

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 68 mars 1987

Med Arsmelding 86



Tertitten

Medlemsblad for Urskog-Hølandsbanen

Redaktør: Erik Borgersen

Redaksjon: Aud Kristin Brevig
Astrid Johnsen
Roar Stenersen

Redaksjonens adresse:

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

Annonsepriser:

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

A/L Urskog-Hølandsbanendriver på idealistisk basis "Tertitten",
smalsporet museumsjernbane ved Sørums-
sand, Akershus fylke.Medlem av Norske-Kunst- og Kultur-
historiske museer.

Adresse:

Postboks 711, Sentrum, 0106 Oslo 1

Bankgiro: 1624.65.35500

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid:

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

Kontaktpersoner:

Styreformann Roar Stenersen
Tlf. (02) 53 07 49Driftsbestyrer Finn Halling
Tlf. (02) 11 01 55 - 79 45 73Museumsforvalter Harald Tyskerud
Tlf. (02) 77 84 89Tlf. Bingsfos stasjon:
(06) 82 72 65

Medlemskap:

Støtte:- 150,- kr. Aktiv: 75,- kr.
Bedrift: 1000,- kr. Livsv: 1500,- kr.Damptog kjøres hver søndag fra 3. søn-
dag i juni til siste søndag i august.
Fra Sørumsand 11.30, 12.30, 13.30, 14.30.
All henvendelse om kjøring av ekstratog
rettes til banens adresse.**Ny**forside åpner vi 1987 med.
Det er ikke noe plutselig inn-
fall, vi har gått svanger lenge
med en ny "giv" på forsiden. Ofte
er det emballasjen som forandres,
og ikke innholdet. Vi har forsøkt
å gå den andre veien, så nå syntes
vi rett og slett forsiden måtte
få en ny utførelse.Også denne vinteren gjør vi
det slik at medlemsbladet består
av to deler, der Årsmeldingen for
1986 er den en halvpart.Hefte "På tur med Tertitten"
ble litt av en suksess de to
sesongene denne guiden har blitt
tilbudt de besøkende. Vi har gått
helt tom, og må derfor trykke
flere. Det blir en omarbeidet ut-
gave, og i den forbindelse er det
bestemt å bare utgi 3 utgaver av
medlemsbladet. I stedet vil alle
medlemmer få den nye utgaven av
"På tur med Tertitten".

Erik Borgersen

INNHold:

Johan P.....	3
Medlemsnytt.....	4
91 Tertitten.....	5
Trekanten planert.....	9
90 år.....	10
Gruslinjene ved UHB.....	13
El 5.....	17
Verdens nordligste.....	19
Damp over Furka - igjen.....	23

Eldre utgaver av Tertitten
til salgs:Nr 50 - 67: kr. 10,-
(se også side 11)**FORSIDEN:**Lok nr. 4 SETSKOGEN med vognene
G 57, G55, To., To., G48, BCDo7,
CFO5 forlater Mork stasjon på
vei mot Sørumsand 25/8 1959.
(Svend Jørgensen)



Johan P.

Johan P. Kristiansen er død - 67 år gammel.

Johan P. kom til Urskog-Hølandsbanen i 1981 samtidig som et over 40 årig virke som lokomotivfører ved NSB gikk mot slutten. Johan P. begynte ved NSB 28/3 1938 som ekstra fyrbøter aspirant i Oslo distrikt. Han ble lok. fyrbøter 30/6 1943, og ansatt som lokfører 22/9. 1951 i Trondheim distrikt. Han ble stasjonert i Mosjøen, senere Trondheim. Fra 1958 og frem til pensjonering 29/10-1981 var han stasjonert i sin hjemby, Halden.

I de første årene i Oslo distrikt og under stasjoneringen i Trondheim distrikt tjenestegjorde Johan P praktisk talt bare på damplokomotiver, og tilegnet seg på den måten kunnskap og erfaring om damplok som vi bare kan drømme om. Således var han en uuttømmelig kilde for oss med utallige historier fra dampens tid og faglige svar på alle tenkelige og utenkelige spørsmål om hvordan et damplok skal behandles.

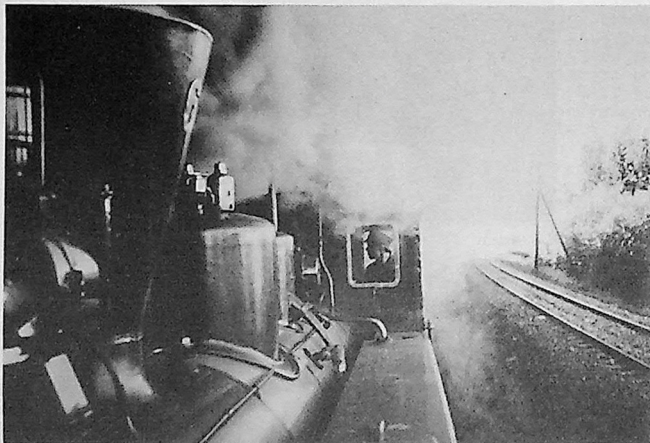
Johan P. kom ikke til UHB for å fortsette som lokfører etter at han var pensjonert fra NSB. Han oppsøkte det gode miljøet og ønsket slett ikke å ta luktjenesten fra noen av oss. Men hadde vi problemer å få dekket en tjeneste - var Johan P. alltid beredt. Etter at han fylte 65 år kunne han imidlertid ikke lengre tjenestegjøre som lokfører. Derfor ble han - for annen gang i sitt liv - autorisert som fyrbøter, noe han hadde stor glede av.

Hans aktivitet ved UHB begrenset seg ikke bare til lokdriften. Han skaffet oss nye medlemmer og støttespillere, han var en flittig bidragsyter til medlemsbladet (også denne utgave), og han deltok ved de fleste dugnader på Sørumsand de siste årene. Han var spesielt opptatt av tilbakeføringen til Sørumsand sentrum, og deltok i det tunge sporarbeidet høsten 1986.

Johan P. var i kraft av sine kunnskaper og sin hjelpsomhet en viktig person for UHB. Han var en sentral skikkelse i miljøet på "banen". Vi som hadde kontakt med Johan P. på, og utenom, UHB føler at vi har mistet en nær og god venn som alltid var positiv, gjestfri og hjelpsom.

Finn Halling

ved Aud K. Brevig



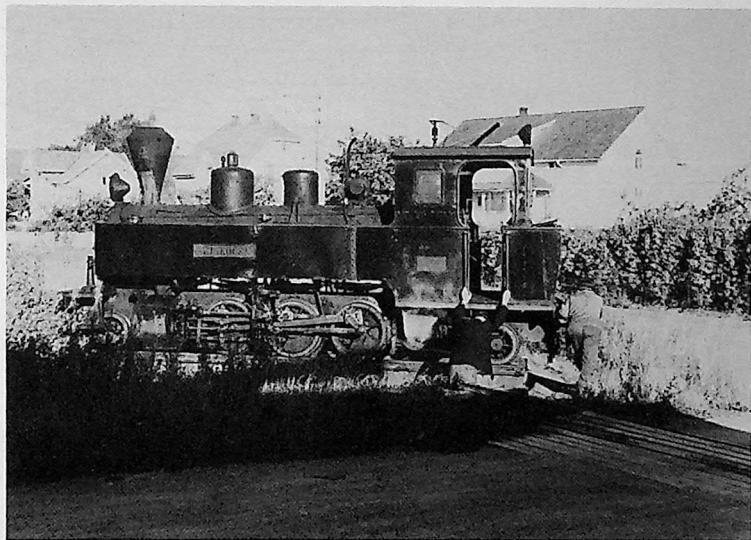
På vei
mot
Sørumsand.
(Foto:
Per Ivar
Michalsen)

Nye medlemmer desember 1986-februar 1987

Geir Lande	Oslo
Morten Tranøy	Oslo
NSB, biblioteket, Hovedadministrasjonen	Oslo
Arne Helgestad	Akershus
Svein Knudsen	Oslo
Ellen Aasheim	Oslo
Kr. Frogner	Akershus
Ole Martin Andressen	Akershus
Arvid Løhre	Akershus
Ragnar Andenæs	Oslo
Magne Halvorsen	Oslo
Kjell Aulie	Akershus
Bjørn Olav Mojord	Akershus
Henrik Nordbye	Akershus
Birgit Olsen	Buskerud
Pål Cederblad	Oslo
Anne Marie Engebretsen (aktiv)	Akerhus
Jan Roger Engebretsen	Oslo

Med 52 nye medlemmer i 1986 mot 15 i løpet av inneværende års to første måneder, kan det trygt slås fast at vi ligger godt an med rekrutteringen. Mye av æren for tilveksten skyldes jubileumsboka, der vi i samtlige eksemplarer sørget for å få med en presentasjonsbrosjyre og oppfordring til å tegne medlemskap. Og resultatet lot ikke vente på seg.... aldri tidligere har vi hatt en tilsvarende vekst i medlemstallet i vinterhalvåret.

Utmeldinger er sjelden kost for UHB, men dessverre går en hel del ut hvert år etter 2. kontingentpurring. Så vi oppfordrer alle våre medlemmer om litt ekstra støtte til UHB i 1987 - verv minst ett nytt medlem hver!



Lok nr. 4 SETSKOGEN på svingskiven, Sørumsand, 25/8-1959. (Svend Jørgensen)

91 Tertitten

Som det fremgår av overskriften denne gang, er banen (Urskogbanen) 91 år i år. Ikke så mye å skrive hjem om synes du kanskje, men følg med! En annen "91" - nemlig Stomperud - har 50 års jubileum i år. Kamerat Stomperud er som alle vet fra Sørum, og hva er da mere naturlig enn at hjemmebygda gjør stas på sin stor sønn?

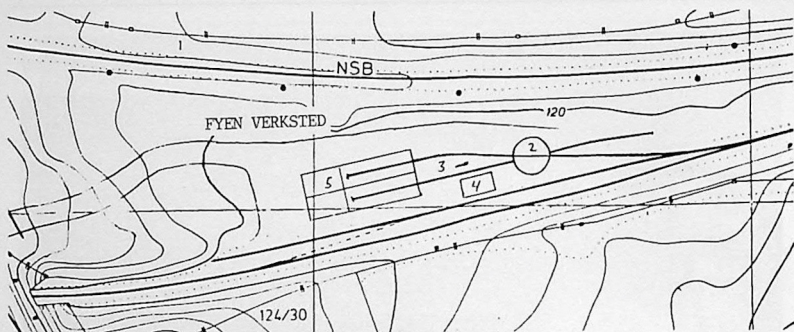
Stomperudjubileéet vil bli markert på ymse vis fra april og utover. Selve hovedarrangementet er i juni, og vi stiller opp med tog alle dagene. Jeg tar det for gitt at det serveres nytrukket kaffe, smultringer og pølse med lompe på Bingsfos de dagene!

Arbeidet med tilbakeføringen inn til Sørumsand sentrum skrider fremover. Den ekstremt milde høsten gjorde at planeringsarbeidet på trekanten måtte utsettes, men fredag 2/1 1987 var det klart for anleggsstart. I løpet av januar er således nesten hele trekanten

planert og gruset. I juni vil det bli arrangert arbeidsuke med sporlegging m.m. Så sant det står i vår makt vil togene kunne starte fra det nye stasjonsområdet fra sesongstart.

Et uløst problem er hva slags type stasjonsbygning som skal oppføres på området. Det må bli en bygning av stor UHB type, dvs. tilsvarende Bjørkelangen, Hemnes eller Aurskog stasjoner, men en slik bygning - hvis den bare skulle tjene vårt formål - ville stå brakk nesten hele året igjennom. Hva om UHB stasjon i Sørumsand sentrum også kunne tjene andre formål? Kunne ikke en slik bygning være til nytte for det øvrige kulturliv i Sørum like vel som vår virksomhet? Hermed er ideén lansert, vær kreative og kom med forslag for anvendelse.

Jeg nevnte såvidt planene om et UHB-verksted i forrige nummer av Tertitten. Siden det ble skrevet



har vi blitt eier av to nye diesellok, en løftekasse, samt inngått avtale om overtakelse av lok nr. 7 "PRYZ" fra Jernbanemuseet på Hamar.

UHB disponerer pr. i dag 3 damplok, 4 diesellok, 7 personvogner, 9 godsvogner og 7 løftekasser samt div. internmaterieell. Dette er en anseelig samling jernbanematerieell hvor gjennomsnittsalderen er 60 år eller mer. Alt dette holdes driftsklart uten verkstedsmuligheter. Dertil kommer det faktum at alt materiellet er vinterlagret for Bingsfos, og er folgelig utilgjengelig for reparasjoner og annet arbeid i vinterhalvåret fordi Bingsfos mangler både veiforbindelse og oppvarmede lokaler.

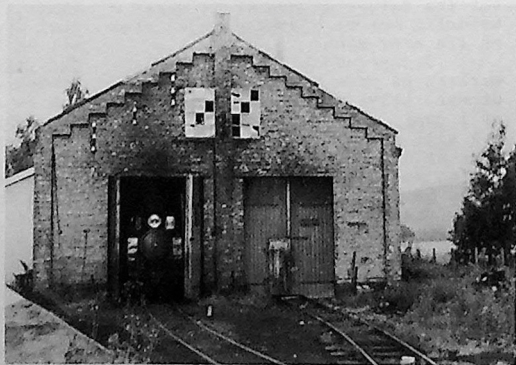
For de av oss som har revisjonsarbeider og daglig vedlikehold som vårt arbeidsområde går det til tider på helsa løs. Tro meg, det er ikke særlig inspirerende å stå med slagstøvler i en lortbekk for å justere brems, eller vaske ut

kjelen senhøstes i strireng uten-dørs. Man skal lete lenge etter en museumsbane av vår størrelse med tilsvarende forhold.

Løsningen på elendigheten må bli å oppføre et verkstedbygg på Fyenjordet. En plassering her vil gi lett adkomst, samt relativt enkel tilkobling av strøm, vann, kloakk osv. Et annet moment er jo at Fyenjordet er vårt område, dessuten har vi i dag en mengde verktøymaskiner stablet vekk alle mulige steder. Når arbeidet med forlengelsen er ferdig må vi sette alle ressurser inn på denne sektoren. Det vil koste mange penger, men vi forvalter i dag så store verdier i antikvarisk materieell, at en skikkelig mulighet til å ta vare på det vi har er en absolutt betingelse for å bevare lok og vogner for UHB i fremtiden.

Roar Stenersen

Verkstedet
Bjørkelangen.
17/8-1960.
(Sigmund Sunde)

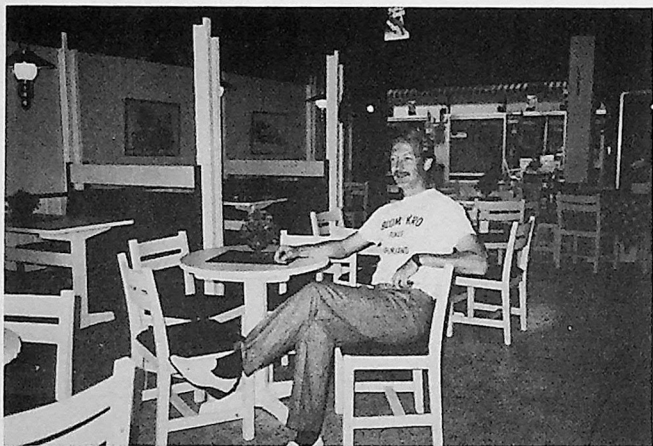




Som et apropos til tilbakeføringen bringer vi dette bildet fra Sorumsand st. sept. 1956. Vi ser lok-nr. 5 BJØRKELANGEN, en G-vogn, S 62 (melkevognen fra Mork) og helt til høyre G 13. Bildet er tatt i enden av stasjonsområdet.
(Ole Winther Laursen)



TERTITTEN egner seg ikke som innsovningslektyre for små barn, det har pappa Pedersen meddelt oss. Håvard skulle få sin 3 mnd. gamle sønn Simen til å roe seg ned på kvelden, og tok frem TERTITTEN.
- Gutten var rolig han, og pappa tenkte Simen ville falle i søvn hvis han leste fra medlemsbladet. Men hva skjedde?! Simen ikke bare våkna, men fattet straks stor interesse for Tertitten. Pappa måtte bare gi seg til å bla fra side etter side, mens Simen gransket foto for foto med største interesse. Ellen hentet kamera, og foreviget situasjonen.



Besøk **BLOMS kro**

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
FOKUS-
SENTERET **KRO** SØRUMSAND
Tlf. 02-727694

Trekanten planert



(Akershus Arbeiderblad)

Året 1987 begynte sterkt for tilbakeføringen. 29. desember ringte vår trofaste entreprenør O.S. Jødal og spurte om han kunne begynne å planere Trekanten 2. januar. Etter en kort tenkepause sa vi ja, og stilte med ekstra genser på Sorumsand fredag morgen kl. 7.00.(!).

Forholdene for anleggsarbeide viste seg å være utmerkede, 30 cm. nysnø lot seg fort fjerne, under var det nesten ikke tele. Massefjerningen gikk greit unna, og etter konferanse med Jødal ble vi enige om at også de resterende arbeidene skulle utføres. I løpet av 8 dager ble det gravet ut ca 900 m³ masse, lagt 500 m drensrør, 200 m kabelvernør, samt vannrør

til fremtidig stasjonsbygning. Grøftene ble gjenfylt med grus. En uke senere ble sporområdet gruset. Når telen er borte, gjenstår finplanering før sporlegging kan igangsettes.

Følgende anleggsarbeide gjenstår nå:

- planering og grusing av ca 70 m trasé vestenfor bussgarasjen
- justering av veien over Trekanten
- nedlegging av kloakkledning og septiktank.

I tillegg gjenstår utgraving av kransporet, noe som sannsynligvis må utstå til 1988.

Bjørn Halling

90
år

Birger Nilsen med et av sine malerier med motiv fra Bergensbanens høyfjellstrekning. Birger Nilsen følger interessert med i det som skjer på UHB, og har også skjenket UHB et av sine malerier (se Tertitten nr. 62)

Lokomotivfører Birger Nilsen, Stavanger, fylte 90 år den 23. januar dette år.

Han begynte ved jernbanens verksted i 1913. Senere gikk han over i loktjenesten hvor han ble ansatt lokfyrbøter i Bergen distrikt 1. mai 1918. Tross sin unge alder ble han raskt satt til å tjenestegjøre i førerstilling på grunn av mangel på kjøredyktig personale. Da trafikken begynte å bli mindre, trakk NSB inn mange stillinger slik at Birger Nilsen ble ansatt lokfører først i 1937 i Kristiansand distrikt. Han avsluttet sin karriere ved NSB i 1959. De siste 22 årene var han lokomotivfører i Stavanger distrikt.

Birger Nilsen sto i fast tur Voss-Ål fra 1918-33. Han syntes det var en rik tid med krevende og hardt arbeid, men samtidig svært interessant og spennende. Spennende fordi man aldri kunne forutsi hvordan arbeidsdagen ville bli og om man i det hele tatt ville komme frem. Flere ganger sto han fast i snøstormene på høyfjellet. En gang snødde de inne like ved Hallingskeid. For å holde varme og trykk i loket,

rev de snøskjermer, og smeltet snø. Da det første loket fra Finse endelig brøt seg gjennom snømassene, sto snøen helt opp til pipa på "Narviker'n" Birger Nilsen førte.

Han opplevde også å komme ut av Reinungatunnelen samme vei som han kom inn. Der var det i blant så glatt at det var helt umulig å få dampen til å "stå på beina".

I Kristiansand distrikt kjørte Birger Nilsen på Setesdalsbanen. Han sto lenge i lokaltrafikken Kristiansand-Grovane, hvor man benyttet enmannsbetjent bensinmotorvogn.

Til Jæderbanen kom han i smalspordtiden. Birger Nilsen opplevde å føre både smal- og normal-spordamplok over Jæren i tillegg til El 1 og El 8 før han gikk over i pensjonistenes rekke i 1959.

Birger Nilsen har i alle år hatt maling og tegning som hobby. Hans jernbanemalerier er kjent og verdsatt også utenfor Norges grenser. Høsten 1986 solgte han flere bilder på utstilling i Stavanger hvor han var representert.

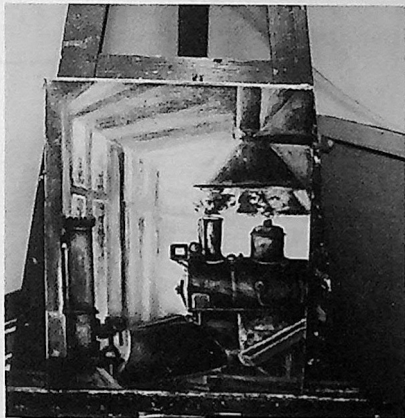
Birger Nilsen er utstyrt

med en jernhelse og en positiv livsholdning. Han runder derfor sitt store jubileum i svært god form. Vi vil få ønske ham til lykke med 90-årsdagen og håpe på fortsatt mange gode pensjonistår.

Stein Olav Hohle

Til høyre: Stemningsbilde fra lokstallen i Egersund i smalsportiden, med lok nr. 14.

Under: Hverdagen for lokfører Birger Nilsen i mange år. Lok 427 type 31b på Finse ca 1930. (Wilse)



Tertitten – Urskog-Hølandsbanen 1896–1986

- kapitler av banens historie

168 sider - 105 fotos - skinninnbinding.

Pris kr. 130,- (+porto kr. 16,-)

Bestilles fra URSKOG-HØLANDSBANEN, Boks 711, Sentrum, 0106 Oslo 1, ved å sette inn kr. 146,- på postgiro 2 06 77 18 eller bankgiro 1624 65 35500



NORSK MODELLJERNBANE ROMERIKE HOBBYSENTER



NOHAB- tilbud

Vi kan nå tilby et antall Märklin's modell av Di 3 605 (Store NSB-emblemer, gitterimitasjon) til kun

kr. 570,- ; vekselstrøm

kr. 670,- ; likestrøm

Veiledene pris er kr. 1000,-

TREVOGNER

Superbyggesett i messing av vognkasser til vognene

DFo 432, BCo 348, BF 213, Eo 119

kr. 495,- pr. vogn Merk: i tillegg trengs en ROCO-vogn.

Meget gode byggesett! Enkle å sette sammen. Med hvert sett følger typeskisse, malerianvisning for trestruktur og dekalering.

EL 10

Messingbyggesett fra PERL, igjen. Denne gang med ROCO drivverk. Blir også å få som ferdigmodell, i grønn, rød og nydesign.

Romerike Hobbysenter

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

200 m fra Sagdalen hip.
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



Gruslinjene ved UHB

Trond Dehli
Håvard Pedersen



Parti fra Harkerudbakken. Sporet til Aremoen grustak tok av rundt kurven til høyre (Svend Jørgensen)

Vi har hatt en tid med omfattende banearbeider og -utbygging på UHB, og en av den mange erfaringer vi har gjort, er de store mengder grus som skal til.

En lite omtalt del av UHB's historie er hvordan man skaffet til veie grus dengang det var hele 57 km. bane som skulle anlegges og vedlikeholdes. Grusen fantes sjelden der banetraseen var stukket ut, og siden lastebiler i beste fall var fantasi, var det ingen annen råd enn å legge spor til grustakene. Visste du at UHB hadde hele tre grus-sidelinjer på en samlet lengde av drøyt syv km?

Urskogbanen fikk sin grus fra Aremoen (også kalt Armoen og Aurmoen). Sporet tok av i Harkerudbakken ved km. 12,2 fra Sørumsand, og gikk omtrent rett nordover. Innkjør-retningen var fra Killingmosiden. Sporet lå i lett terreng, men hadde en betydelig stigning ca. 1 km. sør for grustaket. Avstanden fra utgangspunktet til

endebutt var 2,89 km, men det ser ikke ut til å ha vært noe sporarrangement i selve grustaket. Banen ble lagt med brukte skinner fra Drammen-banen.

Hølandsbanen hadde sin egen gruslinje. En del av avtalen ved sammenslåingen med Urskogbanen var at man skulle basere seg på ett grustak, og

at Hølandsbanen skulle besørge riving av Aremoen-sporet. Hølandsbaens spor tok av ved km. 39,6 fra Sørumsand, dvs. nøyaktig 500 m. nord for stasjonsbygningen på Løken. Innkjørretningen var nordenfra.

Dette sporet gikk og i lett terreng, men med en bro over Hølandselva. I en senere rapport til NSB nevner driftsbestyrer Prydz at sporet hadde en lengde på 3,5 km. og at brua var 60 m. lang! I grustaket - Auten - fantes en sporveksel med to buttspor.

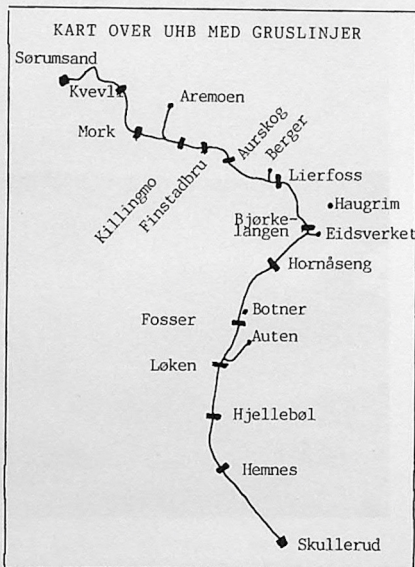
Grus til banevedlikehold

Da strekningen Sørumsand-Skullerud stod ferdig, minket grusbehovet til omtrent ingenting, og Auten ble nedlagt ca. 1902.

Men banevedlikehold og andre prosjekter krevde snart sitt, og i 1905 ble det inngått avtale med kirkesanger Nerdrum om ervervelse av grus fra hans eiendom Botner i Høland. Knappt ti år senere var det slutt på denne forekomsten, og nye muligheter ble vurdert.

En større forekomst ved Haugrim, en halv mil nordøst for Bjørkelangen, vakte interes-

se. Foruten grus ville en sidelinje dit kunne få betydelige tommertransporter, - tømmer som nå fulgte vassdragene til Sverige og Halden. Anlegg av 4 km. ny sidelinje samt egen stasjon i Haugrim ble nøye vurdert. Dess-



Følges Smieveien i Løken kommer man rett ut på den gamle grusbanen, bevart som vei under navnet Gruslinna.

verre viste ikke skogeierne like stor interesse, og prosjektet ble skrinlagt 17/8-1915.

Valget falt i stedet på Berger nord for Lierfoss, og en 900 m. lang bane ble bygget. Etter linjene til Eidsverket og Auten ble dette den tredje av UHB's sidelinjer med bro over Hølandselva.

Også denne forekomsten ble revet i midten av 20-årene.

Etter dette baserte man seg til dels på grus framkjørt med hest to km. til Finstadbru stasjon, til dels fra Asak nord for Fetsund.

Auten var heller ikke glemt. Her var mer å hente, og i 1919 ble et makeskifte med Høland prestegård tilbakekalt. En gjenoppbygging av "gruslinna" ble vurdert så sent som i 1928. Billigere transportløsninger inntok nå arenaen, og grusen ble i stedet kjørt tre km. med lastebil til Fossen st.

Dermed var det definitivt slutt med å knytte banen og dens grustak sammen med egne sidelinjer.

Auten 1986

Det er vel optimistisk å tro man skal finne rester av baner nedlagt for mer enn 80 år siden. Men drevet av nysgjerrighet duret vi avgårde i Tronds Ford med Auten som mål.

Nytt boligfelt skapte litt forvirring i Løken, men etter å ha svingt inn veien mot Naddum fikk Trond innskytelsen å kjøre inn Smieveien. Ère være folk som evner å bevare lokalhistorien når veinavn bestemmes: I nevnte nye boligfelt løp Smieveien ut i en annen vei, navn: Gruslinna!

Ingen tvil, veien lå i den gamle traseen. Gruslinna ble brutt av et jorde, men dette var ikke større enn at vi lett fant igjen ca 100 m. tydelig trasé gjennom et skogholt nedenfor. Men så var det et større jorde igjen, og vi fant derfor å legge veien rundt. Hølandselva ble passert ved Naddum bro, for så å ta første vei opp til venstre. Etter ca 1,2 km kjøring på denne veien kom vi til det stedet linja skulle ha passert elva. Joda, rester av fyl-



Trond Dehli studerer gruslinjas trasé gjennom et skogholt nordøst for Løken.

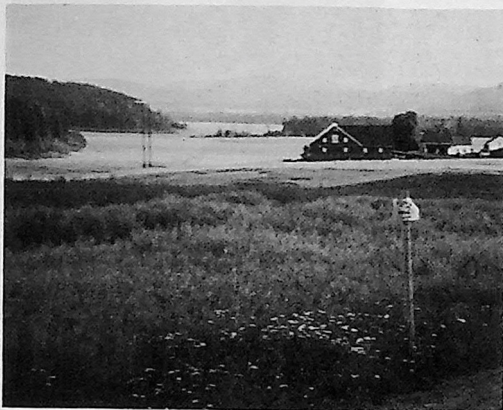
ling på sidene, og midt i elva en ørliten rest av et brokar i tre.

Veien og trasé går så sammen et stykke, for veien stiger mot venstre, og en godt tilgrodd skogsvei lett gjenkjennelig som trasé, tar til høyre.

Sporene endte på sørsiden av selve grustaket, og både stedet der vekselen lå, og begge traséene for buttsporene er vel igjengrodd, men godt synlige. Begge buttsporene lå i stigning, hvorav ett kom inn i selve grustaket, mens det andre endte i fjellveggen.

Aremoen

Forsterke t med Vidar ble kursen i neste runde lagt til



Det er nå 90 år siden "Urskog" og "Eidsverket" toffet opp og ned disse jordene med grusvogner. Sporet kom fram til venstre for høyspentmasta, hvor traséen fremdeles anes. Traséen er visket ut i bakken, men "gikk ut av bildet" omtrent midt på høyre bildekant. Foto ca. 1 km fra Aremoen.

Aremoen. Siden Harkerudbakken nå er riksvei, fant vi det lettest å parkere, følgelig ta utgangspunkt i gamleveien parallelt med riksveien.

Ved Vestby fant vi faktisk traséen med en gang! Mellom veiene ligger en enebolig med traséen som adkomstvei. På motsatt side er traséen bevart som traktorvei noen hundre meter langs jordene. Midt på jordet står en spe skinnestreg rett opp og ned, trolig benyttet som stolpe. Herfra er traséen blitt til jorder, men blir synlig som traktorvei igjen like nedenfor stigningen ved Annerud. I selve stigningen er traséen visket ut av jorder. Den siste delen overtok Veivesenet i 1931, og er nå bevart som bygdevei vram til riksvei 171 som krysses 1,5 km sør for Rennespillet. De siste 200 m. inn til grustaket er ankomstvei til dette.

Aremoen er fremdeles i drift og forsyner nå Veivesenet.

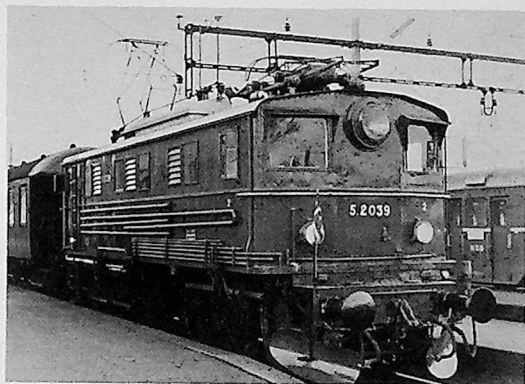


Vidar Skilnand og Trond Dehli på spasertur i linja til Aremoen ca. 500 m. nord for Harkerudbakken.

OPPHØRSALG!

Vi selger nå ut medlemsblader eldre enn nr. 50! Mangler du noen av utgavene 31-40 og 42-49, så skynd deg å bestill!

Pris kr. 5,- pr. stk! Ved bestillinger under kr. 20,- tilkommer porto. Bestilles fra UHB's adresse (se side 2)



El 5 2039 er eneste gjenværende "femmer". Loket tilhører Norsk Teknisk Museum. Foto i Sarpsborg 12/11 1972. (E. Borgersen)

El 5

El 5 må vel kunne karakteriseres som sliteren blant alle våre el.lok. I 16 år var den enerådende på strekningen Oslo Ø/Loenga - Lillestrøm. Utallige tonn kull ble spart i disse årene. Noe kanskje ikke minst beboerne på begge sider av Brynsbakken var glad for.

Med de sterke stigningene har den tatt mange tunge tak gjennom årene. Også de senere elektrifiserte baner ble trafikkert av El 5 i mange, mange år.

Når man i dag ser seg tilbake, må man kunne si et det var en bra maskin når man tar tyveårenes teknologi i betraktning.

De var temmelig driftssikre. Noe man måtte være oppmerksom på, var varmgang på motorlagre og drivhjulslagre. Disse var jo glidelagre som på et damplok.

Stanglagrene var også en del år utstyrt med fettapper som ble skrudd ned etter visse kilometer.

I overgangstiden mellom vakum og trykkluftbrems, var lokene utstyrt med førerbremseventiler for begge systemer.

Tjenesteturene på El 5 ble satt opp som: A tur - B tur - C tur osv. Ettersom togene gikk døgnet rundt, ble hver tur delt opp i tre. F.eks. A1, A2, A3 osv. for henholdsvis formiddag, ettermiddag og nattjeneste. Når man ble tildelt en av disse turene, var det av største viktighet at man noterte seg hvilke tog og hjelpelok man skulle kjøre og hvilket spor på dobbeltsporet. Særlig gjaldt dette tur 3, altså nattjenesten. Da var det mest godstogkjøring og mange av disse skulle ha hjelpelok.

I det hele tatt må man kunne kalle denne nattkjøringen for hulter til bulterkjøring. Man kunne starte fra Loenga med et godstog til Alnabru. Det neste var hjelpelok i et annet tog til Hanaborg, og så tilbake til Alnabru som løslot på uriktig spor. Slik gikk det hele natten.

Damp i lokalen

Siste jobb på nattjenesten var som regel å kjøre et av de første lokaltogene fra Lillestrøm til Oslo på morgenkvisten.

En del av disse 12 El 5 lokene var jo stadig inne til ettersyn, og da satte de inn damplok. i turene når mankoen var for stor. Dette gjaldt da spesielt nattjenesten. Slik opplevde vi også å være fyrbøter i lokaltogene fra Lillestrøm til Oslo.

Min aller siste tur på El 5 foregikk torsdag 2. november 1972. Da kjørte jeg underveisgodstog 5102 med lok 2039, og tilbake i tog 5101 med lok 2043.

Da El 5 ble pensjonert, kunne man trygt si: Hvil deg El 5. Det er fortjent. Men noen særlig

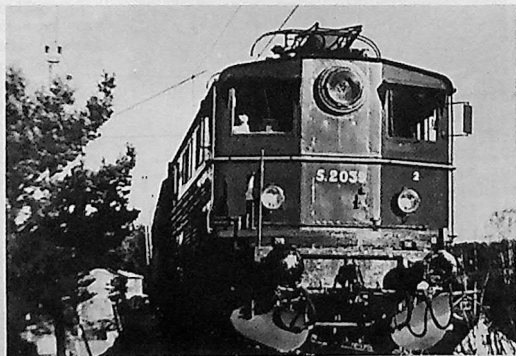


El 5 2052 i godstog på Kongsvingerbanen i 1960. Fotografiet er tatt fra et tog på Aurskog-Hølandsbanen. (Mogens Bruun)

lang hvil ble det ikke. De ble kremert ganske raskt. Ikke et eksemplar ble funnet verdig til en plass på Jernbanemuseet. Dit interesserte folk går for å se på gammelt materiell.

Nå lever jo 2039 i beste velgående takket være NJK, og bra er det. Godt at det finnes noen som klarer å se lengre frem.

Johan P.



El 5 2039 ved Hølen 12/11-72.
(E.Borgersen)



Bjørnevatn 1955.
Arkiv NJK/SydVaranger

Verdens nordligste

Norske jernbaner kan kanskje ikke skryte av så mange rekorder, men ett par finnes.

A/S Sydvaranger Grubers jernbane mellom Bjørnevatn og Kirkenes regnes som verdens nordligste i drift.

Samme bane innehar også en norgesrekord. Den er Norges østligste jernbane. Østre Linje på Østfoldbanen blir bare småguttene ved sammenligning.

Tidligere var det en dampdrevet jernbane på Svalbard som hadde verdensrekorden.

Nå er kanskje jernbanen i Kirkenes mindre kjent sydpå. Vi tok derfor en liten biltur til Kirkenes i sommer for å titte litt på denne banen.

Skulle noen mene at Ofotbanen ligger langt mot nord, kan vi berolige dem med at Kirkenes ligger over 1100 km lengre nord, regnet etter Europavei 6.

Vel fremme var vi så heldige å komme i kontakt med Olaf Larsen, tidligere lokfører, men nå pensjonist og med ham som cicerone, var vi i de beste hender.

Det er i år 80 år siden A/S Sydvaranger startet sin virksomhet i Kirkenes. Det ble snart klart at det måtte bygges en jernbane mellom Kirkenes og Bjørnevatn. En gjeng på 12 anleggsarbeidere fra Valdres dro nordover. Disse ble ledet av Inge T.

Wiull som hadde vært driftsbestyrer ved Valdresbanen i årene 1904-1906.

13. juli 1910 gikk det første malmtog til Kirkenes, trukket av et 6-koblet damplok, bygget i Hamar.

Den første båtlasten med slig, seilte fra Kirkenes 11. oktober, men båten, D/S Bengal, forliste utenfor Finnmarkskysten.

Det første 10-året var det damplokene som dominerte. Banen hadde et tyvetall av disse. De to første var bygget i Hamar, de andre ble levert av tyske verksteder. Åtte av disse var fyrløse og noen av disse ble senere

solgt til bl.a. Stockholms gassverk.

Alle lokene var tanklok, og de fleste 6-koblinger. Det fantes også 2 8-koblinger. Skiftelokene, også de fyrløse, var to-akslinger. Under først verdenskrig ble tidene dårligere og mye av produksjonen gikk til lagring. Mot slutten av krigen var man nødt til å trappe ned.

For å rasjonalisere transporten, ble "vekk med dampen" programmet gjennomført, og banen ble elektrifisert. Kontaktledningen fikk en spenning på 750 volt likestrøm og to 50 tonns boggilok, ble anskaffet fra Siemens-Schuckert og Skabo. Vanskelighetene etter krigen, gjorde at el.drift ble igangsatt først 23/12 1920.

Mot slutten av 20 årene ble konjunktorene så dårlige at bedriften gikk konkurs høsten 1925. Imidlertid kom driften igang igjen og modernisering og rasjonaliseringsbestrebelsene fortsatte. I 1936 ble det innkjøpt to nye 65 tonns El.lok. I slutten av tretti-

årene nådde bedriften sine hittil beste resultater. Hele 900 000 tonn eksportprodukter.

Under siste krig ble Kirkenes utsatt for 328 flyangrep med de ødeleggelsene det medførte. Grubedriften ble innstilt i januar 1942, men ble tatt opp igjen våren 1944 etter ordre fra tyskerne. Disse skaffet også noe materiell til banen, deriblant to damplok.

I juli 1944 ble Kirkenes utsatt for et voldsomt flyangrep som jevnet resten av byen med jorden.

Tidlige på høsten måtte tyskerne trekke seg tilbake på den store russiske offensiven og byen ble befridd.

Etter krigen startet gjenoppbyggingen ganske snart. Det måtte først skaffes boliger til befolkningen, og grubevirksomheten startet først i 1952. De gamle lokene og malmvognene begynte imidlertid å bli slitt, og i midten av femtiårene gikk man til innkjøp av to diesel-



Lok nr. 14 (fyrløst) ved Bjørnevatn ca 1910-1915. Arkiv Norsk Jernbaneklubb/A/S Syd-Varanger.



Kirkenes st.
under el.drift.
1917-lok.
Arkiv NJK/
A/S Syd-
Varanger

elektriske lok. fra GM. Nye malmvogner som laster inntil 65 tonn ble også kjøpt. Alt utstyrt med sentralkobbel. Skinnegangen ble rustet opp etter moderne prinsipper og tillater 22 tonns akseltrykk. Lokene er av GM's standardtype G 12, veier 72 tonn og har akselfølge Bo'Bo'. Dieselmotoren er en 12 sylindret V som utvikler 1475 hk, GM type 567 C. (Motoren i Di3 er 16 sylindret utgave av samme. Lokene har førerrom bare i den ene enden. Lokene er nummerert DE 100 og DE 101. (DE for diesel-elektrisk). DE 100 ble satt i trafikk januar 1955 og DE 101 i februar 1957. Et tredje diesellok ble innkjøpt brukt fra Sverige for ca. for to år siden, men dette loket har de hatt en masse trøbbel med.

Strekningen fra Bjørnevatn til Kirkenes er 8,5 km, og ettersom det bare er et togsett på strekningen, finnes det ikke signalanlegg. Et togsett består som regel av 20 malmvogner og kjøringen foregår på den måten at loket skyver togsettet opp til Bjørnevatn. På den bakre malmvogn er det bygget et rom med frontvindu hvor lok.f. assistenten oppholder seg og har radiokontakt med lok-føreren. Det er også assistenten som fyller malmvognene fra siloanlegget. Dette gjøres mens toget kjører sakte

førover og tar ca. 10 minutter. Ved kjøringen til Kirkenes, oppholder han seg på loket. Vel fremme går han av og tømmer vognene. For å få tømt siste vogn, er togsettet på grunn av de geografiske forhold, nødt til å kjøre ut på en såkalt luftbru og - plutselig er det ingen bro og heller ingen butt. BARE 3-4 sviller som er tjoret fast til skinnene. Skulle man kjøre lenger her, så anbefales fallskjerm.

Vi fikk anledning til å bli med en tur og det var virkelig litt av en opplevelse. Kjøringen foregår døgnet rundt unntatt første tur søn og helgedager. Ettersom det bare er ett togsett på strekningen finnes ikke noe signal-system. Baneavdelingen er utstyrt med de mest moderne maskiner. Vår kollega Olaf Larsen kunne fortelle at solslyng heller ikke var noe ukjent begrep på denne banen.

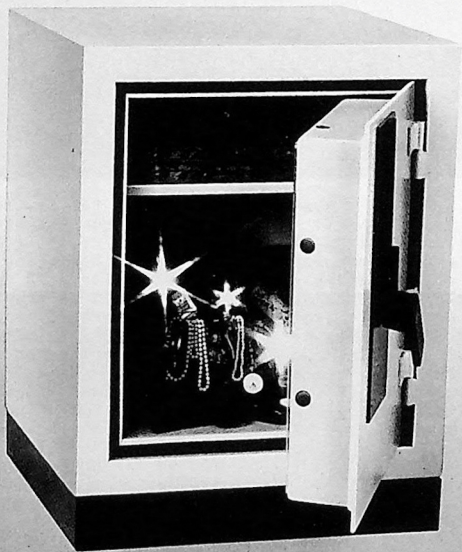
I 1965 ble det tatt i bruk et nytt verksted og velferdsbygg. Her kan de utføre alle reparasjoner selv, også hjuldreing.

Alt i alt en meget interessant tur vi vil anbefale TERTIENS lesere. Vi vil også takke Olaf Larsen for velvillig assistanse og lok.fører Svein H. Isaksen for at vi fikk bli med på kjøringen.

Johan P.

HADAK 90000

For uerstattelige verdier som må beskyttes mot tyveri og brann.



HADAK 90000 gir deg en unik kombinasjon av brann- og inbruddsbeskyttelse. Skapet er utrustet med skjærings-, borings- og sprengningsbeskyttelse og anbefales i Sverige av Stølskyddsföreningen som verdiskap.

HADAK 90000 er testet i 60 minutter i 1000°C og godkjent i brannklasse A60 av Statens Provningsanstalt.

HADAK 90000 har omstillbar nøkkellås som standard for din sikkerhet.

Med HADAK 90000 følger en forsikring som dekker tyveri av verdier opptil kr. 90.000,- hvorav hele kr. 23.000,- i kontanter. Du kan kjenne deg trygg.

Den fine design og de lekre farger gjør at HADAK 90000 også passer godt inn i et hjemmemiljø. Skapet passer i en standardgarderobe.

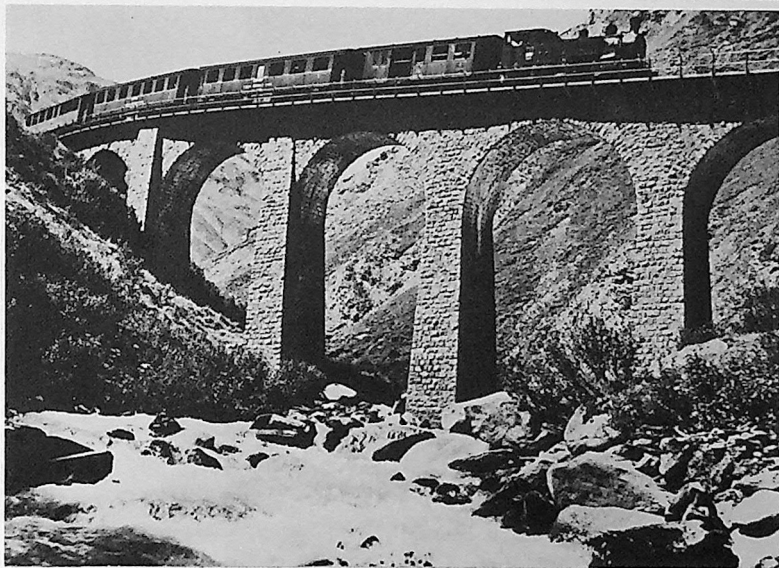
HADAK 90000

FAKTA	H	B	D
Utv. mål i mm	630	550	500
Innv. mål i mm	510	430	320
Volum (lit)	.70		
Vekt (kg)	150		



KARDEX SYSTEM
Ordn. Planlegg. Sikkerhet

Prinsensgt. 6 - 0152 Oslo 1 - Sentralbord 41 96 40
Daniel Hansensgt. 16 - 5000 Bergen - Telefon 32 03 25



Glacier-ekspressen på Willer-broen ved Realp ca. 1932

Damp over Furka — igjen

Rupert Taylor

Glacier-ekspressen er et av verdens mest berømte smalspor-ekspressstog. Høy komfort og fantastisk landskap kjennetegner disse togene som går mellom Zermatt og Chur/St.Moritz i Sveits. Furka-Oberalpahn er det midterste av de tre selskapene som samarbeider om dette.

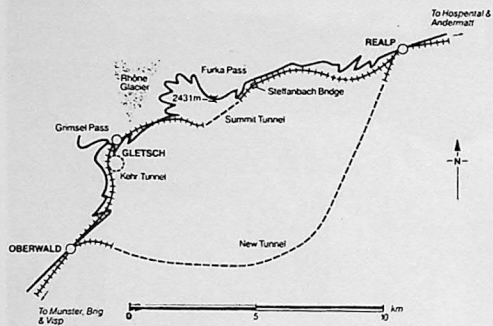
På sin linje fra Brig til Disentis passerte toget Furka-passet. Vanskelige værforhold medførte at denne delen av banen var stengt om vinteren. En bro ble til og med demontert p.g.a. rasfare! For å oppnå helårlig drift over hele banen ble en tunnel på 15,4 km sprengt ut, og den ble åpnet i 1982. Det er verdens lengste smalsportunnel. En forening er nå i sving for å gjenåpne banen over passet - for dampdrift!

I 1914 ble strekningen Brig-Gletsch åpnet for drift. Sporvidden var 1000 mm, og med kombinert tannstang (system Abt) og adhesjonsdrift. Byggearbeider var i gang videre over Furka-passet mot Andermatt, men selskapet fikk økonomiske problemer. Strekingen frem til Disentis ble liggende halvferdig, og i 1923 gikk banen konkurs.

En gruppe ledet av direktøren i Visp-Zermatt (VZ)banen kjøpte opp restene. 4.april 1925

ble Furka-Oberalpahn (FO) organisert. Med statlig støtte ble jernbanen fullført, og åpnet 3/7-1926. I 1930 ble den lille stumpen mellom VZ og FO, Visp-Brig, bygget, og den første Glacier-ekspress kunne kjøre fra Zermatt til Chur. I 1940-årene ble elektrisk drift innført.

FO fikk problemer igjen i 1960-årene. Materiellet var gammelt, og skinnegangen måtte fornyes. Banen var naturlig nok svært hemmet av at Furka-passet



Kart over
strekningen
Oberwald-Realp



HG 3/4 10 i
Gletsch.
(A.Wilderer)



HGe 4/4 33 i
Gletsch en
gang på 70-tallet.
(Postkort)



HG 3/4 10 i Münster. (A.Wilderer)



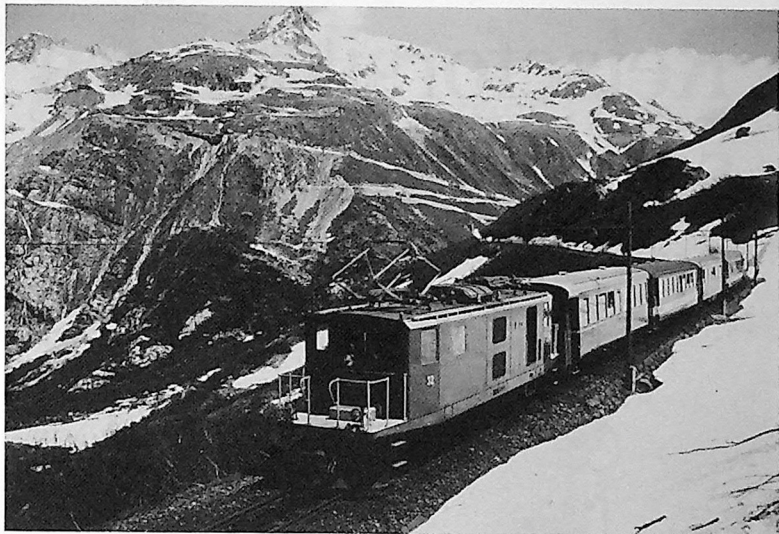
Gletsch. (Postkort)



Slik så det ut i Gletsch før oppryddingen tok til. (Alby Lambrigger)



R. TAYLOR



Glacier-ekspressen på vei over Furka-passet 6.juni 1981, bak FO HGe 4/4 nr. 32. (R.Guldimann)

bare var farbart om sommeren. I 1968 startet en med å planlegge en tunnel under Furka-passet. Med statsstøtte har FO de siste 15 år gjennomgått en betydelig modernisering, og den 15 km. lange tunnelen, med fjernstyrt kryssingstasjon ble tatt i bruk 25/6 1982.

Banen over Furka-passet var en av de flotteste fjelloverganger i Sveits. Jernbaneinteresserte ikke bare fra Sveits, men hele Europa, var opptatt av å kunne bevare dette byggverk. 31. Desember 1983 ble "Furka Bergstrecke Verein" stiftet. Man skal forsøke å sette hele strekningen fra Oberwald til Realp i stand. Mesteparten av strekningen har tannstang.

Furka stasjon er høyeste punkt med 2160 m.o.h. Litt østenfor stasjonen ligger Steffenbach-broen. Denne ble demontert hver høst, og montert igjen hver vår - for hånd. Maks. stigning er 110 ‰.

Arbeidene med skinnegangen kom i gang i 1985. Samtidig fikk foreningen sin første personvogn.

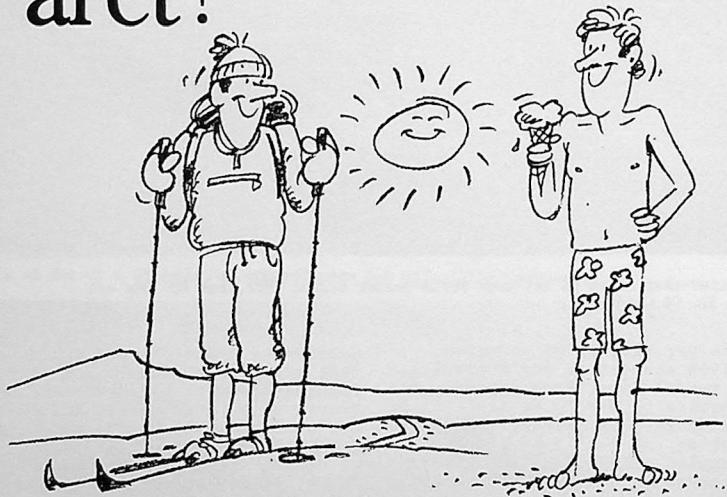
Gjenåpning med elektrisk drift er ikke aktuelt, en del av kontaktledningsutstyret ble demontert om høsten og montert om våren. Derfor ville det bli kostbart. Dessuten vil banen selvfølgelig bli en større attraksjon med dampdrift. Heldigvis eksisterer en del damplok fra FO. FO har selv ett, og det er under restaurering. 4 lok ble solgt til Vietnam i 1947/48, og alle eksisterer! Den Vietnamesiske samferdselsminister har samtykket i salg tilbake.

Ved å stifte et andelslag har en reist ca. Sfr. 600 000. Laget har bl.a. kjøpt den aktuelle strekning fra FO.

Det er ennå mye arbeid igjen før drift kan komme igang. Både i -85 og i -86 har mange frivillige deltatt. Foreningen disponerer stasjonsbygningen i Gletsch, og flere lag har vært i arbeid på de forskjellige strekningsavsnitt - og med å restaurere rullende materiell.

Hvis du tenker deg en avansert ferie til neste år, formidler vi gjerne kontakten!

Reiseforsikringen som gjelder hele året!



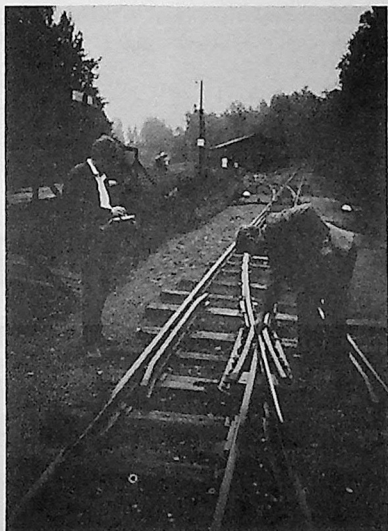
Med ABC banks rimelige helårs reiseforsikring er du ikke bare trygg når du reiser langt avsted til utlandet, men også om du tar en weekend på landet!

A/B/C
bank

En god bank gjør det enklere.



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

*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

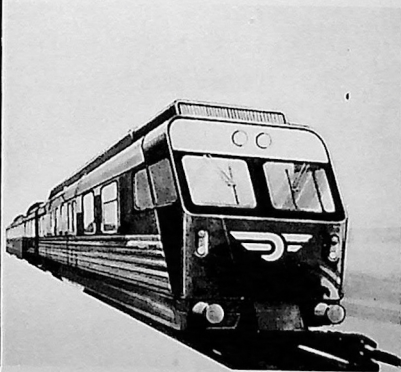
Lørdager: kl. 8.30-13.00

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

IDAG !

VI BYGGER MATERIELL FOR
FREMTIDEN IDAG

A/S STRÖMMENS VÆRKSTED

