermosen torvindustri, men man kan fortsatt se bruddstykker av jernbanegjerdet langs veien. Rett nord for Holen gård tar traséen av til venstre med mot kornsiloene på Bjørkelangen. Her opplever man ennå en lang strekning med UHB's solide gjerde.

På Bjørkelangen møter man først stasjonsbygningen, og så vanntårnet. Til venstre går en gangvei over en stålbru. Her gikk sidesporet til Eidsverket, som en kan følge bort til høvleriet. Fra høvleriet og bort til sagverket på Eidsverket gikk det bare et trallespor. Videre sørover kommer man til lokstallen, og herfra er traséen blitt til en asfaltert gang/sykkelvei helt frem til Løken.

Rett sør for Hornåseng har vi en velbevart stenkulvert, med et stenhvelv som er en fryd for øyet. Halvveis mellom Hornåseng og Fosser ligger nok en kulvert ved Garsvik, og den øverste steinen her har inneislet årstallet 1897.

Rett sør for kirkegården på Løken kan man svinge av til venstre og følge det gamle grussporet til Auten. Det ligger i en asfaltert villavei, men bak skogen fortsetter restene av grussporet over Hølandselva og opp grusveien til Fosståskollen, der grustaket ligger den dag i dag.

Sør for Løken er traséen dessverre borte, og Riserbrua likeså. 2-300 meter borte i lia finner vi igjen rester av traséen, som fortsetter den lille dalen opp til den gamle Skedsmo skole. Litt "kluss" er det igjen ved Mosaby, men straks før Didriksborg tar traséen av til høyre fra riksveien igjen, og passerer en travbane og går over en fylling før man ankommer Hjellevøl stasjon. deretter krysses hovedveien, og traséen passerer torvstrøfabrikken og fortsetter mot Hemnes. Grusveien svinger så på østsiden av Hellesjøvannet, mens traséen gikk på vestsiden. Dessverre mangler her noen vitale metre, de er oppdyrket. Men, ta bare til høyre på asfaltveien ved Enger gård, og du er straks tilbake på traséen igjen. Sving så til venstre ned i skogen og du kommer til Bygdetunet, der torvbanen fra Hjellevøl snart kan beskues i drift. Rett før hovedveien og Hemnes stasjon ruller man over nok en vakker stålkonstruksjon. Så bærer det avsted igjen, gjennom stille, dype skoger, forbi småbruk, og her ved Slora holdplass møter vi igjen den majestetiske Hølands-elva. Den gir seg god tid på vei til Skulerudvannet og Haldenvassdraget. Traséen derimot, hever seg litt, for deretter å krysse elva på Hølandsbanens lengste bru med et spenn på hele 27,5 meter - kanskje den vakreste av alle bruene.

Over Pavestadmåsan

Ferden går videre gjennom furuskogen, over Pavestadmåsan, og så åpner landskapet seg igjen: endestasjonen Skulerud nærmer seg. Jernbanegjerdet er intakt igjen, og vi kommer forbi lokomotivstallen, som fra veien ser ut som en vanlig bussgarasje. Går en derimot rundt den, ser en med en gang hva det er for slags byggverk. Taket brant i slutten av 50-årene, lokomotivet klarte seg, men bussen ved siden av smeltet.

Stasjonshuset er borte, men lenger ned finner vi ishuset ved siden av tømmerkranen. Man skar is om vinteren og pakket den inn i sagflis i ishuset. I og med at sporet gikk ut til ishuset, kan man anta at isen ble brukt til kjøling av melk i de isolerte godsvognene i 20-årene. Et annet sidespor gikk ned til tømmerkranen, som står den dag i dag, takket være en rask innsats fra kultursjefen i Aurskog-Høland,

og vår lokalavdeling.

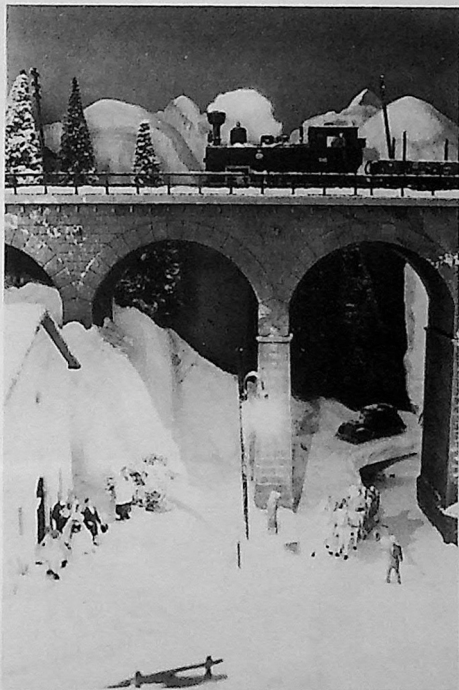
Lokale krefter hadde presset på Saugbruksforeningen at denne skjemmende og farlige kranen måtte fjernes. Den skulle havnet på Spigerverket allerede sommeren 1991, men heldigvis ble det forsinkelser. I mellomtiden hadde lokalgruppen av UHB et møte med Bondekvinnelagene og Kulturkontoret i Aurskog-Høland angående minnesmerker fra Urskog-Hølandsbanen. Bondekvinne i Søndre Høland kontaktet Skulerud Vel, som i mellomtiden hadde fått ny formann, og i ellefte time gjorde man helomvending. Kranen skulle få stå likevel, den var jo et viktig industriminnesmerke. Saugbruksforeningen synes også ved nærmere ettertanke, at kranen ikke er så farlig likevel, og lar den få stå. Dessuten har kulturkontoret bevilget midler til oppussing av hele området.

Urskog-Hølandsbanetraséen er ikke bare en fortsettelse av museumsjernbanen, for entusiastene på 2 hjul, den er også en forbindelse mellom Glomma og Haldenvassdraget. Denne kombinasjonen av naturopplevelse og kulturhistorie kan inneholde nye eventyr som vil gjøre museumsjernbanen enda mer unik.



Dette kommer aldri tilbake. Løken st. (UHB-arkiv)

Et vinterdiorama er sikker suksess i hjemmet i julen. Denne scenen er inspirert av Østerrisk smalspor (760mm). Banen er i HOe, med materiell fra Liliput, Roco og Peco. Bro og kirke kommer fra Kibri, og modell-menneskene fra Merten. Sparkelmasse, latex-maling og "snøpulver" (fra Busch) gir vintereffekt.



Modell til jul?

Tekst og foto: Erik Borgersen

Mørke vinterkvelder egner seg til innekos. Liker du å pusle med hendene, men ikke særlig opptatt av å fornye vegger og gulv og slikt - så kan modelljernbane være tingen for deg. Ikke minst i denne søte juletid kan det å lage et "diorama" være et hyggelig tidsforbriv.

Har du en kjempestor kjeller, eller et svært loft er det jo bare å sette igang i den grad pengepungen og fingerferdigheten tillater. Med tid og stunder kan du da ende som jernbanedirektør.

Ofta har man ikke slik plass, og selv om man har det dør kanskje interessen etter at man har fylt kjelleren med reisverket til Dovrebanen.

En løsning som kan være brukbar er i stedet å bygge moduler, eller "diorama'er". En begrenset scene som du har reell mulighet til å gjøre ferdig, og å fylle med detaljer på rimelig tid. Etter ferdigstillingen kan du nyte ditt arbeide og vise det frem til andre. Senere kan du bygge et diorama til, og kanskje enda flere.

En vakker dag har du et helt anlegg kanskje!

Dioramaene kan monteres på et reisverk du selv lager, eller på hyller fra f.eks. IKEA. Hyllene kan nyttes som lagerplass.

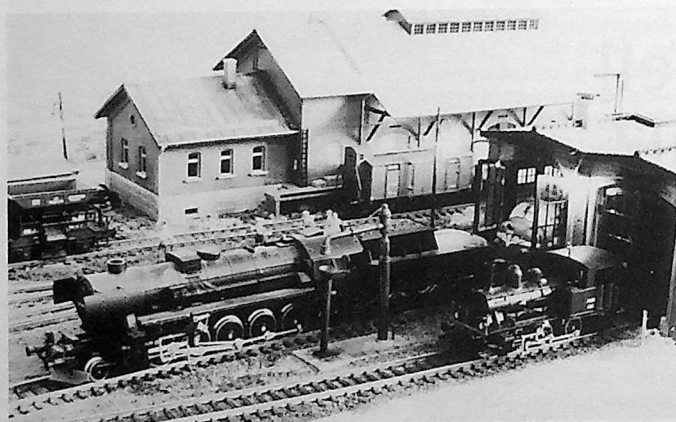
Det er mange ting en må bestemme seg for når et diorama skal bygges. En ting er selvfølgelig størrelsen. Et diorama bør være flyttbart, det betyr at noe særlig mer enn 1m x 50 cm er for mye. Materialer som velges bør være lette.

Skala

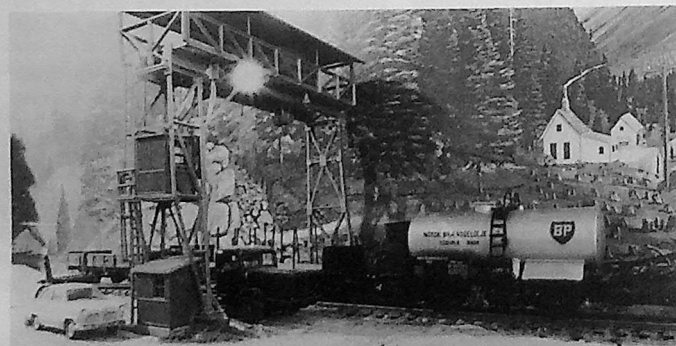
Så er det selve modellen da. Det er en rekke skalaer som nyttes. Hvilken skala



Ønsker du å stille ut modellsamlingen er en stasjonsmodell, lokstall og pakkhusområde greit. I bildet synes mange industri-modeller av norske forbilder



Liliput's modeller av type 63 og 25, samt Märklin's NOHAB ved lokstallen. I bakgrunnen KIBRI's pakkhus.



Tømmerkran må være med på en norsk stasjon, og Piko's modell av en tankvogn fra Norsk Brændselolje pynter opp i miljøet.



*Stasjonsmiljø i
H0*



*Gatestemning
ca. 1960*



*Norske
trevogner i
modell fra
Collector Model
og ROCO.*

du velger vil være avhengig av tema for dioramaet og plass du har tilgjengelig, samt hvilken størrelse du liker å jobbe med.

De vanligste skalaer her i landet er H0 ("H-null") (1:87), N (1:160) og Z (1:220). H0 er absolutt mest utbredt og med mest utvalg. N er en skala som er i vekst, og hvor modellene stadig blir bedre. Skalaer som 1:22,5 (G), 1:32 (1), 1:48 (0), 1:64 (S) og 1:120 (TT) er også i bruk.

Endel av Tertittens lesere er litt smalsporete, som rimelig kan være. For deg med stoor plass og gode finanser er et godt alternativ da G-skala (LGB). I H0 finner du tre smalsporvidder med et godt utvalg av skinnegang og rullende materiell: H0m = 1000/1067 mm., H0n3 = U.S. 3-fot, H0e = 750/760mm. I N-skala har vi Nm, som nytter skinnegangen til Z-skala.

Temaet for dioramaet (sted, tidsepoke) må man bestemme seg for. Kanskje du vil bygge en helt spesiell scene fra virkeligheten ned til minste detalj. Det betyr som regel mye egenbygging av hus og detaljer. En enklere måte er å bygge noe tidstypisk ved hjelp av de mange bra hus-byggesett og detaljer som kan kjøpes.

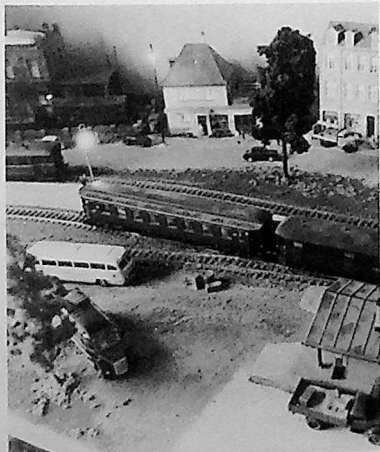
Norsk

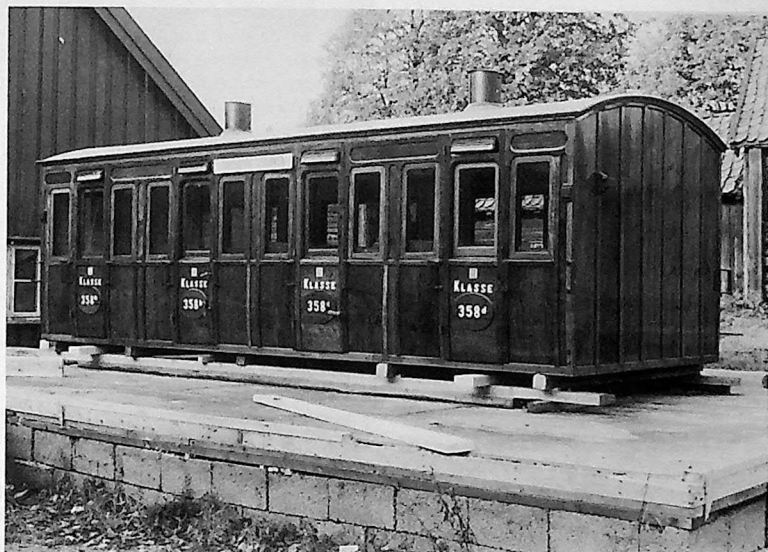
Hvis det er norsk du ønsker å bygge, så finnes det nå et bra utvalg av modeller i H0, og litt i N. Detaljer forøvrig kan til en viss grad kjøpes av utenlandske fabrikat. Noe må tilpasses, mens enkelte ting kan nyttes som de er. Det er best utvalg av norsk materiell i fra tidsperioden 1950-60 -tallet og perioden 1985-til i dag. Modellene varierer fra "supermodeller" i høy prisklasse, til serieproduserte modeller. I den første kategorien finner vi f.eks. modeller av type 26, Dovregubben, El 5, BM 67, BM 86/91 og forskjellige vogntyper. Blant de serieproduserte modellene, som gjør hobbyen økonomisk tilgjengelig for de fleste, har vi ROCOs norske trevogner, type 61, El 16 og Di 5. Märklins Di3 er kjent for et par generasjoner MJ'ere, og LIMA er sterkt på banen med El 13, El 14 og B3-vogner. Et par norske MJ-firmaer bør

nevnes: Norsk Modelljernbane/Romerike hobbycenter og Collector Model.

Kanskje du ikke er spesielt interessert i norsk? Muligens er det midt-Europas romantiske landskap med borger og bymurer som tiltrekker, Sveits' fantastiske fjellbaner, eller amerikans dieseltrukne tog. Her er det plass til å la drømmene og fantasien slippe til. Tidsepoker som kan være aktuelle å velge: Epoke 1: Forrige århundre og frem til 1.verdenskrig. Epoke 2: 1920-30 tallet. Epoke 3: 1950-60 tallet. Epoke 4: 1970-80 tallet. Epoke 5: Slutten av 80-tallet til idag (ny design, høyhastighetstog).

Det er mange måter å nærme seg et modellprosjekt på: Det kan være at man vil ha alt 100 % korrekt, at man prioriterer rullende materiell, at man er mest opptatt av sporet, landskapet, eller bygningene, osv. Intet er mer riktig eller galt. Her er det snakk om å ha det ålreit, utfolde kreativitet, og få fram det som en ønsker å uttrykke. Glede ved arbeidet kan man også få ved å dele det med andre, som f.eks. familien. Skal de aller yngste få være med så må man nok redusere litt på kravet til detaljer, og øke kravet til robusthet. Viktigst er at det er gøy å holde på med.





Vognkassen til C 358 ferdig i Sarpsborg 26/10-92. Samme dag ble vognen fraktet til Drammen. Foto: Roar Stenersen.

Karetoget - IC 1870

Roar Stenersen

Vinteren 1889/90 besluttet Jernbanemuseets Venners styre å sette igang et restaureringsprosjekt av en togstamme bestående utelukkende av såkalte karetvogner, og med Jernbanemuseets lok nr. 17 "Caroline" som trekkraft. Den ferdig restaurerte togstammen skulle overrekkes Jernbanemuseet ved dets 100-årsjubileum i 1996. Vognstammen til dette toget var gjennom årene sanket sammen av Norsk Jernbaneklubb og privatpersoner. Samtlige vogner er av årgang 1877 - 1883, med unntak av godsvogn G 1097, som er bygget i 1889.

Det er bare boggikaret Co300 og to-akslingene C 381 og DF401 som står på sine egne understell. Ingen av personvognene har vært trafikkvogner etter 1940, og enkelte har vært brukt som uthus eller tilsvarende i 60-70 år. Vognene er da, som man skjønner, i svært dårlig stand, og alle som én mangler all innredning, låser, beslag o.l. Det er med andre ord et massivt restaureringsprosjekt som er satt igang, og ambisjonsnivået må nok senkes noe i forhold

til de opprinnelige ønsker. Den faglige ledelsen og prosjektansvaret besørjes av Jernbanemuseet v/undertegnede. Økonomisk går det hele ihop takket være Jernbanemuseets Venner, Norsk Kulturråd og NSB Jernbanemuseet selv.

Karetogets lokomotiv

Til Kongsvingerbanens åpning i 1862 ble det bestilt 5 lokomotiver hos Robert Stephenson & Co. i Newcastle i England. Det var 2 stk. 1'B

tanklokomotiver og 3 stk. 1'B tenderlokomotiver. Alle lokene var maskinteknisk like. Lokene fikk fra starten nummer fra 1 - 5, men ble like etter omnummerert til 13 - 17 for ikke å komme i konflikt med Hovedbanens loknumre. Kongsvingerbanen var (og er) jo tilknyttet Hovedbanen (NHJ) på Lillestrøm, og NHJ's høyeste loknummer på den tiden var 12.

De fem Kongsvingerbanelokene var atskillig mindre enn Hovedbanens 1'B-lok fra Stephenson. Begrunnelsen var Kongsvingerbanens gunstige stigningsforhold. I de dager spesifiserte man trekraftmateriellet strikt etter behov. Lokene var typiske "flatlandsbanelok", og gikk mesteparten av sin tid på Kongsvinger og Solørbanen. Unntaket var lok nr. 17, som i 1896 kom til anlegget av Ottabanen, og lok nr. 16 som gikk som anleggsløk på Bergensbanen. 1'B tanklok nr. 13 var også i perioder utlånt til jernbaneanlegg rundt om i landet. Etter at nr. 17 kom til Eidsvold-Ottabanen i 1896, ble det satt inn i anleggstrafikken i Gudbrandsdalen. Senere gikk loket i skiftingen på Hamar stasjon, inntil det igjen kom ut i togteneste i 1911 i lokaltoget Lillehammer - Ringeby, bedre kjent under navnet "Kolstadbåten". Dette navnet fikk toget på folkemunne etter daværende lensmann Kolstad på Ringeby, som var den som ivret sterkest for å få satt opp dette toget.

Fast lokfører på "Kolstadbåten" i mange år var Marcello Haugen, bedre kjent som landets mest etterrettelige clairvoyant. I perioden 1914 - 1916 var alle lok av type I og II, med unntak av nr. 17 utrangert. Først i 1920 ble det strøket i registeret, men istedenfor opphugging ble lokomotivet solgt til Klevfoss Cellulose & Papirfabrikk. Denne bedriften hadde et eget ca. 1 km. langt spor fra Aadalsbruk stasjon på Grundsetbanen og fram til fabrikk. (Se Tertitten nr. 26 for mer utførlig beskrivelse av denne tjenesten).

Lok nr. 17 var i tjeneste på Klevfossporet helt til 1953, da NSB byttet det til seg mot et gammelt Valdresbanelok. Bakgrunnen for dette byttet var at man ønsket å benytte lok nr. 17 under NSB's 100-årsjubileum i 1954. Loket ble fraktet til NSB's verksted Sundland i Drammen, hvor det gjennomgikk en grundig kosmetisk restaurering, og tilnærmet tilbakeføring til originalutseende. Etter denne revisjonen dukket

hun opp igjen med navnet "Caroline", og ble landskjent da hun trakk en restaurert karettogstamme i daglig rute mellom Framnes (Filipstad) og Rådhusplassen på Havnebanen. Etter jubileumsfeiringen ble nr. 17 "Caroline" overlatt Jernbanemuseet på Hamar, som fra før av hadde søsterloket nr. 16. Siden 1954 har "Caroline" hatt tilhold på Hamar med unntak av et par-tre gjestepretredner ved ulike jubiléer de siste 30 årene.

Loket ble fraktet til Verksted Sundland i Drammen våren 1990, for å settes i driftsklar stand. Dette innebar bl.a. ny kjele (den gamle var bygget i 1892), samt en total rekonstruksjon av lokomotivet. Når "Caroline" kommer ut på skinnene igjen, vil hun fremstå med det utseende hun hadde fra 1878 til 1953.

Vognmateriellet

G 1097

Første vogn som ble sendt til restaurering var G-vogn nr. 1097. Denne vognen ble levert til NHJ i 1889 fra Skabo, og var i tjeneste fram til 1942 da den ble internvogn i Drammen. Godsvogn 1097 ble overtatt av Norsk Jernbaneclubb i 1969, og ble vurdert som en meget tidstypisk G-vogn til karettoget. Vognen ble sendt til Grovane i 1987 for restaurering ved Setesdalsbanen og byggmester K. Roland. Denne vognen befinner seg ennå på Grovane, men ventes til Hamar først på nyåret. Takduktrekking, montering av beslag og dører, samt gjenværende malerarbeider vil bli utført på Hamar.

C 358

Til åpningen av Smålsensbanen i 1879 ble det levert tilsammen 40 to-akslede kareter fra Skabo, Strømmen (Ihlen) og Atlas. Ytterligere 15 stk. ble levert i forbindelse med åpningen av ØLstre linje i 1882. Disse små personvognene var som nye bl.a. uten oppvarming, bremses og gjennomgangsmulighet. Likevel var de noe av det mest plassrasjonelle jernbanen noensinne har hatt. 40 sitteplasser i en 6 1/2 meter lang vogn kasse ville neppe dagens reisende funnet seg i.

Av disse 55 vognen eksisterer idag 5 stk. + Meråkerbanens vogn C823 som er helt identisk. Hele serien med Smålsensbanekareter var intakt fram til 1901, da hele 19 vogner ble bygget om til smalspor og overført til Drammensbanen.



Borgarsyssel Museum nov. 1991. Bjørn Bjørnstad og Iver Østlie monterer veggseksjon til C 358. Foto: Roar Stenersen.

I vårt århundre svarte ikke disse kummerlige vognene til komfortkravet, og utrangeringen gikk jevnt unna fram mot annen verdenskrig, da det bare var et titall vogner igjen.

Det som imidlertid førte til at flere av vognene overlevde så lenge var at NSB i 1924 fikk sine første motorvogner. Disse små bensinmotorvognene kunne ikke trekke større tilhengervogner, så her kom de toakslede karene, med sin totalvekt på ca. 8 tonn, til sin rett. Flere av karene ble totalt ominnredet som tilhengervogner, og gikk i denne tjenesten helt til slutten av 40-tallet.

Jernbanemuseets C 397 har slik innredning intakt, med bl.a. midtgang og endedører. Vogn C 358 ble imidlertid aldri ombygget til tilhengervogn. Den var i drift i sin opprinnelige form fram til 1931-32, da den ble plassert i en hage i Kværnerveien 17 rett overfor Lodalen. Minus ramme og understell, ble 358 benyttet som uthus og senere uteliggerbolig, inntil Jernbanemuseet fikk overta vognkassen fra Oslo Veivesen, som eide gården.

Alderen på C 358 er usikker, men den stammer fra den første bestillingen til Smålsensbanen, sannsynligvis fra 1876 eller 1877. Det

som derimot er sikkert, er at den er bygget hos "H. Skabo - Bygdø", og er som sådan den suverent eldste bevarte Skabovogn. C 358 ble fraktet til Borgarsyssel museum i Sarpsborg for restaurering i januar 1991, og arbeidet har gått jevnt fremover til vognkassen sto ferdig i oktober 1992. Ramme og understell er bygget opp på Sundland med deler fra C 398 og C 400, samt en opphugget M-vogn.

I oktober ble vognkassen fraktet til Sundland i Drammen og satt på plass på understellet - en stor dag for oss som er involvert i prosjektet. Vognen fremsto som den var i 1890-årene, og er altså første ferdigstilte personvogn i karettogstammen.

Karettog mot 1996

Neste karet til restaurering er C 369, en Atlasvogn fra 1878. Denne ble fraktet til Sarpsborg i juni 1992, der vognkassen nå er fullstendig demontert. Vognens ramme ble fraktet til Drammen sammen med C 358, og vil bli restaurert og komplettert her på samme måte som som den forrige. C 369 ventes ferdig ved utgangen av 1993.

Når 369 er ferdig må én av de to bevarte boggikarene tas inn. Det dreier seg om Co 300, levert til Smålsensbanen, eller C Fo 448, levert til Eidsvold-Hamarbanen. Begge er bygget hos Skabo i 1883. P.g.a ferdigstillelsen av en operativ togstamme til 1996, og visse driftsmessige forutsetninger som må oppfylles, går det sterkt i favør av C Fo 448. For det første har denne vognen den eneste konduktøravdelingen i hele vognparken, og dernest er den i best stand av de to. Hele toget vil bli rigget med vakumbremser, en automatisk togbrems som var i bruk på normalsporede baner i Norge fra ca. 1892 til 1948-50. Alt det bevarte materiellet i karettog har hatt denne bremsetypen, eller gjennomgående ledning for det.

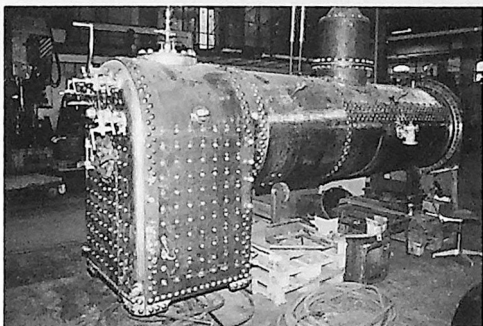
En god del slikt utstyr er bragt tilveie i Norge, og det øvrige (div. bremseylindre, slanger etc.) vil bli kjøpt inn fra England.

Prosjektet ansees å være unikt selv i internasjonal sammenheng, og følges opp av et filmteam fra NRK. Planer for evt. kommersiell drift av toget foreligger ikke ennå, men at vi ved ferdigstillelsen i 1996 vil ha et rullende jernbanehistorisk unikum tør være udiskutabelt.

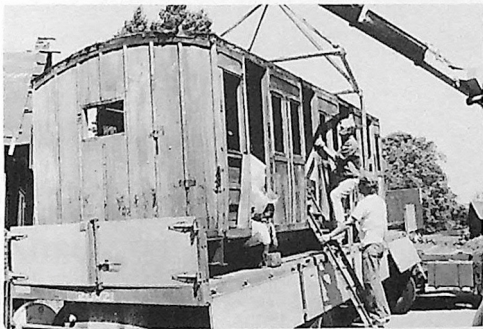


Lok nr. 17 med grustog på Vinstra i 1901. Loket vil bli restaurert til dette utseende. Foto: H.H. Lie.

Lok nr. 17 "Caroline"s tender er nå ferdig. Det er klinket ny tendertank, og hjulene er byttet ut med hjulene fra lok nr. 16 på Jernbanemuseet. I bakgrunnen står C 358. Foto: Roar Stenersen.



Carolines nye kjele er nå nærmest ferdig. Dette er første nybygde klinkekonstruksjon på Sundland på ca. 40 år. Foto: Roar Stenersen



C 369 ankommer Sarpsborg 1516-92. Foto: Roar Stenersen.



Mange to-akslede kareter overlevde som tilhengervogner for NSBs første motorvogn. Her er C 823 tilkoplek Cm 18204 i Trondheim i 1925. Foto: Jernbanemuseet.



A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand





Lok nr. 12 "Joan" i gammel fargesetning. (Rheilffordd Ysgafn Y Trallwng a Llanfair Caereinion)

Rheilffordd Ysgafn Y Trallwng a Llanfair Caereinion

Vidar Skilnand

.... eller som det noe lettere heter på engelsk: "The Welshpool & Llanfair Light Railway, ligger idyllisk til i hjertet av Wales, og er lett å nå for turister, såvel med tog som med bil. Banen, som idag drives som en ren turistbane i helgene, med trafikk fra rundt påske til midten av oktober, samte enkelte helgeri desember, har i jernbanesammenheng "urgamle" tradisjoner.

Allerede i 1817 ble det bygget en hestejernbane fra Standard Skiferbrudd, som lå på et lite sted som het Raven Square nær Welshpool, og ned til kanalen som renner gjennom byen. Deler av denne traseen ble senere brukt til den smalsporede jernbanen vi skal se nærmere på i denne artikkelen.

I 1845 ble det av Isambard Kingdom Brunel, Great Westerns sagnomsuste ingeniør, lagt planer om en normalsporet jernbane over fjellet forbi Llanfair Caereinion og frem til en ny havn som skulle anlegges på vestkysten av Wales. Disse vidløftige planer ble det ikke noe av, men normalsporet nådde frem til Welshpool

i 1860 i og med byggingen av Oswestry & Newton Railway, som dannet ryggraden i "The Cambrian Railway system". Det ble da foreslått og faktisk lagt flere planer for å knytte det lille markedssenteret Llanfair Caereinion til denne hovedlinjen. Disse planene ble det aldri noe av, men det som imidlertid førte til at dagens

smalspor ble lagt var vedtaket: "The light Railway Act" i Parlamentet i 1896. Denne loven tillot at man bygget ut mindre jernbaner uten å måtte innhente konsesjon fra Parlamentet, og finansiell støtte ble gjort lett tilgjengelig gjennom offentlige fonds etc.

Light Railway

Disse "lette" jernbanene var heller ikke underlagt de samme strenge krav som gjaldt for hovedlinjer, hva angikk signaler og planoverganger etc., men var derimot bundet av en lav største tillatte hastighet og av vektrestriksjoner. Så snart "The light Railway Act" var vedtatt satte man igang med planer om en lett jernbane frem til Llanfair. Valget sto mellom en relativt kostbar normalsporet bane langs en rute fram til Llangmynech, uten vesentlige stigninger, eller et langt billigere og kortere smalsporet alternativ opp de bratte stigningene fra Welshpool.

Den 4. september 1897 holdt "The light Railway Commission" et møte i Llanfair, der deres avgjørelse til fordel for den smalsporede banen fra Welshpool ble kunngjort.

Det første spadesticket ble tatt 30. mai 1901 av Viscount Clive, som var sønn av jarlen av Powis, og anleggsarbeidene ble utført av det walisiske entreprenørfirmaet Strachans. Dette arbeidet tok til umiddelbart. Den 4. mars 1903 ble banen inspisert av "The Board of Trade" og funnet sikker for trafikk, hvorpå godstrafikken startet umiddelbart, persontrafikken kom igang en måned senere. Banen hadde da kostet £ 56.900, mer en dobbelt så mye som opprinnelig budsjettet.

Driften av banen ble overlatt til The Cambrian Railway, men selv om banen var en velsignelse for distriktet var det vanskelig å få den til å gå med overskudd, så kapital ble en mangelvare i kompaniet Welshpool & Llanfair. Passasjerstasjonen i Welshpool var kun et par skinner i en offentlig gate fram til 1913. Selv om passasjertogene den første tiden ofte var overfylte, fantes det ikke penger til flere vogner eller et lokomotiv til.

Første verdenskrig skapte en reell økning i tømmertrafikken, men den skapte også et offentlig press for sentral styring av jernbanen, så 1. januar 1923 overtok The Great Western

Railway både den lille smalsporbanen og The Cambrian Railway.

GWR var tidlig overbevist om fordelene med landveisbusser, og allerede sent på året 1925 startet selskapet en bussrute til Llanfair. Denne ruten var selvsagt raskere enn toget, og en nedleggelse av banen kom derfor raskt på tale. Persontrafikken opphørte fra 7. februar 1931. Godstrafikken fortsatte derimot, men ble stadig mindre. Kull, materialer, kufôr, mel, gjødsel og andre fornødenheter ble fraktet til Llanfair, og tømmer i retur til Welshpool. Husdyr ble sendt i begge retninger, og under annen verdenskrig steg frakt av husdyr til et rekordnivå.

Etter krigen minsket fraktmengden raskt, og 1. januar 1948, da GWR ble en del av det nasjonaliserte selskapet British Railways, var godsmengden redusert til under halvparten av hva det hadde vært i de beste årene. Nedleggelses-spøkket dukket opp igjen, men intet ble gjort umiddelbart. I 1951 ble noen sidelinjer i Welshpool revet, men så ble datoen for nedleggelsen endelig fastsatt til 31. oktober 1956.

Entusiastene overtar

Etter at det siste godstoget hadde gått ble det stille langs strekningen, men bare noen dager. Den 3. november tok et spesielt avskjedstog fatt på strekningen igjen. Dette toget besto av ni kullvogner og to bremsvogner, og var fylt av 150 jernbaneentusiaster, som tok et sørgmodig farvel med smalsporet. Dette ble heldigvis ikke jernbanens endelige skjebne - som så mange andre steder nektet entusiastene den lille banen å dø.

Allerede så tidlig som i 1952 hadde en organisasjonen "The Narrow Gauge Railway Society" forespurt om mulighetene for bevaring av den minnerike linjen. Det borbte med tanker, og i årene som fulgte ble den første delen av linjen, fra Welshpool stasjon til Rave Square fjernet, men herfra til Llanfair ble banen liggende i glemslens slør og gro igjen.

Endel av entusiastene som tok avskjed med banen i 1956 nektet å gi opp, og etter endeløse forhandlinger med British Railways, og fremskaffelse av et ikke ubetydelig beløp, kunne de i 1959 overta en del vogner, samt linjen, og sende de første ryddemannskaper ut



Lok nr. 2 "Countess". Foto: Vidar Skilnand.

for å finne igjen sporene i villnisset. I 1960 ble "Welshpool & Llanfair Light Railway Preservation Company Ltd." stiftet. Dette er en stiftelse på linje med vår egen.

Banen ligner på mange måter vår egen, da den som eneste bane i Storbritannia, såvidt meg bekjent, har en sporvidde på 2 ft. 6 in., altså tilnærmedesvis 75. cm. Selskapet fikk konsesjon på driften av jernbanen i 21 år på strekningen Raven Square - Llanfair, og den 6. april 1963, nesten 60 år etter det første persontoget, ble strekningen Llanfair Caereinion - Castle Caereinion gjenåpnet for turistrasfikk. Åpningen, som var den første britiske jernbaneåpning på 32 år, ble foretatt av the Earl og Powis.

En suksessfylt gjenåpning endte nesten i en tragedie i desember 1964, da elven River Banwy gikk over sine bredder, og tok med seg det ene brokaret til jernbanebroen slik at denne styrtet i elven. En nasjonal bevegelse for å skaffe midler til å rekonstruerer broen,

ble skapt, og ved hjelp av hæren (kanskje en idé for oss, på Fossum) kunne broen bygges opp igjen.

Fram til august 1965 trafikertes banen frem til Caste Caereinion, men siden trafikken bare økte ble det satt igang arbeider for tilbakeføring til Sylfaen, som ligger noen kilometer nærmere WWelshpool. Strekningen krevde omfattende ombygging, og ble under utfoldelse av stort sermoneiell gjenåpnet av borgermesteren i Welshpool 15. juli 1972. Lik oss selv, stoppet ikke tilbakeføringen med dette. Selskapets mål var hele tiden å føre jernbanen tilbake til Welshpool, og i 1978 begynte arbeidet med rekonstruksjonen av linjen tilbake til Raven Square. 6500 slippet ble byttet, ny ballast lagt, kulverter reparert og planoverganger rekonstruert, og endelig (snakk om pågangsmot) kunne den nye Welshpool stasjon ved Raven Square gjenåpnes av the Earl of Powis.

Selskapet lyktes i å sikre seg de to ori-

gine lokomotivene "The Earl" og "The Countess", og endel originale fraktvogner. De originale personvognene ble hugget i 1936, så vogner fra Royal Naval Armaments depot gjorde den første trafiken mulig. Senere har gamle østerrikske vogner, og mer moderene vogner fra Vest-Afrika blitt kjøpt inn. Selskapet har også trålet det tidligere britiske imperiet for tilleggsdragkraft, og gjennom tiden skaffet seg en anseelig mengde lokomotiver. Banen er idag 13 km. lang og går gjennom et variert landskap, med opptil 1,8 km. lange stigninger på hele 1:29, som trolig er Englands bratteste konvensjonelle jernbane. Banens høyeste punkt nås etter ca. 3,2 km. og en kan formelig kjenne toget tippe over bakkekammen som ligger 184 m. o.h. Toget har da klatret 91 meter siden det forlot Raven Square, og fortsetter nå gjennom et slette-landskap med bondegårder og tusner av sauer, der en rekke fjelltopper med innviklede walisiske navn kranser landskapet. Linjen faller så svakt nedover igjen, før den igjen begynner klatringen mot banens annet høydepunkt 176. m.o.h. og er da fremme ved Castle Caereinion, som er nesten halvveis på linjestrækningen.

Herfra følger linjen Vale of Meifod, Meifoddalen, videre mot Llanfair. Fra dette punktet på linjen kan man på klare, fine dager skimte Snowdon Mountain (med flere spennende smalsporbaner ved foten av fjellet) i det fjerne. Videre passerer banen Cyfroydd stasjon, krysser en sideelv til River Banwy på en staselig setnviadukt, før den kommer frem til den tidligere nevnte så skjebnesvangre broen over River Banwy. Straks etter denne broen løper linjen inn på Heniarth stasjon. Nå følger banen veien og elven, som begge slynger seg frem mot den lille byen Llanfair Caereinion som er befolket med ca. 2000 sjeler.

Llanfair ligger i et vakkert, men tynt befolket landskap i det nordlige hjørnet av Powys distrikt. Ta en tur selv, og nyt smalsporomatikk og walisisk gjestfrihet på sitt beste. Castle Caereinion, som forresten er Prinsen av Wales' residens, er også verdt et besøk. Det samme er tilfelle med de mange hyggelige pubene, og skulle du dra dit, kan

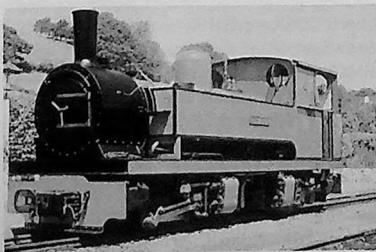
du hilse vetersfamilien på "The Green Dragon" fra meg!

Trekk-kraften

Som nevnt har banen gjennom årene samlet på seg en masse dragkraft. De to originale damplovene "The Earl" og "The Countess", som forøvrig er søsterlokomotiver, er bygget av Beyer & Peacock i Manchester i 1902. Disse trafikkerte banen til nedleggelsen i 1956 og har numrene 1 og 2. Nr. 6 "Monarch" ble bygget av W.G. Bagnall Ltd. of Stafford i 1953, for bruk ved Messrs. Bowater Lloyds Papermill i Sittingham, på brukets smalsporet.

Nr. 8 "Dougal", som var byggenr. 2207 ved Andrew Barclay Sons & Co. Ltd. i Kilmanrock, ble bygget i 1946 for drift hos The Provan Gasworks of Glasgow Corporation. Nr. 10 "Sir Drefaldwyn" er bygget av Franco Belge i Frankrike, som ett av de utallige 0-8-0 overheterlokomotiver som ble bygget for tyskerne under krigen. Loket ble etter 1945 overført til Steyermärkische Landesbahnen i Østerrike, og senere innkjøpt til Wales i 1969. Lok nr. 12. "Joan" som kom ut fra fabrikken til Kerr, Stuart & Co. Ltd. i 1927, har tilbrakt sitt arbeidsliv frem til 1971 med å dra vestindiske sukkerrørtoget på den tropiske øya Antigua i Karibien. Loket ble utstyrt med ny kjele, fyrboks og vanntanker av Hunslet Engine Co. Leeds i 1949.

Nr. 14, som ikke har noe navn, er bygget av samme fabrikk i 1954, og var siste byggenummer i en serie på 32 like lokomotiver, som ble bygget for The Sierra Leone Railway. Loket ble i 1975 sendt tilbake til



Nr. 6 "Monarch". Foto: Vidar Skilnand.

Storbritania, og reddet unna skjærebrennerne i siste minutt. Lok nr. 15 gir oss en stor overraskelse. Foran oss står Tubize's byggenr. 2369, bygget i 1948 i Belgia. Loket kommer fra Skandinavia's andre 750 mm-bane, (UHB er den ene) Jokioisten Järnväg i Finland. Loket ble i 1983 innkjøpt privat til Storbritania og bragt til Llanfair. Av diesellokomotiver finnes to stykker. Nr. 7 "Chatterden", bygget i 1949 i Burton on Trent for Drewry Car Co. har en 150 hk. dieselmotor. Loket ble opprinnelig levert til det engelske forsvaret; et typisk gruediesellok fra Hunslet Engine Co. Loket er toakslet med en 50 hk. Gardner dieselmotor. Maskinen ankom

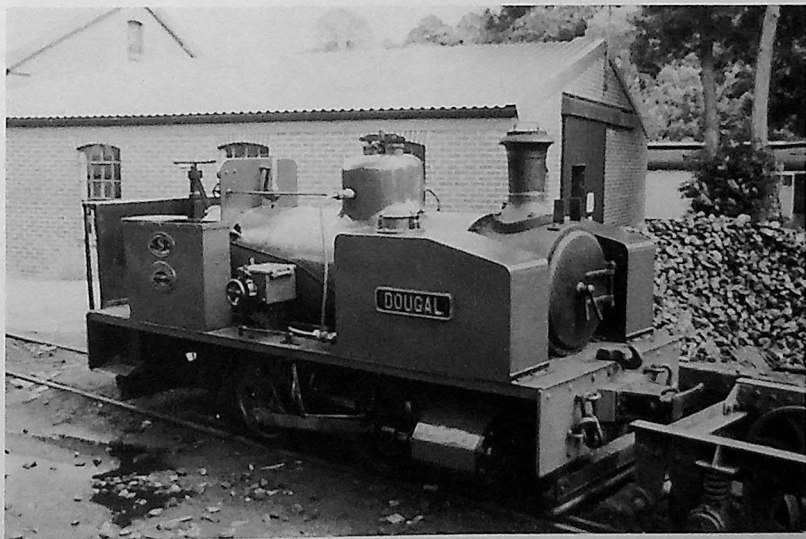
banen i juli 1971.

Personvognene

Personvognene er en broget samling fra bl.a. Zillertalbahnhof, Salzkammergut Lokalbahn og fra Sierra Leone Railways i Afrika. Disse siste er bygget i Cloucester i 1961 etter beste hovedbanestandard for salongvogner, og har en komfort som andre britiske smalsporbaner bare kunne drømme om.

Reis dit selv og se! Det er virkelig turen verdt, dessuten finnes ca. 12 -14 andre museumsjernbaner inne Wales' grenser, og Wales er også et rimelig ferieland.

God tur!



Nr. 8 "Dougal". Foto: Vidar Skilnand.

Spredte glimt

Ny Tertitten-
generasjon:
Håvard Ape-
land og Arve
Baarli i aktiv
innsats på stm's
kontor, Sorum-
sand, en hektisk
driftsdag.



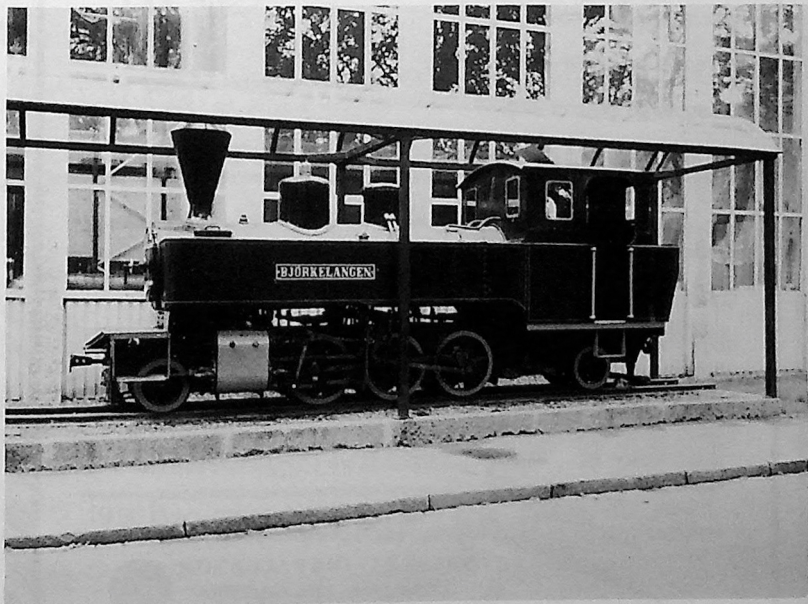
Otto Nattestad Hansen reparerer endepartiet på Ao100.

Erik Borgersen svinger kølskuffen på Fyen. Lokpers. gleder seg til en bedre kølingsanordning. Foto: Øivind Midtskogen.

På NTH

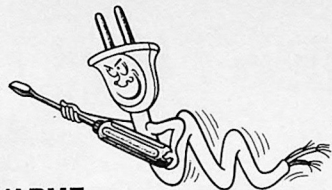
Under gjennomreise i Trondheim i sommer tok jeg turen oppom NTH. Der står som kjent en gammel sliter fra UHB. Siden sist jeg så loket (1970) er det bygget et tak over det, og maskinen har gjennomgått diverse kosmetiske ansiktsløftninger. Loket er nå malt grønt med grå kjele, sylinderkledning og hjulringer. Vanntankene og førerhytta er dekorert med orange stafferinger. Loket mangler etter hvert endel ting og tang, bl.a. tilbakeslagsventilene til sylinderblokksmøringen og kassen rundt disse. Lokets elektriske anlegg og generatoren er også fjernet, fordi man ønsker parafinlamper (som ikke finnes). Fabrikkskiltene lagres inne et eller annet sted. Slik er altså ståa for UHBs beste lok.

Roar Stenersen



**Fagmessig utførelse
- din sikkerhet!**

Tiden med kalde gulv er nå forbi !

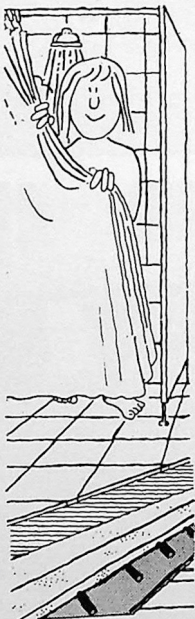


NUFFEN GULVVARME

- Billigere enn du tror !

FAKTA OM NUFFEN STØPEMASSE:

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



Ornulf Wiig Installasjon A.s

AUTORISERT INSTALLATØR

SKYTTERDALEN 5 - 1300 SANDVIKA

TLF. 54 29 95 - TELEFAX 51 92 10



Vyrde bladstyrar...

Fra Magnus Augestad har vi fått tilsendt en kopi av en artikkel om Os-bana i Gula Tidend fra mandag 17.juli 1916. Artikkelen er så god at vi hitsetter den i sin helhet:

Os-bana.

Siste Ostrænet hadde ikkje mindre en 800 ferdamenne til Neststun i gaar. Det var 10 ferdavogner og fjore førslevogner. Tvo av dei siste var opne vogner. Alt var stuvande fullt med folk. I dei opne vognerne var det nokre lange benkor, men elles stod det so mykje folk som berre kunde finna rom. Folk bisna mykje paa denne sjeldsynte reidi, og paa stationarne ropa landliggarane hurra og veifsta til "kyri".

Trænet kom til Neststun 11,45. Ruta er 11,11.

Tertitten-redaksjonen ønsker ikke å blande seg inn i målstrid og det som værre er. Men ha ein sæl jol likevel!

Beriktigelse

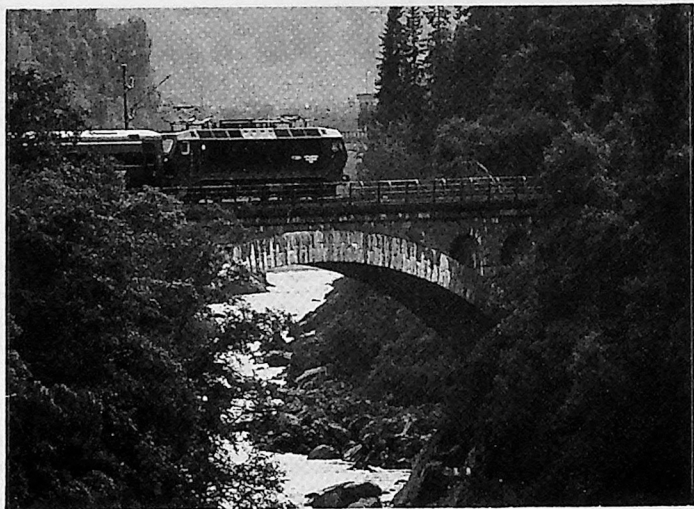
I forrige nummer hadde det sneket seg inn en trykkfeil i artikkelen til Stein Olav Hohle. Det stod at han begynte på UHB i 1980, - det riktige er imidlertid 1968. Redaksjonen beklager.

SØRUMSAND
BYGNINGSARTIKLER **BYGG**

1920 Sørumsand. Tlf. 06-82 72 66. Fax 06-82 73 33.



BYGG og
hobby



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

NSB

