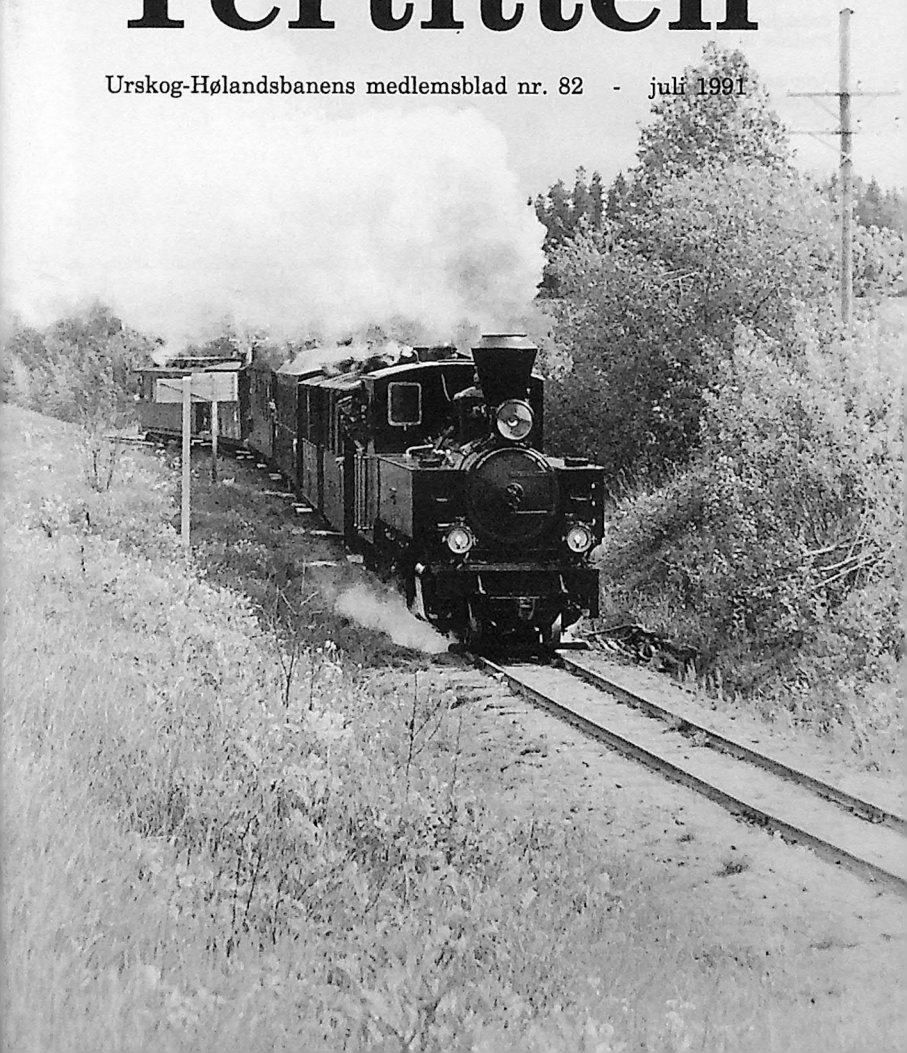


Tertittten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 82 - juli 1991



Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad

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

Redaksjonens adresse:
 Postboks 59 - 1920 Sørumsand

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

A/L 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

Kontortid:
 Mandager kl. 17.00 til 18.00
 Sørumsand stasjon

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

Driftsbestyrer Finn Halling

Trafikksjef Erik Borgersen

Styreformann Roar Stenersen

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,-

Damptog 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

Sommeren

er her for fullt, og med den drifts-sesongen på banen vår.

Dette nummeret av "Tertitten" (nr. 82 i rekken) er noe senere ute enn det som har vært vanlig. Årsaken er ganske enkel: Vi ville gjerne ha med stoffet fra såvel den 21/6 som 23/6.

Årets store begivenhet på banen har uten tvil vært idriftsettelsen av vår stasvogn BCo2 og lok nr. 7 "Prydz". Samme dag som dette skjedde feiret vi også 8 trofaste aktive, som har vært med på banen i 20 år eller mer. Du kan lese om dette inne i bladet.

Den 23/6 hadde vi årets første to-togsdag, der "Prydz" og BCo2 var et eget tog med forhøyede billettpriser. Bilder og tekst fra denne begivenheten finner du også.

Dersom trykketiden ikke blir for lang pga. ferietiden, skal du ha dette bladet i hende i slutten av juli. Hygg deg med det, og - har du ennå ikke vært på banen med familien i år - kom dere til Sørumsand! Her er stadig nytt å se og oppleve.

Jan Deram

Fra innholdet:

<i>Charterkjøringen</i>	s. 3
<i>Våraktiviteter</i>	s. 5
<i>Medlemsnytt</i>	s. 7
<i>BCo2 og "Prydz":</i>	
<i>"Sjøsettingen"</i>	s.13
<i>Første driftstur</i>	s.17
<i>Fra arkivet: Dagligliv på UHB</i>	s.19
<i>Faluvogna</i>	s.22
<i>Aurabanen i krigsårene</i>	s.23
<i>Tertitten i Guatemala</i>	s.27

Alle fotos, når annet ikke er oppgitt v/bildet eller i artikkelen: Erik Borgersen

Forsidebildet: Lok nr. 7 "Prydz" med tog oppover Sætrabakken for første gang på 30 år! Foto tatt 11/6-1991 av Erik Borgersen.



I løsende regnvær kom barnehagene og skolene i år.

Fuktig charter

Værgudene slo seg vrangle over årets skolebarnkjøring. Likevel syntes det som turene ble vellykkede også i år. Unger tåler jo regnvær. Totalt omlag 1500 reiste med chartertog 4 hverdager i juni, fordelt på 9 togavganger.

Det er særlig stor etterspørsel etter tog i tiden 10 til 11 på formiddagen. Derfor er det vanskelig å få dekket mer enn 3 tog pr. dag. Til neste år vil vi vurdere å kjøre togene tettere. Vi kan få til 45 minutter mellom avgangene fra Sørumsand, og slik at gruppene blir på Bingsfoss tilsvarende lenge.

Lok nr. 7 ble prøvekjørt i tog onsdag 12.juni. Lokmester og prosjektleder Roar Stenersen smilte fra øre til øre, og det hadde han all grunn til. Loket fungerte helt udmerket etter hovedrevisjonen.

*Gøy å reise med Tertittent!
Barna lærer om nær fortid på
UHB.*



For aller første gang opp Bingsfossbakken siden 1960. Prydz med tog 103, 12.juni.



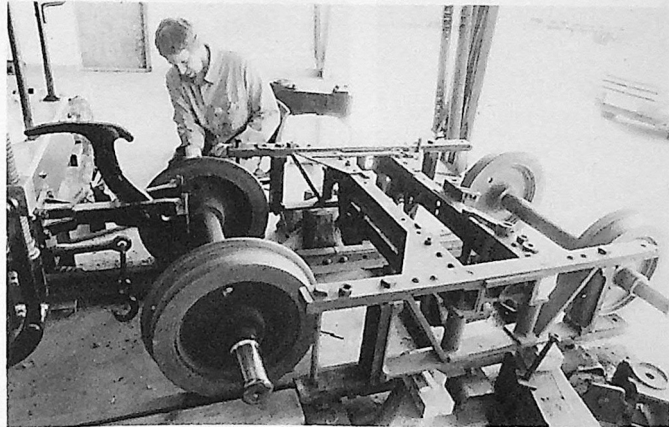
Nederst til venstre: Fornøyd lokpers på Prydz 12.juni: Db Finn Halling og Lom Roar Stenersen (prosjekt-leder).

Nederst til høyre: Togleder Stein O. Hohle sjekker nyankomme.

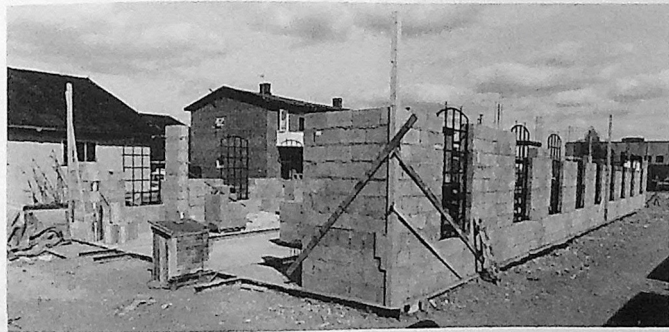


Vår-album

Glimt fra litt av vårens aktiviteter



*I buss-
garasjen
gikk
arbeidet for
fullt for å
få ferdig
BCo2*



*Verkstedet
tar form.*



*Første-
hjelpskurs
ble kjørt for
personalet
av Inge
Skjellaug,
Norsk
Folkehjelp.*



18/5 var
det dugnad
på
Bingsfoss.
Arbeids-
oppgavene
var
utvidelse av
grøntanlegg
et og sville-
skifting i
hovedspor.

Medlemsnytt

Nye medlemmer 1991

Preben T. Hysing	Oslo
Graham Miller	Akershus
Jernbanemusèet	Hedmark
Thore Jan Østli	Akershus
Charlotte Østli	"
Odd Skullerud	"
Olga Hammeren	"
Berit Leikhammer	"
Sofie Gimse	"
Svein Olav Fagersand	"
Signe Brodersen	"
Liv Engen	"
Tom Væråmoen	"
Christoffer Henningfeldt	"
Niels Madsen	"
Tom Ove Grønlund	"
Anne-Marie Hvoslef	"
Kristin H. Grønlund	"
Pia Ødegård	"
Knut Deram	Oslo
Benjamin Boardman	Akershus
Arve Baarli	"
Tore Dyrseth	"
Line Bråthen	"
Elin Anita Halling	"

Vi må si oss tilfredse med å ha fått hele 25 nye medlemmer hittil i år, ikke minst fordi flere er innmeldt som aktive medlemmer. Vi er også fornøyd med at vi har fått flere medlemmer fra Tertittens lokalmiljø på Sørumsand.

Imidlertid må vi nok også si oss noe skuffet over resultatet av vårens vervekampanje: 1650 husstander fikk tilbud om medlemskap i postkassen, kun 15 personer meldte seg inn. Allikevel: Vi er glade for hver nye støttespiller vi får!

Siden sist....

har det skjedd svært mye på banen, både små og store ting:

Verksted Sørumsand

Vårt så lenge etterlengtede verksted skyter i været, og forventes være under tak innen sneen kommer. Leca-veggene er nå mer enn 3 1/2 meter høye, stålrammene til vinduene er satt på plass og murene er godt i gang med forblendingen.

Stasjonsmiljøene

Parkområdet på Bingsfoss er utvidet med 150 m² gressplen og det er plantet hekker og busker. På Sørumsand har kommunen påkostet parken vår en masse blomster, samtidig med at de har påtatt seg å besørge ukentlig gressklipping, noe vi setter meget stor pris på. Forøvrig er reparasjons- og malingsarbeider utført på lokstallen på Bingsfoss og på "banebua" på Fyen.

Banen

Det har vært utført omfattende banevedlikehold i år. Bl.a. er drøyt 200 sviller skiftet, kryssingsporet på Fossum er bakset ut slik at vi har fått over 3 meter bedre plass, en strekning på ca. 100 meter i Sætrabakken er fullstendig rehabilitert og stoppbukker er laget og montert både på Fossum og Sørumsand.

**Husk at du som støtte-
medlem i UHB reiser
gratis på banen !
Sesongen varer i år
t.o.m søndag 8.september.**

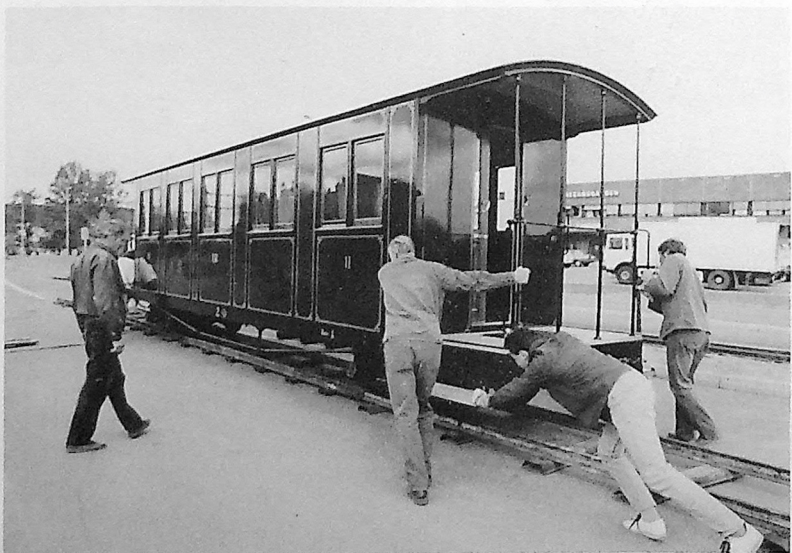
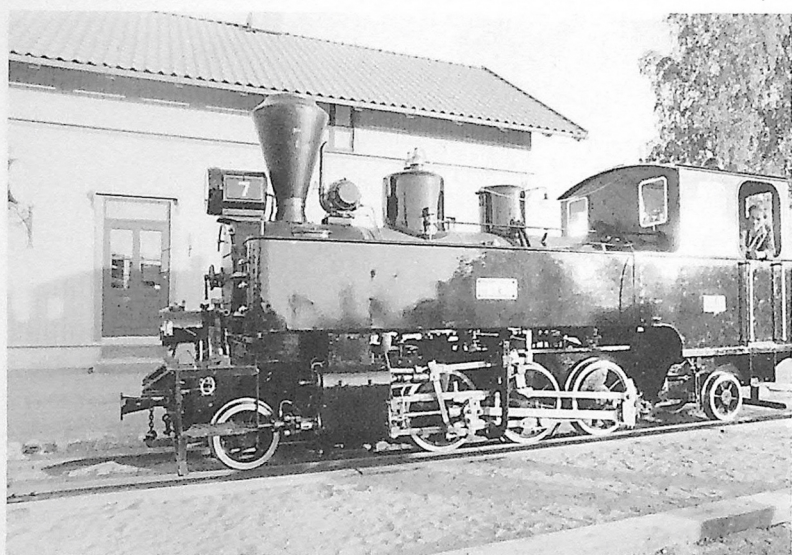


*Sporveksel-
dugnad på
Fyen.*

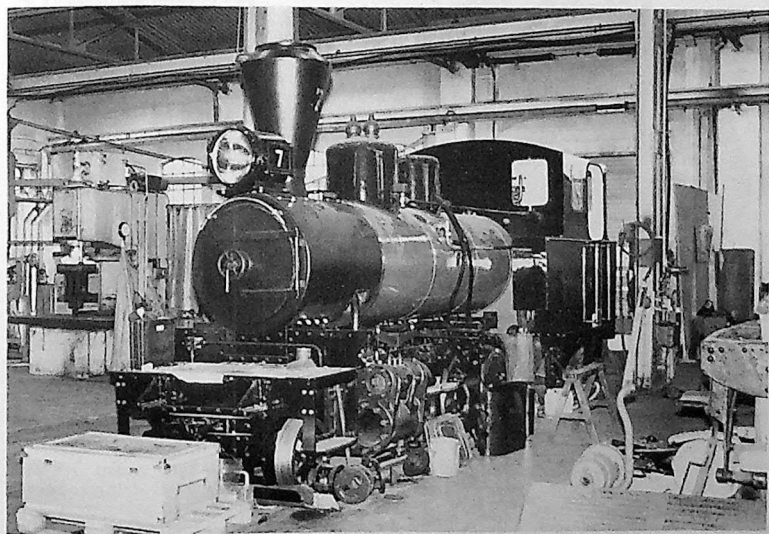




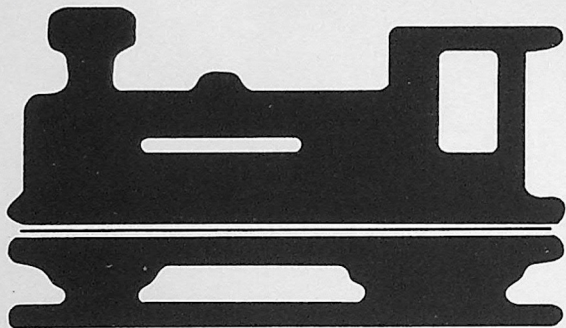
Overheter-
elementene
på Høland
var modne
for bytte.
Her er
David
Bartos og
Roar
Stenersen i
arbeid. Til
venstre ser
vi et av de
gamle
rørene.



De største begivenhetene skjedde utvilsomt 30/5 og 1/6. Da kom hhv. PRYZD og BCo2 på sporet igjen.



Øverst: UHB's trafikksjef Borgersens første inspeksjon av lokomotivet "Prydz" på Jernbanemuseet i oktober 1961, altså etter lokomotivets første sesong på Hamar. (Foto: Magnus Borgersen)
 Nederst: "Prydz" på verksted Sundland 31.12.1990 (Foto: Roar Stenersen)



NÅ GÅR
"TERTITTEN"
HELT TIL...

DS MAT
senter

FOKUS BUTIKKSENTER - SØRUMSAND - TELEFON (06) - 82 62 44

ÅPNINGSTIDER

mand., tirsd.,

onsdag torsd., fred.

10-19

lørd.

9-14

Nytt og bedre

FOKUS





Bak (fra v): Per Ivar Michalsen, Bjørn Halling, NSBs adm.dir. Kristian Rambjør, Roar Stenersen, Finn Halling, Kjell Navestad. Foran: Stein Olav Hohle, Håvard Pedersen og Thor Mellin-Olsen.

Sjøsettingen

- Det er viktig at noen tar vare på historien og de gamle håndverkstradisjonene, sa Kristian Rambjør da han markerte idriftsettelsen av Prydz og BCo2 21.juni. Han uttrykte beundring for den aktive innsats og de 8 som har holdt på i over 20 år med å bevare historien om UHB.

Dagen startet med et øsende regnvær. Gjestene ble tatt imot på Sørumsand stasjon og gitt en omvisning der. Deretter bar det avgårde mot Fossum i BCo2. Vogna var rimelig tett heldigvis, så skybruddet gav bare en fin dramatisk effekt. Kristian Rambjør, Einar Rundgren og Sissel Rogne trivdes godt i den røde plysj. Ved nedre Sætra observerte det årvåkne lokpersonalet at sporet var "borte", og stoppet. Leira hadde rendt ned i planovergangen, så det var bare å svinge skuffa.

De modigste tok seg en tur ut på Fossum, mens Prydz kjørte rundt togsettet. Nå syntes imidlertid arrangementskomiteens leder, stm. Aud K.Brevig, at det var nok regn. Etter endel utvalgte klare, høylydte gloser stoppet regnet, og toget bremsset inn til oppholdsvær på Bingsfoss! Sol og varme, og en nysrigit stasjon, ønsket velkommen til taler og gaver.

Driftsbestyreren orienterte først om museumsbanen og prosjektene før ordet ble gitt

til gjestene.

- Vi er stumme av beundring over innsatsen, sa ordfører Rundgren, og overrakte en nydelig syrin til Sørumsand stasjon. Reiselivssjef i Akershus, Sissel Rogne, fremhevet banens betydning for reiselivet og minnet om at kapasitetsbegrensningene på UHB må kunne kalles luksuspøblem - tross alt. Kværner (Sørumsand Værksted), som gjorde en stor jobb på rammen til BCo2, gratulerte med et skikkelig, gammelt, vaffeljern.

Verdifullet

Kristian Rambjør påpekte at skal man kunne se fremover er det viktig også at man har klart for seg historien. Det er verdifullet at noen bevarer historien og håndverkstradisjonene - ikke minst også for NSB. Han delte ut diplomer til hver av de åtte som har vært med på UHB i over 20 år. - Jeg er imponert over den innsatsen som dere har gjort, og gjør her.



*Kristian
Rambjør og
Einar
Rundgren
på tur i
BCo2 bak
PRYZ.*



*Rambjør
fikk en
hilsen fra
UHB av
stm. Aud
Brevig*



*Roar
Stenersen
sier noen
ord om
prosjektet.
Foran loket
står Eigil
Prydz, hvis
bestefar
loket er gitt
navn etter.*



UHB's lokavdeling: Lokmester Roar Stenersen og lokformann Ole Jonny Flateby, Thorleif Pedersen og Liv Søve.

Canapéer og champagne (alkoholfri), kaffe og kaker smakte godt etter alle de gode ord. Nå kunne man i solskinet virkelig beundre lok'et og vognen. Prydz ble kjørt fram i spor 1 for fotografering. Eigil Prydz' barnebarn, med samme navn ble også fokusert i kameralinsene. Roar Stenersen, som har vært prosjektleder på Prydz, tok ordet og understreket hvor viktig det er med den hjelpen vi har fått ved Sundland verksted.

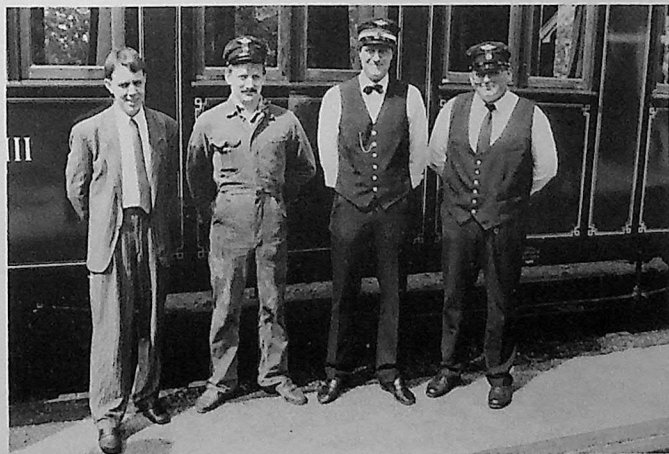
Feiret oss selv

Festiviteten var ikke over selv om gjestene forsvant hver til sitt den ettermiddagen. Om kvelden feiret vi oss selv. Alle aktive med følge var invitert, og ble hentet på Sørumsand kl. 18.00.

Med Prydz i forspenn bar det avgårde, gjennom Bingsfoss, med fotokjøring i bakken og vogner og lok badet i solskinn på Fossum. På Bingsfoss ventet grillene, og vi kunne meske oss med god mat. Driftsbestyreren delte ut gaver til prosjektlederne, Trond (BCo2) og Roar (Prydz). Å være prosjektleder i UHB er et maratonløp som det virkelig står respekt av. Arbeidsledelse, og minst én kveld og hver lørdag i 2-3 år på fritid uten lønn.

Kvelden ble avsluttet med skumringstog over hele strekningen.

Erik Borgersen



Prosjektleder på BCo2, Trond Dehli, med flittige hjelpere: Paul Henningfeldt, Øyvind Midtskogen og Øyvind Skråmm.



Øverst t.v.:
Linje-
visitasjon
ved
banemester
Vidar
Skilnand.

Øverst t.h.:
Ivar
Elgstøen
var
selvfølgelig
på plass,
her i
passiar
med
Trafikksjef/
Stasjons-
mester
Borgersen
og
Rambjør.



Første tur

Søndag 23.juni var det en litt spesiell to-togsdrift. Da ble BCo2 fremført i tog med ordinære reisende for første gang, og med PRYDZ som forspann. Det var spesiell billettpris for reise i dette eksklusive toget (togene 11-18), men opptil 90 kr. for turen skremte ikke folket. Toget gikk fullsatt hele dagen.

Særlig oppmerksomhet fikk selvsagt de aller første reisende. Så da tog 11 kom til Bingsfoss var togekspeditør Borgersen klar med cider. Togfører Midtskogen serverte de glade besøkende (bildet).

God stemning og mange fornøyde kommentarer fra folk kunne togpersonelet sole seg i. Da "spesialtog til Sørumsand" ble annonsert på Bingsfoss kom det fornøyde sukk fra de privilegerte som kunne reise seg fra picnic-bordene med sine tilleggsbilletter.

Så er BCo2 og PRYDZ overlatt til "Driften" og de ordinære tog. Snakker om materiell!

Trafikksjefen



A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand



Caspar Storms vei 21, 0664 Oslo 6. Postadresse: Postboks 5 Alnabru, 0614 Oslo 6. Sentralbord 64 60 40

Fra arbeidslivet på UHB i "gamle" dager:

Dagligliv på Urskog-Hølandsbanen

I vårt arkiv kom jeg over et intervju som en av mine forgjengere i redaktørstolen, Ole Mjelva, gjorde for 21 år siden, nærmere bestemt i mars 1970. Det er et intervju med daværende skiftekontrollør Einar Fossum, og det gir et interessant bilde av arbeidsforholdene på Urskog-Hølandsbanen og på Sørumsand stasjon der Fossum var ansatt fra 1937 av.

Fossum forteller:

Jeg begynte som stasjonsbetjent-lærling på Sørumsand i slutten av 1937, og var der i 10 år, og det sitter mange minner igjen fra Urskog-Hølandsbanens travle tider. Mesteparten av arbeidet på stasjonen dreide seg om Urskog-Hølandsbanen, uten UHB hadde nok ikke Sørumsand vært mye til stasjon. Nå var den imidlertid blitt et knutepunkt, og en veldig god opplæringsstasjon for telegrafister. Mange er nok de telegrafistene som har fått sin opplæring i morse, fraktbrevkartering og den slags på Sørumsand i årenes løp.

Omlastingen fra bredt til smalt spor ga oss mye å gjøre. Ofte følte vi det som om vi ikke fikk gjort annet enn å lempe fra den ene banen til den andre. Det var reisegods, post, melkespann, all slags stykkgoods, slakt og levende dyr. Melken fra bygdene langs banen kom i egne vogner som var hvitmalt for at de ikke skulle bli så varme om sommeren. De hadde dessuten iskasser på innerveggene, og disse iskassene fylte vi fra en diger isbinge nederst på stasjonsområdet her på Sørumsand. Melken var nå i grunnen blitt mest fløte, etter at den hadde fått ristet seg godt hele veien langs banen. Spannene var sannelig ikke små, men vi lærte oss en teknikk som gikk ut på å trille dem på kant, og etterhvert gikk denne jobben ganske raskt, selv om det hver dag kom 5 - 6 vogner med melk som skulle omlastes.

Ellers hadde vi jo mye å gjøre med å laste dyr av alle slag, både slakt og levende dyr. Vi fikk store griseskrotter som kunne veie godt over 100 kilo, og da måtte vi være to mann. De var lettest å bære når de var stivfrosne. Svære okseskrotter husker jeg også at vi måtte håndtere.

Likevel var det vel "det levende" som var mest spennende for oss. Vi hadde 5 øre ekstra fra UHB, og det samme fra NSB for å leie over en ku eller okse til bredt spor, men ikke noe for å spa ut all møkka som kom i tillegg! Det var forresten ikke alltid så lett å håndtere disse dyrene. Det hendte av og til at vi måtte skyte en ku eller okse som var blitt vill etter flere timers risting i vogna. Jeg husker spesielt en episode med en svær okse. Denne sværingen skulle vi lesse over fra smalspor-godsvogna til en bredsporet. Oksen hadde ring i nesen, og var bundet fast inne i vogna. Den hadde også tau på bena. Vi kviet oss litt for å løse den og leie den over, selv om flere av oss hadde stelt med dyr i mange år og var ganske drevne. Denne stuten slo seg imidlertid helt vrang. Den blåste i nesa, la seg ned på siden og spente med alle fire bena, så vi til slutt måtte ringe dit den kom fra og få hjelp fra folk som kjente oksen. Joda, de skulle sende en kar, og omsider kom det da en for å hjelpe oss. Men den karen var liten, høyst en 10 - 11 år. Han gikk rett inn til oksen i vogna, så strengt på oksen og sa: "Per! nå er du stille med deg!" Oksen må ha kjent ham igjen med det samme, for han ble plutselig from som et lam og lot seg villig leie etter neseringen inn i NSB-vogna. Denne opplevelsen husker alle vi som så den.

Arbeidet på stasjonen

En ting jeg lærte på Urskog-Hølandsbanen var skifting. Vi måtte skifte mye med vaier og vinsj, for lokomotivet hadde vi jo bare ledig en kort stund før hver togavgang. Vi brukte endel rulleskamler. Det var små, lave vogner, nærmest en slags boggier, som ble kjørt

fram på et sted der UHB-spor og NSB-spor gikk i hverandre. Så tok vi en hel statsbanevogn og trillet den opp på to rulleskamler, og så kunne vogna kjøres utover til stasjoner ved Urskog-Hølandsbanen. Disse vognene var jo mye høyere og bredere ennde vanlige vognene, tyngre å trekke var de også. Det var særlig kassevogner med møkk som ble kjørt på denne måten. Bøndene trengte jo gjødsel, og den fikk de fra Fellesslakteriet i byen. Kunstgjødsel fantes ikke den gangen.

Kulltransport var det tyngste vi hadde. Daglig kom det vogner med kull fra byen, og alt måtte spaes over for hånd. Husker jeg ikke feil hadde vi 10 eller 15 øre ekstra pr. tonn kull. De full-lastede UHB-vognene ble sendt til kullageret på Bjørkelangen, der de ble spadd tomme for hånd igjen. Vi brukte en liten trillebår som vi balanserte avgårde på en planke. Det gjaldt å være god til å trille så ikke hele stasen rauset av.

I tyve-årene hadde vi jo fått den elektriske løftekranen, og den var til stor hjelp. I kranen tok vi løftekassene som kom etter hvert, og hele baller med torvstrø fra Liermosen Bruk. Vi hadde en egen patent med disse ballene, og fikk vi ikke strammet skikkelig datt det ned alt sammen, og det skjedde selvfølgelig av og til. Men selv om vi hadde krana måtte alt stykkgodset tas for hånd. Farinsekker, melsekker, drensør og slikt "småtteri", som vi idag tar på paller, måtte vi lempe over kolli for kolli. Dessuten måtte vi telle over til slutt for å se at det hele stemte.

Sørumsand var en travel stasjon. En tid var det ialt 7 stasjonsbetjenter, en sporskifter og fire karer i krana som jobbet her. Disse fire ble kalt for "gampene", og var noen skikkelig kraftige slitere som ikke gikk av veien for å ta et tak. Uansett om det var 5 eller 10 vogner som skulle losses - disse karene gikk på og fikk arbeidet unna. Vognene skulle jo gå igjen med første mulige tog. Arbeidstiden var det få som tenkte på. Vi begynte 6.30 om morgenen, og holdt på til 19 - 20 om kvelden, med en pause midt på dagen.

Om sommeren hadde vi en veldig turisttrafikk, og det var nok ikke minst den som hjalp UHB til å holde seg så godt oppe. Det var mange skoleklasser som tok

"Den store rundturen" med Tertitten og dampskipet "Turisten" på Haldenvassdraget. Når morgentoget fra Oslo kom ble det vill trensel på stasjonen, for da gjaldt det å storme fort inn i vognene for å få seg en plass. Det var mange som også likte å stå ute på "verandaen" som vi kalte det, når været var godt.

Personalet

Konduktørene på UHB hadde det ofte litt vanskelig når de måtte skrive fra stigbrett til stigbrett når de skulle fra én vogn til neste. Om sommeren kunne det jo gå an, men om vinteren med sne og holke kunne det være farlige greier. Men de greide det bra likevel.

Lokpersonalet på banen var også noen alvorlig kraftige karer. De var liksom av en egen støpning de gutta. Det var "alt for Urskog-Hølandsbanen" som gjaldt for dem, og det spilte liksom ingen rolle for dem om de jobbet rundt, bare jobben var gjort og maskinen var klar til neste dags kjøring. Det var ikke lange pausene de tok heller når de kom til Sørumsand. Da var det å pusse navneskiltene og frontlykta og alt det andre i messing, så det skinte lang vei. Deretter kjørte de ned til vannstenderen og fylte opp tankene, og så bar det avsted til svingskiva i den andre enden av stasjonen for å tørne, noe som kunne være ganske hardt om vinteren. Tilslutt kjørte de opp til kullbingen. Fire store kurver med kull gikk det vanligvis med. Var det tid igjen brukte vi loket i skiftingen, og da lå røyken svart rundt her, for de fyrte svært godt.

Driften

Det var én ting jeg beundret Urskog-Hølandsbanen for. Den var så og si alltid i rute! Uansett vær og føre. Det kunne være så mye nysne at det nesten stoppet opp på Kongsvingerbanen, men UHB kom frem. Banevokteren som inspiserte linjen før første tog kom inn i en svar pels og så helt nedsnedd ut. Han hadde ofte vinterstid dratt og leiet dressinen med seg, selv om den hadde en liten feiekost montert foran hjulene. Lokomotivene hadde stor frontplog i snøvær, og den tok vanligvis det meste. Hardt kunne det være likevel, og jeg husker

at det gikk med mye kull i harde snevintre. Iset sporet til gikk jo toget nesten ikke på skinnene i det hele tatt, men frem kom det, og som oftest i rute. Frem ville de, disse karene, og gikk gjerne foran toget og feiet hver meter av skinnegangen om det var nødvendig. Var toget forsinket hendte det ofte at det kom av service og høflighet fra togbetjeningens side. En gang var det en gammel kone som satt og leste avisen mens hun ventet på toget på Killingmo. Da det kom, fikk hun det travelt og glemte igjen lesebrillene sine i stasjonshuset. Etter en tid oppdaget hun fadesen, og fortalte det hele til konduktøren da han kom. Denne konduktøren var av rette slaget, og han fikk toget til å rygge tilbake til stasjonen og gikk inn i stasjonshuset og hentet damens briller. Dette var grunnen til forsinkelsen, men så hadde de da også med seg en gammel kone som var sjeleglad.

Om Tertitten var forsinket en gang i blant, hadde vi heldigvis noe tid å gå i korrespondansen her på Sørumsand. Vi skulle jo ha ti til å lesse over reisegods og lignende. Det var ikke så rent lite gods vi skulle håndtere ved hver korrespondanse, og vi måtte være påpasselige med å stue reisegodset i riktig rekkefølge i forhold til stasjonene. Posten skulle vi også ha med, togene på UHB var postførende, og spesielt mye post var det ved jule og påsketider. Postekspeditøren så vi lite til, han satt begravd i postsekker til oppunder taket. Det hendte vi måtte ta ibruk både brekkvogna og en godsvogn for å få med all posten. Stakkars postekspeditør. Alt dette skulle han sortere og stemple underveis. Tilbake igjen var det ofte like mye, så jeg vet ikke hvor mye av landskapet langs banen de fikk tid til å beundre. Postvognen sto gjerne på Sørumsand om natten, og der satt ekspeditøren utover kvelden og sorterte post i skinnen fra en parfinlampe i den første tiden jeg jobbet her. Senere fikk han elektrisk batteribelysning i vogna.

Alle vognene skulle jo dessuten holdes varme, og det var noe vi på stasjonen måtte sørge for. Men ettersom vi ikke hadde tid til å gå og småfyre hele tiden, ble det ofte til at vi slengte en kullbit eller tre i ovnene. Da ble det svært godt og varmt, av og til så varmt at en kunne steike flua på veggen.

Krigen

Heldigvis foregikk det ikke så mye her omkring under krigen, men jeg husker at det ble kjørt evakueringstog fra Oslo 9. april og at mange mennesker gikk av her. De hadde ingen steder å gjøre av seg, så vi tok i bruk skolen, venteværelset på stasjonen og private boliger. To familier lå på gulvet hjemme hos oss.

Senere utover krigen ble jo Urskog-Hølandsbanen meget benyttet til å rømme til Sverige. Vi hjalp folk etter beste evne, men det måtte jo foregå i det skjulte. Mange av de som skulle flykte var helt ukjente i traktene, så jeg fikk laget et lite oversiktskart som jeg hadde gjemt på baksiden av slippet og delte ut.

Endel spennende opplevelser hadde vi selvfølgelig i disse årene. Blant annet måtte vi "fikse" forskjellige ting fra tyskerne som motstandsfolkene hadde bruk for. Selv ordnet jeg bl.a med en hel del hvite forsyningsdrakter.

Noe vi måtte passe spesielt godt på var når det om slipp fra fly. Det var en plass ved Rånåsfoss der de gjerne slapp "sjokolade" som vi kalte ammunisjonen, fordi den var pakket som sjokoladeplater. Vi måtte laste dette inn i et godstog om natten, oppbevare det på Sørumsand, og sende det videre i et annet tog. Her på stasjonen oppbevarte vi det som oftest i en UHB-vogn. Vi hadde også to koffert(er), én grå og én brun, som gikk i skytteltrafikk med denne lasten, og det var farlige greier. Heldigvis ble dette aldri oppdaget.

Under krigen ble alle lokene på UHB fyrt med ved, og det gikk jo det også. Banen opplevde en voldsom trafikkøkning; det var jo ikke andre fremkomstmidler å snakke om. Det gikk ut sirkulærer til personalet om å være sparsommelige, spesielt med smøreoljen, som banen fikk altfor lite av.

Vi hadde gjemt en radio i pakkhuset, og frigjøringsdagen kunne vi lytte til denne. En tysk major fortalte soldatene her at de skulle forholde seg rolige, og heldigvis så det ut som om troppene her var glade over å få denne beskjeden. Avvæpningen gikk for seg i fred og ro, og da gikk det opp for oss at krigen var over.

Falunvogna

Finn Halling

Historien om "Falunvogna" BCo7 eller BCDo7 eller ABDo7 - er fortalt mange ganger før. For nye lesere vil vi likevel repetere:

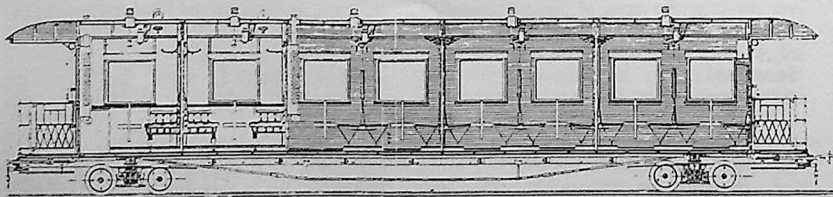
- * Urskog-Hølandsbanens "fineste" vogn da den kom i 1912 - med ekstratog Sørumsand - Bjørkelangen.
- * Ombygget i 1929 til kombinert 2. klasse og 3. klasse og postkupé; dvs. BCDo. Omlytrert i 1956 til ABDo.
- * Tatt ut av drift i 1959/60 (før nedleggelsen) fordi den var i dårlig stand.
- * Tilbudt A/L Hølandsbanen vederlagfritt i 1962. Andelslaget takket nei og vognen ble brent på Bjørkelangen i august samme år.

28 år et gått siden 50-åringen forsvant. Tilbake finnes bare en vindusramme m/glass (1), noen lagerskåler, endel bilder, mange historier og endel arkivalier. Trodde vi - inntil vi kom på sporet av byggetegningene. Vagn & Maskinfabriken AB i Falun er borte forlengst, men store deler av Faluns tegningsarkiv befant seg nå i Gøteborg, og deriblant tegninger av BCo7. (Der var også tegninger av andre Falunleveranser til UHB; N46 - 50, N62 -64, og N104 - 107). Vårt arkiv inneholder all UHB's korrespondanse med Falun i forbindelse med leveransen, og tegningsnummer fremgår av brevene, slik at det var lett å finne "våre" tegninger.

Tegningene bekrefter "Indre's" utsagn i avisen om at BCo7 var Urskog-Hølandsbanens fineste vogn: Setene på 2. klasse var trukket med bøffelhud. Veggene var polstret og dels trukket med den samme huden og dels med pergamoid. Øverste veggfelt var trukket med lys voksduk. Som takledning ble benyttet "Gomps-board" (hva nå det er!). Vognen var inndelt i hele fem avdelinger og inneholdt tre kaminer for oppvarming. Det var 31 sitteplasser på 3. klasse (32 om sommeren), og ni sitteplasser på 2. klasse. I tillegg var det tre klappseter på 2. klasse.

Ved ombyggingen til BCDo i 1929 ble begge 2. klasse-kupéene omgjort til postkupé. De tre bøffelhudtrukne sofaenes endelig er ukjent for oss.

Tegningene er et verdifullt tilskudd til vårt arkiv, de gir en svært god og fullstendig dokumentasjon på vognens leveranseutseende. Og vi skal ikke se bort fra at tegningene også kan komme til praktisk nytte - om vi en dag skulle finne på å rekonstruere "Urskog-Hølandsbanens fineste vogn".



I Gøteborg befant store deler av Falun Vagn & Maskinfabriks gamle tegningsarkiv seg. Vi har fått oversendt tegningene av bl.a "Falunvogna". Ovenfor ser vi et nedfotografert tverrsnitt av akkurat denne vogna, som frem til første ombygging fikk litra BCo7.



Lok "Aura no.1" med tog har gjort et opphold ved Synhammeren

Aurabanan i krigsårene

Håvard Pedersen

Urskog-Hølandsbanens sporvidde (750 mm) fikk aldri noen omfattende utbredelse i Norge. Allerede ved krigsutbruddet i 1940 var UHB den eneste bane der man kunne oppleve dampdrevne 750 mm-tog gjennom fri natur.

Den tyske okkupasjonsmakten satte mange spor i jernbane-Norge, og ga nytt liv til Aurabanan, som hadde ligget nede siden 1919.

Tyskerne ønsket aluminiumsproduksjon på Sunndalsøra, og gjenopptok den dengang så gigantiske kraftverksplanen som Aura A/S hadde oppgitt drøye 20 år tidligere. Planen besto i å overføre Auravassdraget gjennom en 16. km. lang tunnel til et kraftverk nær Sunndalsøra.

Hvordan UHB opplevde krigen med vedfyrte lok og overfylte tyttebærtog er kjent fra litteraturen tidligere. Kanskje kan det være interessant å se hvordan UHB sin "søsterbane" på Nordmøre gjennomgikk denne tiden.

Vi har fått god hjelp av den nå 84 år gamle Erling Dall-Larsen. Han forteller at det var industriselskapet Nordag som sto som byggherre mens både tyske og norske entreprenører, sveitsiske konsulenter og russiske krigsfanger

var blant de som skulle realisere prosjektet. Også mange av "rallarene" fra 1919 meldte seg igjen.

På oppdrag for F. Selmer (idag Selmer/Furuholmen) hvor Dall-Larsen var ingeniør i 44 år, ble han sendt til Sunndalsøra de to første krigsårene. For en svoren anti-nazist som Dall-Larsen virket oppdraget umiddelbart lite lystbetont, men den norske motstandsbevegelsen karakteriserte hele prosjektet som så vanskelig å realisere, at det var intet mål å sabotere dette. Tvert imot: det tyskerne greide å oppnå ville Norge få gratis ved krigens slutt. Dall-Larsen har mange fine interesser, og én skal vi fremheve her, han var og er en ivrig fotograf og hadde alltid fotoapparatet med på jobben.



Øverst: Tog mot Topp Heis har kjørt seg fast i oktobersnøen 1941, og er bare forlatt av tyskerne for vinteren.

Til venstre: Det straffer seg å forlate damplokomotiver ute i vinterkulda. Her er ny kjel ankommet Dalen i juni 1942.



Øverst: Det var neppe noen enkel jobb å drive banevedlikehold på Aurabanen. Her ser vi en utglidning ved Hellervannssvaet.

Til venstre: Det er 31. mai 1941, og på tide å få igang togtrafikken. F. Selmers folk hadde en stri tårn med å spa fram jernbanesporet. Her fra Renselvskjæringen.

Rot og virvar

Jernbaneheisen i Litedalen og Aurabanens sørlige del høyt oppe i fjellet var fra tidligere holdt noenlunde vedlike. Oppdrag nr. 1 for Dall-Larsen og hans menn ble å sette denne skikkelig i stand og å fullføre banen den siste biten til Osvatn. (Aurabanen var ikke helt fullført ved konkurransen i 1919).

Omkring denne banestumpen utviklet det seg et merkelig samfunn. Dall-Larsen forteller at tyskerne på stedet tidlig må ha mistet troen på sitt eget prosjekt, og nærmest selv saboterte det hele. Avstanden mellom drømmene hos styresmaktene i Tyskland og realitetene i noen av Norges mest værharde fjellstrøk var lang på flere måter.

Tyskland forlangte tunnelen ferdig på halve tiden av det F. Selmer kunne prestere, og et tysk firma overtok oppgaven. De klarer 16 meter på ett år! Rot og slendrian preget det hele, bortsett fra ett sted: materiallageret var alltid i den skjønneste orden til nordmennenes stor munterhet, siden materialforvalterens navn uttaltes Virvar!

Togene skulle gå med tysk punktlighet. Om de så enn gikk tomme skulle de følge den oppsatte rutetabell.

Dall-Larsen som ikke la skjul på sitt syn på nazismen, følte til tider de norske nazistene så nærgående at han beklaget seg til tyskerne selv. Han sa fra til den tyske ledelsen at hvis ikke alle naziplakatene som var blitt klistret opp på F. Selmers kontorbrakke, og all sjikanen mot firmaet stoppet, ville de legge ned arbeidet og han selv ville stikke over til Sverige. Tyskerne tok straks affære og satte den norske nazistgjengen ettertrykkelig på plass.

I den vesle anleggsbyen Dalaråa ved foten av jernbaneheisen, ble 17. mai feiret med sang og musikk samtlige krigsår. De som derimot virkelig led var de russiske krigsfangene. Ikke sjelden så man dem støtte hverandre på vei ut til anlegget. Tyskerne så gjennom fingrene med at fangene lette rundt i søppelkassene etter mat. Gode nordmenn i Litedalen begynte også å kaste besynderlig mye mat i søppelkassene på denne tiden.

Snøproblemer

Kong Vinter var nok likevel anleggets største bremsekloss. Aurabanen var stengt av

snø 8 - 9 måneder i året. Riktignok gjorde tyskerne et dødfødt forsøk på å la de russiske krigsfangene holde banen åpen en vinter, men kjøresesongen startet først normalt i juni.

I juni 1941 håndmålet F. Selmers folk 9.000 m³ snø før togene kunne kjøre! Snøfonnene var opptil 7 meter høye. 10. oktober samme år ble virksomheten overrasket av et voldsomt snøvær, og ett av lokene kjørte seg fast mellom Holbu og Topp heis. Det ble telefonert etter hjelp fra Holbu, og et annet lok ble i all hast sendt fra Topp heis for å trekke den første maskinen fri. I hastverket glemte man rett og slett å montere pløgen på redningslokomotivet, og meget snart hadde man to lokomotiver sittende godt fast i snøen. Tyskerne "ga blaffen" og lokene fikk gjennomgå den verste tortur som tenkes kan nest etter skjærebrenneren: de ble forlatt vinteren over oppe på fjellet med vann på! I juni året etter fikk de begge nye kjeler.

Tyskerne ville også sette i drift banens nordre del, Sunndalsøra - Dalen. En del av skinnegangen var her erstattet med vei, men tyskerne la nytt spor, trolig med 900 mm sporvidde og sporet lagt rett på veien. Dette prosjektet ble knapt halvferdig før det strandet. Dalstrekningen var en helårsbane utstyrt med et lengre snøoverbygg et stykke nord for Dalen. Det ble i tillegg, trolig av tyskerne - bygget nok et snøoverbygg på et sted som visstnok ikke var særlig rasfarlig. F. Selmer trakk all sin virksomhet i Aura-anleggene tilbake i 1942.

Som omtalt i Tertitten nr. 70, fikk Aurabanen (heisen og fjellstrekningen) sin renesanse etter krigen, da staten fullførte Aura-anleggene.

I midten av femtiårene, i tråd med datidens "skikk", ble absolutt alt: spor, materiell, heis og hele anleggsbyen i Dalaråa fjernet. Mange i Sunndalsøra beklager dette idag. Den vakre idyllen, som tuftene av stasjonene på Dalaråa og i Dalen, er idag blitt skytebane, men Aurabanens tufter er stadig verdt et besøk.

Kilder og foto:

*Erling Dall-Larsen
Kåre Flaa
Tor Ulvund*



Like før avgang fra Amatitlan. "Vår vogn" er nr. 3 bakfra.

Tertitten i Guatemala

Thor Mellin-Olsen

For ca. 10 år siden var Tertiten i Peru. Nå har Kirsten og jeg vært i Guatemala, forøvrig for annen gang. Sist var i 1986. Førrige gang fikk Kirsten problemer med kameraets avstandsinstilling. Denne gang hadde hun flunkende nytt kamera, men så ga lukkeren opp og de siste seks rullene gikk tapt. Mitt noe enklere Olympus med lysbildefilm virket imidlertid upåklagelig.

Ferrocarril de Guatemala, (FEGUA), statsbanene i Guatemala, har en sporvidde på 3 fot, eller 915 mm og en total lengde på 867 km. I tillegg finnes omlag 490 km. private plantasjebaner med samme sporvidde, fordelt på flere eiere. De fleste av disse plantasjebanene har sporforbindelse med statsbanenettet. Mot Mexico finnes ingen sporforbindelse, men ned mot El Salvador finnes én der persontrafikken ble nedlagt for noen år siden. Fremdeles opprettholdes persontrafikk mellom Puerto Barrios ved Atlanterhavskysten og Guatemala City og derfra videre til Tecun Uman. Fra sistnevnte strekning går flere sidebaner ned til Stillehavskysten. Puerto Barrios er en havneby, og stasjonens høyde over havet er 3 m. Guatemala City ligger på vel 1.500 m. o. h. Strekingen dit er 296 km. og det er strek-

ningene nærmest hovedstaden som har størst stigning/fall, oppimot 30 % enkelte steder.

Jernbanene har ifølge personalet militær betydning, så det var ikke mulig å få nærmere opplysninger når det gjaldt antall lok, vogner, skinnevekt osv. Da jeg gikk ut på kaia i Puerto Barrios for å fotografere ble det skikkelig bråk. Kaia var nå militær, og en del av marinedistrikt Atlantico. Men Kirsten snakket oss ut av den situasjonen.

Sporet er dårlig og svakt, maks. 30 kg/m i hovedspor skulle jeg tro. I sidespor var det UHB-vekt. På grunn av sporets beskaffenhet (eller mangel på sådan) går det sent, og det slingrer.

Toglokene er omlag 20 år gamle GM-lok, bygget på lisens i Spania, og omkring 10 år gamle Co'Co'-lok fra Bombardier i Canada. Personvognene er fra omkring år-

*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-à-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

hundreskiftet og av forskjellige typer. Første klasse er historie, så nå er treseter som i Co1 hos oss, eller tilsvarende, standard. Toiletten varierer i standard fra relativt moderne porselen til en uthulet trestamme satt over hullet i gulvet!

Materiell

Skiftelokene og plantaselokene er av flere forskjellige typer, flest med akselfølge B, men noen få C. Damplok så jeg bare oppstilt i de tre buttsporene i Guatemala City denne gang, men sist var 1'D-lokene 200 og 205 i reserve i Puerto Barrios - Baldwinmaskiner fra 1951. Godsvognene som FEGUA eier er gamle trevogner med bremserratt på taket. Plantasjene og oljeselskapene har mer moderne materiell.

Det er forskjell å stå på Høland eller Setskogen og se på sporet under fart, og å stå på lok 1001 og se det utrolige i at 3-fotssporet kan holde det svære Co'Co'-loket på plass på skinnegangen.

Persontogtrafikken er ikke stor. Fra Guatemala City går det tog til Puerto Barrios kl. 07.15 tirsdag, torsdag og lørdag, og til Tecun Uman kl. 07.30 tirsdag og lørdag. Lørdag 12.01.91 ankom Kirsten og jeg til stasjonen i Guatemala City kl. 06.30 for å stille oss i billettøen. Den strakte seg godt ut på plassen foran stasjonen. Da vi etter en stund hadde fått kjøpt billettene til Amatitlan som ligger 35 km. fra hovedstaden, måtte vi stille oss i en ny kø for å slippe inn i ventehallen. Vi som skulle med tog nr. 3 mot Stillehavskysten kunne sette oss, mens de som skulle med tog nr. 2 til Atlanterhavskysten stilte seg opp i ennå en kø foran døren ut til plattformen. Stasjonen er en sekkestasjon med tre plattformspor.

Kl. 07.00 bakket "El Atlantico" inn i spor 1, skjøvet av en skiftemaskin. Toget besto av reiseogdovogn, postvogn og tre personvogner. På taket av F-vognen var det surret fast en firehjulssykkel. Godsvognene ventet med togloket ute på skiftetomten, og personvognen skulle koples til der ute. Dørene ble åpnet og køen forsvant inn på plattformen etter billettkontroll. Jeg ble stoppet da jeg ville inn for å fotografere. Kl. 07.15 ble det ringt med klokka (som på UHB), og nr. 2 dro avsted. Nå var det kø foran den andre døren. Tog nr. 3 var opp-

stilt i spor 2 med togmaskin og godsvogner. Vi skulle jo rett fram.

Toget var satt sammen av fire Bo-er, en F-vogn og et tyvetalls G-vogner med 2 bremsere stasjonert på taket. Omlag i midten var det koplet inn en mannskapsvogn, en ombygget Go, der bremsere på "frivakt" kunne slappe av. De fire personvognene fyltes snart opp. Kirsten og jeg fant to seter i vogn nr. 91. Jeg ba om at hun holdt av plassen min og stakk så ut for å fotografere de tre damplokene. Jeg kom ikke langt nok før jeg ble jaget tilbake, det var for mørkt til at blitzen ga bra fotografier. Inne i vognen fant jeg setet mitt opptatt av en 2 meter høy "Fuzzy" bjørnedukke! Enden på disiputen var at "Fuzzy" ble lagt på tvers mellom bagasjehyllene og festet med snorer.

I motsetning til tog nr. 2 som så og si utelukkende hadde indianere som passasjerer, var det på tog 3 også mange ladinos.

Avreise

Kl. 07.40 ringte klokken avgang, og Bo'-Bo' nr. 912 satte oss i bevegelse med et rykk, og vi gled sakte ut gjennom stasjonstomta. Som tidligere var det også nå en mengde utrangerte vogner å se, i forskjellig grad av forfall. En blå passasjervogn som jeg også la merke til i 1986 sto der ennå - nå med busker voksende gjennom gulvet og helt opp i vindushøyde. I Puerto Barrios sto forøvrig en vogn hensatt i butten på et sidespor, jeg trodde den var klar til å brennes. En halv time senere ble den skiftet fra dette sporet og inn på lokstallområdet.

Tilbake til "El Pacifico". På vei vestover gjennom Guatemala City går linken for det meste på egen trasé, men med bølgeblikkskur helt inntil profilgrensen. Innbyggerne i denne slummen vet når persontogene kommer, og flytter "torgbodene" til side i god tid. Verre er det for godstogførerne. De må være særdeles varsomme; fløyte og kjøre i gangfart. Fra vinduet kunne vi se ned i kjøkkenene hvor frokosten ble tilberedt. Et trist syn, også med alle de fillete ungene.

Sakte og fløytende gikk det videre ut av byen. Korte stopp på noen stasjoner, noe skifting med hele togsettet for å sette av eller ta med godsvogner, og uforståelige og

underlige håndsignaler fra konduktøren. Men det gikk bra!

Etterhvert kom det flere reisende, omtrent som en god UHB-søndag, men vi manglet denne gangen alle ungguttene som brøyer seg gjennom vognene for å selge matvarer og drikke. Med en gjennomsnittsfart på 15 km/t slingret vognen slik at det ikke var mulig å skrive under fart. Etterhvert mistet jeg oversikten over hvor vi var, og da vi tidligere ikke hadde vært i Amatitlan begynte jeg å bli urolig for ikke å komme av på rett sted. Det var særdeles mangelfullt med skilting, og noen rutetabell fantes ikke. Konduktøren mente vi ville være fremme ved 09-tiden, mens togføreren (i burgunder-rød uniformsjakke) sa en time senere. Til all lykke opplyste en speiderleder i vognen at speiderne også skulle til Amatitlan, og det var jo en hjelp. Og bra var det, for det viste seg at kartet ikke på noen måte stemte med terrenget. Linjen gikk i kurver langs Amatitlansjøen, som er like stor som Øyeren, og svært "turistifisert". Linjen forlot sjøen og vi kom straks etter til Amatitlan stasjon, og kom oss av toget. Klokket var 09.56, så vi hadde brukt 2 timer og 16 minutter på en strekning på 35 km. Leseren kan jo selv regne ut gjennomsnittshastigheten på denne "stambanen". Stor blir den ikke!

Ved hjelp av en VW-Transporter i busstrafikk - med 20 passasjerer - og fotmarsj, kom vi oss ned til sjøen. Der var det verre enn på Bygdøy en sommersøndag. Noe senere forsøkte vi å finne litt natur ved å ta en gondolbane opp i åsen like ved. Da havnet vi ved et hotell og et ca. 10 mål stort innhegnet område med benker og grill-over - og speidere på tur. På hotellet inntok vi en sen frokost, og kom oss såvidt ned igjen med gondolbanen før betjeningen tok siesta. Vi var over all måte heldige og nådde en buss tilbake til Guatemala City - riktig nok nå på landeveien, men strekningen ble tilbakelagt på 50 minutter og til en kostnad av kr. 3.80 pr. stykk. Skulle vi tatt tog tilbake ville det første gått 50 timer senere, og da skulle jeg etter planen være tilbake i Oslo. Og før forventet togavgang i 30 graders varme i Amatitlan, landet vi i - 12 grader på Fornebu.



Øverst: Bombardier Co'Co'-lokomotiv fra 1981.
Nederst: Billevisitasjon ved togfører. Den nevnte speiderleder til venstre i bildet.



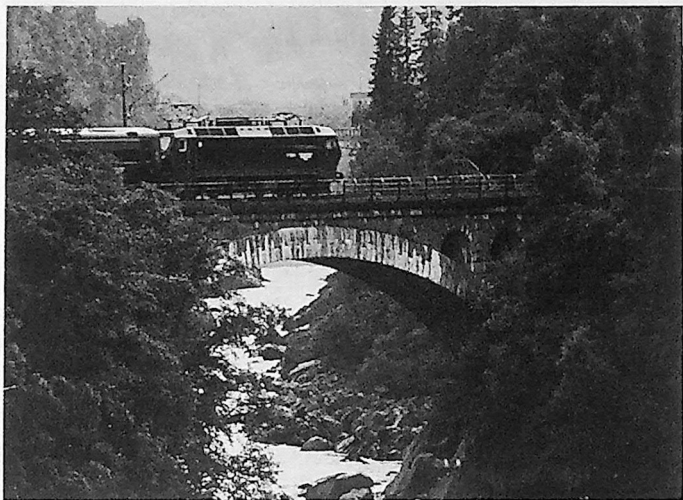
Billettøen i Guatemala City.



Godsvogn delen av toget, med mannskapsvogn og bremsere på taket.



Nederst: Togloket vårt, GM Bo'Bo' nr. 972 like før avgang fra Amatitlan.



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

NSB

