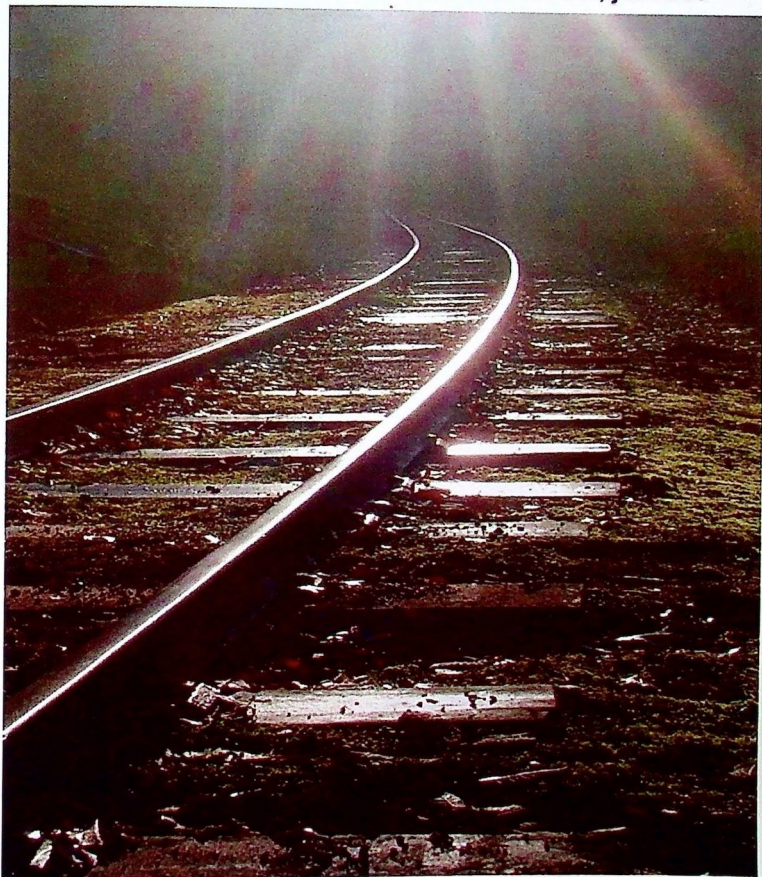


ISBN 1503-4135

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 121, juli 2008



**Tertitten -**  
medlemsblad for Venneforeningen**REDAKSJON**

Kjell Wiulsrød

**REDAKSJONENS ADRESSE**

Postboks 59

1921 SØRUMSAND

**KOPIERING OG KLARGJØRING:**

ServiceCompagniet

**ANNONSEPRISER**

Baksiden: kr. 1600,-

1/1 side: kr. 1000,-

1/2 side: kr. 700,-

**MEDLEMSSKAP**Støttemedlem: kr. **250,-** pr år

Familiemedlemsskap:

1 betaler støttemedlemsskap, deretter  
kr. **125,-** pr person pr. årJuniormedlem (under 18 år) kr. **125,-**  
pr årBedriftsmedlem: kr. **2000** pr år**BANKGIRO (Blaker Sparebank)**

1321 12 20370

**FORMANN VENNEFORENINGEN****TERTITTEN:**

Kjell Wiulsrød

Det har gått en vinter før vi i det hele tatt greide å samle såpass med stoff at det kunne bli noen blad som kunne utgis.

Sommeren står foran oss og årets sesong har startet. Endelig kan vi si at vi greide nok en gang å samle oss til utgivelse av blad nr. 121. Altfor seint, men dog...

Lenger inne i bladet finnes det en artikkel som omhandler redaktørens dilemma og en oppfordring til å stille opp med artikler og innhold til bladet. Hva som helst tas i mot og vurderes for utgivelse.

En oppfordring til: Vi vil gjerne ha bilder som er tatt i løpet av denne driftssesongen. Det kan være et bidrag til å gi neste utgivelse et innhold som kan være interessant.

Dette bladet har nå fått fargebilder som dere ser, både på forsiden og på baksiden. Om dette er vellykket vil vi nå forsøke å gi hele bladet et løft fremover ved å vise fargebilder der hvor det faktisk er fargebilder.

Fortsatt god sommer.

**Urskog-Hølandsbanen**

En avdeling av Akershus Fylkesmuseum

Kontor: Sørumsand stasjon

Kontortid: mandag-fredag kl. 09-16

Telefon: 63 86 81 50

Telefaks: 63 82 71 21

Epost: [tertitten@sorum.online.no](mailto:tertitten@sorum.online.no)Hjemmeside: [www.tertitten.no](http://www.tertitten.no)**Forsidefoto: Kjell Wiulsrød****Inn i høstmørket**



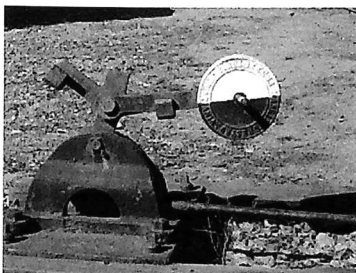
## SMÅNYTT

### Utdrag fra Infoskriv det siste året

**Nye opplevelser som kan tas i øyensyn utover det nye året.**

#### **Rydding Fyenjordet** (nr.13/2007)

Vi har liggende to gamle innretninger til å bøye skinner med, samt deler av en gammel pens merket Kristiania på Fyenjordet. Disse delene ønsker vi tatt inn og satt i stand. Vi tenker oss å montere disse på sokkel og ha det som utstilling på stasjonsområdet.



Gammel pens, foto Kjell Wiulsrød

#### **Skråskjæring av dampkjel i formidlingsøyemed** (nr.13/2007)

Vi kan også lage gjennomskjæring-er i den gamle kjelen for å vise rør og oppbygning innvendig. Samt skrive skilter vedrørende dette.

#### **Infosøyler ved Bingsfos stasjon**

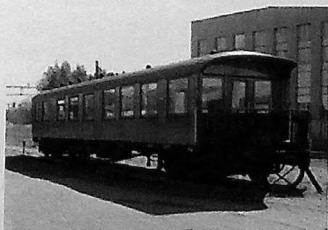
(nr.13/2007)

Vi har også en ide om å lage en informasjonsserie på Bingsfos. Vi tenker oss en 8-10 informasjonssøyler som plasseres i ytterkant av

området. De kan omhandle hver sin epoke i banens historie: Søyler nr.1 - forhistorien til banen, søyle nr.2 - om de første år, søyle nr.3 - om bil og buss og påvirkningen av disse, o s v, frem til banen og venneforeningen i dag. Dersom noen har innspill eller ideer rundt dette; ikke nøl med å ta kontakt.

#### **Ao100** (nr.14/2007)

Det har kommet en ytring fra Venneforeningens styre vedrørende svar fra AFM og Roger Erlandsen om Ao 100. Roger Erlandsen var her torsdag på møte med Kjell Wiulsrød fra venneforeningen og meg. Kjell endrer på søknaden og vi fremskaffer budsjett pris på et overbygg. Vi har flere forslag på bordet, men ikke så mye håndfast. Da det er ferie rundt om er det vanskelig å treffe den rette. Og skal den stå der den står i dag er det tvilsomt om vi får byggetillatelse fra Jernbaneverket. Men vi ser på dette og holder dere orientert.



Ao100, foto Kjell Wiulsrød



### Midler til oppussing av Narvesen kiosken (nr 16/2007)

Vi har søkt Reitangruppen om penger til oppussing av Narvesenkiosken. En representant derfra var her sist uke, og denne uka fikk vi bekreftet at vi var tilgodesett med **kr. 12.000** til dette prosjektet! Vi skal skifte ut råtne deler, male, rydde rundt og sette opp infotavle. Så til sommeren håper vi det blir attraktivt å betjene salg av hefter, postkort og drops fra kiosken. Takk til Jan Deram som tipset oss om hvem vi kunne ta kontakt med i Reitangruppen.



Narvesenkiosken, foto Kjell Wiulsrød

### Nyhet fra Blaker skolekorps!

(nr 16/2007)

Vi har vært i nye forhandlinger med Blaker skolekorps og kan meddele at vi har forhandlet frem gunstige priser til personalet, gjeldende fra neste sommer:

**Kaffe: Gratis!**  
**Vaffel: kr. 10,-**

**Pølse: kr. 10,-**

**Brus: kr. 10,-**

(Is + evt andre varer: ordinær pris)

Vi må fortsette det gode samarbeidet og ta med de varene fra Sørumssand som de ber oss om. Det skal ligge liste på stasjonsmesters kontor med navn og tlfnr til de som er ansvarlige i salget på Bingsfos de forskjellige driftsdagene.

### Kran på arbeidsvogn (nr 15/2007)

Endelig er den gamle krana fjernet og når dette leses er ny kran på plass. Vi står da foran en montering av denne og et skifte av motor. Vi skal forsøke å skifte ut den lille bensindrevne motoren med en større og roligere dieselmotoren. Vi må også gå over vognen skikkelig slik at den er representativ og i sikker forfatning.

### Ny mann på vedlikehold

(nr.19/2007)

Vi har også tatt i mot og fått utplassert en kar hos oss på tirsdager og torsdager. Han er opprinnelig fra Burma og er her fra voksenopplæringen. Han skal ha praksis for primært å lære norsk språk. Han heter Ral Liang Thang Pithang. Men ut i fra arbeidsiver og effektivitet kaller vi han "Ralli". Han syntes det er helt greit. Foreløpig er han med Ragnar og Svein-Ove, og etter nyttår skal han pusse opp garderobes, spiserom og kontorer i lokstallen. Eneste kravet til oss er å lære ham 5 nye ord hver arbeidsdag. Avtalen er på 3 måneder, og kan fornyes flere ganger.



## Sandtoget på Leirsund

Tekst og foto: Bent Amundsen

Leirsund ligger som et lite tettsted nord for Lillestrøm. Det er første stopp med toget mot Eidsvoll. I dag farer de fleste tog rett forbi uten å stoppe. Hele stasjonsstedet ble flyttet ved bygging av flytog traseen og nå ligger det kun igjen en liten del av den originale banen på siden mot elva.

Deler av sandharpa og en liten landbruksundergang er det eneste som finnes av rester etter det gamle sandsporet. Vi har også funnet to deler av skinner som er banket langt ned i bakken ved en gammel fylling. Selve sporet er omgjort til treningsløype for hest. Terrenget der vognene fra hovedsporet ble bakkert inn ligger også til dels ubørt med en noe skinner på plass.

### Historien om sandsporet

For 100 år siden var det på Leirsund en bonde med navn Johan Kjus. Han eide gården søndre Enger og skogen helt opp til Bergergårdene nord for Skedsmo.

På disse gårdene var det sand over alt og på en av gårdene var Otto Asak eier. Johan Kjus kjøpte også opp noe av jorda etter hvert.

Det var et stort behov for sand til husbygging i hovedstaden, men det var vanskelig med transporten. Det var ingen lastebiler og all frakt skjedde med hest. Kjus og Asak så en mulighet for å tjene penger på å få solgt sanden, men den måtte sendes med tog til hovedstaden.



Skinnestumper fra sandsporet på Leirsund

De anla derfor en jernbane gjennom Engerskogen og ned til Leirsund. Det var en liten jernbane, en slags lilleputt bane, med liten sporvidde og små vagge vogner.

Det ble samtidig bygget en sandharpe og et sidespor inn til, og under denne.

Banen ble anlagt slik at vognene



trillet fra Skedsmo og ned til Leirsund. De benyttet da en bremsemann. Opp igjen til sandhullet ble vognene dratt med hester.

Dette ble for tungvint og Kjus solgte i 1920 hele sandforetningen til Oslo Kommune. De kjøpte inn et lite damplokomotiv og da ble det virkelig lilleputt tog som pustet og peste seg opp og ned mellom Berger og harpa hver dag.

Kjus som eide mer areal i Skedsmo forsøkte seg etter dette med en taubane mellom Berger og Leirsund. Denne ble en stor fiasko og alle verdier gikk tapt for Kjus i dette. Denne banen finnes det ikke kjente spor etter i dag.

Lilleputt banen til Oslo Kommune var i drift til omkring 1950. Da hadde bilene tatt over all sandtransporten og banen ble nedlagt. Det meste av harpa ble revet og anlegget på toppen fjernet sammen med sporet. Det ble stille i Engerskogen og elgen kunne ferdes fritt uten fare for tog.

Det ble i 1975 foretatt et intervju av en veteran ved banen av menighetsbladet i Skedsmo.

1975 Artikkel fra Skedsmosokningen, menighetsbladet i Skedsmo menighet – nr.2:

## ”Også Skedsmo har hatt sin ”Tertitt” en-gang”

*Visste De at Skedsmo i sin tid har hatt en koselig lilleputtbane som trofast tøffet sin vei gjennom bygda? Saken er antagelig ukjent for de fleste innflyttere, men pensjonisten Jens Henningsen kan fortelle at det ikke er mer enn ca 25 år siden ”Sandsporet” innstilte sin virksomhet.*

*- Er det sant det vi har hørt, at du i sin tid var landets yngste lokomotivfører?*

*Henningsen smiler. Han er tydeligvis en beskjeden mann.*



Lasterampene ved sandsporet



- Nå ja, kanskje var jeg for så vidt den yngste. Jeg begynte på jobben i "Sandsporet" da jeg var 17-18 år gammel. Den gangen var det forresten hester som trakk vogne. Bedriften startet allerede i 1906 etter det jeg har hørt. Selv begynte jeg i 1918. Senere i 1920 overtok Oslo Kommune, og det var da det ble anlagt jernbane.

- Hvor gikk sporet?

- Fra sandtaket på Berger til Leirsund. Strekningen var ikke lengre enn 2 km. Den endte ved et sidespor som førte videre ned til Leirsund stasjon.

Ved endepunktet tømte vi, ved hjelp av en anordning, gruslasten over jernbanens vogner, som overtok frakten videre.

- Lokomotivet ditt var dampdrevet, og det hele så riktig idyllisk ut?

- Tilværelsen var ikke alltid særlig romantisk for føreren av toget. Bare det å få fyrt opp under kjelen om morran tok meg en time.

- Kunne du sette opp stor fart?

- Jeg tror nok vi kunne prestert 60 km i timen, men en slik fart var uforsvarlig.

Sporvidden var ikke større enn 60 cm, og faren for å hoppe av skinnene selv om vi hadde moderat fart var stor.

- Sporet dere av noen gang?

- Å ja da, det var ikke til å unngå.

- Hoppet en vogn av skinnene, fulgte de andre etter. Men selv kom jeg ikke noen gang til skade på lokomotivet mitt.

- "Tertitten" måtte vel et eller annet sted gå tvers over Trondheimsveien?

- Neida, neida. Veien gikk i bru under jernbanen. Denne brua ble sprengt under krigen. Det skjedde ved en norsk sabotasjehandling.

Aksjonen var forresten en feiltagelse, det var en annen bru, visstnok den nede ved Frogner, som skulle vært sprengt.

- Hendte det at du var uheldig å kjøre på noen?

- Ikke andre enn ei skjære, tror jeg. Men det var masse elg i bygda den gangen. Hver morgen spaserte jeg fra Skedsmokorset og til lokomotivet mitt, og da så jeg dem. Ofte kunne det ligge en hel del elger i sporet.

Heldigvis unngikk jeg å kjøre i hjel noen av dem.

- Hvor lenge var lilleputtbanen Berger – Leirsund i drift?

- Den ble nedlagt i 1949-1950. Selv sluttet jeg i 1947. fortjenesten var skral, og jobben var nokså ustabil. En dag kunne jeg være i arbeid, neste dag var det ikke noe å gjøre, og andre ganger var det halvdagsjobb. Jeg fant det riktigst å si opp. Arbeidsforholdene bedret seg i landet, og jeg fant meg annen beskjeftigelse.

Dersom noen har interesse av dette og gjerne vil se restene etter dette anlegget er det mulig. Ta kontakt med Driftsbestyrer eller venneforening så ordner vi en liten tur.



## Jentene inntar banen!

Av Håvard Pedersen

Tog blir ofte betrakta som en guttegreie, og vår egen lille museumsbane har unektelig vært temmelig preget av hankjønnsdominans både i kjeledresser og i uniformer. Men det er ingen naturlov at det skal være slik. I de senere årene har jentene inntatt arena etter arena som tidligere var "forbeholdt" gutta, som for eksempel fotball. Eller for å holde oss til vår egen sjanger: I motsetning til i mine guttedager for 40-50 år siden, er det ingen lenger som løfter på øyelokket ved å påtreffe kvinnelig togpersonell ved NSB.

Jenter har vi omtrent alltid hatt blant våre aktive medlemmer. I siste års julekjøring har de stilt opp i et større omfang enn noensinne. Jeg kan selv ikke minnes at det noen gang tidligere har vært hele fire jenter i aktiv tjeneste samtidig, men på hele tre av seks driftsdagene i desember kunne vi glede oss over dette!



Jentegjengen 9. desember i fjor. Fra venstre: Lena, Nadia, Gunhild og Tonje etter endt driftsdag.

Foto: Håvard Pedersen





Først vil jeg fortelle litt om den første av de tre nevnte driftsdagene, nemlig 9. desember. Publikum møtte blide jentefjes hvor de enn var på museet vårt. Den første de påtraff på vei inn mot billettsalget, var Nadia Moen bak souvenirdisken. Da de så dreide nesa mot billettluke var Lena Moen på plass der. På toget hadde Gunhild Margrethe Fretheim sin første opplæringsdag som konduktøraspirant, noe som gikk veldig greit. Deretter vel ankommet Fossum ble folk mottatt av Tonje Marita Vedvik med gløggkrus og pepperkaker.

### **Men jenter har UHB bestandig hatt**

Den gang banen vår var en ordinær bane, hadde de og jenter i aktiv tjeneste, og enkelte fikk også nærmest en lokal kjendisstatus. De mest karakteristiske var trolig søstrene Anne og Gina Sannerud som til sammen tjenestegjorde som stasjonsekspeditører nesten hele banens

driftstid. De delte betjeningen av Hornåseng st fra ca 1898 til banens nedleggelse i 1960. (Det anbefales å lese mer om dem i boka "Banen og bygda" side 209.)

Det var også en kvinne blant ildsjelene for å redde deler av banen som et museum, nemlig Oslos daværende populære turistsjef Alfhild Hovdan.

Den første jenta jeg selv kan minnes i aktiv tjeneste ved museumsbanen var Frøydis Waaler.

Hun tjenestegjorde i det første beskjedne kiosksalget vi hadde, nemlig salg av brus og kjeks fra en av vognene i toget. (Det ble vekslet på mellom G 13 og CF0 5 til denne oppgaven.)

To jenter som virkelig kom til å sette spor etter seg er Aud Kristin Brevig og Anne Hilde Gudmundsen. De har vært verken redd vannblemmer eller møkk under negla, og har stilt opp i utallige dugnadstimer.



Aud Kristin Brevig i arbeid med deler fra BC0 3 under dennes restaurering i "gamlestallen" i Lodalen vinteren 1983.

Foto: Håvard Pedersen



Vi ble og vant med å se dem i uniform, og Anne Hilde ble banens og Norges første kvinnelig damplokomotivfører. (Kom igjen jenter, hvem blir den neste?) Aud har hatt både stasjons- og tog tjeneste, bl. a. togfører, samt deltatt i Venneforeningens styre.

Andre jeg vil nevne er Marit Hansen som tok mange tjenester for oss, Liv Søve som bidro både i tjenester og i den omfattende hovedrevisjonen av lok nr 7, Prydz, samt Anne Halling som i en periode var trafikksjef med bl. a. ansvar for tjenestelistene.

### Ingen gutteklubb, nei

Vi har hatt mange flere jenter, og håper dere vil ha meg unnskyldt at det blir for langt å komme inn på alle her. Men jeg håper dere alle tar hovedpoenget mitt, nemlig at Tertitten drives ikke av en "gutteklubb", noe vi heller aldri har hatt noe ønske om.

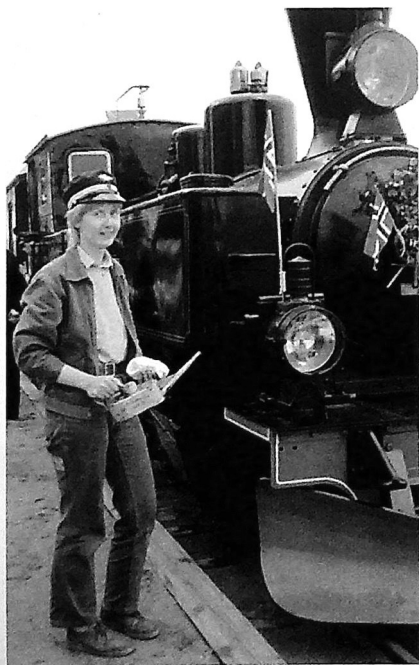
Kvinnelige aktive er en berikelse for miljøet, og vi ønsker det bare blir flere etter hvert.

Man trenger heller ikke være spesielt toginteressert for å være aktiv på banen, for den er jo så mye mer

enn et gammelt tog. Vi er et godt miljø som driver et levende museum til stor glede for publikum, ikke minst for de yngre. I manges øyne er Tertitten mer kultur enn et tog., og her er det plass til alle som ønsker å bidra litt enten det er i uniform, i servicetjenester eller i kjeleadress.

Anne Hilde Gudmundsen ved åpningstoget fra dagens stasjon i Sørum sand juni 1990

Foto: Thorleif Pedersen





## Guiding på Sørumsand

Av Håvard Pedersen

"40-50 minutter til neste tog. Tja, hva gjør vi mellomtiden?" Spørsmålet er ikke ukjent blant publikum som har kommet for sent til et tog. Derfor har også vi flere ganger stilt spørsmålet hva kan tilbys publikum som har litt ventetid til overs. Flere ganger har vi ønsket det stod en guide disponibel som kunne vise folk rundt på stasjonsområdet vårt på Sørumsand. Men akk, så var det med å ha tilstrekkelig med personale da... Under en av driftsdagene i desember ble det likevel gjort et vellykket forsøk med å trekke inn to av våre yngste i denne tjenesten.

De to gutta var fulle av virkelyst, og gjorde først en god jobb med å sope reint plattformene på Sørumsand st for det tynne snølaget som hadde falt i løpet av natta. Men hva setter man to mindreårige til når selve driftsdagen starter?

I god tid før første tog ble de utstyrt med papir og blyant, og tatt med en tur rundt på stasjonsområdet. Stikkord om Auravogner, lokkjele, A0 100, løftekran, svingskiva og annet vi har liggende rundt omkring ble behørig notert. Gutta ble og utstyrt med en av våre trykte guider for å dermed også kunne besvare litt mer "avanserte" spørsmål som eventuelt måtte dukke opp.

Kort etter at dagens første tog hadde forlatt stasjonen, dukket de første besøkende opp for neste tog.

Gutta tok høflig kontakt, og tilbød dem omvisning. Slik fortsatte det mellom hvert av togene.

Selv var undertegnede naturlig nok nysgjerrig på hvordan det hele gikk,



Utstyrt med hver sin trykte guide, notater og navnskilt er brødrene Kristoffer og Markus Vedvik klare for å tilby publikum omvisning på Sørumsand 9/12 -07

Foto: Håvard Pedersen



og etter hver endt guiderunde tok jeg kontakt med publikum for å få en tilbakemelding på denne tjenesten.

Tilbakemeldingene var entydig positive. Folk var riktig så fornøyde både med tilbudet og selve guidingen.

Naturligvis kan vi drømme om språkmektige og profesjonelle guider i en slik jobb. Men forsøket visste tydelig at er bare evnen og interessen til stede, så er dette en oppgave som også er egnet blant annet for våre yngste aktive. Jeg tror dette er en erfaring vi så absolutt bør ta med oss fremover.

## Informasjon fra leder i Venneforeningen

Av Kjell Wiulsrød

Informasjon om medlemsmassen og noen hjertesukk fra både leder og redaktør

Dugnad og sosialt samvær bør være en bærebjelke i frivillighetsarbeidet. Det mangler ikke på arbeidsoppgaver. Og her er kjerneutfordringen for Venneforeningen i disse tider. Som leder av Venneforeningen vil jeg rette en stor takk til den faste dugnadsgjengen som trofast møter opp på Sørumsand hver onsdag og gjør et godt stykke arbeid.

Dugnadsdagen den 14.06. som var annonsert i tertitten.org og som hadde en "lokkedue" med grillmat og sosialt samvær om kvelden, samlet den en gjeng på 8 stykker. Blant den gjengen var det faktisk to nye, altså 6 fra de aktive. Spørsmålet er om dette er bra? Skal vi være fornøyd med det? Det er mulig at dugnad er en for ambisiøs metode i det moderne samfunnet. Min

følelse er at dugnad er på vei ut, og at vi er nødt til å leve med det. Det betyr igjen at de som forventer framdrift og resultater som om dette var en profesjonell virksomhet må nok revurdere sine meninger og argumenter. Alt dette gjenspeiler at vår virksomhet er rimelig altomfattende og krever mye. Det vil i mange tilfeller ikke være mulig å gjennomføre planer eller faste gjøremål innenfor rimelighetens grenser.

Vi burde også ha alle muligheter til å ha et godt og informativt medlemsblad. I dag er ikke det tilfelle. Det å samle artikler, innlegg og reportasjer til bladet minner mer om et mareritt enn en hyggelig og inspirerende arbeidsoppgave. Det sitter mange der ute som kan være med på å gi liv til bladet, og



selvfølgelig er det noen som tar oppgaven med liv og lyst og bidrar. Men det holder ikke. Skal vi fortsatt ha et blad som vi kan være stolte av, trenger vi mer å bidra med. Det kan ikke være slik at redaktøren sitter å produserer alt som skal inn i bladet. Det blir for kjedelig og vil gi bladet et kjedelig og lite givende innhold.

Oppfordringen kommer her. Vi må ha mer stoff til å fylle sidene i bladet med. Så sett i gang og produser. Da vil også arbeidet med å utforme bladet bli mer givende for en oppgitt redaktør.

Medlemsmassen har en aldri så liten oppadgående tendens. Vi har ingen eksakt måling, men kun basert på en følelse at vi har større tilgang enn avgang. Ved neste anledning kan vi måle dette nå når vi har grunnlag for å gjøre det. Tallenes tale forteller dette fra medlemsregisteret:

Støttemedlemmer	172
Aktive medlemmer	52
Juniormedlemmer	9
Bedriftsmedlemmer	7
Æresmedlemmer	6
Livsvarige medlemmer	39
Til sammen	285

I tillegg har vi registrert en del kontakter og samarbeidspartnere som ikke inngår i medlemsmassen. Det dreier seg om andre museumsjernbaner i inn- og utland og en rekke andre.

Den aktive medlemsmassen er økende. Bare i de to siste månedene har vi fått registrert 5 nye. Støttemedlemmer har økt med 3.

Etter at vi gikk over til et nytt medlemsregister ved årsskifte, og har foretatt en opprydning i registrert er det 33 utmeldinger registrert. Det tallet lyver nok en del da det viste seg at det gamle registeret inneholdt medlemmer som ikke hadde betalt kontingenten siden 2004. Vi føler nå at vi har en god kontroll på medlemsmassen.

Den positive trenden på de aktive medlemmene er gledelig. Og det skjer uten at vi har gjort noe aktivt for å verve medlemmer. Vi ser nå fremover og vil sette i gang tiltak for å verve flere, og gjerne blant yngre slik at vi har noe å bygge på videre.



## Tilbakeblikk

Av Kjell Wiulsrød

Denne gangen har vi hentet noen en artikkel fra Tertitten nr. 42, utgitt i desember 1979 og som opprinnelig sto skrevet i Aftenposten fra 1929.

### Stygg Ugjerning

**Streikende arbeidere løsner surringene på tømmerlastede jernbanevogner. En ulykke av store dimensjoner nær inntruffet.**

Saugbruksforeningens skogsarbeidere i Høland og Aurskog er for tiden blokkert av Skogsarbeiderforbundet. Imidlertid har Saugbruksforeningen med egne folke drevet frem en del rundlast, bl a. til Lierfoss stasjon for forsendelse med jernbane til Halden.

Da første morgentog lørdag skulde ta med 2 rundlastvogner fra Lierfoss, viste det sig, at stakene, som holder lasset, var fjernet fra vognens bakside i nattens løp.

Vognene måtte omlesses en av de omleste vognene ble ikke ferdig før lørdag aften for innsettelse i første morgentog søndag. Det viste sig, at vognens strammekjettinger med tilhørende "bjønner" var fjernet.

Hvis disse vogner var blitt innskiftet i tog uten at man i mørket om morgenen var blitt oppmerksom på hærverket, vilde utvilsomt en ulykke ha funnet sted, når tømmerlassene før eller senere vilde ha veltet av under fart.

(Aftenposten 5.mars 1929)

I Tertitten nr. 26 utgitt i oktober 1973 står det en artikkel med tittelen "Caroline var med i 34 år og dro lasset ved Klevfos" skrevet av Sigurd Tomter. Redaktøren har blitt oppfordret til å utgi den på ny. Den har redaktøren tatt og vil det bli noe av innholdet i neste utgave. Redaktørens oppfordring er å skaffe bilder av Caroline både av ny og gammel utgave. Tar dere den?



## Noen bilder



Lokstallen på  
Skullerud

Foto:  
Jan Haugen

Fra en sørgelig  
tilværelse på Mork  
skal nå uthuset og  
priveten få en bedre  
tilværelse på  
Fossum.

Vi har fått bevilget  
nok penger til å  
realisere prosjektet  
og gleder oss til å  
sette i gang.

Foto:  
Kjell Wiulsrød





## Sesongåpning den 15.06.2008

Foto og tekst: Kjell Wiulsrød



Dagen åpnet med et nydelig vær når vi stakk ut hodet og våre kropper fra både A0100 og banebua etter overnatting og klargjøring dagen før. Vi startet dagen med kombinert fyring, frokost og kaffe.

Personell til Bingsfoss ble fraktet oppover med Cmb1 (Kvab) og med dagens kryssing på Bingsfoss med første hovedtog. Bildet er tatt fra kryssingen.

Regnværet kom deretter og ville ikke gi seg helt før vi hadde stallet materiellet for kvelden.