

Tertittent

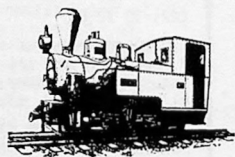
Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 67 des. 1986

Tertittent



Urskogbanen 90 år

$\frac{A}{L}$ Urskog-Hølandsbanen 25 år



Tertitten

Medlemsblad for Urskog-Hølandsbanen

Redaktør: Erik Borgersen

Redaksjon: Aud Kristin Brevig
Unni Merete Farstad
Astrid Johnsen
Roar Stenersen

Redaksjonens adresse:

Postboks 711, Sentrum, 0106 Oslo 1

Annonsepriser:

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

$\frac{1}{4}$ Urskog-Hølandsbanen

driver på idealistisk basis "Tertitten", smalsporet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke.

Medlem av Norske Kunst- og Kulturhistoriske museer.

Adresse:

Postboks 711, Sentrum, 0106 Oslo 1

Bankgiro: 1624.65.35500

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid:

Hver mandag kl. 16.00 - 18.00, Oslo S.
Tlf. (02) 41 83 59

Kontaktpersoner:

Styreformann Roar Stenersen
tlf. (02) 53 07 49

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

Museumsforvalter Harald Tyskerud
tlf. (02) 77 84 89

Medlemskap:

Støtte: 150,- kr. Aktiv: 75,- kr.
Bedrift: 1000,- kr. Livsv: 1500,- kr.

Tlf. Bingsfos stasjon:

(02) 72 72 65

Damp tog kjøres hver søndag fra 3. søndag i juni til siste søndag i august. Avgangstider fra Sørumsand er kl. 11.30, 12.30, 13.30, 14.30.

All henvendelse om kjøring av ekstratog rettes til banens adresse.

Nr. 7 PRYDZ

skal nå deponeres hos UHB. Loket er i Jernbanemuseets eie. Det er gledelig, og etter vårt skjønne riktig, at originalt UHB-materiell blir samlet hos oss. Med dette har vi 3 damplok i samlingen, hver for seg interessante maskiner å bevare og vise frem.

25 år med aktiv uegennyttig innsats ligger nå bak A/L UHB. At det i det hele tatt var mulig skyldes ikke minst de få som kjempet for å få bevart en banestump og materiell. Denne delen av vår historie er ikke godt kjent, og blir dokumentert i artikkelen på side 19, "Fra rukkell til museums-gjenstander". Dette er interessant lesning for alle UHB-venner, og mye er nok nytt stoff. Første styreformann i andelslaget har også gitt en orientering om den første tiden.

Jubileet ble markert i høst også, med utstilling og foredrag på Forbuds museet. Vi merket oss god interesse fra folk i distriktet.

Med dette nummer av bladet ønsker vi dere en god jul og et fremgangsrikt nytt år!

Erik Borgersen

INNHold:

Ved jubileumsårets slutt.....	3
Medlemsnytt.....	5
PRYDZ tilbake til UHB.....	6
Tiden.....	8
Temaaften.....	9
Fremme ved innkjør.....	10
Granfos og Odda.....	15
Overrekkelsen.....	17
Fra rukkell til museums-gjenstander....	19
Troen på UHB som kulturperle drivkraften i startfasen.....	30
Hellas.....	34
Hva skjer i Volos.....	35
Kalamata med tog.....	41

FORSIDEN:

Lok nr.7 Prydz med oppsamlings-tog etter nedleggelsen, 17/8-1960. Prydz kommer nå tilbake til UHB etter å ha tilbragt 26 av sine 36 år på Jernbanemuseet på Hamar. (Sigmund Sunde)

banen på forsommeren etter ca. 2 års fravær. Nå som begge lokene er i topp stand er det ekstra ille - ja nesten vondt - å hensette dem i den kalde og fuktige vognhallen om vinteren. Savnet av et skikkelig verksted blir større og større, fordi vi kan gjøre alt det meste selv, men her absolutt ingen mulighet slik som forholdene er på Bingsfos.

Her sist i oktober skulle Trond Dehli og undertegnede foreta et større inngrep på "Høland" utenfor vognhallen. Etter at mørket falt på måtte vi tenne bål for å se hva vi gjorde! Et verksted vil bli det største økonomiske løft noen sinne, men også det mest nødvendige. Vi har kommet til at Fyen-jordet egner seg best, og har så smått begynt å undersøke mulighetene for avkjøring på riksvei 172 osv. Selve bygningen vil - så sant det står i vår makt - bli en kopi av verkstedet på Bjørke-

langen. Et slikt prosjekt vil koste minst 2,5 - 3 mill.kroner, så finansieringen må naturligvis komme annet steds fra.

Som dere skjønner: selv om prosjekt etter prosjekt ferdigstilles har vi mer på gang.

Et annet sted i dette nummer vil dere finne en artikkel om andelslagets første år. Artikkelen er skrevet av andelslagets første formann - Leif Løhren. Svært mye av det han skriver om tror jeg er ukjent for de fleste, så det er på høy tid at dette misforhold rettes opp. Vi skal ikke glemme at det var en gruppe personer med stor framsynt-
het som fikk reddet bane og materiell fra skraphaugen, og som la grunnlaget for det som gjennom 25 års arbeid er drevet fram til Akershus' største turistattraksjon.

God jul til dere alle - og takk for et godt jubileumsår.



A/S INGENIØR GRAN
har levert kjelerør til
lokomotivet **HØLAND**
og nå også **SETSKOGEN**

A/S INGENIØR GRAN er
grossistfirma innen:

VVS VA ELEKTRO



INGENIØR GRAN

Drammen Larvik Moss Bærum

Medlemsnytt

ved Aud K. Brevig

Nye medlemmer august-november 1986

Linda K. Engebretsen	(aktiv)	Akershus
Jan Salvesen	(aktiv)	Oslo
Aksel Aagaard		Akershus
Eidsvoll kommune		Akershus
Sverre Brevig		Oslo
Marcus Bull		Oslo
Ferdinand Bach		Oslo
Trond Hetty		Vestfold
Per-Henrik Nilsen		Oslo
Eilert Kristian Skilnand		Oslo
Fredrik Liaaen	(aktiv)	Oslo
Kenneth Helgesen	(aktiv)	Akershus

Medlemstallet øker stadig, flere aktive er vi også blitt etterhvert. Hittil i år har vi fått 49 nye medlemmer, 7 av dem meldte seg inn som aktive, og har vært til god hjelp på kontoret, under forlengelsen inn til Sørumsand sentrum eller som assistenter på driftsdagene. Måtte det fortsette slik i '87!

Dyktige assistenter har vi også fått, som er gode å ha med på tungt sporleggingsarbeid. Her ser vi Vegard på 2 1/2 år i sving med å stramme boltene ved Noractor:



"Pust - dette var tungt, gitt"



"En velfortjent pause, vel?"

JULEKORT

Problemer med å finne julekort? Vi har s/hv kort som passer:

- Åpningstoget på Urskogbanen
- Prydz på Finstadbru st.
- Snøbrøyting med 3 lok
- Løken st. 1948

Pris kr. 2,- pr.stk. Bestilles fra UHB's adresse.



Øverst: Lok 7 PRYDZ på Bjørkelangen 17/8-1960
Nederst: Under portalkranen på Sørumsand samme dag (Sigmund Sunde)



Lok 7 Prydz ved Fyen 17/8 1960. Her skal Prydz kjøre igjen...
(Sigmund Sunde)

PRYDZ tilbake til UHB

Aktiebrev
til salgs

Lok nr. 7 PRYDZ, som siden nedleggelsen har vært på Jernbanemuseet, kommer nå tilbake til UHB! Vi har inngått en disposisjonsavtale med Jernbanemuseet, der museet deponerer loket hos oss.

PRYDZ ble levert til Aurskog-Hølandbanen i 1950, og var det siste damplok levert til NSB. Loket er bygget hos Henschel i Vest-Tyskland.

Vi vil love at PRYDZ kommer i de beste hender. Arbeidet med å restaurere/revidere lokomotivet vil imidlertid koste penger, og her har DU din mulighet til å hjelpe til!

Fra Aurskog-Høland kommune har vi mottatt noen originale aksjebrev fra A/S Urskog-Hølandsbanen. Aksjebrevene er undertegnet av direksjonens formann, lensmann D. Fürst og driftsbestyrer J. Sætrang 17.mai 1900.

Kommunen tillot at noen av aksjebrevene ble solgt dersom inntektene av salget i sin helhet ble benyttet til vedlikehold av UHB-materiell.

For å delfinansiere istandsettelsen av lok nr 7 PRYDZ har styret vedtatt å selge et begrenset antall aksjebrev til kr. 1000,- pr. stk. Bestill derfor aksjebrev i dag! Merk innbetalingstalongen Aksjebrev/Prydz, og sett inn kr 1000 X antall aksjebrev.

Bestilling kan skje ved å sette inn kr. 1000,- på
Bankgiro 1624.65.35500 eller Postgiro 2 06 77 18
Urskog-Hølandsbanen, Postboks 711 Sentrum, 0106 Oslo 1



Lok nr.4 på Bjørkelangen st. med tog 2051 (Svend Jørgensen)

Tiden

K.Wiulsrød

Jeg hadde en gang en drøm.
En drøm om å få oppleve en
svunnen tid. Den gang tiden spilte
en mindre rolle.

Jeg ønsket å få tid til å
nyte omgivelsene, trekke pusten,
ange inn opplevelsene og enda ha
tid til å la dem synke inn.

Drømmen ble til virkelighet
sommeren 1986. Stedet var jern-
banen i mitt hjerte. Anført av
"HØLAND" med sine små "dukkeaktige"
vogner, lett slingrende over
banens spinkle skinnegang. Du
verden hvor god tid folk hadde
før. Tenk hvilke opplevelser og
varige minner folk har fått ved
å oppleve Urskog-Hølandsbanens
sakmodige gange. Folk må jo ha

hatt tid til å prate sammen, opp-
leve ting sammen, ha god tid til
samhørighet. Dette er vel noe
bare få av oss får oppleve nå
til dags!

Men det var vel akkurat
tiden som gikk fra banen den
gang nedleggelsen var et fak-
tum.

La oss alle håpe at minne,
og den lille stumpen av banen
som er igjen, får leve i lang
tid fremover. Folk har godt av
å få oppleve slike rolige om-
givelser.

Banen trenger all den
støtte den kan få. Det fortjener
den.

VOSSEBANEN

1883-1983

Boken om Vossebanen, utgitt 1983 av Norsk Jernbaneklubb, er et
"must" for alle jernbaneinteresserte. 180 sider.

Pris kr 90,-

Bestilles fra: Urskog-Hølandsbanen, Postboks 711 Sentrum, 0106 Oslo 1



11.november strømmet folk til Forbundsmuseet. Da var det temakveld om UHB.
(Trond Bjørli)

Temaaften

Tirsdag 11.november ble jubileet nok en gang markert, denne gang med en temakveld på Forbundsmuseet i Akershus, i Strømmen senter.

Roar Stenersen holdt lysbildeforedrag om Urskog-Hølandsbanens 25 år som museumsjernbane, og viste filmen om Tertittent. Kvelden ble kunngjort gjennom aviser og kringkasting, og fremmøte var bra.

I samband med jubileet, og denne temakvelden, har vi hatt en fotoutstilling på Forbundsmuseet.

Kalenderen alle tog-venner må ha! NJK-kalenderen 1987 inneholder 13 meget gode fargebilder fra damptiden, og fra dagens drift.

Pris kr. 55,- +porto 7,50.
Bestilling skjer ved å sette inn kr. 62,50 på

postgiro 2 06 77 18 eller
bankgiro 1624.65.35500

Urskog-Hølandsbanen
Postboks 711 Sentrum,
0106 Oslo 1



NJK-KALENDEREN

1987

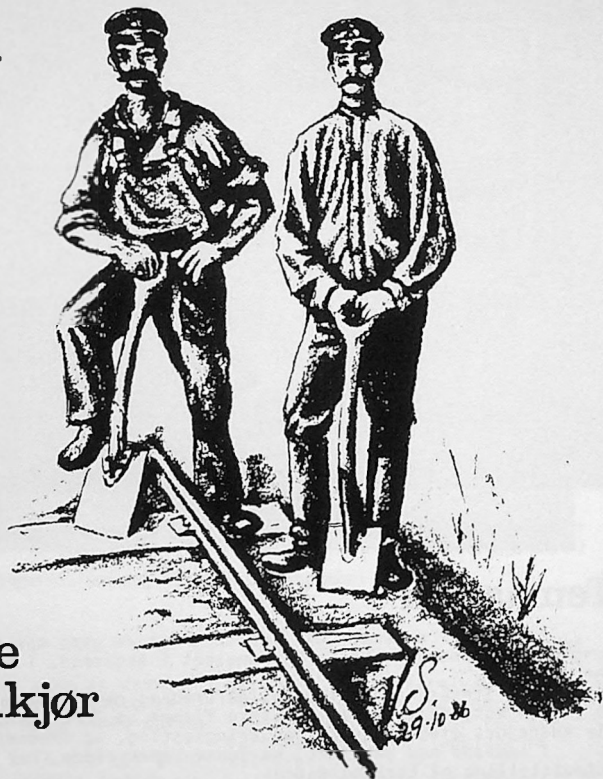


NORSKE JERNBANEFOLKETS

NJK-KALENDEREN

Stolte ralla:er
under arbeidet
med tilbakeføringen,
i Vidar Skilnands
strek.

Sporet er nå
lagt inn til
innkjørspor-
vekselen på
Trekanten



Fremme ved innkjør

Bjørn Halling

Siden forrige artikkel om Tilbakeføringen ble skrevet, er det utført en betydelig dugnadsinnsats. Det er lagt 172,5 meter spor, samt foretatt justering og pakking av sporet. 2 planoverganger er opparbeidet. Arbeidet har foregått over 5 dager med stor oppslutning. Sporet er nå lagt så langt der er praktisk mulig før lagerskuret blir kuttet av.

På strekningen mellom undergangen og Trekanten gjenstår nå følgende arbeider:

- Justering av høyder mellom Kongsvingerbanen og Noractor, noe som bl.a. medfører at planovergangen ved Presterud må heves.
- Graving av 100 meter grøft for telefonkabel.
- Rensk og justering av drenggrøfter.
- Asfaltering av veien ved 3 planoverganger.
- Tilsåing av skråninger.

- På Trekantområdet skal det bl.a. utføres følgende arbeider:
- Avkutting av lagerskur (allerede igangsatt).
 - Felling av trær og fjerning av gjerde.
 - Resterende planeringsarbeid.
 - Graving av grøfter for vann og kloakk, strøm og telefon.
 - Utkjøring og planering av grus.
 - Sporlegging.
 - Opparbeiding av veier, plen m.v.
 - Montering av vannstender.

I hoved- og kryssingspor

gjenstår nå å legge ca. 280 meter spor og 3 sporveksler, med andre ord en betydelig større jobb enn den som er gjort i år. I tillegg kommer 140 meter spor og ytterligere en sporveksel på kransporet, men dette er et arbeide som sannsynligvis må utføres i 1988.

Provisorisk driftsstart fra Trekanten kan forventes sesongen 1987. Våren 1988, avhengig av nettopp DIN innsats, bør vi ha et driftsklart sporanlegg på Trekanten. Da kan persontogene, etter 28 års fravær, igjen dampe inn i Sørumsand sentrum.



Til høyre:

Stein Olav Hohle, Anne Hilde Gudmundsen og Per Ivar Michalsen pakker spor.
(Alle fotos: E.Borgersen)

Vidar Skilnand,
Steinar Norli,
Finn Halling
og Johan P.
gruser.

Hadde vi bare
hatt flere
Martin-vogner!



Det kritiske
hjørnet ved
Noractor er
passert





I god driv mot
Trekanten



Planovergangen
til Noractor.

Nedenfor til venstre:

Nylagt smalspor er
åfærdig, mener traller-
skyver Finn Halling
og Jan Salvesen.

Nedenfor til høyre:

Her fikk kontorister
prøve seg med slegga.
Fra v. Steinar Norli,
Vidar Skilnand og
Johan P.





Etterpå spiste vi på BLOMS kro, rett over veien

God mat og hyggelig betjening, i ordentlige
Urskog-Hølandsbane-omgivelser,
Det finner du på BLOMS KRO i FOKUS-senteret
i Sørumsand sentrum, like ved Tertittens
nye endestasjon.

Tertitt-turen begynner og slutter på
BLOMS KRO!



BLOMS
FELLES-
SENTERET **KRO** SØRUMSAND
TIL 02-727864

Tertitten

Urskog-Hølandsbanen

1896–1986

Urskog-Hølandsbanen var navnet på den smalsporete jernbanen mellom Sørumsand og Skulerud. Mest kjent som «Tertitten», tjente den bygdene som transportåre frem til 1960 – sine siste leveår også som turistattraksjon sammen med D/S Turisten på Haldenvassdraget. Etter nedleggelsen er en bit av «Tertitten» bevart som museumsjernbane ved Sørumsand, og gleder unge som gamle søndager om sommeren.

Denne boken tar for seg en del kapitler av banens historie:

- Fra idé til virkelighet
- Drift
- Vogner og lokomotiver
- Arbeidslivet
- D/S Turisten og Haldenvassdraget
- Museumsjernbanen

– kapitler av banens historie

168 sider - 105 fotografier - skinninnbinding

Pris kr. 130 + porto kr. 14

Bestilles ved å sette inn rett beløp (kr.144) på postgiro 2 06 77 18 eller bankkonto 1624.65.35500

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN, POSTBOKS 711 SENTRUM
0106 OSLO 1

Granfos og Odda

Bjørn Halling

Til sommeren har Urskog-Hølandsbanen 2 "nye" diesellok på sporet. Det er to Levahn-lok på 8 tonn. Det ene loket har trafikkert sporene til Odda smelteverk og er gitt oss som gave i driftsklar, oppusset stand. Loket "Granfos" har tilhørt Granfos papirfabrikk på Lysaker, og skal spores om fra normalt til smalt spor. Med dette har vi ikke bare to driftsmessig kurante diesellok, men bevarer også to norskbyggete industrilokomotiver.

Våre diesellokomotiver har vært av tvilsom opprinnelse, og i tilsvarende forfatning. Det ene er bare litt større enn HO, det andre har, ikke uten grunn, fått navnet "Bæleverket". Det har vært forsøkt å skaffe tilveie bedre lokomotiver, bl.a. ble et prosjekt i Danmark vurdert, men dette ble oppgitt på grunn av prisen.

I fjor kom så LOM over et 8-tonns Levahn-lok hos en skraphandler i Bærum. Loket hadde tilhørt Granfos papirfabrikk på Lysaker. Sporvidden var 1435 mm, men samme lokkonstruksjon var levert i større antall til 750mm sporvidde. Ombygging ble vurdert som mulig, men prisen var for høy. Det var også inne i bildet en interesse for å skulle bygge fritidspark i Valdres.

Våren 1986 fikk vi så et ultimatum fra skraphandleren: -Kjøper dere ikke loket nå, så higger jeg det! Prisen var sunket til det halve. Vidar syntes det var for ille at loket skulle gå tapt, kjørte ut til Sandvika og kjøpte det for 8 000 kr, FOB Kjørbo.

På vårparten i år fikk vi også fra flere hold informasjon om at Odda smelteverk skulle nedlegge sin 750mm jernbane. Bedriften disponerte 2 Levahn-lok. Odda syntes i første omgang å være langt borte, med høye transportkostnader osv, men etter ekstra påtrykk sendte vi en henvendelse om å få overta et 8 tonn. Levahn-lok på rimeligste måte. Svaret kom raskt, og bør for ettertiden stå som et eksempel på hvilken service andre bidragsytere bør gi: - Vi har gleden av å gi bort lokomotivet, men ikke før vi har skiftet motor, overhald clutchen og pusset det opp! Vi kan også foreta opplasting og frakt til Granvin! Db og styreformannen reiste over i forbindelse med



Lok nr. 11 "Odda" i forgrunnen, og "Granfos" bak.

Foto på Lillestrøm stasjon.
(E.Borgersen)

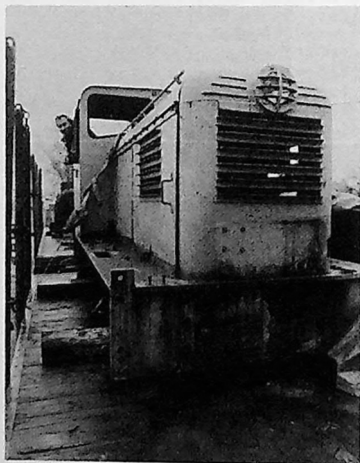
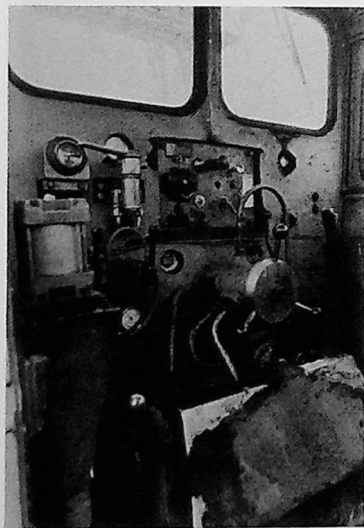
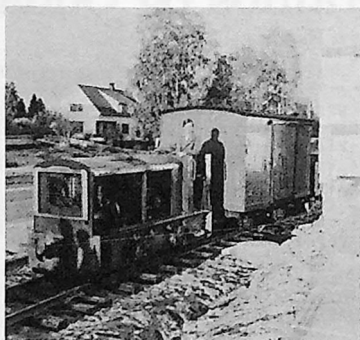
offisiell overrekkelse, se reportasje annet sted i bladet.

Plutselig disponerte vi altså 2 nesten identiske lok, begge i bra stand. De har trekkraft som Bæleverket, men er litt tyngre. Samtidig utranterer NSB de gamle Robeltrallene, de har samme motortype som Levahnlokene. Vi har derfor sikret oss en Robeltralle som reservedelslager.

Begge lokomotivene står nå på en vogn på Lillestrøm. Oddaloket krever kun en mindre innsats for å kunne brukes Kobbel

og lenke må lages og monteres. Granfoss-loket er alt unner arbeide, hjulsatsene er ombygget, bremsestellet påbegynt. Her må det også monteres koblinger, og foretas full rengjøring og oppussing. Vi regner med at begge lok kan være driftsklare til våren.

Banens nåværende diesellok går en usikker tid i møte. Bæleverket blir sannsynligvis helt eller delvis skrotet. Tinfos er for fin til å kassere, men hvis noen skal bygge seg en hyggelig 750mm bane, går det jo an å komme med et tilbud!



Øverst til høyre: Vårt diesellok "Bæleverket" kan nå få avløsning. På bildet passerer loket Noractor-hjørnet i Sørumsand med første tog på det nylagte spor. (Finn Halling)

Under til venstre: Førermiljøet i lok nr. 11 "Odda". Vi legger bl.a. merke til trykkluftbetjent sandingsanordning, førerbremseventil og gir-betjening.

Til høyre: Lok nr. 8 "Granfos" med sin redningsmann, Vidar Skilnand, ombord. (Erik Borgersen)



Under overrekkelsen av lokomotivet. Fra venstre: Adm.dir. Robert Hermansen, K.Rasmussen, Roar Stenersen, Finn Halling og Salgssjef E.Reide.

(Smelteverksnytt)

Overrekkelsen

Roar Stenersen

Ledelsen i Odda smelteverk ønsket at en representant fra UHB kunne komme til Odda for å delta i en aldri så liten seremoni ved overrekkelsen av dieselloket. Man ønsket å gi oss et brukbart lok - så de skulle først bytte motor og clutch, samt pusse opp loket på alle måter. Dagen for overrekkelsen ble fastsatt til 10/10, og kvelden før la Db. Halling og undertegnede i vei over Haukeli.

Odda har sin beliggenhet innerst i en av fjordarmene til Hardangerfjorden. Som ved så mange andre tidligere industrietableringer var det vannkraftens muligheter som var avgjørende for valget av sted. Allerede i 1906 startet man produksjonen av Calcium Carbide i Odda. Carbidgeproduksjonen er en smelteprosess hvor koks og kalkstein inngår som hovedråvarer. Odda smelteverk er i dag verdens største Carbidgeprodusent, med en produksjonskapasitet på 130.000 tonn årlig. Over 90% av produksjonen går til eksport.

I 1982 satte verket i drift verdens største smelteovn for Carbide. Denne ovnen har en ytelse på over 50 megawatt. Siden 1951 har verket også produsert dicyandiamid, som brukes bl.a. i kjemisk industri.

Jernbane-transporten har lang tradisjon i Odda. Allerede i 1908 ble verksbanen anlagt, og var fra

begynnelsen av elektrisk drevet. El. driften opphørte i midten av femtiårene da diesellokene overtok. Odda smelteverk fremstår i dag som en meget moderne industribedrift hvor lagånden blant de ansatte er satt i høysetet. Kvalitet i arbeid - Kvalitet i produkt, er bedriftens parole.

Fredag 10. oktober kl. 10.00 møtte vi opp på salgssjef Erik Reides kontor på smelteverket. Tilstede var også en journalist fra Hardanger Folkeblad for å dekke begivenheten.

Selve overrekkelsen fant sted ute i verksgården - forøvrig i det verste tenkelige regnvar. Loket var allerede lastet opp på en trailer så vi måtte alle opp på lasteplanet, hvor direktør Robert Hermansen overrakte oss lokets tegninger og protokoller. Etter overrekkelsen ble vi vist rundt på smelteverket av salgssjef Reide, før det var lunsj sammen med flere av

verkets folk anført av direktør Hermansen.

Etter lunsjen ordnet salgssjef Reide en omvisning på A/S Tyssefaldenes kraftstasjon i Tyssedal. Den eldste delen av denne stasjonen er fra 1908, og er således et teknisk museum i seg selv.

Men tilbake til utgangspunktet. UHB er blitt eier av et diesellok som er i utmerket stand,

og best av alt, et lok av en kurant type. Det er ikke fritt for at en gleder seg til å prøve maskinen til våren. Loket vil naturligvis få navnet "ODDA", (støpemodellen til navnskiltet er ferdig) slik at vi til enhver tid skal bli minnet om dets herkomst. Hjertelig takk for en fantastisk gave, og for egen del - takk for en minnerik dag i Odda.



Foto i Åseda
5/5-84.
(E. Borgersen)

Smalspor til 5,75 millioner

Husker du artikkelen om den svenske smalsporbanen Växjö - Västervik i Tertitten nr 58? Og annonsen fra Växjö-Hultsfred- Västervik Järnvägsbolag? Nå har VHVJ kjøpt mesteparten av banen, nærmere bestemt strekningen Kvarngården (ved Växjö) til Gunnebo. Prisen var 5,75 millioner svenske kroner. Det blir trolig turisttrafikk på banen neste sommer.



JERNBANEARKEOLOGI

Rådmann i Rømskog og ivrig jernbaneentusiast Dagfinn Lunner graver opp en original pens fra Rodeløkkens Maskinverksted ved den gamle lokomotivstallen (skimtes så vidt t.v.) på Bjørkelangen.

Magnus Aasheim (en fremtidig jernbaneentusiast?) betrakter det hele.

Nils Aasheim



Lok 7 PRYDZ på Bjørkelangen st. 28.oktober 1960 på vei til Jernbanemuseet. På lok'et lokfører Syprian Aarstad, foran verksmester Julius Engen (t.v.) og pensj. lokfører Evensen. (Indre Akershus Blad)

Fra rukkell til museumsgjenstander

Finn Halling

Ved nedleggelsen av Aurskog-Hølandsbanen 30/6 1960 var det ved banen 5 lokomotiver, 9 personvogner og 63 godsvogner.

I dag vet vi at alle lokomotivene er bevart, likeså 7 personvogner og 7 godsvogner. Dette materiellet finner vi ved Urskog-Hølandsbanen, Jernbanemuseet og NTH i Trondheim.

Ikke alle vet hvordan bevaringen av materielle og banestrekning kom i stand og hvem som var aktører.

Materiellparken ved Urskog-Hølandsbanen ved nedleggelsen i 1960 var et beskrivende vitnesbyrd om banens økonomiske historie: Praktisk talt alt rullende materielle som var anskaffet i løpet av banens 64 driftsår eksisterte fremdeles. Lave lønnskostnader hadde gjort det rimeligere å vedlikeholde gammelt materielle enn å anskaffe nytt.

Størst var frafallet i lokomotivparken. Lok nr. 1 URSKOG ble utrangert i 1924, dels fordi det var lite anvendelig og dels fordi

den tekniske tilstanden var dårlig. Lok nr. 3 HØLAND ble utrangert året etter på grunn av ekstremt høye driftsutgifter. Innkjøp av et nytt lokomotiv ble tjent inn på mindre enn 2 år bare ved reduksjonen i driftsutgifter. De øvrige 5 lokomotiver var i god behold i 1960 - 3 av dem fullt kjørbare.

Personvognparken var ikke blitt redusert i banens driftstid, skjønt noen av vognene var temmelig reduserte ved nedleggelsen. To av de ni vognene (CFo6 og BCDo7) var ute av drift.



Lokføreren og hans lokomotiv. Syprian Aarstad er klar for sin siste tur med nr. 7 PRYDZ 28.10.60 (Indre Akershus Blad).

Godsvognparken var tallmessig den største - 64 regulære godsvogner. Av disse var bare en vogn (G16) utrangert. Dog kan nevnes at 3 vogner (To23, To38 og No44) fikk nye rammer i 1942. Det er uvisst hvilken skjebne rammene fra 2 av vognene fikk; No44's originale ramme eksisterer imidlertid fremdeles og vil bli tilbakeført til UHB.

Status 30.6.60 var altså 5 lokomotiver, 9 personvogner og 63 godsvogner.

Jernbanemuseet

Jernbanemuseet var allerede lenge før nedleggelsen tiltenkt lok nr. 2 URSKOG. Lokomotivet ble formelt utrangert 10.11.54 og var sannsynligvis ikke i drift etter 1950.

Utvelgelsen av Jernbanemuseets øvrige materiell fra UHB skjedde i juni 1960, kort før nedleggelsen. I brev av 2.7.60 spesifiserte Jernbanemuseets styreformann, distriktsjef Lorentz H. Aas, museets ønsker: "Et lokomotiv. Nr. 2 er satt til side for museet før,

men hvis det ikke kan brukes til kjøring, må vi også ha et nyere." Videre vognene BCo4, CFo8 og Co9 og en lukket godsvogn.

Den 28.10.60 forlot lok nr. 7 PRYDZ, nr. 2 URSKOG, BCo4, CFo8, Co9 og To27 Bjørkelangen for godt med Hamar som bestemmelsessted. PRYDZ trakk toget og Syprian Aarstad var lokfører. Siden har PRYDZ trukket "Tertitt-togene" på Jernbanemuseet i over 20 år.

Turistbane

Mot slutten av 1950-tallet var det klart for de fleste at Aurskog-Hølandsbanen var dødsdømt, og 12.1.60 avsa Stortinget den endelige dom. I Samferdselsdepartementets brev av 16.5.60 ble nedleggingsdatoen fastsatt til 1.7.60.

Men selv om banen var en anakronisme i en tid som bare var preget av vekst og utvikling av ny, fremtidsrettet teknologi, følte mange mennesker at noe nært og kjært ville forsvinne om banen endte på skraphaugen. Nesten som

et ekko av vedtaket om nedleggelse ble det fremmet forslag om bevaring - helt eller delvis - både av banestrekning og materiell. Begrunnelsene varierte, skjønt turistbanetanken hadde størst gjenomslagskraft.

Sorenskriver Christian B. Apenes i Sarpsborg var blant de første som erkjente Tertittens verdi som fremtidig turistattraksjon. Først i brev til NSBs generaldirektør H.E. Stokke 12.1.60 og senere i etinnlegg i "Reiseliv i Norge" i februar 1960 ble idéen presentert. "Hermed overgir jeg da idéen til trykksverten. Måtte den derfra gå videre ut i virkelig-heten" skrev han i "Reiseliv i Norge".

Forslaget ble tatt alvorlig på flere hold. "UHB uten sidestykke i verden. Kan en hobbyklubb overta?" skrev Morgenposten 2.3.60.

"Morsom tanke, men for kostbar" uttalte overtrafikkinspektør Eigil Prydz til Smaalenes Amtstidende neste dag. "Det er av meget stor betydning at banens materiell blir bevart for ettertiden" la Prydz til.

Redaktør Tryggve Strøm ved NSB ble forelagt idéen av avisen Glåmdalen, og uttalte 1.3. bl.a.: "Kanskje vil banen interessere amerikanske turister om 15-20 år hvis man får til en helikoptertjeneste fra Oslo. ... Skulle banen interessere amerikanske turister nå, ... , så måtte banen ligge i Frognerparken. ... Jeg tror nok at det ikke ville være dumt av en fremsynt mann å satse på denne banen. Arnardo eller Max Lefko eller en annen kapasitet i show business".

"Jeg har lest artikkelen til sorenskriver Apenes, og Apenes er ingen dum mann. Han har kommet med mange gode idéer før, og hvorfor skulle ikke det gå?" spurte Arnardo i Glåmdalen. Han var allikevel ikke villig til å bli driftsbestyrer.

Generalløytnant B.F.Motzfeldt, sjefen for flyvåpenet, var den neste som kontaktet generaldirektør Stokke om turistbaneidéen - i brev av 8.3.60. Stokke var positiv og svarte: "Det er altså en ny og interessant problemstilling vi står overfor og jeg drøfter gjerne spørsmålet med Dem. For ordens skyld må jeg imidlertid gjøre oppmerksom på

at NSB som sådan ikke kan påta seg noen økonomisk forpliktelse i forbindelse med en eventuell drift av banen som "turistattraksjon".

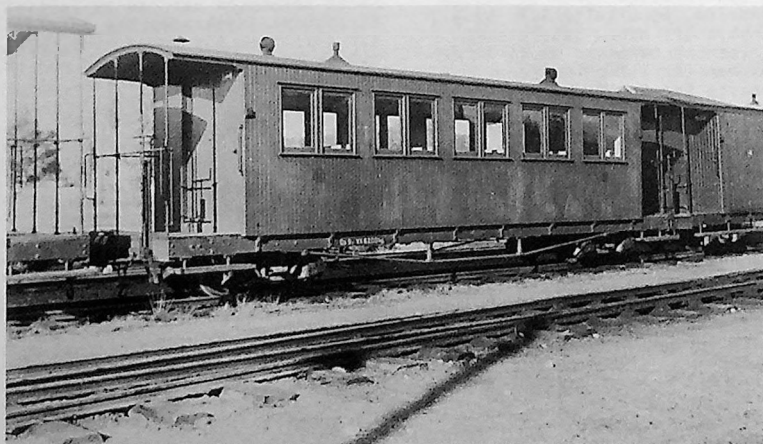
Preben T. Hysing var den første av de som senere ble aktive ved hobbybanen som tok formell kontakt med NSB. I brev av 24.6.60 foreslo han at en del av banen og ett lokomotiv, en personvogn og noen godsvogner ble stilt til disposisjon for "en gruppe energiske jernbaneamatører". Redaktør Tryggve Strøm avviste imidlertid saken som "ville by på mange problemer både av juridisk, teknisk og økonomisk art".

Utenlandske interessenter

Interessen for å bevare UHB-materiell stoppet ikke ved landegrensen. Svend Jørgensen, Danmark, skrev allerede 3.12.59 til NSB og søkte om å få kjøpe en av personvognene når UHB ble nedlagt. Vognen skulle benyttes på en 5 km's teglsteinsbane med 785 mm sporvidde som skulle drives i regi av en dansk jernbaneklubb. (Dansk Jernbaneklubb ble stiftet 15.1.61 og Svend Jørgensen var en av initiativtagerne.) Søknaden ble imidlertid avvist av NSB under henvisning til at det ikke var avgjort noe om "materiellet og det tekniske utstyrs eventuelle realisasjon".

Den 8.5.60 kom en ny henvendelse fra Danmark. Mogens Bruun ønsket på vegne av den påtenkte veteranjernbane å kjøpe 2-3 vogner fra "denne helt utroligt charmerende jernbane". Bruun utdypet og begrunnet sine planer nærmere i brev av 7.6.60. Han tilbød seg å deponere et nærmere avtalt beløp mot at NSB stilte et antall vogner til side i Sørumsand inntil det var avklart om den danske veteranjernbanen fikk anledning til å disponere teglsteinsbanen. Senere ble det gitt uttrykk for at han ønsket å kjøpe Co9, CoF08, G13 eller G11 og eventuelt Co1 eller Co2.

I januar 1961 kom det til en nærmere avklaring om teglsteinsbanen: I mellomtiden var imidlertid flere av de ønskede vogner sendt Jernbanemuseet og de første planer om turistbane på gamle UHB-lansert. Dermed sloknet initiativet om kjøp og flytting til Danmark.



Lok 7 PRYZD med lok 2 URSKOG, To 27, CFo 5, Co 1, Co 2, BCo 3, BCo 4, CFo 8 og Co 9 på Bjørkelangen 28.oktober 1960. De første 4 personvognene ble koblet fra i Lierfoss. (Indre Akershus Blad.)

Nederst:

Co 9, opprinnelig fra Nesttun-Osbanen, ble overtatt av Jernbanemuseet. Her på Bjørkelangen i september 1956. (O. Winther-Laursen)

Nedleggelse

Nedleggelsen 30.6.60 utløste et skred av henvendelser om kjøp av vogner og løfttekasser til de utroligste formål: uthus, garasje, bro, lagerhus for HV osv. De fleste henvendelser ble avvist, men det er på det rene at en del løfttekasser ble solgt, likesom S62 - melkevognen som gikk i turnus Mork-Sørumsand-Mork - ble stående igjen på sidesporet ved Mork andelsmeieri og overtatt av meieriet. S62 ble - så vidt vi vet - hugget i august 1962.

Den mest eksotiske henvendelsen kom fra Auto-Recambios, Gertan, Tanger i Marokko, som ønsket å kjøpe 3 lokomotiver, diverse jernbanevogner og 50 kilometer spor - altså praktisk talt hele banen. Henvendelsen var foranlediget av en notis i det lokale dagblad "Spania".

Nye "bevaringstanker" dukket opp raskt etter nedleggelsen. Halvor Andersen-Wingar - senere styremedlem i A/L Hølandsbanen - ønsket selv å bevare et navneskilt fra et av lokomotivene samt noen "konduktør", "post" og "1.kl." eller "2.kl." - skilt.

O.r.sakfører Ø. Lier, skolestyreformann i Aurskog, rettet 11.7.60 en henvendelse til NSB der han lanserte idéen om en "hobbybane" - drift med originalmateriellet på en del av banen. NSB svarte at "det vil utvilsomt koste mange penger" og "ut fra rent teknisk-historisk synspunkt mener Hovedstyret at løsningen med å overføre ... materiellet til Jernbanemuseet er tilfredsstillende".

"La ungdomsskolen på Bjørkelangen få et lokomotiv fra AH-banen!" skrev redaksjonssekretær Bjørn Halland i Indre Akershus Blad 12.7.60, og ønsket en montasje med en elektrisk motor til å drive hjulene "på stedet marsj". Halland hadde liten tro på "de nokså luftige planer" om drift av en hobbybane. Skolestyreformann Olav Melby i N.Høland støttet verbalt opp om Hallands forslag, og begge parter henvendte seg til NSB. Den 9.9.60 svarte NSBs hovedstyre: "... intet lokomotiv vil bli avhendet eller opphugget uten at De vil bli underrettet".

Luften gikk imidlertid fort ut av det første lokale initiativ. "Såvidt jeg kjenner til er det ikke blitt noe mere ut av dette. Og det synes jeg er beklagelig" skrev Eigil Prydz i Indre Akershus Blad. Som sommeren 1960 ble til og med et navneskilt fra hvert lok tatt av og sendt Jernbanemuseet.

Selv om banen ble nedlagt 30.6.60 opphørte ikke trafikken. 14.7. ble det kjørt tog både til Skulerud og Sørumsand og 2., 17. og 18.8. ble ialt 4 tog kjørt tur/retur Sørumsand. PRYDZ ble benyttet som trekraft. Dette var imidlertid de siste turene for annet enn museumsformål, og i brev av 23.8.60 ble lok 4,5,6 og 7, personvognene 1-9 og godsvognene 1-15, 17-57, 62-64 og 104-107 formelt utrangert.

Etter at PRYDZ forlot Bjørkelangen 28.10.60 på vei til Jernbanemuseet, senket høststillheten seg over UHB. Bevaringsplanene kom også inn i en rolig fase, skjønt et "uromoment" dukket opp: Oslo distrikt ønsket å overta "5 gode To-vogner og samtlige gjenstående personvognboggier". Materiellet skulle ombygges for internt bruk - som Robeltralletilhengere.

Smørekoppen

Flertallet av de som var interessert i å bevare rester av gamle UHB hadde liten eller ingen tilknytning til distriktet langs banen. En ny henvendelse utenfra kom 17.10.60 da Akademisk Forening Smørekoppen ved NTH i Trondheim søkte om å få overta et lokomotiv for å plassere utenfor varmekraftlaboratoriet ved høyskolen. NSB var interessert i planen, men ville foreta en samlet vurdering av samtlige innkomne søknader om materiell-øvertakelse.

I mai 1961 ble saken omsider tatt opp til vurdering i NSBs hovedstyre. På det tidspunkt var det ikke truffet noen endelig avgjørelse om etablering av hobbybane; hobbybaneutvalget hadde anmodet om at 2 av 3 lokomotiver ble holdt tilbake inntil videre. NSB fant det derfor mulig å disponere et av lokomotivene for NTH. Ved behandlingen i mai 1961 falt valget på nr. 4 SETSKOGEN.



Lok 5 BJØRKELANGEN ble plassert ved NTH i Trondheim etter nedleggelsen, mens G 48 ble hugget. Her ser vi begge i full vigør på Skulerud i 1956. (O.Winther-Laursen)

SETSKOGEN var det eneste kjørbare av de 3 lokomotivene - nr. 6 HØLAND var forfalt til kjelerevisjon mens nr. 5 BJØRKELANGEN var hensatt med defekt kjele og sleidefeil. (HØLAND var teknisk sett i dårligst stand, og en tid før nedleggelsen vurderte NSB å hovedrevidere HØLANDs kjele og montere i BJØRKELANGEN da sistnevnte for øvrig var i god stand. Arbeidet var kostnadsberegnet til kr 35.500.) Konsekvensen ville bli at hobbybanen ville få de lokomotivene som etter NSBs oppfatning var dårligst.

I juli 1961 ble "turistbane"-planene mer konkrete, bl.a. ved at Oslos turistsjef Alfhild Hovdan var kommet inn i komitéen med full tyngde. Dette førte til at lokomotivfordelingen ble tatt opp til ny vurdering på et møte hos NSBs maskindirektør 31.7.61 der Bjørn Holøs og E.Solbakken deltok. Der ble det truffet endelig beslutning om at hobbybanen skulle få SETSKOGEN og HØLAND og Smørekoppen skulle få BJØRKELANGEN.

En drøy måned senere - 6.9.61 -

ble BJØRKELANGEN trukket til Sørumsand og fraktet videre pr. jernbane og bil til Trondheim og NTH. Der har det nå stått i 25 år under åpen himmel.

Turistbanen tar form

Lørdag 7. januar 1961 tok disponent Reidar Stenbock på Bjørkelangen telefonkontakt med NSBs generaldirektør H.E. Stokke og meddelte at han, sammen med bl.a. turistsjef Alfhild Hovdan, ordførerne i N. og S. Høland, verksmester Julius Engen, generalmajor B.F. Motzfeldt og programsjef Thorstein Diesen i NRK arbeidet for å beholde en del av UHB som attraksjon i distriktet. Generaldirektøren gav uttrykk for velvilje og lovet "å underrette rette vedkommende om at det ikke skal foretas noe mer med UHBs materiell inntil videre". Stenbocks henvendelse til generaldirektøren 7.1.61 kan sannsynligvis sies å være det offisielle startskuddet for arbeidet som resulterte i

stiftelsen av A/L Hølandsbanen.

Henvendelsen ble fulgt opp med et privat møte i Blaker uken etter, der ulike traséalternativer ble vurdert: Skulerud-Hemnes/Løken, Sørumsand-Killingmo eller en kortere strekning i Aurskog/N. Høland. 12.1.61 ble saken fremlagt skriftlig for generaldirektøren/NSB.

Den 25.2.61 ble det avholdt et nytt møte for å drøfte hobbybaneidéen. Det midlertidige arbeidsutvalg ønsket:

1. Gratis benyttelse av bane-strekningen Skulerud-Løken.

2. Gratis benyttelse av lok-stallen på Skulerud.

3. Gratis benyttelse av stasjonsbygningene på strekningen.

4. Å disponere lokene 4,5 og 6, samtlige personvogner samt noen godsvogner og reservedeler."

Konkretiseringen av planene om bevaring ble tatt alvorlig både av NSB og andre. I et anonymt intervju med "en mann som har inngående kjennskap til forholdene" i Indre Akershus Blad het det: "... alt materiellet er totalt nedslitt. Bare ett av de gjenværende lokomo-

tiver, nr. 4 SETSKOGEN, kan tenkes å få tillatelse til å kjøre, med nedsatt trykk, men også dette lokomotivet trenger overhaling for mange tusen kroner. Alle hjul må dreies og alle lagre støpes om. Bindingsverket i passasjervognene er pil-råttent og henger ikke fast til understellet. Alle bremses er utslitt og må byttes, fjærer er brukket og slitt, men reserver finnes ikke" osv.

Midt på vinteren, 2.2.61, fikk NSB hastverk med å hugge materiellet. Redaktør Tryggve Strøm skrev: "Jeg har fornemmelsen at denne artikkelen (i Indre Akershus Blad) er helt riktig og jeg tror ikke forsøket fra Stenbock m.fl. vil kunne føre frem. Heller ikke kan vi vel vente i det uendelige med å realisere lokene og personvognene."

Buskerud Bygdeblad på Kongsberg lanserte sin løsning på lederplass 19.1.61: "Gi bort ruklet."

Etableringen av en turistbane lot seg imidlertid ikke stoppe av denslags. Huggingen av materiellet ble utsatt på ubestemt tid takket være generaldirektør H.E.Stokkes



CfO 5, BCo 3, Co 2 og Co 1 hensatt på Lierfoss sommeren 1961. (Aftenposten)

holdning til turistbaneidéen.

A/L Hølandsbanen

Sommeren 1961 ble det oppnevnt et midlertidig styre for å ta seg av hobbybanesaken inntil A.L.Tertitten (som da var det planlagte navn) var stiftet. Styret besto av Alfild Hovdan, Thorstein Diesen, UHB-overkonduktør Henry J. Danielsen (også kalt Ken Henry), Reidar Stenbock og Leif Løhren. Varamenn var B.F. Motzfeldt, Øyvind Lier og praktikant Olaf Wiegels. Reisetrafikkforeningen for Oslo og Omegn sto som hovedinteressent og stilte seg også som garantist.

I juli-august 1961 ble hobbybanens materiell tatt ut, og i september kunne transporten til den fremtidige hobbybanen gjennomføres etter at 580 meter spor var lagt ut der skinnegangen var revet opp. Med SETSKOGEN som trekraft gikk turen først nordover. 6.9. ble BJØRKELANGEN og Killingmo stasjon fraktet til Sørumsand. Neste dag gikk så turen tilbake fra Sørumsand; først til Lierfoss for å hekte på Co1, Co2, BCo3 og CFo5, videre til Bjørkelangen for å hekte på nr. 6 HØLAND, og derfra rett til Skulerud og den fremtidige hobbybanen. To damplokomotiver og fire personvogner var reddet, og ikke lenge etter - 10.11.61 - ble A/L Hølandsbanen stiftet.

På denne tiden var fremdeles alle vognene fra banen intakte, men siden hobbybanen var etablert så ikke NSB lengre noen grunn til å vente med å realisere materiellet. Oslo distrikt ble derfor (30.3.62) anmodet om å fjerne de To-vognene de hadde behov for. Distriktet hadde i mellomtiden funnet ombygging til tilhengervogner komplisert, og droppet saken.

Godsvogner

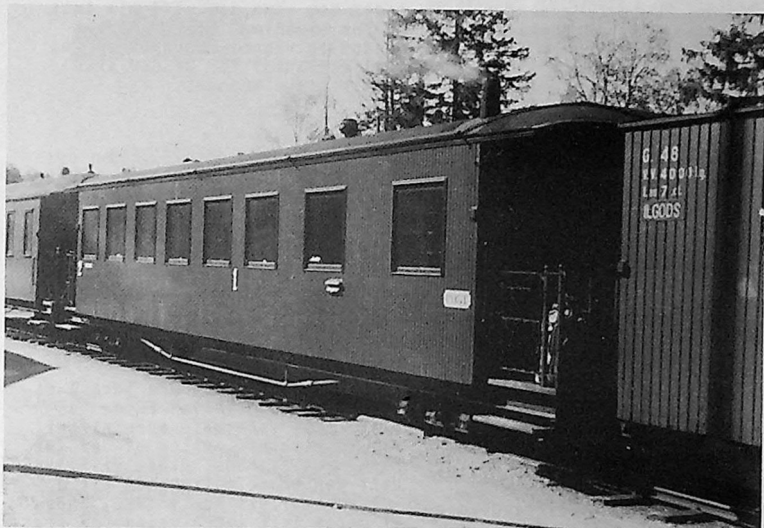
A/L Hølandsbanen fikk etter stiftelsen 10.11.61 appetitt på mer materiell, og ble overlatt vederlagsfritt ABDo7, en G-vogn og en T-vogn. Materiellet ble imidlertid aldri overtatt av andelslaget.

Men det var ikke bare A/L Hølandsbanen som var interessert i UHB-materiellet. Styreformannen i Sørumsand Verksted A.S, Fr. Lind, gav i desember 1961 administrasjonen i oppdrag "å ta vare på det som kan skaffes tilveie av materiell fra den nedlagte bane". NSB stilte seg imøtekommende til dette, og godsvognene To1, G9, G13, K19 og Go26 samt åpen løftekasse nr. 204 ble på denne måten reddet fra opphugging.

Den 2.7.62 averterte NSB det gjenværende vognmateriell til salg for opphugging. Materiellet kunne besiktiges 6.7., tilbud innsendes innen 10.7. og hugging utføres i



"Hobbybanen"s materiell vel fremme på Skulerud stasjon. (Billedsentralen)



ABDo 7 "Falunvogna" på Aurskog stasjon 19.5.59. (Sigmund Sunde)

august. NSB hadde fått hastverk - fra Sørums Skjønnhetsråd var det kommet klage over skjjemende vogner på stasjonen.

Vognene var plassert slik: Sørumsand 41 vogner, Mork 2 vogner (heriblant S62), Finstadbbru 2 vogner, Lierfoss 2 vogner, Bjørkelangen stasjon 2 vogner, Gamle Sagbruksspor Bjørkelangen 3 vogner og ved verkstedet 6 vogner (heriblant Cfo6 og ABDo7).

ABDo 7

Kunngjøringen i avisene om hugging av materiellet kom i stand uten at noen av de som skriftlig hadde gitt uttrykk for interesse for å bevare materiell ble kontaktet på forhånd. Imidlertid leste Eva Fjeldseth ved Pressekontoret avisannonsen, og hun anmodet forrådsavdelingen (som sto for salget) om å varsle de utenlandske interessenter, dvs. Mogens Bruun.

Mogens Bruun ble tilskrevet, og han reagerte spontant. 10.7.62 innløp følgende telegram fra København til NSB:
"aurskog-hølandsbanen brevtilbud

"på abdo7 følger stop andelslaget "hølandsbanens adresse udbedes "venligst hilsen bruun"

I brevet som fulgte tilbød Bruun seg med henblikk på foræring til andelslaget å kjøpe ABDo7 for prisforlangende, nkr 305,-, mot at andelslaget påtok seg borttransporten. Om nødvendig var han også villig til å yte et tilskudd til denne.

A/L Hølandsbanen avslo tilbudet - av flere årsaker. For det første var vognen i dårlig forfatning. Derrest - og det var vel kanskje avgjørende - hadde hobbybanestrekningen ved Skulerud skrumpet inn til Skulerud stasjon punktum. I stedet hadde andelslaget fått tilrettelagt til å disponere en 2,1 km lang strekning ved Sørumsand - uten sidespor, sporveksler eller bygninger. Videre var det inngått en avtale med A.S Sørumsand Verksted om at "Sørumsand Jernbanemuseum" skulle disponere SETSKOGEN, HØLAND, Co1 og BCo3. Materiellet skulle oppbevares på Verkstedets område og vedlikeholdes gratis av A/L Hølandsbanen. Til gjengjeld kunne andelslaget låne materiellet til turistikjøring mot at det ble tilbakelevert etter bruk.

Mogens Bruun fikk derfor følgende svar fra A/L Hølandsbanens styreformann Leif Løhren 19.7.62:

"Etter avtale og velvilje fra NSB har vårt andelslag fått overtatt til disponering alt det materiell vi har ønsket å få, så å si - og derfor har vi nå faktisk alt det materiell vi har anledning til å bevare. Den vogn De sikter til på Bjørkelangen er i svært dårlig forfatning og vi har frasagt oss denne tidlige - da Statsbanene bød oss den gratis. Slik situasjonen derfor er, kan vi ikke ta imot Deres vennlige tilbud om å overta personvogn ABDo nr 7." Dermed var "Falunvogna"s skjebne beseglet og Mogens Bruuns bestrebelse for å redde UHB-materiell fruktøse.

Jeg tror allikevel det er riktig å gi Mogens Bruun litt av æren for at bevaringen av rullende materiell kom i stand. I den viktige fasen omkring nedleggelsen fremførte han en overbevisende argumentasjon overfor NSB som utvilsomt medvirket til å skape i hvert fall en viss forståelse for bevaringstanken.

Sørumsand Jernbanemuseum

Sørumsand Verkstedes UHB-museum var i utgangspunktet et prisverdig initiativ som bl.a. bidro til at 5 godsvogner ble reddet. I den perioden museet eksisterte, ble det oppnevnt et styre bestående av direktør Fr. Lind og innkjøps sjef Hoff fra Sørumsand Verksted, Leif Løhren fra A/L Hølandsbanen, stasjonsmester Torp, Sørumsand og tidl. UHB-verkstmester Julius Engen. Utviklingen for Sørumsand Jernbanemuseum ble imidlertid dramatisk, men det er en annen historie.

Liermosen

A/L Hølandsbanen disponerte nå en banestrekning, men ingen gods- eller arbeidsvogner. Til bruk ved banevedlikehold søkte derfor andelslaget 8.7.60 om å få overta vogn N105 - "Liermosen". Vognen ble overdratt vederlagsfritt til andelslaget og var så-

ledes den vogn som sist ble tatt ut for bevaring. Løhren merket personlig vognen "Hobbybanen" og "Hølandsbanen" for at den ikke skulle bli opphugget.

Hugging

Firma Rolf Bakke la inn det beste tilbudet på hugging av materiellet. I løpet av noen hektiske uker i august 1962 ble 56 godsvogner, 2 personvogner, 1 snøplog på egne hjul, 3 åpne vanntanker, 1 kjel for lokomobil og 2 svingskiver hugget opp og var dermed ugjenkallelig borte.

Etterord

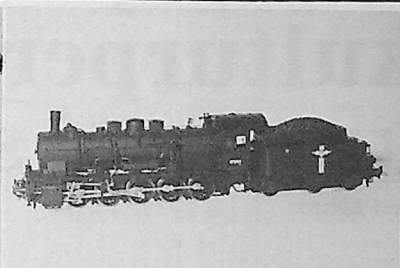
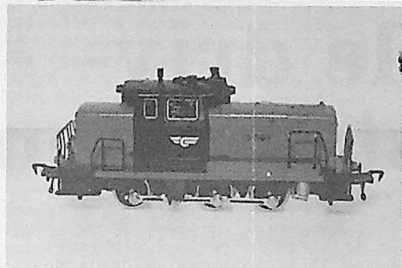
I dag kan det være lett å si "at mer av materiellet burde ha blitt tatt vare på - andelslaget var jo etablert nesten et år før huggingen skjedde. Hadde vi i 1986 hatt den samme muligheten til å velge materiell som i 1962, hadde vi neppe latt mange vogner gå fra oss. Vi har ressurser til å ta vare på en stor materiellpark og vet at banen har en sikker fremtid. I 1962 derimot, var ressursene minimale: usikkerhet m.h.t. banestrekning, manglende erfaring, kun frivillig hjelp - som man ikke visste omfang av, ingen sikre inntekter. Vi skal derfor være takknemlig for at det ble bevart materiell overhodet. Det materiell som finnes idag - 5 lokomotiver, 7 personvogner og 7 godsvogner er et representativt og godt utvalg av de fleste materiellhovedtyper som fantes på UHB. Knapt noen annen norsk bane er det bevart mer materiell fra. Derfor er det grunn til å gi honnør til de som medvirket til at dette materiellet ble sikret for ettertiden.

TIL SALGS:

- Klistremerke. UHB's emblem i blått/hvitt Kr. 4,-
- 2'5½" Apart. Hefte på engelsk om UHB. Kr.10,-
- Tertitten nr. 31-40, 42-67 Pr.stk. Kr.10,-



NORSK MODELLJERNBANE ROMERIKE HOBBYSENTER



Di 5 fra Fleischmann

"Gammeltysker", type 61, fra Roco

VERDENS FØRSTE NORSKE MODELL FRA FLEISCHMANN:

Den første norske modell fra Fleischmann, laget i kun 500 eks, NSB type Di 5. Di 5 ble kjøpt inn brukt fra de tyske forbundsbaner DB og ble overhålt ved verkstedet Marienborg i Trondheim. De ble malt i nydesign, rød hytte, gule ender og svart understell.

Denne modellen er laget spesielt for Norge, og blir ikke katalogført. NMJ laget prototypen til Fleischmann.

Pris kr. 890,-

NYHET FRA ROCO: NSB TYPE 61 "GAMMELTYSKER"

Roco har endelig kommet med et norsk damplok, NSB type 61. Lokene kom til Norge under krigen og var av Deutsche Reichsbahn type 57. Roco har laget modell av 2 varianter av denne typen, nemlig nr. 573524 og 572103. Disse hadde en spesiell merking.

NSB type 61 nr. 573524:
NSB vingehjul, og vimpel på hytta. Hyttetak med laternine. Røde hjul, blå stenger. Tilbud kr. 895,-
Laget i 600 eks.

NSB type 61 nr. 572103:
NSB vingehjul og vimpel på tender, blå stenger, røde hjulringer, rundt hyttetak. Tilbud kr. 895,-
Laget i 600 eks.

Romerike Hobbysenter

Strømsveien 102
2010 STRØMMEN
Tlf. (02) 71 31 96.

200 m fra Sagdalen hlp.
19 km fra Oslo sentrum.
2 km fra Lillestrøm.



NORSK MODELLJERNBANE

Postboks 76
1920 Sørumsand

Tlf. (02) 71 31 96
(02) 72 72 29

1:87 HO
Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460



Troen på UHB som kulturperle drivkraften i startfasen

Leif Løhren

De få "stabukkene på Romerike som for 25 år siden forsøkte å hindre at Urskog-Hølandsbanens materielle skulle havne på skraphaugen, hadde egentlig ingen spesiell interesse for jernbanen som sådan. Drivkraften var heller troen på at lokomotiver, vogner og bygninger som befant seg i banens eget miljø, kunne bli en kulturperle i distriktet. En attraksjon for mange, mange fra inn- og utland. At materiellet til slutt ble en kulturskatt og levende museumsjernbane, skyldes først og fremst en aktiv gjeng med jernbaneentusiaster. Nesten alle de mest aktive var ungdom, og svært få var fra Romerike. Dessverre.

Jeg vil ikke forsøke å gi noen historisk beretning omkring nedleggelsen av banen sommeren 1960, eller om bakgrunnen for at materielle og bygninger holdt på å havne på skraphaugen. Jeg gir bare noen spredte glimt fra de første spennende og ofte nedslående år da bevaringstanken begynte å spire, uten nesten noen støtte fra de lokale myndigheter og innbyggere. Jeg har ofte stilt meg dette spørsmålet: Hvorfor viste de seg hverken "ved banen" eller "på banen" de mange kulturforkjempere på Romerike, medregnet stødige lokalpolitikere og seriøse lokalhistorikere? For med disse på plass som talsmenn for bevaring av UHB-materielle ville nok også folk flest i distriktet ha sluttet opp om en jernbane som de følte var like mye en venn som et transportmiddel.

Den første som gikk åpent ut med bevaringstanken, var Reidar Stenboch, da bosatt på Bjørkelangen. Innflytteren Stenboch var svært opptatt av at hele Tertittens banelegeme mellom Sørumsand og Skulerud skulle opprettholdes, slik at de populære sommerturer med UHB og dampskipet "Turisten" nedover Tistedalvassdraget til Halden kunne fortsette. Stenboch kontaktet meg som presseman, og fra da av jobbet vi begge for opptil flere løsninger. I alle fall var vi enige om at

uansett "Turisten" eller ikke, så måtte ikke UHB-materiellet havne på skraphaugen. Stenbochs interessante idé ble ansett for å være "gigantisk" og "urealistisk" - og hva nå motstanderne brukte av merkelapper. Motstanden bunnset i flere ting. For det første den vanlige passivitet overfor nye idéer. For det andre myndigheters frykt for å pådra seg drifts- og vedlikeholdsutgifter. For det tredje en del lokale grunneieres store appetitt på den jorda de kunne få dersom banelegemet ble fjernet.

Det gikk litt frem og tilbake. En rekke personer også landskjente, tok kontakt med oss for å bistå med å redde banen. Men denne velviljen var ikke nok. Dessuten fikk vi ofte høre argumentet om at "det måtte jo klare seg med UHB-vognene som skulle flyttes til Jernbanemuseet på Hamar".

Negativt møte i Blaker

Våren 1961 ble det holdt et viktig møte i Blaker Samfunns-hus. Her deltok bl.a. ordførere fra de daværende Urskog-Hølandsbygd og Sørums, pluss en rekke andre lokale autoriteter. Men tanken om å bevare vogner og annet materielle for distriktet fikk ingen aktiv

støtte, og idéen om en turist/hobby-bane ble nærmest ansett som utopisk. Selveste Aftenposten hadde utsendt medarbeider på møtet. Journalisten var Birger Boquist, og jeg snakket flere ganger med Boquist om dette møtet da jeg senere ble hans kollega i Aftenposten. "Og jeg som tok drosje hele den lange veien til Blaker for å oppleve et vedtak med litt sus og perspektiv, bemerket han.

Jeg husker at Reidar Stenboch og Julius Engen, banens tidligere verkemester, nesten ikke fikk sagt noe da vi var på vei ut av samfunnshuset. Bitterheten var stor. Men på stedet ble vi enige om at jeg snarest skulle ta kontakt med turistsjef Alfild Hovdan i Oslo som var kjent for sin evne til å støtte gode idéer, spesielt på det kulturelle og turistmessige felt. Alfild Hovdan reagerte med en gang positivt. Dermed fikk bevarings/turistbane-idéen en aktiv og innflytelsesrik støttespiller, noe som også ga mer publisitet om saken. Både Indre Akershus Blad og spesielt Morgenposten i Oslo-pressen, holdt saken varm. Daværende programsjef Thorstein Diesen i Norsk Rikskringkasting hadde et sterkt ønske om at noe av banen skulle bevares for distriktet, og ikke minst i lokalradioen ble det sendt en rekke innslag om saken med positivt fortegn.

Da dro Stenboch til generaldirektøren

En avgjørende redningsaksjon fant sted våren 1961. Julius Engen fikk rede på at personvognboggiene skulle sendes til Oslo for å bli brukt som snøtralle på Østbanestasjonen. Engen ringte omgående til Reidar Stenboch som allerede dagen etter oppsøkte generaldirektør H.E. Stokke, og han sørget for at boggiene ikke havnet på Oslo Ø. Det fortjener NSBs daværende toppsjef stor honnør for.

AL Hølandsbanen ble dannet

Den 10. november 1961 ble AL Hølandsbanen stiftet i et møte

i Oslo Rådhus. En optimistisk gjeng møtte frem. Ingen i dette møtet hadde annet i tankene enn å redde UHB-materiell for Romerikedistriktet, til tross for at romerikinger var klart mindretall. Styret fikk denne sammensetning: Leif Løhren, formann, Preben T. Hysing varaformann, og styremedlemmer Alfild Hovdan, Olaf Wiegels, Halvor Andersen Wingar og Reidar Stenboch. Til stede på møtet var bl.a. Julius Engen og tidligere overkonduktør H.J. Danielsen. En viktig milepæl. Men ennå var ikke slaget vunnet for bevarelsen av Urskog-Hølandsbanen.

De unge gikk i spissen

Ungdommens representant i styret var Olaf Wiegels. Og for meg ble Olaf loksom prototypen på de mange unge som etter hvert gjorde en imponerende innsats, både i arbeidet med å redde banen og senere med å bygge den opp til en strålende turist- og kulturattraksjon på Romerike. En da regnet pisket ned over værharde Vestbytoppen på Sørumsand, hvor jeg den gang bodde, kom det en stillfarende ungdom hjem til meg. "Jeg heter Olaf Wiegels og vil hjelpe dere med å redde vogner og lok fra Tertitten", sa 16-åringen. Han hadde tatt turen på moped helt fra Bærum. Andre unge kom som perler som en snor: Lars Liaaen, Hans Petter Grøner, Gaute Narverud, Carl Fredrik Thorsager og Magne Glomnes. Det eneste skår i gleden over dette ungdomsengasjement var at hele denne fine gjengen kom andre steder fra enn Romerike. Men det var ikke bare ungdom som sto på for fullt. Preben T. Hysing, Alfild Hovdan og Halvor Andersen Wingar var tre som veide tungt i arbeidet med å redde banen for Romerike.

Det gikk litt frem og tilbake også etter dannelsen av andelslaget. Men jeg husker vår stolthet da vi 19/9 1962 fikk våre andelsbrev, hvor det står: "Andelslagets formål er å bevare og søke å få i stand drift over en begrenset banestrekning i Sørum, Akershus fylke med jernbanemateriell fra den 1. juli

nedlagte Aurskog-Hølandbanen. Andelslaget disponerer f.t. lokomotivene "Setskogen" og "Høland", samt en del vogner og vel to kilometer banestrekning ved Sørumsand".

-Togrøveri- i beste engelske stil

Ett av hovedproblemene i de nærmeste år etter dannelsen av andelslaget var å få flyttet materiell fra Skulerud i Søndre Høland til hvor sjansen til å sikre banen et spor fortsatt var tilstede. Etter en del forhandlinger med representanter for Kværner-gruppen, og spesielt med styreformann Frithjof Lind, fikk andelslaget tillatelse til å parkere lokomotiver og vogner på Tertitten-sporet på Sørumsand Verkstedes grunn. Dette var en foreløpig løsning i påvente av, eller rettere sagt, i håp om senere å kunne plassere dem på strekningen mellom Fossum og utkanten av Sørumsand. Men så en dag signaliserte den sjarmerende og innbitte jernbane-entusiast Lind at man anså materiellet på Verkstedets spor som tilhørende bedriften! Da våknet "kampgjengen" i andelslaget til spontan innsats. I løpet av en helg ble lokomotiver og vogner flyttet på biler fra verkstedets område tilbake til Skulerud, uten at det var gitt noen formell orientering om dette til Lind eller Kværner-gruppen. Et mer elegant kupp - midt i kirketiden søndag - kunne neppe engelske togrøvere ha organisert og gjennomført. Omgående ble andelslaget anmeldt for selvtækt. Som andelslagets formann måtte jeg møte i retten som ble satt i festiviteten på Sørumsand, hvor sorenskriver T.B. Njaa selv var dommer. Saken endte med full frifinnelse for andelslaget, og denne domsslutning var nok ikke et resultat av mitt temmelige

improviserte forsvarsinnlegg. Når sant skal sies, og i et slikt historisk tilbakeblikk bør jo sannheten frem, så skyldtes nok frifinnelsen det faktum at T.B. Njaa hadde et vidsyn og forståelse for banens kulturhistoriske verdi som mange, mange andre savnet.

Bratteli og Asdahl positive

Noen sentrale personer var positive til bevaringen av UHB-materiellet. Romerikingen, Stortingsmann Kristian Asdahl, støttet arbeidet for å få bevart materiellet for distriktet. Dette betydde mye med den politiske innflytelse Asdahl hadde. Daværende samferdselsminister Trygve Bratteli bidro avgjørende til at banemateriell og bygninger ble sikret for distriktet.

En ting var å få reddet materiellet - noe ganske annet var å få etablert en levende museumsjernban. Fra tilskuerplass er jeg gjennom årene blitt nesten måløs av beundring over den kjempebragd baneentusiastene - gamle som nye - har utført. For et strev, for en flid og for et forbløffende organisasjonstalent en gjeng ungdom har vist år etter år i sitt utrettelige, frivillige arbeid. En sak og et prosjekt som de har lykkedes med på en nesten utrolig måte. Det er slike bragder samfunnet burde belønne med de fineste kongelige medaljer og presentere som forbilleder for ungdom og voksne når det gjelder skapende kulturarbeide. Det er imidlertid et skår i gleden, midt i det underet som skjedde. Smalsporede UHB var en jernbane distriktet elsket og hadde mye å takke for, men som distriktet i holdning selv var for smalspored til å ville satse på. For et ugudelig distrikt. Ikke tro på et liv etter dette, ikke engang for TERTITTEN!

HØLANDSBANENYTT 1-9

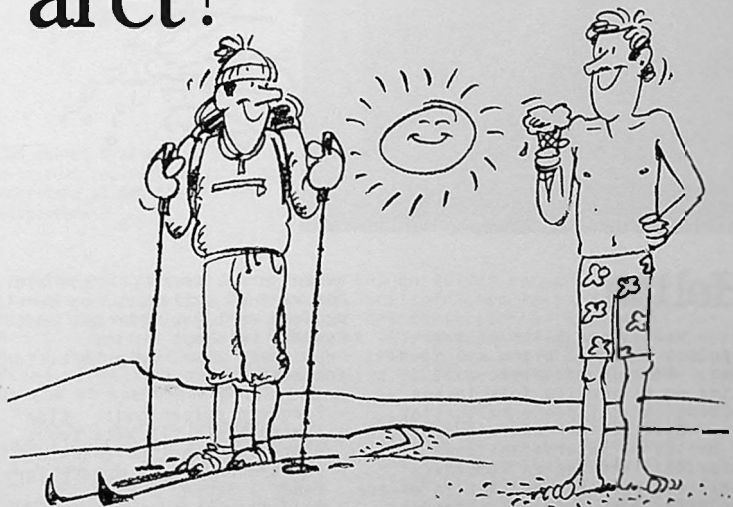
Avskrift av gamle nummer, med bilder. Pris kr. 10,-

Bestilles fra: Urskog-Hølandsbanen, Boks 711 Sentrum 0106 Oslo 1

Bank : 1624.65.35500

Postgiro: 2 06 77 18

Reiseforsikringen som gjelder hele året!



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

A/B/C

bank

En god bank gjør det enklere.



Jernbanestasjonen i Athen (normalspor).
Tog til Thessaloniki bak et Canadisk
diesellok til høyre. (E.Borgersen)



Hellas

Hellas har blitt et svært populært reisemål blant oss nordmenn. Rimelig prisnivå, godt klima og et vennlig folk lokker solhungerige til denne kulturstat.

Også for jernbaneentusiaster er Hellas et interessant land å utforske. Her kan en kombinere familiens sydentur med det en ønsker seg etter noen dager på stranden; En jernbane i utforske.

Tertittens lesere er kjent for å sverge til det smale spor. Både meter-, 750 mm og 600 mm finnes i Grekenland. Normalsporet har også sitt å by på. Der er det dieseldrift, med lok-produkter fra Frankrike, Ungarn, Romania, Tyskland, USA og Canada. Den "Alco-file" (Ikke alkohol - men Alco Loco. Co) blir fort henrykket av lyden fra 251-dieselmotoren, og tilhørende svart røyk.

Å reise med tog i Hellas er ikke så enkelt, hvis en setter noe krav til komfort. Få tog, med altfor få vogner, til helt gale tider er stikkord. Kanskje synes du det er sjarmerende å kjøpe "edmonsoske" billetter

av en jernbanemann som aldri har vært på smilekurs, og deretter oppdage at toget, når det omsider kommer, er stapp fullt.

Hvis ikke, følg Tertittens Hellasråd:

- Planlegg reisen godt. Kjøp plassbillett til alle tog i ekspedisjonen i hovedadministrasjonen til de greske jernbaner i Athen.
- Billettprisene er svært lave. Kjøp 1. klasse
- Tro ikke at toget vil komme frem i rute.
- Fototillatelse, som også gir adgang til lokstaller, får man uten videre ved å henvende seg til O.S.E.'s hovedkontor i Athen, Adresse er

ODOS KAROLU 1
GR-10437 ATHEN

I Hellas er det ikke lenger dampdrift, men damplok står hensatt en rekke steder. Lokstallen i Athen, Agios Ioánnis-Réntis, anbefales å besøke. Husk: Vis alltid frem fototillatelse/adgangsbeviset og ikke start fotograferingen før alt er i orden. Litt skjemaer må fylles ut, og sjefen av ulik rang må hilses på.

Hva skjer i Volos?

Håvard Pedersen



I den sterkt trafikkerte gata Dimitriados opplever bilister og handelstand at det tilbakeføres smalsporbane

Den greske østkystbyen Volos hører til de steder en jernbaneinteressert bør besøke hvis en er på de kanter. Smalsporbanen Volos-Milee planlegges gjenåpnet. Dessuten går det normalspor og også metersporbane dit. Det var rent tilfeldig at jeg dumpa innom byen, og har dessverre få fakta å bringe. Jeg håper likevel jeg kan videreføre synsinntrykkene på en slik måte at eventuelle Hellasfarere blant leserne finner Volos som et spennende besøkstips.

Greske øyer i september er paradiset. Den store turiststrømmen har stilnet av, men luft og sjø holder fortsatt rundt 25°. Regn vet man knappst hva er. I all min naivitet trodde jeg øygruppa Sporadene skulle gi meg dobbelt ferie, for her har det aldri eksistert så mye som en skinnestrange! En sjelden gang i blant kan det faktisk være behagelig å slippe å bruke ferien til å fly langs støvete jernbanetraséer med kamera midt på magen og notatblokka i baklomma!

Men i mitt ville eksentriske reiseselskap kan alt skje, og det skjedde meg: Flyet hjem overbooket - gratis opphold etter de som ville utsette hjemreisa en uke. Dermed forsvant "vinterferieuka", dermed forsvant unnskyldningene for ikke å ta seg tid til et fastlandsbesøk.

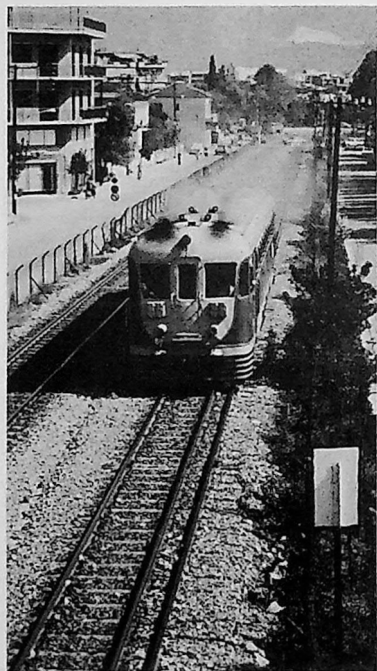
Jeg ante ikke noe om Volos på forhånd annet enn at byen hadde daglig båtforbindelse med

Sporadene. Heller ikke ante jeg noe om greske jernbaner som ifølge kortet hadde sidelinje til Volos.

Vel inne på brygga finner jeg et fordums havnespor, og heisan, her ligger en tredje streng i det, - og du verden, - her begynner jo en fjerde streng! Sporviddene registreres til normal, en blank og 0,6 meter. I et øyeblikket ser jeg for meg redaktørens, "Nå - har - du - noe - å fortelle blikk" altså fram med notatblokka, - og fotoapparatet for her kommer sannelig et spor inn fra byens gater! Også dette sporet har fine strenger og sporene de sammenluttet i en veksell! De seks hjertestykkene ligger så tett at det er vanskelig å skille de fra hverandre.

Normal- og meterspor

I forhold til byens størrelse virker Volos stasjon liten.



Persontog på metersporbanen til Kalabáka forlater Volos.

Sporet ifra bygatene viste seg snart å være fordums hovedspor for den smaleste av banene og industrispør et kortere stykke for de øvrige.

Normalspor har etter norske forhold ganske hyppig trafikk, men vesentlig av enslige dieselmotorvogner. Metersporet går til Kalabáka og har tre persontogpar om dagen.

En får snari inntrykk av at metersporet må ha hatt betydelig trafikk. Utrangerte lok og vogner står igjen på stasjonsområdet. En del av det er delvis hugget opp. På mer bortgjemte spor står materiell og blir forvitret av tidens tann.

Stall- og verkstedområdene er omgitt av høye murer, og det lar seg ikke gjøre å komme innenfor. Men det inntrykket jeg får fra en gangbro over om-

rådet får meg til å tenke på hvordan Drammen stasjon hadde tatt seg ut 10 - 15 år etter utbreddingen av Vestfoldsbanens spor dersom alt smalspormateriell bare hadde blitt hensatt. Jeg kan ane 12 opprustede damplok, ingen vogner, men et utall deformerte motorvogner av mellomkrigsutseende. I lokstallen aner jeg et par driftsklare motorvogner av samme type som de hensatte pluss et par større diesellok for smalspor.

Både normal- og metersporet går parallelt vestover ut av byen. Det er artig å spasere langs banene med fotoapparatet. Semaforinnkjørsignal og manuelt betjente veibommer danner for- og bakgrunnen for fotografering.

Det smaleste spor

Avdelingen for 60 cm materiell er et trist syn. Denne banen gikk ut på motsatt side av stasjonsbygningen slik vår bane gjorde i Sørumsand i sin tid.

Banen gikk nordøstover til Milée, og var i drift 1895 - 1971.

Men alle spor samt materiellet er her enda. Heldigvis står de fine damplokene inne i et slags skur. Det er vanskelig å få sett skikkelig på de, men byggeår 1903 anes. Mesteparten av vognmateriellet står utendørs med nedråtnede tak og utbulende vegger. Banen har heldigvis først og fremst vært en utfluktsbane siden åpne sommervogner dominerer vognparken. Ger og flere lukkede personvogner men kun et par godsvogner, - av G o typen. Detaljstudier av materiellet var vanskelig og ubehagelig å utføre, da det lå åtsler og annet avfall der.

Med disse inntrykkene trodde jeg besøket var slutt. Hydrofoilen tilbake skulle gå kl. 13.30. Råten lå der den skulle den, og der hadde den visst tenkt å bli! Turen avlyst! Kanskje ekstraavgang i kveld, kanskje i morgen. Slik er det i Hellas, så stol ikke på rutetider, men belag



Tog på strekningen Volos-Milee (postkort).

deg på uventede ekstra overnattinger. Men husk og : Det ordner seg alltid på et vis.

Overraskelser

Plutselig har jeg adskillig flere timer til rådighet, og dermed blir det en liten tur langs det nedlagte 60 cm sporet som forsvant inn i bygatene.

Sannelig gikk ikke banen gjennom en gate med nærmest Oslo Storgates bredde og trafikk (= trikker). Tenke seg til, inn-til for få år siden kunne man oppleve et syn her nesten som om vi skulle komme med Høland og materiell gjennom Oslos gater. Ingen steder er det trikkespor-skinnegang, men skinnestikker opp litt over asfalten.

Gata er lang og nærmere enden føres biltrafikken over i andre gater grunnet veiarbeide. Det er gravd opp både i og langs sporet et stykke. Sukk, nå rives det vel samtidig, jeg får gå i enden og ta et bilde. Men, hva i... hva skjer??? - de skifter sviller!! Grekerne stenger av en viktig bygata for å tilbakeføre et 60 cm spor midt i gata!

Lenger fremme har banen gått igjennom en park og sporet er revet eller nedasfaltert.

Ved en bedrift kommer det fram igjen, og her sammen med de øvrige sporvidder i en ny seks-hjertestykkers veksel! De øvrige sporene har altså tidligere og gått gjennom bygatene, men er nå fjernet der.

Bortenfor er et nytt parkanlegg under bygging. Gjennom det hele graves en tydelig trasé og gammel masse er fjernet i ca. 50 cm's dybde. I andre enden dukker det opprinnelig urevne sporet opp igjen og bakker seg ut av byen langs lune vik og badestrender.

Hva skjer?

Nysjerrig og sugen på flere opplysninger, legges turen tilbake til stasjonen. Skal de bruke originalmateriellet er det på høy tid at de får gjort noe med det. - Eller tenker de å kjøre badetog med noe moderne materiell? - Eller hva er planene?

Men dessverre, - samme er forøvrig nå som da jeg besøkte stasjonen tidligere i dag: Volos er ingen turistby og turister dermed fremmedelementer man helst er litt engstelig for.

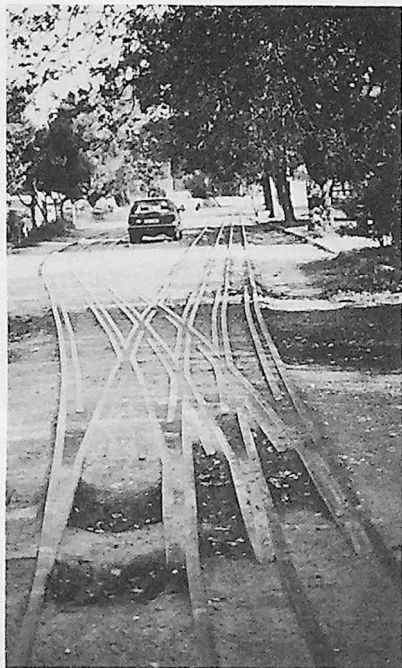
Samtlige språk unntatt gresk er "gresk" for jernbanens ansatte. Alle mulige forsøk på spørsmål blir besvart med: "Don't know"

eller bare "No"

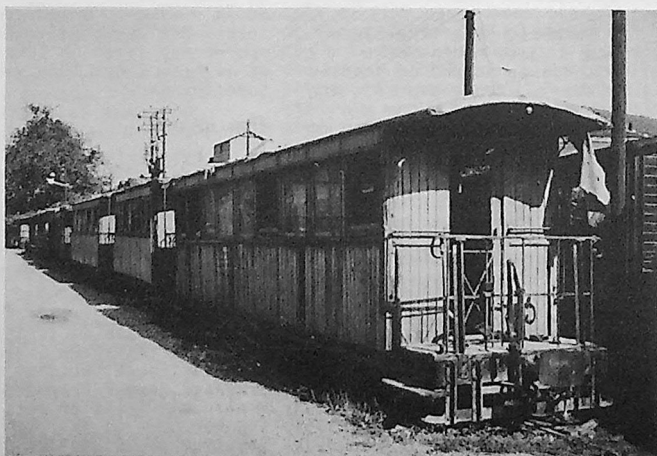
Så hva skjer i Volos?

Kanskje noen andre lesere vet det? Volos har en grei og sentral beliggenhet i Hellas, så er du i nærheten bør du stikke innom.

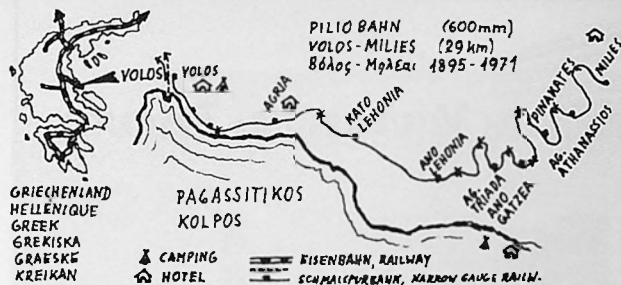
Her skjer spennende ting.



Volos har ikke bare tre sporvidder, men de går også inn i en sporveksel.



Banen Volos-Milee nedlagt 1975. Her de sørgelige restene av personvognene.



Volos-Milies

Etter det redaksjonen kan bringe på det rene arbeides det med å gjenåpne banen for turisttrafikk. Ønsker du nærmere opplysninger, skriv til:

Freunde der Schmalspurbahn Volos-Milies
C.+M. Recht
A8551 Kogl 55



De greske statsbaner har lokomotiver fra mange land. 30 lok er levert fra Montreal Locomotive Works i Kanada, slik som lok 468, bygget i 1974. Foto i Athen. (E.Borgersen)



RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI



Ingeniør Østrem og driftssjef
Torjussen fra Rodeløkken
Maskinverksted & Jernstøperi
måler sporveksel 2 på Bings-
foss

Leverandør av

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

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

POSTADRESSE: ALNABRU - SENTRALBORD 64 60 40 - GRUNNLAGT 1896



Meterspornett på Pelleponnes (Hellas) er et av de største i Europa. Banene har dieseldrift, og brukbar standard. På bildet krysser et motorvognsett bygget hos Ganz-Mavåg i Ungarn, Korinth-kanalen. (Postkort)

Kalamata med tog

Erik Borgersen

Svette lår, ryggsekker, armer og romper. Fullt på tog vet ingen hva er før en har reist med DeDietrich motorvogn på det Peleponnesiske smalspornett. Slik tenker i hvert fall vi der vi sitter og misunner Bjellands sardinens romslige bokser.

Vi er på vei fra Piræus til Kalamata, over fjellinjen via Tripolis. Det er en etappe på over 30 mil, som skal tilbakelegges på noe over 6 timer.

Etter Athen er toget fyllt opp med en kombinasjon av Inter-Railere og lokale beboere. Det er ikke mulig å bevege seg. Gulvplassen er oppbrukt, og noen står oppå setene. Den kvinnelige konduktøren har imidlertid en egen evne til å åle seg gjennom de få kvadratcentimetrene som er ledige. Utgangsdørene vender for sikkerhets skyld innover.

Togsettet er et 3 vogns sett. Motorvogn med 2.klasse, mellomvogn med 2.klasse og buffet, og motorvogn med 1.klasse. Hele herligheten bygget i 1950 av de Dietrich i Frankrike.

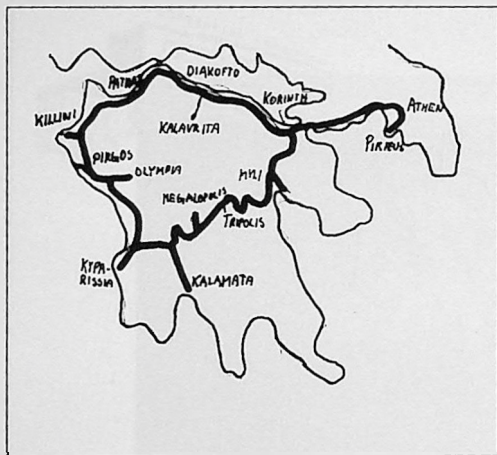
Om toget er fullt og temperaturen godt over 30, så er det

en spennende tur. Store smalspornett er fascinerende, og her har man alle ingredienser. Store diesellok fra Alco (USA) og Alstom (Frankrike), motorvognsett fra Ganz-Mavag, deDietrich og Esslingen, og moderne Mitsubishi diesellok krysser vårt tog. Idylliske stasjonsmiljøer med allskens eksotiske vekster og en stor stab jernbanefolk passerer forb!. For ikke å snakke om alle grindvokterne. Her gir jernbanen arbeide til mange!

Kaktus

En Alco diesel (Co'Co') går på togstammen sin med en rad amerikanske tankvogner i Tripolis. Vi krysser underveisgodstoget på strekningen. Palmer og Kaktus gir en følelse av å være langt borte, for den saks skøld i Amerika.

Dette er fjellområder som banen trenger sterke stigninger



Banene på Pelleponnes

og store slyng for å forsere. Små fattigslige steder, men de blir jo idylliske for en turist, passerer. Stadig avbrytes vi av gresshopper. De finnes i mengder, de "står" nærmest i lufta. Kommer en slik tass inn, ja da blir det oppstandelse. Fett disser, noen skriker og gresshoppen farer rundt som en ilter rakett.

Returreisen fra Kalamata går via Patras. Banen rundt kysten er mer en hovedstrekning. De fleste tog fremføres med lok og materiell, og i toget inngår en restaurantvogn (buffet)

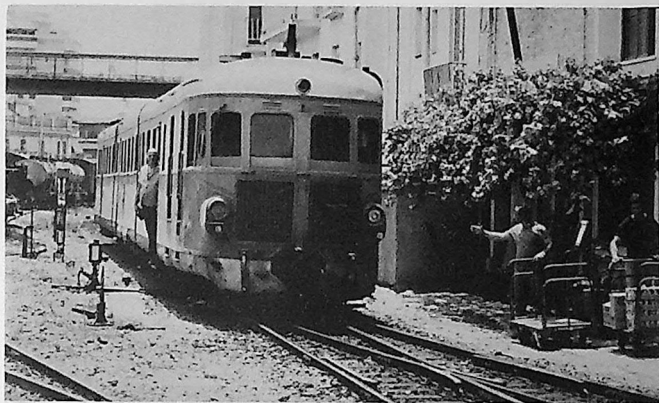
Tidlig er vi på plass foran Luken på jernbanestasjonen i Kalamata. Mannen der ser ikke på oss. Han går over sitt Edmonsoske billettskap, og noterer billett-numrene i sin store, kjære protokoll. Her skal lister føres, papirer ordnes.

Etter et kvarters fortvilede forsøk på å komme i kontakt med denne person i Luken får vi kontakt. Mannen i Luken sier at vi må komme igjen om en halv time. - Fire plassbilletter? Nei vi kan få én! Kalamata kan bare selge én 1.kl. billett til hvert tog.

En halvttime senere er vi påny klare ved luken - sammen med andre håpefulle. Da går mannen inn til stasjonsmesterens kontor, og de mange menneskene som arbeider der. 15 minutter går, og nå lykkes vi! En plassbillett til å fordele på fire stk. Bra. Hvis hver stas-



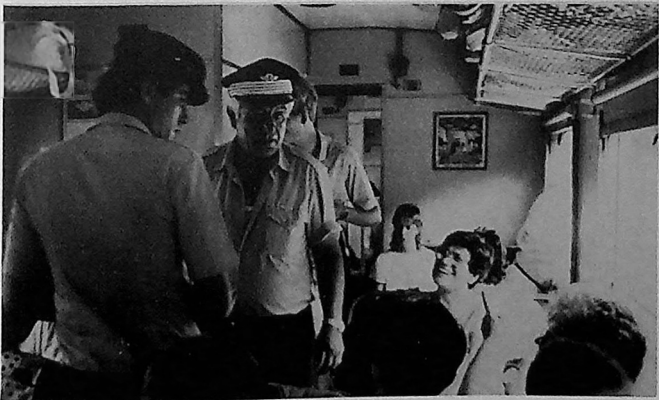
Kryssing på fjellinjen mot Tripolis, på et ikke betjent sidespor.



Et De Dietrich motorvognsett ankommer Athen fra Piræus



Myli stasjon. Dette er en av mange stasjoner der det står hen-satt damplok.



Billett-kontroll! Togets konduktør bukker, og viser kontrolløren med 4 snorer gjennom toget.

2 timer tidligere var det også kontroll, men den kontrolløren hadde bare 3 snorer...



Kryssing med et Ganz-Mavåg motorvognsett.



På vei mot Athen

jon selger 1 billett, så får vi kjøre 4 stasjonslengder. Tenker vi. Og det skulle vise seg å gå bra.

Patras

Bra hastighet - rundt 90 km/t og fin skinnegang. Dette er meter-spør av god klasse: Nesten i hvert fall. Kniv og gaffel i en togrute betyr spisevogn. Det vet vi. Spisevognen finner vi da også, dog uten mat og betjening. Vi har ikke med oss en smule, og skal reise i over 12 timer, og stasjonsopphold så korte som fy.

Vi la igjen litt fett der nede.

I Patras fylles toget opp. Her kommer båter fra Italia, og det merkes. Stappfullt igjen.

Stopp. Vi står stille, midt i en sitrushave. Fremme ved loket får vi mistanken bekreftet. Lokpersonalet har åpnet sjalusiene

langs den store lokkroppen. Maskinskade. Skrutrekkere, kobberlisser og avbiter. Lokfolk i arbeid.

Noen passasjerer besøker sitrushaven, andre går bort til det søvnige stedet for å se etter mat og drikke. Stedet består av stasjon, 2 kiosker, 1 bar, 1 supermarked (stengt).

2 lokreparatører kommer fra Patras og fikser feilen. Toget fortsetter mot Korinth nesten 2 timer forskinket.

Vi stopper i Diakofto. Her går en 750mm tannstangbane opp i fjellene.

Den får vente til en annen gang. Det får også den nydelige smalsporsovevognen som går i nattoget Piræus-Patras-Kalamata. Solnedgangen mellom Korinth og Athen fikk vi imidlertid med.



9110 er bygget av Alco, USA. Samme loktype finner en også på normalsporet, men i 4-akslet utgave.



Diesellok 9205 er bygget av Alstom Frankrike. Foto i Kyparissia



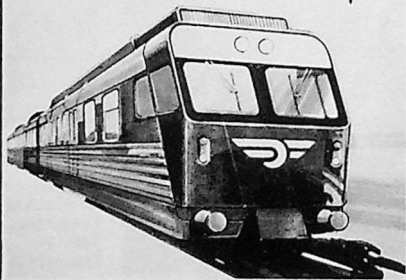
4-akslet Mitsubishi diesel.

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

IDAG!

VI BYGGER MATERIELL FOR
FREMTIDEN IDAG

AIS STRÖMMENS VÆRKSTED

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

Utføres av:

**Ornulf Wiig
Installasjon A.s**

1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

Ornulf Wiig



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

Ornulf Wiig
ELEKTRISK FORRETNING

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

Ornulf Wiig
MASKIN A/S

Gågaten
Sandvika · Tlf. 54 27 17

Ornulf Wiig
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika
Tlf. 54 29 95

ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

Hverdager: kl. 8.30-17.00

Lørdager: kl. 8.30-13.00



Uten bilen stopper Norge

NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

