

UHB Venneforening - Tertitten -
Nr. 3 2012

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad, nr. 127,
des. 2012, ISSN 1503-4135



Sorumsand stasjon. Maleri av Vidar Skilnand.

**Vi ønsker alle våre medlemmer
en god jul og et godt nytt år!**

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012



Lederens spalte

29. september 2012 var en stor dag for Urskog-Hølandsbanen. Da Caroline med karettoget kom sigende inn på Sørumsand stasjon kl. 08.30 sto Setskogen skinnende blank med høyt kjeletrykk og vizzlende damp som en vegg bak tømmervelta og fløterkara. 150 år var gått

siden åpningen av Kongsvingerbanen. 109 år er gått siden UHB fikk endestasjon på Sørumsanden. Enda noen år skulle gå før Sørumsand ble noe mer enn en husklynge.

Det er Tertitten, Trelasten og Tømmeret som la grunnlaget for Sørumsand og Verkstedet. Det er Tertitten som skapte utvikling mellom Haldenvassdraget og Glomma. Det er Tertitten som er den største attraksjonen i Sørum idag. Sørum har hatt en unik mulighet til å utvikle nærturisme og reiseliv med Urskog-Hølandsbanen som motor. Bare i liten grad er det ivaertatt av det lokale næringsliv. Oppslutningen fra lokalmiljøet er ennå liten.

Muligheten byr seg igjen for Sørum Kommune idet Akershusmuseet ikke bare har ambisjoner om å trygge driften av UHB innenfor eksisterende rammer, men også videreutvikle UHB som drivkraft for et kulturbasert reiselivsprosjekt i Sørum kommune. Forutsetningen må være en aktiv medvirkning fra og finansiell støtte fra Sørum kommune og fra det lokale næringslivet.

Betydelige oppgaver er igangsatt på stasjonsområdet på Sørumsand denne høsten. Opprusting av utearealet, forskjønnelse av parkanlegget, opprusting av toalett og kioskfasiliteter er noen av dem.

Rullende materiell og bane gjennomgår løpende vedlikehold. Oppussing av objekter er kommet godt igang. Akershusmuseet har styrket bemanningen ved dette særegne jernbanemuseet og tilbyr tjenesteoppdrag for offentlige sysselsettingstiltak.

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

Venneforeningen har en betydelig oppgave i denne sammenhengen. Dugnad gjelder ikke bare arbeid på bane og bu, det er vel så mye driftsrelatert på kjøredagene i sommer og julesesongen.

Medlemmene i Venneforeningen Tertitten kommer i bare liten grad fra Sørums. Det er vanskelig å forstå hvorfor den lokale oppslutningen ikke er større. En årsak ligger antagelig i at kommunens politikere og administrasjon mangler visjoner for museets muligheter i lokalmiljøet. En passiv eller uengasjert holdning til Tertitten ser ut til å smitte over på lokalmiljøet. Venneforeningen søker å motvirke denne negative holdningen med økende aktivitet, både i antall kjøredager, i åpne medlemsmøter på Fossum og ved utgivelse av medlemsbladet.

Nå går vi inn i en hektisk og hyggelig juletid med juletog og opplevelser hver søndag i desember frem til nyttårsaften. I denne perioden har venneforeningen igjen anledning til å vise UHB fra museets beste side. Så er vårt ønske at Sørums kommune og Sørums innbyggere slutter opp om Tertitten i året som kommer.

Med dette vil jeg takke alle venner av Tertitten for den store innsatsen i 2012 og ønsker alle en riktig god jul og godt nytt år.

Venneforeningen Tertitten - #3.2012

Dag Winding Sørensen

Kongsvingerbanen 150 år

150-årsjubileet for Kongsvingerbanen har nylig vært behørig feiret. Banen kom i drift omtrent samtidig med banen Hamar – Elverum, og disse var de første statsbanene våre.

(Hovedbanen Oslo - Eidsvoll var de første årene en privat jernbane.) Både Hovedbanen og Kongsvingerbanen kom til å gå gjennom Sørurum, og de har i over 150 år satt et betydelig preg på kommunen.

Viktig å få en god forbindelse mellom Oslo og Stockholm

Da Kongsvingerbanen ble anlagt, var Norge i union med Sverige, og et av hovedargumentene for å bygge jernbanen var å få en god forbindelse mellom Oslo og Stockholm. I tillegg var det sterke krefter i bygdene langs Glomma og østafør som hadde tunge argumenter for å få en jernbane som kunne styrke det lokale næringslivet. Det ser imidlertid ikke ut til at man i den daværende Sørurum kommune engasjerte seg vesentlig i jernbaneplanene, men i Aurskog som den gangen også omfattet Blaker, var engasjementet for å få jernbane betydelig.



Caroline på Sørumsand stasjon. Foto: Christer Berg

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

Proposisjonen om å bygge «en Locomotivjernbane fra Lillestrømmen til den svenske Grændse» ble fremmet for Stortinget den 1. juli 1857 sammen med forslag om to andre jernbaner, og vedtak om å bygge jernbanene ble gjort den 3. september samme år. Det kan her være grunn til å se på ordet «lokomotivjernbane». Grunnen til at man brukte dette begrepet, var at det under planleggingen hadde vært en diskusjon om man skulle trekke togene med hester eller lokomotiv. I utgangspunktet mente man i departementet at en hestejernbane var å foretrekke, men fagfolkene holdt på lokomotivjernbane.

Da Hovedbanen Christiania – Eidsvold ble satt i drift i 1854, førte det til ønsker og krav om jernbaner fra mange distrikter, og allerede i 1855 ble det gjort vedtak om at departementet skulle foreta undersøkelser som kunne klarlegge hvordan man kunne få en hensiktsmessig kommunikasjon mellom Kongsvinger og Hovedbanen. Vedtaket ble straks iverksatt, og ingeniørkaptein C. W. Bergh foresto dette arbeidet i egenskap av regjerings veiassistent.

Vedtaket fra 1855 ble fulgt opp av et nytt vedtak året etter som gav ingeniørkaptein Bergh i oppdrag å forestå de undersøkelser som var nødvendige for å anlegge jernbane mellom Christiania og svenskegrensen med videre forbindelse til Arvika eller Karlstad. I tillegg skulle det utredes jernbaner mellom Hamar og Elverum og mellom Trondheim og Støren. Bergh fikk med seg to medhjelpere, sivilingeniør Pihl og ingeniørleutnant Heyerdahl, og disse tre fordelte oppgavene mellom seg. I det nye oppdraget som Bergh fikk fra departementet, var det ikke gitt noen forutsetning om at jernbanen til Sverige skulle gå via Kongsvinger.

Ingeniørkaptein Bergh og hans medhjelpere arbeidet raskt og effektivt, og allerede 21. april 1857 kunne Bergh levere sin utredning om de tre jernbanene. Berghs utredning dannet grunnlaget for proposisjonen til Stortinget som forelå den 1. juli 1857 der hele utredningen er gjengitt.

Mange trasévalg ble vurdert

I utredningen om jernbane til Sverige ble flere alternative traséer vurdert. Et alternativ var å gå fra Lillestrøm til Fetsund, krysse Glomma der og følge østsida av Øyeren til Østfolds grense, videre inn til Hemnes og derfra til svenskegrensa et stykke sør for Ørje. Dette forslaget ble forkas-

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

tet på grunn av terrenget langs Øyeren. Et annet forslag som ble vurdert og forkastet, var å legge banen rett østover fra Frogner gjennom Sørum for å krysse Glomma ved Blakersund. Dette ville medføre broer og bratte stigninger ved Jeksla og Rømua, og det ønsket man ikke. Ellers vurderte Bergh flere alternativer for jernbane fra Blaker gjennom Hølandsbygdene, men han fant at terrenget på begge sider av svenskegrensa ville bli for vanskelig for disse linjene. Derimot mente han at en linje gjennom Aurskog og Eidskog kunne la seg realisere.

Etter å ha redegjort for de alternativene som han fant ubrukelige, sto Bergh igjen med tre mulige traséer:

- 1) Fra Trøgstad stasjon (nå Jessheim) skulle banen gå østover gjennom Ullensaker og Nes over Vorma og videre til Tenstrømmen der en skulle krysse Glomma, og fortsette til Kongsvinger og videre til Magnor der en så fikk forbindelse til Arvika. (Tenstrømmen er navnet på noen stryk i Glomma ca. 2 km sør-vest for Skarnes.)
- 2) Fra Lillestrøm via Fetsund, langs vestsida av Glomma til et stykke ovenfor Bingsfossen der en skulle krysse Glomma like nord for Fossevja. Banen skulle fortsette fra Blaker til Aurskog, Mangensjøen og inn i den sørlige delen av Eidskog for så å følge Skillingmarksdalføret på svensk side.
- 3) Samme trasé som i alternativ 2 mellom Lillestrøm og Blaker, og deretter følge Glomma til Kongsvinger med fortsettelse til Magnor med forbindelse til Arvika.

Disse tre mulige alternativene ble kalkulert og grundig vurdert. Den billigste og korteste løsningen ville være fra Trøgstad (Jessheim) via Kongsvinger til Magnor. Linja fra Lillestrøm via Fetsund til Kongsvinger ville bli litt lenger og derfor noe dyrere, men den totale reiselengde ville bli kortere med denne linja enn den fra Trøgstad. Linja Lillestrøm – Fetsund Blaker – Aurskog – Skillingmark ville bli den korteste, men likevel den dyreste da anleggskostnadene pr. kilometer ville bli over 80 % høyere på denne linja. Et avgjørende moment for valg av linje var hvilken nytte den ville få for de distriktene den gikk gjennom. Linja om Aurskog – Mangen - Eidskog ville gå tre mil gjennom nesten ubebygde områder på norsk side, og på svensk side var det dessuten liten interesse for en jernbane gjennom Skillingmarksdalen. Det ble derfor argumentene for en linje via Kongsvinger

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

som kom til å veie tyngst, og av disse to alternativene var argumentene for Glommalinjen de sterkeste. Denne linja ville gi kommuner som Fet og Aurskog (med Blaker) jernbaneforbindelse, og allerede nå ble det pekt på muligheten for å anlegge en sidebane fra Blaker gjennom Høland med forbindelse til Haldenvassdraget. Bergh skrev at han anbefalte Glommalinjen «fordi den tillige berører Fet og Urskoug samt i betydelig grad letter den fremtidige fuldkomnere forbindelse med det fredrikhaldske kanal anlæg og de østenfor liggende svenske distrikter». Han skrev at det ikke kunne være tvil om «at en saadan forbindelse i sin tid vil findes berettiget», og videre «At en saadan forbindelse mellom kanalen og hovedjernbanen i overrodentlig høi grad ville lettes ved anlægget af Glommenbanen, idet det fra denne kun behøves et par miles sidearm gjennom Blakjer og det for største delen meget gunstige terrain i Urskoug og Høland til Bjerke-



Foto: Lysaker, Jan

Akershusbasen

Sørumsand stasjon. Der hvor smalspor møtte normalspor.

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

langen. Lagdes derimot banen fra Trøgstad (Jessheim) til Kongsvingerbanen, kunde forbindelsen til kanalen alene oppnaes ved et anlæg fra Lille-Strømmen eller Frogner».

I proposisjonen fulgte departementet Berghs forslag til valg av trasé, og i Stortinget ble linjen om Fetsund langs Glomma til Kongsvinger enstemmig vedtatt.

Men hvor i terrenget linja skulle legges, var ikke endelig avgjort med Stortingets vedtak. Nå skulle detaljplanlegging og utstikking av linja ta til, og dette arbeidet ble ledet av sivilingeniør C. A. Pihl som tidligere hadde deltatt i Berghs utredningsteam. Pihl mente at det gunstigste ville være å krysse Glomma ved Fetsund, og deretter følge Glommas østside til Blaker og videre til Kongsvinger. Dette var Bergh svært uenig i. For å være sikre på å ta riktig beslutning, ble spørsmålet om kryssingssted og trasé mellom Fetsund og Blaker forelagt engelskmannen Robert Stephenson. Han var på dette tidspunktet i Norge i forbindelse med sluttoppgjøret for Hovedbanen som Stephensons far hadde bygget. Robert Stephenson støttet Pihl, og departementet bestemte da at jernbanen skulle krysse Glomma ved Fetsund.

Valget av den såkalte Glommalinjen til Kongsvinger med kryssing av Glomma ved Fetsund fikk stor betydning for utviklingen av Sørumsand og Blaker. 30 år etter åpningen av Kongsvingerbanen, i 1892 ble det anlagt holdeplass på Sørumsand. Hva hadde Sørumsand vært hvis jernbanen hadde blitt lagt på den andre sida av Glomma?

Berghs visjon om en forbindelse fra Blaker til «Det haldenske Kanalanelæg» ble også virkelighet, men det tok lang tid. Først i 1896 ble den første delen av Urskog-Hølandsbanen åpnet for trafikk.

Denne artikkelen er skrevet av Asbjørn Langeland - for Sørumspeilet - medlemsbladet til Blaker og Sørumsand Historielag.

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

Kilder:

Stortingsforhandlinger i Aaret 1857 –
Propositioner og Meddelelser. S.nr. 74.
Stortingstidende 1857: nr. 380.
Broch, Just, Norges første statsbaner, Cappelen 1935.

Om mennene som planla Kongsvingerbanen:

Bergh, Christian Vilhelm, 1814 – 73. Bergh ble offiser i Artilleribrigaden i 1837 og i Ingeniørbrigaden fra 1839 der han avanserte til major. I 1852 ble han utnevnt til Indredepartementets assistent i veianliggende, og da stillingen som veidirektør ble opprettet i 1864, ble Bergh Norges første veidirektør.

Heyerdahl, Johan Henry van Kervel, 1825 – 1903. Heyerdahl var utdannet fra Den militære Høiskole og ble offiser i Ingeniørbrigaden. Som ung offiser hadde han i to år permisjon fra militæret for å arbeide ved engelske jernbaneanlegg for å skaffe seg praktisk utdanning. Seinere var han engasjert som ingeniør ved det engelske selskap som bygget Hovedbanen, og da Bergh fikk oppdraget med å planlegge Kongsvingerbanen og to andre baner, tok han Heyerdahl med i planleggingsteamet. Etter 1857 virket Heyerdahl som industrileder.

Pihl, Carl Abraham, 1825 – 97. Pihl ble utdannet ingeniør i Göteborg, og etter utdannelsen reiste han til England der han var i 6 år og arbeidet med planlegging og anlegging av jernbaner. Pihl var seksjonssjef for det engelske firmaet som bygde Hovedbanen. Seinere ble han amtsingeniør i Akershus, og fra 1856 ble han engasjert i Berghs team. Da Stortinget hadde besluttet å bygge tre nye jernbaner i 1857, ble Pihl «ledende ingeniør og chef for de nye jernbaneanleggs hovedkontor». I 1865 ble stillingen som jernbanedirektør opprettet, og Pihl ble Norges første jernbanedirektør.

Et unikt møte - en bildekavalkade

Den 29. september 2012 møttes atter en gang damplokomotiv på Urskog-Hølandsbanen og Kongsvingerbanen. Caroline fra 1861 fikk følge av både Setskogen og Prydz langs linjen mot Bingsfoss. Begge tog fylt med engasjerte og ivrige passasjerer. Få ting er bedre for et jernbanehjerter enn bilder av ærverdige damplok som fortsatt går for full damp!

Urskog-Hølandsbanen kjørte denne dagen to turer med passasjerer utenom selve jubileumsturen. I forkant av selve jubileumsavgangen var det stor festivitas på Sørumsand stasjon med både taler og opp-tredener. All ståheien flankert av karettotet med lokomotivet Caroline på Kongsvingerbanen og Setskogen stående i enden av smalsporet. To flotte lokomotiver med samlet alder på over 250 år. «Unghesten» Prydz kom og var med på selve turen. En virkelig flott dag for jernbaneentusiaster!



Side om side. Et herlig møte. Foto: Atle Liljegen Samuelsen.

**UHB Venneforening - Tertitten -
Nr. 3 2012**



Caroline, sett fra Urskog-Hølandsbanen. Foto: Christer Berg

UHB Venneforening - Tertitten -
Nr. 3 2012

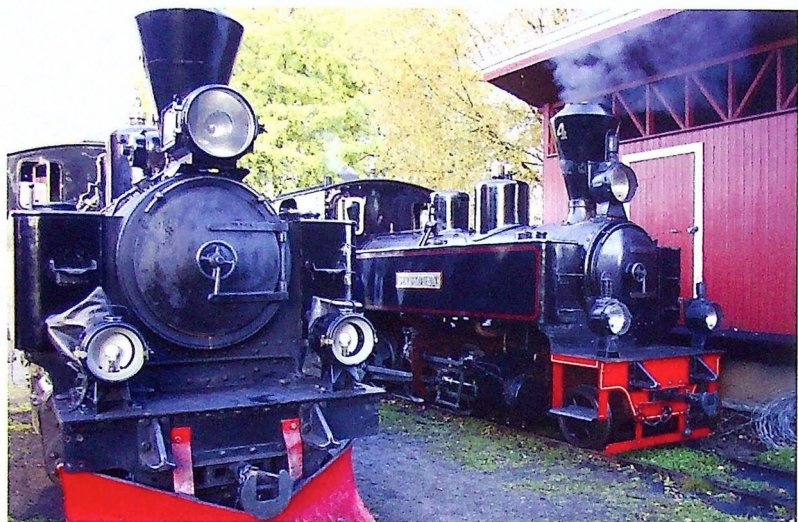


Foto: Christer Berg.

Staffan Mörling - en svensk entusiast på smalsportur i 1959 og 1960

Noen pionerer av ivrige jernbanefantaster passet på å besøke Urskog-Hølandsbanen i september 1959 og juni 1960. Fra Sverige kom blant annet jernbaneentusiastene Staffan Mörling. Han skrev også ned sine minner. Her gjenbringes hans artikkel, på original-språket, skrevet ned i juli 1960 etter minnerike dager på Urskog-Hølandsbanen.

Aurskog-Hølandsbanen Besök den 26. juni – 1. juli 1960

Att besöka UHB är att vända tillbaka i tiden och i ett slag av järnvägsvärld och miljö som försvann i Sverige för över tjugo år sedan. Likhetera med NAEJ, JGJ och Stafsjö J. är slående. Banan nedanför det branta berget 1 km söder om Hemnes kunde lika gjerne vara «järnvägslinjen mellan Brötjemark och Bunn», och säkert är Harkerudbacken minst lika brant og krokig som Stafsjöbanans bekanta bergsbestigningar. Och tar man en bild av «Prydzen» eller något av de andra UHB-loken framifrån, torde den endast med svårighet kunne skiljas från fotografier av JGJ:s Mallet-lokomotiv.

Första gången man såg «Tertitten» var den 24. september 1959. Kvällen förut hade man hört talas om bron över Hölandselven et par kilometer norr om Skulerud och mycket riktigt förmodat att det skulle vara vackert att filma tåget där.

Så nu när klockan led mot halv tolv på dagen så stod man där på östra älvstranden söder om bron. I väntan. Och vänta fick man. Kameraställningen korrigerades omsorgsfullt, så att både älvens dunkla vatten og den klarblå himlen mot hvilken brokonstruktionen tecknade sig i lysande silvergrått, på sidorna inramad av ännu frodig grönska, skulle komma med.

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

inte bara på det järnvägstekniska planet. Till den 1. juli i år utgjorde banan en levande del av den värld som gick under 1914-1918 och tillsammans med Haldenkanalen ger den en ypperlig bild av det slutande 1800-talets ideal i kommunikationsväg.

Bana

Spårets tillstånd var nu i juni mycket skiftande på olika ställen. Särskilt norr om Skulerud var banan i mycket dåligt skick, betydligt sämre än i höstas, med åtskilliga slipers i upplösningstillstånd och räls som låg så lös, at det uppstod tydligt ljud utefter hela befästningen när man sparkade på en skena. På ett flertal ställen var banan ganska igenvuxen. Inte bara gräs utan också små björkplanter växte friskt och i mängd i spåret.

Enligt vad som meddelades av en banmästare som tills nedläggningsförberedelserna började varit bosatt i Løken, ligger 22,5 kg:s



Fra linjen mellom Hemnes og Skulerud. Foto: Staffan Mörling

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

Så hördes det. Långt borta, den typiska norska «dampfløytetonen» och den sände en ilning av spänning genom nerverna. Samtidigt som man förvånade sig över att denna ton, som man mest förknippat med norska elektrolök, nästan likadan fanns även på ånglokomotiven.

Så hördes inget och hände inget på en lång stund. Bländarinställningen fick en sista kontroll.

Ångvislan igjen. Betydligt närmare. Tyst----- och så hör man det: Smällandet från skenskarvarna. Det försvinner men kommer åter och ljuder snabbt högre och högre, nu förstärks det av bergväggen på banans västra sida en bit bortom bron. Det starka dån från skenorna som redan vid 891 mm spårvidd dränker alla andra ljud finns inte alls här, och man tänker plötsligt på hur «det energiska smällandet i skenskarvarna» mer eller mindre omedvetet framhålles i hågkomster från JGJ. Spänningen stegras till det nästan olidliga nära nog snabbare än togljuden nu närma sig och blir til en feber. I en kort sekund hörs bakom alarna vid västra landfästet de svårdefinierade ljud som låter en ana tunga motviktens rullande i hjul bakom svängande vevar och koppelstänger och ångans snabba gång i slider og cylindrar.

Så är det där! Med den klara septemberhimlen som bakgrund, nästan blänkande och i starka färger, långt underbarare än man någonsin vågat hoppas, detta tåg som är den levande inkarnationen av all ens järnvägsromantik. Några sekunder, så glimts de röda vagnsidorna mellan träden öster om bron, och man är åter ensam. Men de sekunderna ha i fullaste mått gjort de ändlösa timmarna av djävulsk landsvägsresa dagen innan värda sin möda. De har gjort en fullkomligt lycklig.

Till och med i NSB;s hovedstyre har man relativt klart för sig att Hølandsbanen är märklig och unik. Men UHB:s märkvärdighet ligger

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

räls i hovudspåret på linjen Sørumsand – Aurskog och 17- (Eller 15-?) kg:s på resten av banan. Ovanlig är, att underläggsplattor använts till en sådan här smalspårsbana, men de finnas, i åtminstone två storlekar, utmed hela linjen på ungefär $\frac{3}{4}$ av alla syllarna.

Grus finnes mestadels tillräckligt i spåret, ja, ofta så att det ligger i nivå med syllarnas överkant, men norr om Skulerud är det mycket dåligt också med gruset. Eljest är ballasten mångenstädes bred og fin.

Inngångskurvan til Kvevli från Morks håll lades om 1957. I ny bergskärning går där nytt spår, och det är mycket trevligt att se. Harkerudsbacken är antagligen den märkligaste delen av Hølandsbanen. På lutningsvisarna står angivet 20 0/00, men enligt ovan nämnde banmästare kan den vara mer på de brantaste ställena. Och det syns tydligt, att den långa stigning är olika brant på olika ställen.

Två av de tre kurvorna nära Harkerudsbackens krön är så tvära, att spåret, för att kunna svänga tillräckligt, är brutet i «knän» vid skenskarvarna. Enligt ovan nämnde banmästare kan radien i den tväraste kurvan vara mindre enn 80 meter. Men ingen har mätt den, så man vet inte hur mycket mindre.

Om man trodde att «Tertitten» mödosamt stånkade sig uppför

denna backe så tog man fel. Redan på långt håll hörde man «Prydz'en» stegra de redan snabba ångstötarna till ett enda «frrrrrrrrrrrr.....», de kom närmare och närmare i så gott som oförminskad fart. Och snoende runt kröken med fart som ett komiskt leksakståg

Retangje i år Hovud-ban 100 gns Hovud-ban 122mk

NSB

Akkid *ten*

fra HEMNES Nr. 00426

Til *Kjelevli*

2 kl

1 kl

Over

Pris *6.00* Kr.

Parasitt - Honeskilt

Pris *6.00* Kr.

Parasitt - Honeskilt

Pris *6.00* Kr.

Vendi

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

kilade Prydz backande uppför med hela den långa svansen vagnar ringlande efter.

I Harkerudsbackens övre del är flera slipers fixerade i sidled genom pålar slagits ned vid ändarna.

Skenorna är på UHB skarvade med vinkelskarvjärn i svävande skarvar. Sliprarna är impregnerade (med samme medel som svenska) och mestadels gjorda direkt för Hølandsbanan. Dock finnas i spåret även begagnade normalspårslipers som avsågats i ändarna så, att de passa till Hølandsbanens spår.



Ettermiddagstoget avventer avgang fra Skulerud 24. september 1959. Lok 7 Prydz foran ilgodsvognen G48, samt post-, 1. og 2. klassevognen BCDo7 (Også kalt Falunvogna) og bakerst 2. kl. og reisegodsvognen CFo5. Foto: Staffan Mörling.

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

Materiel

Alla lokomotiverna se ungefär likadana ut till exteriören, utom «Urskog» som är något mindre, men också det har trattskorsten. «Bjørkelangen» sägas vara den bästa maskinen. «Prydz» är rätt stel och styv och slänger, stöter och kastar därför ganska mycket när han går. Fast när man står på främsta plattformen i tåg 2075 och har den backandre «Prydz» alldeles framför sig, verkar han då tillräckligt mjuk og fjädrad. Krängande, nigande, skuttande och bugande dundrar han bakåt.

Att studera banans övriga lokomotiv blev det inte något tillfälle till. Enda gången jag såg dem var den 30. juni från tåget då det gick förbi lokstallarna. Då stod de där i en rad, med Bjørkelangen (eller Høland) under ånga och företedde en beklämmande bild av uppbrott för alltid.

Bild 4-03 och 4-04 visar den äldsta personvagnstypen. De senare personvagnarna skall (alla?) ha byggts på Bjørkelangens verkstad. Bra gjort i så fall. Alla personvagnarna ha behaglig gång, inte minst den äldsta typen. Första klassen är verkligen bekväm att åka i. Den har dels längsgående soffor, dels tvärställda fatöljer.

Den vanligaste typen av öppna godsvagnar är den för timmer- och trävarutransport med grova stöttor av trä som har fyrkantig genomskärning. Med boggier lastar denna vagn typ 12 ton. En kortare tvåaxlig variant finnes.

Täckta godsvagnar finnas i ett flertal typer, från löjligt korta finkor till långa boggivagnar som påminna om amerikanska täckta godsvagnar.

Överföringsvagnar finnas ej, men väl stora skrov som stå löst på smalspåriga flakvagnar och vid Sørumsand kan kranas över till normalspårsvagnar med last och allt.

UHB Venneforening - Tertitten -

Nr. 3 2012

Inga vagnar är i särskilt dåligt skick och ett par personvagnar är ganska nyligen målade. Men den kalla årstiden har slitit hårt på «Prydz» som nu var mycket mer illa åtgången än i höstas, då man fortfarande såg hvor blänkande nygjord han var.

Byggnader

Samtliga stationshus är nu mer eller mindre förfallna. I varje fall sämre hållna än vad som är vanligt t.o.m i Norge. Likaså verkar det vara ett bra tag sidan lokstallarna och verkstadbyggnaderna i Bjørkelangen fick något underhåll, fast det märks mindre på dessa solida stenbyggnaderna. Vagnverkstaden har bra snickeriteknisk utrustning. Söder om lokstallet – verkstaden ligger fortfarande en hel del nya utbyteshjulpar, färdiga til en användning som de aldrig kommer att få.



På Sørumsand, siste driftsdag 30. juni 1960. Her er det folk med kamera. Noen som kjenner igjen noen? Foto: Staffan Mörling

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

Trafik

Vid besøket nu i juni fikk man en riktigare bild än i höstas av Hølandsbanen oppgift som trafikled. Trävaror dominera godstrafiken helt och lastades nu vid så gott som alla stationer, särskilt Aurskog, Finstadbru och även Kjellingmo. I dessa fall rörde det sig om massaved som mestadels skulle til Skulerud f.v.b på Haldenkanalen. Även linjelastning förekom när det gällde massaved (mellan Hjellevøl och Løken). Från traktens otalliga sågar utlastades en del bräder varje dag (t.ex från Hemnes). Godstrafiken forcerades nu av den förestående nedläggningen.

Framför allt «stimulerade» denna dock de sista dagerna persontrafiken, varigenom man nu fikk en oppfatning av hur denna var innan den saboterades av tåginndragningar og bussar.

Upptäknad den 13. juli 1960



Sørumsand stasjon 52 år etter bildet på forrige side. Caroline på jubileumstur på Kongsvingerbanen 29. september 2012. Foto: Christer Berg

Loket som "søkte asyl" på UHB

I Notodden ruslet en 1,9 km lang industribane fram til 1972. Den var opprinnelig en hestejernbane og med den litt uvante sporvidden 780 mm. Eier var Tinfos Papirfabrikk, og som på tidlig 1930-tall erstattet "havrelokomotivene" med to ensylindrede Deutz diesellok. Senere tilkom ytterligere et lite diesellok. Etter banens nedleggelse, ble lokene stående i Notodden fram til 1976, hvor samtlige ble hentet av UHB, men bare det yngste ble beholdt som skifte- og arbeidslok hos oss. Det ene av det eldste lokene har jeg senere ikke klart å oppspore, mens det andre kom tilbake til Notodden. Her har tilværelsen vært så kummerlig at loket "har søkt asyl med håp om gjenforening med sin lillesøster" hos oss. Men i likhet med asylsøknader flest har behandlingstida vært lang...

I vår banes formålsparagraf heter det seg at vi skal bevare materiell fra UHB og fra tilsvarende norske smalsporbaner. Men det var vel neppe for-



Tinfosloket på Notodden 3. mars 2012. Over 30 år med kummerlig tilværelse har satt sine spor. Simen P. Aasheim til høyre. Foto: Håvard Pedersen.

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

målsparagrafen man først og fremst hadde i hodet da UHB skaffet seg det yngste av lokene, og ga det navnet "Tinfos". Det dieselloket vi hadde fra før, gikk opprinnelig under navnet "Ola" når det fungerte, og "Fridtjof" når det slo seg vrangt. Det ble veldig mye "Fridtjof" de første årene, og man så seg derfor etter en avløser. Den vesle nykomlingen ble omsporet til 750 mm, var (er) temmelig saktegående, men viste seg temmelig slitesterkt tross sin beskjedne størrelse.

(Ola/Fridtjof fikk senere en oppgradering, og gikk under navnet "Bæleverket" eller bare "Bæla" en del år før den ble ombygget til dagens sporrenser.)

Tilbake til en tilværelse i armod.

Lenge gikk jeg grublet om hvordan det hadde gått med de to eldste Tinfoslokene, og begynte vinteren 2012 å gjøre sonderinger. "Sosiale medier" er bra til sånt, og kanskje det fineste med venneforeningens facebook-side, er at den leses av mange. Per Ivar T. Tautra responderte ganske raskt, og la 24. februar ut noen bilder han hadde tatt av det ene loket i Notodden 2003. Det var tydelig at loket ikke hadde det godt.



Vi henter diesellok ved Tinnfoss papirfabrikk i 1976. Loket på bildet til venstre er loket vi kan overta. Foto: Håvard Pedersen.

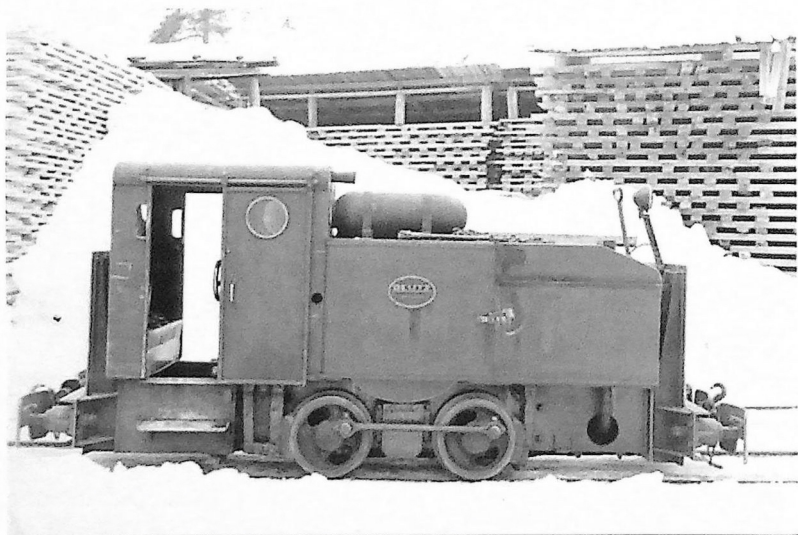
Det viste seg at loket først hadde havnet på Sølvverksmuseets gruvebane i Saggrenda hvor det ikke hadde vært til nytte. Det ble derfor sendt tilbake til Notodden hvor det skulle tjene som et minne over Tinfos sin jernbane, og ble oppstilt ved den gamle jernbanetraseen.

På facebook ble det litt prat om ensylindrede lok, hvordan de hørtes ut, og hva med dette konkrete loket. Vår daværende driftsbestyrer Pål Roberg svarte meg 24. februar:

:

"Ensylindrede er fine de, Håvard. Skikkelig koselyd. Et forslag: skal du lete litt etter eierskapet Håvard, finner du ut noe lurt så kan vi sammen under UHB fronte loket mot eier og se om vi kan få til noe. Det jeg ser her er tragisk, tør ikke tenke på tilstand nå.."

Klarsignalet var gitt, her måtte det undersøkes! Via kulturkontoret i Notodden Kommune, ble jeg anbefalt å ta kontakt med Tinfos AS. Her kom jeg i hyggelig og konstruktiv prat med adm. Direktør Øivind Odden.



Da lokomotivet var nytt. Foto utlånt av Tinfos AS

Han fortalte at loket var blitt så utsatt for lek og hærverk der det sto, at de nå hadde flyttet det tilbake dit der UHB en gang hentet det. Han hadde stor forståelse for lokets museale verdi, og var på ingen måte fremmed for om loket kunne få ei langt bedre framtid ved UHB.

Dette ble så straks medelt UHBs driftsbestyrer, som responderte via facebook 28. februar:

"Søknad skal skrives, og et godt underlag til den har kommet Håvard. Takk til deg for det."

Så ble det stille.

Samtidig begynte det å knytte seg en del interesse rundt loket, og Tor Alf Kristiansen ved Konnerudverkets Bergverksmuseum tilkjennega via f. b. interessant kunnskap om loket:

"Ja det er et klenodie jeg har undersøkt alle leveringslistene til Deutz fabrikken og det er i tidsrommet 1930 til 1942 laget bare 26 lokomotiver av Deutz MLH 332, de kom i utgave MLH 332 A-B-F-G-R, Bare 4 lokomotiver er laget i typen MLH332F."

"Det skulle nok være stor mulighet for å spore om hjulene, MLH332 har blitt levert med sporvidde 480 mm til 1000 mm, da kan det hende at det er en hylse på akselen som må forkortes."

Fabrikkskiltet til loket er blitt borte, men et bilde fra hentingene 1976 viser at det har nr 10699, byggeår 1932.

Den 4. mars fulgte driftsbestyrer Roberg opp med denne kommentaren:

"Denne må i hus .."

Så ble det stille. Så vel undertegnede som Tinfos AS ved Øyvind Odden etterlyste saken. Som medlem av stiftelsens styre i UHB, tok jeg på vårparten saken opp der, som så sendte den til samarbeidsutvalget, og så til Venneforeningens styre. Det er ikke bare asylsøknader for folk i nød som

UHB Venneforening - Tertitten -

Nr. 3 2012

har lang behandlingstid med mye "att og fram". Det gjelder visst og små gamle "lokdamer" som lider nød på Notodden.

Den 19. oktober mottok jeg følgene mail fra Tinfos ved Øyvind Odden: "Vi er fremdeles interessert i å få til en avtale med Urskog-Hølandsbanen om loket vårt. Det går mot vinteren og vi vil gjerne få til en løsning så raskt som mulig. Når det gjelder hovedpunkter i en avtale om dette så har jeg følgende forslag, men vi vil selvsagt diskutere dette med dere slik at vi blir enige om en skriftlig avtale. Vi tenker oss i utgangspunktet at dere låner loket, og disponerer det i for eksempel 10 år, med mulighet for å forlenge avtalen om utlån i 5 år videre i flere slike 5-årsperioder fremover. Dere forplikter dere til å pusse opp til tidligere standard, og få det til å gå på skinnene igjen. Vi kan bidra med «flyttehjelp» (for eksempel truck her på Notodden), og en engangssum som kan benyttes til oppussing/vedlikehold. Denne summen er kr. 40.000. Vi har også noen «lastevogner» som hører med. Dette får være en start på prosessen med å redde loket, og jeg ser frem til å samarbeide om en løsning. Fint om du får tatt opp dette i styret hos dere."

Når dette leses, er forhåpentligvis vår bane i ferd med å få deponert et kle-nodium som ville kunne berike våre samlinger både til glede for publikum og oss selv. Pusse det opp får vi selvsagt til, så vil tiden vise om det lar seg restaurere tilbake til "skikkelig koselyd", og helst kunne omspores til et nytt liv på våre skinneganger.

En av årsmøtesakene blir nå Tinfosloket. Så da får vi se hva vi får till!

Håvard Pedersen, Venneforeningen Tertitten

Prosjekt «Banebu»

- den nye overnattingsfasiliteten på bruket

I forbindelse med noen tildelte kroner fra Jernbaneverket til oppussing av soveromfasilitet, ble det besluttet å pusse opp banebua som står ved siden av garasjen bak Sørumsand stasjon.

Da vi i høst har hatt personer fra Kriminalomsorgen hos oss for avtjening av samfunnsstraff, har de vært med på prosjektet. De har vært til stor hjelp, og vi hadde ikke fått gjort så mye som er gjort uten hjelp fra Kriminalomsorgen.

Det hadde vært en lekkasje fra et vannrør på midtrommet i bua, og vi måtte derfor ta opp alt som var av gulv. Råten og muggen hadde trengt seg inn over alt; bunnsvillene hadde fuktighetsprosent på over 50%! Det måtte derfor gjøres en omfattende bytting av bunnsviller, og alt arbeidet det måtte medføre. Det finnes bilder fra rivningen innvendig i bua, men de er så deprimerende at de skal vi spare leserne for.

Planen for bua er at den skal få kjøkkenkrok med plater og komfyr, bad med dusjkabinett og eget rom til doen slik det var før. Det blir varmekabler i gulvet slik at det lille huset blir godt og varmt. Tjenestepersonalet skal kunne bruke bua som overnattingsted når de skal ha tidlige tjenester. Det er ingen planer om utleie av bua foreløpig, men mulighetene er nok til stede om det skulle bli ønske om det.

Mens vi venter i spenning på hvordan banens egne lille bosted blir til slutt, så får vi titte på noen bilder fra dagens status på prosjekt banebu:



Bilde 1: Gulvet i stua tar form. Bilde 2: Midtrommet: Mye av veggene er borte og nye bunnsviller er på plass.

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012



*Øverst: Inngangspartiet. Til høyre: Inn til
toalett og dusj. Under til venstre: Her
kommer det toalett. Med bedre plass enn før.
Under til høyre: Her blir det dusjkabinett til
høyre og hyller til venstre.
Artikkel og foto: Prosjektleder Are Eeg.*



Høstens dugnader

Onsdagene denne høsten har det vært jevnlige dugnader på Sørumsand. Samkjøringen med Caroline på Kongsvingerbanen lørdag 29. september, var en av aktivitetene som gjorde at det måtte til en dugnadsinnsats.

Onsdagen da det skulle vaskes vogner og pusses lokomotiv var det «stinn brakke» på det lille møterommet i stasjonsbygningen. Nå skal det vel ikke så mye til for å få til det, men det var gledelig å se såpass mange rundt bordet da det var pølser og pizza i forkant av dugnaden. Vogner ble skrubbet og vasket innvendig og utvendig. Inne i lokstallen ble Setskogen og Prydz pusset så messingen skinte. Litt prat og kaffe ble det også tid til. Vi regner for øvrig med at en eller annen form for matstell får vi til på dugnadene utover. Jobben går litt lettere, spesielt på en onsdag kveld rett fra jobb, når man har litt mat i magen. Koseligere blir det også.

Parken krever også sitt, med store løvtrær som sprer et godt lag med løv utover gressplenen. To onsdagkvelder har blitt brukt til raking og andre «pynteaktiviteter». I slutten av oktober var det tid for å stille klokka en time tilbake. Da ble det fort mørkt, og tid for å gå i gang med innendørs dugnadsarbeid.

I skrivende stund har Are Eeg luftet tanker om å pusse litt på «Polakken», De fleste dugnadene blir opprettet som arrangementer på Facebookgruppen «Tertittens venner». Er du ikke på Facebook, så er det bare ringe Anniken Olsen eller Truls Olsen på 63 86 81 50 eller f.eks Are Eeg på 45436401, så får du vite om det er noen kommende dugnader på gang. Utover høsten og vinteren blir det muligens noen lørdagsdugnader hvis det er noe utearbeid som står på planen.

Og noen ganger, når oppgavene ikke er for presserende, eller været ikke helt frister, så kommer det til å bli noen «skravlekvelder» utover vinteren i stasjonsbygningen eller lokstallen. Med litt kaffe og noe å bite i.

Truls Olsen, UHB / Venneforeningen

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

Kalender 2013

16. januar 2013 kl. 19.00:

Medlemsmøte i Vellhuset på Fossum.

Kåseri med film og bilder, og sosialt samvær.

27. februar 2013 kl. 19.00:

Dette er vår innkalling til Årsmøtet i Venneforeningen for UHB.

Årsmøtet holdes i Vellhuset på Fossum.

Saker til behandling på årsmøtet må være styret i hende senest 1. januar 2013. Årsmøtet avholdes i henhold til Venneforeningens vedtekter §3.

Årsmøtepapirer blir eftersendt. Innspill til Handlingsplan for 2013 er viktig.

De som har fulgt med på Facebook kan ikke ha unngått å se at en redningsaksjon for Tinfoss-lokomotivet er blitt sterkt anbefalt av medlemmer i Venneforeningen. Dette lokomotivet er omtalt i en egen artikkel i dette nummeret. Styret har behandlet anbefalingen. Oppgaven er krevende og må bli sett i sammenheng med andre oppgaver Venneforeningen påtar seg å utføre for UHB. Styret ber årsmøtet å avgjøre om redningsaksjonen skal iverksettes, og å utpeke de som skal stå ansvarlig for gjennomføring av prosjektet finansielt og praktisk.

Medlemsmøter i 2013 foreslås arrangert 2dre onsdag i hver måned unntatt juli og august.

Styremøter i 2013 foreslås arrangert siste onsdag i hver måned.

Medlemsbladet Tertitten skal utgis en gang hvert kvartal. Frist for innlevering av artikler foreslås å være siste mandag i månedene februar, mai, august og november. Innlevering til trykkeriet blir første mandag og utsendelse blir andre mandag i etterfølgende måned.

Styret oppfordrer nye og gamle medlemmer til å orientere seg mot arbeidsoppgaver de ønsker å bidra med i Venneforeningens arbeid for Urskog-Hølandsbanen, enten om det er i drift eller dugnad og vedlikehold. Venneforeningen har et stort behov å øke poolen av venner som kan hjelpe til med smått og stort. Vi gleder oss til å få flere medlemmer i venneforeningen og få flere venner i aktivitet. Ta gjerne kontakt med Anniken Olsen eller Truls Olsen på 63 86 81 50 eller Are Eeg på 454 36 401 hvis du lurer på noe om dugnader og aktiviteter!

Dag Winding-Sørensen

UHB Venneforening - Tertitten - # Nr. 3 2012

Til: Ansatte i avdelingen, medlemmer av Venneforeningen o.a.

Akershusmuseum- Avdeling Urskog-Hølandsbanen – orienteringer om driften av avdelingen

Avdelingslederstillingen:

Pål Robergs ansettelsesforhold i Akershusmuseum er avsluttet og han hadde sin siste arbeidsdag 31.10.2012

Inge Hasselbergs konstitusjon i avdelingslederstillingen videreføres fram til ny avdelingsleder etter hvert er på plass.

Are Eeg vil videreføre sine oppgaver knyttet til bestillinger av kjøringer, oppgjør etter kjøredager og forefallende arbeid i samråd med avdelingsleder.

Finn Halling er engasjert som faglig rådgiver knyttet til enkelte større administrative enkeltoppgaver. Hans arbeid med fotoarkiv og samlinger videreføres.

Ragnar Andenæs har ansvar for materiell med tilleggsoppgave knyttet til sikkerhet. Ketil Braaten har nå ansvar for infrastruktur – spor og bygninger.

Truls Olsen vil ha Sørumsand stasjonsbygningen som arbeidsplass onsdager med oppgaver knyttet til informasjon, service for venneforeningen, arrangementer m.m. Sentralbord og løpende kontorarbeid blir utført av Truls Olsen og Anniken Olsen fra Strømmen, Akershusmuseum.

Roel Houtsma viderefører sine oppgaver knyttet til bemanning av tog m.m.

Forholdet til Jernbaneverket:

Det rår fortsatt uklarheter i forhold til vår rapportering til Jernbaneverket. Kort fortalt har vi anført Jernbaneverkets behov for opplysninger og dokumentasjon (detaljeringsgrad og relevans). Det er kontakt med Jernbaneverket om et snarlig møte om saken

Forholdet til Jernbanetilsynet:

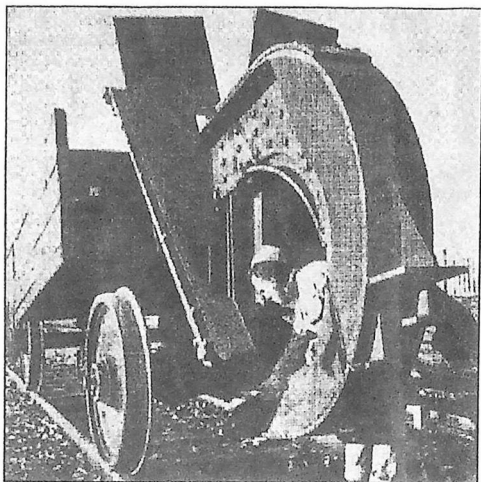
Vår søknad til Jernbanetilsynet om forlengelse av U-HB's dispensasjon fra tillatelsesforskriften for drift av jernbane - med egengodkjenning – er ikke imøtekommet. Vår driftstillatelse utgår 31.12.2012 (nyttårsaftnen). Det er initiert et eget prosjekt, med Finn Halling som prosjektleder,, slik at de nødvendige tillatelser kan være på plass før sommersesongen 2013.

Forholdet til Sørum kommune:

Sørum kommune er tilskrevet om behovet for økt tilskudd til avdelingens budsjett for 2013. Det har vært avholdt møte med kommunen om saken. Rådmannens budsjettinnstilling inneholder ikke forslag om økningen i bevilgningen til avdeling Urskog-Hølandsbanen. En vil søke kontakt med politisk nivå for om mulig å utvirke en slik økning (minimum kr. 100.000)

Sørumsand, Akershusmuseum. Avdeling Urskog-Hølandsbanen, 07.11.2012
Inge Hasselberg
Konstituert avdelingsleder

**UHB Venneforening - Tertitten -
Nr. 3 2012**



**Siste nytt fra baneavdelingen på UHB!
Banemesteren har ved selvsyn konstatert at det har blitt
bestilt feil utstyr fra Robel. Dette skyldes en liten tastefeil.
Bildet under er fra siste baneinspeksjon på Fyenjordet!**

