

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 94 - oktober 1995



Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjon: Aud K. Brevig
Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Annonsepriser:

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

1/2 side kr. 500,-

Stiftelsen

Urskog-Hølandsbanen

driver på idealistisk basis Tertitten, smalsporet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke. Medlem av Norske Kunst- og Kulturhistoriske muséer.

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid: Mandag-fredag kl. 08.00 til 16.00

Daglig leder: Museumsbest. Ivar Ola Opheim

Kontor: Sørumsand stasjon

Tlf. 63 82 69 70 (Telefonsvarer mottar beskjeder utenom kontortid.)

Tlf. Bingsfoss 63 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling

Trafikksjef Erik Borgersen

Stiftelsens formann: Erik Borgersen

Avd. ing. Vidar Skilnand

Medlemsskap: Støtte- kr. 175,-, Aktiv kr. 90,-,

Familie: En betaler full pris, deretter kr. 60,-

pr. person. Livsvarig: kr. 1750,- Bedrifter: kr. 1000,-

Damp tog kjøres hver søndag fra ca. medio juni til medio september.

kl. 11,00, 12,00, 13,00 14,00 og 15,00

Det er høst,

og sommerens drifts sesong er definitivt over. Som det vil fremgå av statistikken lenger inne i bladet, er vi ikke helt tilfredse med publikumstilstrømmingen, og arbeider derfor intenst med opplegget for jubileumssesongen 1996. Det er sterke krefter og villige sjeler i sving med å planlegge århundrets 100-årsjubileum!

Vi har ansatt ny museumsbestyrer, Ivar Ola Opheim, og du treffer ham i et langt intervju inne i bladet.

Du har kanskje lurt på hvem som gjør hva på Tertitten en driftsdag. I en artikkel forteller vi leserne hvilke jobber som utføres for at du som reisende skal få en hyggelig og sikker tur. Vi planlegger som vanlig et julenummer i desember, men som nevnt mange ganger tidligere - det er grenser for hva redaktøren kan "suge av eget bryst". Stoff til desembernummeret etterlyses sterkt!!!!!!

Ha en god høst, og hygg deg med bladet!

Jan Deram

Av innholdet:

Vektige ord fra driftsbestyreren

Driftsstatistikk og driftsartikkel

Flere vektige ord - fra stiftelsens formann

Ny museumsbestyrer ansatt

Klart for tog 751!

Da UHB ble dømt i høyesterett

Med Ao100 til Krøderen - Nostalgitoget

Norske jernbanepianer

Alle driftsbilder er tatt av Erik Borgersen, bildet nederst s. 8 og øverst s. 9 av Thorleif Pedersen

Forsidebilde: Lok nr. 6 "Høland" med flatvogn for tømmer en gang på 1940-tallet

Foran et jubileumsår

Driftsbestyrer Finn Halling

1996 er et jubileumsår. Det er 100 år siden strekningen Blingsfoss-Bjørkelangen ble åpnet, det er 30 år siden driften på museumsjernbanen tok til, og det er 35 år siden grunnlaget for museumsjernbanen ble lagt gjennom stiftelsen av A/L Hølandsbanen.

Nå som tiden er kommet for å gjøre opp status etter sommerens driftssesong, kan vi slå fast at det er mer fristende å se fremover enn bakover. Publikumstilstrømmingen til Urskog-Hølandsbanen har ikke vist den utvikling vi har ønsket oss. Søndagsbesøket har riktignok økt, men charterbesøket i juni har falt noe tilbake. Imidlertid gir dette oss en ekstra inspirasjon til å lykkes med både julekjøringen i år og våre forsetter for neste år.

Det er selvsagt 100-årsjubileet som først og fremst vil prege UHB neste år. Jubileet skal farge hele sesongen og det skal være jubileumsaktiviteter hele tiden. Startskuddet for jubileumsfeiringene fyres av den 19. juni - da utgir Postverket en egen frimerkeserie for å markere at det er 100 år siden Urskog-Hølandsbanen og Setesdalsbanen ble åpnet. Dette gir oss en nesten eventyrlig mulighet til å markedsføre oss, og skal utnyttes til fulle.

Jubileumsforberedelsene styres av en jubileumskomite der både Postverket, Aurskog-Høland kommune, Sørums kommun, Stiftelsen UHB og Venneforeningen Tertitten er representert. For Postverket er jubileet viktig ikke bare som et tiltak rundt frimerkeutgivelsen, men vel så mye fordi Postverket i aller høyeste grad var sentralt ved Urskog-Hølandsbanen. Togene var postførende i hele driftstiden, og stasjonene hadde postekspedisjon. Posten og jernbanen var avhengige av hverandre. Aurskog-Hølands kommunes deltagelse reflekterer den sterkt økende interesse for og bevissthet omkring banens betydning for bygdens utvikling.

Jubileet skal også markeres ved utgivelse av en ny bok om Urskog-Hølandsbanen. Siktemålet denne gangen er noe videre enn ved forrige bokutgivelse, og banens drift og betydning for bygdene vil bli tillagt større vekt. Redaksjonen består av Hans Fredrik Dahl og Finn Halling, med Berit Anderson, Erik Borgersen, Ole Mjelva, Per Erik Nilssen og Roar Stenersen som øvrige bidragsytere. At en av landets fremste historikere er sentral i bokutgivelsen borger for et solid bokverk.

Jubileet er viktig for Urskog-Hølandsbanen. Det har stor betydning at det blir en suksess fordi det vil styrke oss i årene som kommer. Karsten Isachsen ble en gang spurt om hva som var hemmeligheten bak suksess: "Hardt arbeid, det er derfor det er så hemmelig for de fleste." Vi skal jobbe hardt med forberedelser og gjennomføring, og hele vår egen organisasjon - de aktive - skal føle et eierskap til og stolthet av hele jubileumsmarkeringen. Dette betyr at prosessene omkring ideskapning og planlegging vil være svært åpne og grundige, slik at alle aktive som ønsker virkelig skal få mulighet til å sette sitt preg på jubileet.

Prosjektleder Jan Deram - med fersk erfaring fra 100-årsjubileene til Narvesen og Kirsten Flagstad - har fått sitt livs oppgave i Urskog-Hølandsbanen. Lykke til!

Foreløpig driftsstatistikk 1995

Ordinære driftsdager:

Tog nr.	18/6	25/6	2/7	9/7	16/7	23/7	30/7	6/8	13/8	20/8	27/8	3/9	10/9
751	13	126	69	48	31	70	32	57	49	64	35	104	43
753	57	77	134	65	117	144	99	74	52	85	91	40	62
755	42	64	117	91	153	229	100	77	114	117	115	31	58
757	28	35	76	61	127	86	69	35	51	108	54	28	17
759	15	55	49	53	63	58	29	26	31		20	6	19
Sum	155	357	445	318	491	587	329	269	297	374	315	209	199

Totalsum pr. 10.09.95 ordinære driftsdager: 4.345 reisende

Chartertog:

Dato ---->	8/6	9/6	12/6	13/6	Sum
Antall reisende	379	388	463	444	1.674

Totalsum pr. 10.09.95 for chartertog: 1.674 reisende

Andre tog:

10/6	22/6	1/7	21/7	19/8	26/8	14/9	16/9	Totalt
93	120	140	75	25	90	45	5	593

Andre reisende er: Sørumsanddagene, Gilde AS, Bingsfoss Sykkelklubb, DGEG (tysk museums- jernbaneforening), UHB's grillkveld, Gjensidige Forsikring, Akerhus fylkeskommune og Museumsjernbanerådet.

Totalsum pr. 16.09.95 andre reisende: 593 reisende

Totalt antall reisende sommersesongen 1995: 6.612 reisende



Idag stopper banen ved Fossum, der boldet er hentet fra. En av Ivar Ola's viktige oppgaver i tiden fremover blir å fullføre forprosjektet vedrørende forlengelse av banen.

Oppstart

Stiftelsen har ansatt Ivar Ola Opheim som ny museumsbestyrer ved Urskog-Hølandsbanen. Vi ønsker ham velkommen til en utfordrende jobb ved et av Akershus' mest spennende museer!

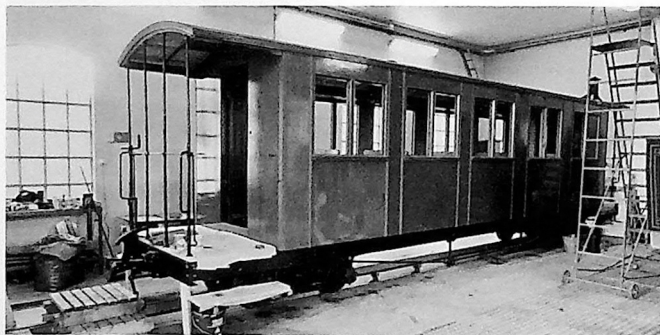
Når vår nye museumsbestyrer nå tar fatt på arbeidsoppgavene som venter er det viktig at vi alle gir den støtte og hjelp som er nødvendig. Museumsbane-bransjen har sin egen verden, sin terminolog og sin egenart. Dette er ikke bare et museum, men også en operativ jernbane. Det betyr at en museumsbestyrerjobb her ikke bare er "å hoppe inn i", men krever tid til læring og iakttagelse.

Viktige oppgaver fremover blir utvikling av tilbudet vårt, profilering av banen, markedsføring og pressekontakt. Nye prosjekter skal beskrives og kostnadsberegnes, finansierungsplaner må lages og søknader om tilskudd skal utformes. Museumsbestyreren skal være med i forberedelsene av 100-årsjubileet, og følge opp arbeider som vedtas igangsatt.

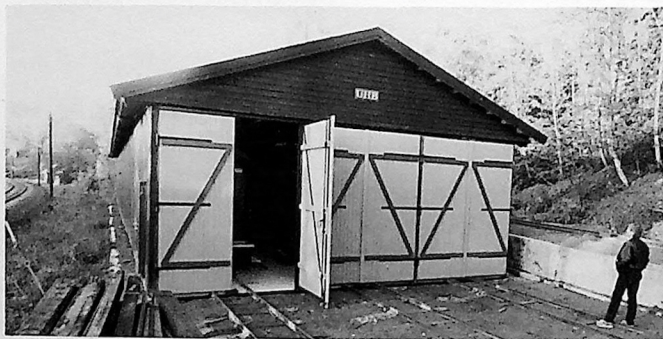
Forprosjektet om mulig forlengelse av banen blir også en presterende arbeidsoppgave, og en skikkelig tung, men uhyre viktig sak er arbeidet for å overta eiendomsretten til banen. Samarbeid med venneforeningen er selvfølgelig helt sentralt, stiftelsen og venneforeningen må trekke i samme retning. Vi er nå på vei inn i den mest arbeidskrevende høsten og vinteren på lenge, med den mest begivenhetsrike, og best besøkte, driftssesong i banens historie i vente til sommeren!

Erik Borgersen
Styreformann Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen

Før sommerens driftssesong begynte:



.. var arbeidet på Col nesten sluttfort



.. hadde vi fått laget nye porter i vognhallen på Bingsfoss.



.. og begynt med arbeidet for å fornye plattformen på Sørumsand

Driften - sommeren 1995

Jan Deram



Slik vil vi gjerne se det på Bingsfoss - smekk fullt! Bildet er hentet fra årets charterkjøring for skolebarn.

Som vanlig ble årets driftsseason innledet med charterkjøring for skolebarn. Første charterdag i år var den 8/6, og i løpet av 4 hektiske dager fraktet Tertittent 1.674 reisende, et tall som dessverre er ca. 700 lavere enn forrige år. Lesere med god hukommelse vil kanskje minnes at det i begynnelsen av juni var en aldri så liten flom på Østlandet. Nå rammet ikke den oss direkte, heller indirekte kan en si.

Noen av de som hadde bestilt hadde rett og slett store problemer med å komme fram til oss, og andre trodde at vi ikke kjørte pga. flommen. Det er vel riktig å si at nedgangen for en stor del skyldes resende som hadde bestilt, men ikke dukket opp.

Når det gjelder "hoveditilbudet" vårt; de vanlige søndagstogene opplevde vi en hyggelig oppgang på ca. 500 reisende, og landet i år på 4.345 betalende personer. Nå tar vi ikke betaling for reisende under 2

år, så noen småtroll kommer nok i tillegg her. Juni måned bød på 2 ordinære driftsdager med forholdsvis kjølig vær, men den 25/6 hadde vi nærmest en invasjon på tog 751 kl. 11.00 på formiddagen: hele 126 reisende var med dette toget, som sammen med det siste toget på søndagene tradisjonelt er de svakest belagte.

Litt ut i juli kom varmen, og det var til tider så varmt at folk fant på helt andre ting enn å reise med oss. Badestranden var f.eks. en rekke søndager

tydeligvis et festligere alternativ enn en tur med Urskog-Hølandsbanen. Vi som tjenestegjorde hadde for såvidt ingen problemer med å forstå dette, der vi svettet oss gjennom søndagene, men skulle allikevel ha ønsket en større publikumstilstrømning. Godt er det, at våre reisende ifølge en spørreundersøkelse som har vært foretatt i sommer, er meget fornøyde med tilbudet.

Narvesenkiosken, som vi fikk i oktober 1994 fra 100-årsjubilanten Narvesen, hadde sin ilddåp denne sesongen. Allerede første ordinære driftsdag hadde den et salg av godteri og UHB-effekter, som langt oversteg våre forhåpninger, og slik fortsatte det sommeren igjennom. Den vil i fremtiden være et viktig satsningsområde, og vi setter mye inn på å kunne holde kiosken åpen hver eneste driftsdag. I jubileumssesongen 1996 er dette et av våre "absolutter".

Den 19/8 hadde vi en særdeles hyggelig grillkveld for banens aktive med familier, og 25 personer koste seg i enhyggelig sommerkveld på Bingsfoss. Dagen etter hadde vi årets 2-togskjøring.

Bare 374 personer dukket opp denne dagen, men de fikk i alle fall valuta for pengene. Her var det mye damp, mange vogner og stor krysningsaktivitet på Bingsfoss.

Det er lokene nr. 7: "PRYDZ" og nr. 6: "HØLAND" som har trukket togene i år. Begge lokene har fungert upåklagelig. Vi hadde håpet å få vogn Col i drift til sommersesongen, og selv om det ikke gjenstår så svært mye arbeide på den, var det nok til at vi måtte la være å ta den i bruk. Det medførte at vi også i år var nødt til å bruke "polakkene" - de to vognene vi i sin tid kjøpte fra en smalsporbane i Polen. Nå vil, etter planene, Col være ferdig til julekjøringen, og da setter vi de polske vognene "på stallen". De vil deretter bare være i bruk ved ekstraordinær stor trafikk.

Vi takker våre 6.612 reisende for besøket hos oss, og ønsker dobbelt så mange velkommen til jubileumssesongen 1996; en sesong vi allerede er igang med å legge store planer for. Nærmere detaljer om disse planene vil foreligge i de to nærmeste utgavene av "Tertitten".





Den 21/7 hadde vi besøk av 75 personer fra "Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte". Her titter "eine deutsche Frau" ut fra plattformen på vogn 10, og til høyre ser vi veteran-motorvognen de reiste rundt i Norge med.



En solblank sommer-sommersøndag kommer lok nr. 7 "Prydz" tilbake fra tur, fulllastet med fornøyde reisende.



Kan det være to fremtidige UHB-ere som stolt får låne luer av togleder Jan Deram? Om noen (!) år er de kanskje tilbake som aktive?



”Livsforsikring, jeg?
Som drikker tran og
trener to ganger i uka?!”

Misforstå oss rett. Det er overhodet ikke vår mening å frata noen gleden ved å holde seg i form. Tvertimot. Men selv det sunneste levesett og all verdens treningsøker gir deg ingen garanti mot å bli utsatt for en ulykke eller alvorlig sykdom.

Derfor er det så viktig å tenke igjennom hva som vil skje dersom en inntekt plutselig forsvinner. Hva betyr det økonomisk for dem som blir igjen? For barna? Hva med huset? Hytta?

Mange vil få problemer med å klare utgiftene i en slik situasjon. Derfor bør du sørge for den tryggheten det gir å tegne en livsforsikring.

Det skylder du deg selv og familien din. Ta kontakt med nærmeste Gjensidige-kontor for en gjennomgåelse av dine forsikringsbehov, og nærmere informasjon om våre forsikringer. De kan også fortelle deg om fordelene ved å samle forsikringene, og å inngå Gjensidige-Avtalen.



GJENSIDIGE

Gjensidige-Avtalen

— Med Gjensidige-Avtalen får du mer ut av forsikringene dine —

Aurskog-Høland og Sørumsbrannkasse

1920 Sørumsand Tlf.: 63 82 63 22 1940 Bjørkelangen Tlf.: 63 85 65 22

Ny museumsbestyrer ansatt

Jan Deram intervjuer Ivar Ola Opheim



UHB's nye museumsbestyrer Ivar Ola Opheim, som begynte hos oss 1.september i år.

Siden vår forrige daglige leder, Bjørn Haavaldsen, sluttet i april måned, har Urskog-Hølandsbanen vært uten fast ansatt museums- bestyrer. Like før sommeren ble stillingen annonsert i aviser og i fagpressen, og flere kvalifiserte søkere meldte sin interesse. Etter runder med intervjuer og samtaler med de best egnede søkerne, falt valget på 38 år gamle Ivar Ola Opheim, og hva var vel da mer naturlig enn at redaktøren "fikk foretrede" hos museumsbestyreren for å få greie på hvem han egentlig er!

- Aller først, velkommen til UHB Ivar Ola. Kanskje du kan begynne med å fortelle litt om deg selv, slik at leserne kan bli litt nærmere kjent med deg?

- Gjerne det! Jeg bærer altså den noe sjeldne navnekombinasjon Ivar Ola, og er 38 år gammel. Oppveksten hadde jeg i

Vingrom ved Lillehammer, men siden jeg var ferdig med gymnaset har jeg stort sett bodd i Oslo og omegn. For øyeblikket bor jeg på Finstadjordet i Lorenskog, sammen med min kone Hilde, og vår 2 år gamle datter Helene. Familien har forøvrig allerede ved flere anledninger har reist

med Tertitten og Helene synes at "gamle tog og lokotiv" er topp.

- Hvilket forhold har du til tog? Har du noen bakgrunn fra "tog-verdenen"?

- Relativt begrenset, sier vår nye mann til å begynne med. Stort sett har min togverden bestått av NSB's tog på strekningen Oslo - Lillehammer som et middel til å komme "hjem" til Vingrom. I 1979 var jeg på Inter-Railtur sørover i Europa, og reiste faktisk med en smalsporet bane høyt oppe i Pyreneene. I tillegg har jeg 2 års erfaring fra Drammen i å løpe langs skinnegangen til buss-stasjonen, og det hendte seg jo at jeg møtte noen tog på denne meget trafikkerte strekningen! Dessuten har jeg vært togpendler på den "spennende" strekningen mellom Drammen og Oslo. Jeg har også reist på mange av de andre banestrekningene i Norge, men det har vært enkeltturer uten at jeg f.eks. har reflektert så mye på hva slags lok og vogner jeg f.eks. reiste med. For ni år siden var jeg faktisk også en tur på Krøderbanen med veteranog, og senere samme år en tur med veteranog fra Lillehammer til Hamar, koblet sammen med Skibladdertur og veteranbilkjøring, og når jeg kommer på det, så har jeg også reist med 2-etasjers tog i Australia i 1988 og t/r Oslo München i 1983. Redaktøren synes etterhvert at Ivar Olas togerfaring ikke er så begrenset allikevel, og intervjuobjektet er faktisk enig!

- Neste spørsmål fra intervjueren åpnet en nesten ustoppelig kran hos Ivar Ola. Spørsmålet lød som følger: Hva var det som fikk deg til å søke stillingen som

museumsbestyrer hos oss? Har du noen museumsfaglig bakgrunn?

- Med kledelig beskjedenheter tør jeg vel si at jeg har det. Jeg tror jeg får begynne med begynnelsen. (Det er ofte greit å begynne der - red. anm.)

Jeg ble sterkt angrepet av museumsbasillen i 1978. Da hadde jeg sommerjobb som portvakt på Maihaugen (De Sandvigske samlinger). Denne jobben hadde jeg to somre og i 1980 "avanserte" jeg til guide, og holdt på med dette i 8 år. Det var hektiske dager, ofte med 6 omvisninger hver dag med turister fra alle verdens land i grupper på opptil 50 personer. Sommeren 1988 fikk jeg jobb som nestleder ved en utstilling på Høymagasinet på Akershus festning.

Denne utstillingen hadde som tema 400-årsjubileet for Christian IV og gamle Christiania. Det var byantikvaren som hadde det faglige ansvaret for utstillingen, og siden dette var en helt ny utstilling, var det en meget lærerrik tid. I årene 1988 til 1994 var jeg i tillegg omviser i Oslo Ladegård én kveld i uken og på søndager.

Fra 1989 til 1991 arbeidet jeg to år som driftsoperatør på Akerhus slott. Slottet har som bekjent flere funksjoner, blant annet er det regjeringens representasjonslokaler. I den perioden jeg var der skjedde det veldig mye, det var store arbeider på gang; omfattende tekniske installasjoner og vedlikehold.

To store begivenheter fikk jeg også med meg: Regjeringens middag for Kronprins Haakon Magnus på hans 18-årsdag, og Kong Olav V's bisettelse.

- Stopp nå litt! Med all denne aktiviteten har du vel ikke fått mye tid til utdanning!

- Å jo, da! I løpet av disse årene har jeg studert meg frem til cand.mag-eksamen med fagkretsen: statsvitenskap, kristendomskunnskap og folkeminnevitenskap. Fra 1991 til 1993 studerte jeg ved Norsk Journalisthøgskole i Oslo.

Etter journaliststudiet vendte jeg tilbake til Akershus festning i jobben som informasjonsleder ved Akerhus festningsinformasjonssenter. Senteret åpnet sommeren 1993 og er et samarbeidsprosjekt mellom Forsvars- og Miljøverndepartementet med en utstilling som er åpen for publikum hele året. Sommerstid er det omvisninger ute på festningsområdet. Jeg fikk ansvaret for å bygge opp senterets rutiner for åpningstider, omvisninger, bemanning og markedsføring.

- Stillingen hos oss på UHB blir en krevende stilling. Hva var det som ga deg mot til å søke den?

- Egentlig var det den uheldredelige museumsbasillen sammen med muligheten for en meget utfordrende jobb. Som bestyrer i et lite museum regner jeg med å få bruk for all den kompetansen jeg har opparbeidet gjennom årene. Dessuten har nevnte basill den kjedelige komplikasjonen at den nesten uten unntak fører til ønsket om å bli museumsbestyrer!!

- Hvilke tanker og forventninger har du til jobben her?

- Det var et vanskelig spørsmål. Jeg håper som nevnt at jeg i denne jobben vil få bruk for alt jeg har av erfaringer fra tidligere. Å lede et museum, hvor mye av det som skjer gjøres på frivillig basis, ser jeg på som en stor utfordring. For å få dette til må det være en åpen og god dialog mellom alle parter. Hver enkelt gjør en innsats som er viktig for at museumsjernbanen fremstår som den gjør. Det er også viktig å beholde gløden hos de aktive frivillige. Vi kan utvikle oss videre, samtidig som vi skal ta vare på det vi har idag. Det jeg har sett til nå har vist meg at jeg har mye å lære. Forhåpentligvis kan jeg også bidra med økt kunnskap på enkelte områder når det gjelder driften av et museum.

UHB har også en person til som er fast ansatt. For meg er det viktig med et godt samarbeid med Vidar, som er avdelingsingeniør. Det å finne den rette balansen mellom de oppgaver som utføres av lønnet personale og det som gjøres på frivillig basis, er svært viktig med en organsiasjonsstruktur som vår. Etter min oppfatning er det viktigste elementet i en slik prosess en god kommunikasjon mellom alle parter. Alle må være lojale mot de beslutninger som er tatt. Hvis alle er enige om målet for virksomheten er det lettere å bli enige om virkemidlen for å komme dit.

- Du blir "kastet" inn i en rekke viktige oppgaver: 100-årsjubileum i 1996, og evt. videreføring av banen. Hvordan ser du på dette?

- Det blir knalltøft å starte jobben med 100-årsjubileet og en evt. forlengelse. Får jeg god støtte fra alle parter i systemet,

vil det nok bli lærerikt og utfordrende. Med god hjelp kan man jobbe hardere uten at det føles som slit. Styret har allerede vist stor vilje til at jeg kan få den ekstra opplæring som trengs. Generelt synes jeg det er bedre å bli "kastet" på hodet inn i en jobb enn at det går både "vinter og vår" før noe skjer!

Jeg er forøvrig utrolig imponert over hva man har fått til opp gjennom årene, og stort sett på frivillig basis. Det som for andre må ha fortont seg som utopi, har man klart å få til. I løpet av den korte tiden jeg har vært her har jeg allerede rukket å være med på endel arrangementer og turer med Tertitten. Jeg har møtt veldig mange positive og hyggelige mennesker, og det virker for meg som det sosiale miljøet er veldig godt. UHB har et hyggelig rykte utad også. I sommer traff jeg en jernbaneentusiast, og da han hørte at jeg skulle begynne ved UHB sa han: "Tertitten, ja. Det er flinkeste gutten i klassen, det!" Jeg håper vi får høre flere slike kommentarer også i fremtiden.

- Over til det litt mere personlige igjen. Har du noen hobbyer eller lidenskaper?

- Vær du sikker! Det er to ting som har tatt mesteparten av min fritid i mer enn 20 år. Først og fremst var jeg aktivt med i speideren fra jeg var 11 til jeg ble 34 år. Her har jeg vært med på utrolig mye lærerikt og fått venner for livet. Så mye har speideren betydd for meg at det nok kunne fylle et helt nummer av Tertitten.

Går vi over på det mer "lidenskaplige" må jeg nevne fotografering. En periode av mitt liv følte

jeg meg ikke kledd uten et fotoapparat over skulderen. At jeg samtidig jobbet i en fotobutikk førte til et stort utvalg i fotoutsyr og tusenvis av bilder. (For en velsignelse for bladet Tertitten! Her skal det fotograferes!! Red. anm.)

I over 8 år var jeg også med på å lage natrاديoprogrammer for Radio Lillehammer. Det ble faktisk over 80 direkteendinger på rundt 4 timer hver. Programmene inneholdt elementer som gjester i studio, reportasjer og konkurranser. Lønn for strevet var gleden ved at folk ringte inn på konkurransene våre.

Tungt belesset med notater går redaktøren hjem til sin PC. Vi takker Ivar Ola for et trivelig intervju og ønsker ham lykke til i den nye jobben, som er så viktig for banen vår!



Grillfesten den 19/8 var "premieren" for Ivar Ola i UHB-sammenheng. Bildet er tatt i "hagen" på Bingsfoss.

Klart for tog 751

Jan Deram



Tog 751 på vei ut fra Sørumsand.

Du er på Sørumsand en vakker sommersøndag. Klokken er blitt 11.00, og du sitter på plass i en av Urskog-Hølandsbanens 100 år gamle vogner. Gjennom det åpne vinduet hører du en stemme si: "Klart for tog 751", og en annen stemme kvittere for beskjeden ved å gjenta den ordrett, og så er du på tur.

Vet du egentlig hva som har skjedd før vi på Tertitten kan sende deg avgårde med første tog? Denne artikkelen vil fortelle deg om noe av det som skjer bak kulissene, og om hvem som utfører hvilke oppgaver på en driftsdag.

Allerede ved 05.30-tiden er det liv på Sørumsand. Lenge før du kanskje har tenkt på å ta en tur med oss, er lokomotivføreren og lokomotivfyrbøteren i sving. Inne i lokverkstedet på Sørumsand begynner oppfyringen av det damplokomotivet som skal tjenestegjøre denne dagen. I taket på lokverkstedet er det anordnet røykavtrekk, ved at en hette senkes ned over lokets skorstein og røyken

føres opp over tak. Er været godt skyves loket ut i friluft, og oppfyringen skjer der. Dette er en langsommelig prosess, og mens kjelens arbeidstrykk stiger opp mot driftstrykket, som skal være 12 kg/cm², arbeider både fyrbøter og lokfører med pussing og smøring av lokomotivet. I og med at vi har fin grus som ballast i skinnegangen, trenger lokene våre mye smøring på deler som ligger utsatt til. I tillegg må lokets kullkasse spås full, og det

er hardt arbeid. Et damplokomotiv trenger også store mengder vann, og dette fylles i lokets vanntanker under forberedelsene på Sørumsand. Klokken nærmer seg nå raskt 09.00, og det begynner å dukke opp andre personer, som også er nødvendige for at vi skal kunne kjøre deg en tur.

Først kommer **togleder**. Han eller hun (vi har nemlig kvinner i mange stillinger hos oss!!) er øverste ansvarshavende på en driftsdag.

Togleder er samtidig togekspeditør (Txp) på Sørumsand stasjon, og du kan lett se hvem av de tjenestegjørende som er togleder/Txp. Vedkommende har nemlig alltid to gullstriper på uniform og i lue og i tillegg et rødt bånd i luen.

Før togleder kan slippe toget avgårde fra stasjonen må han forvise seg om at linjen er klar frem til neste stasjon, og det gjøres ved å bruke banens linjetelefon (se bildet) og ringe opp neste betjente stasjon på linjen, for å forhøre seg om tog kan sendes. Denne henvendelsen skjer med en fast frase, og tillatelsen til å sende tog avgårde gjentas ordrett i telefonen til mottakeren. Dessuten føres tidspunkt for beskjedgiving/mottak og tillatelse til togfremføring i en egen togmeldingsbok. Dersom det er spesielle ting lokomotivpersonalet skal være klar over, utstedes også et togtelegram i to eksemplarer; ett til lokpersonalet og ett til togfører. Kanskje synes du dette høres omstendelig ut når vi stort sett bare kjører ett tog ad gangen, men sikkerheten kommer alltid i første rekke, og dessuten er dette historisk korrekt. Når vi gjør det slik kan vi være sikre på at det ikke er noen ute på linjen.



Togleder, for anledningen artikkelforfatteren, har mottatt klarmelding fra Bingsfoss, og er i ferd med å føre denne inn i togmeldingsboken. (Foto: Erik Borgersen)

Mens togleder tar seg av de formelle tingene, har også flere andre tjenestegjørende kommet. I og utenfor stasjonsbygget holder **stasjonsbetjenten** eller **billettekspeditøren** (Blx) på med å gjøre klart. Flaggene skal heises, på stasjonen skal det henges opp gamle reklameskilt og settes frem tidstypiske gjenstander (melkespann, gamle reiseeffekter etc.), og billettsalget skal åpnes.

I år har vi for første gang brukt Narvesenkiosken fra 1894 til salgssted for våre Tertitten-produkter. Tidligere ble dette solgt i billettluken, men i år har vi hatt en **salgsbetjent** til å forestå denne delen av virksomheten vår.

Før toget kommer frem til perrongen er det også en annen person som dukker opp: **togføreren**. Mange mennesker tror at det er togføreren som kjører toget. Intet er galere. Riktignok er han med på toget, og uten ham kan toget ikke forlate stasjonen, men det er lokføreren som "styrer" toget.



På dette bildet fra Bingsfoss, ser du Håvard Pedersen, som tjenestegjør som togfører. Han har akkurat fått klarsignal fra togekspeditør Steinar Norli, og har fløyten i munnen og det grønne flagget klart til avgangssignal. (Foto: Erik Borgersen)

Togføreren er lett kjennelig på det blå båndet i luca. Han har befaling over toget mellom stasjonene, mens togekspeditøren har det på stasjonene. Før første tur, altså tog 751, setter togføreren opp en bremseseddel, der togets bremsesprosent regnes ut. Det er av største viktighet for lokomotivpersonalet å vite fra hvilke vogner det kan bremses (UHB har kun håndbremsede vogner), og hvor raskt toget om nødvendig kan stoppes. På tilbaketur fra Fossum til Bingsfoss har vi meget sterkt fall på linjen, og her brukes ofte vognbremsene i tillegg til lokets egne bremses. Denne jobben står som regel togføreren for.

Lokomotivet er inspisert, togfører og lokfører har utvekslet nødvendige meldinger. De reisende har tatt plass i vognene, og klokken nærmer seg 11.00. Noen minutter før avgangstid kommer togekspeditøren ut fra stasjonsbygningen, og ringer iltert i stasjonsklokken. Dette er også noe som alltid ble gjort på stasjonene

i gamle dager. To minutter før avgang skulle de reisende varsles. Når det så er klart for avgang, går togekspeditøren (som altså nå har forvisset seg om at linjen er klar) bort til togføreren, og melder følgende: "Klart for tog 751". Togfører skal gjenta denne meldingen ordrett, og først etter dette, og etter at hans underordnede: **konduktørene**, har forvisset seg om at grindene på vognene er forsvarlig lukket, kan han gi avgangssignal med fløyten og med det grønne flagget.

På lokomotivet er nå lokfører og fyrboter klare, og så snart de hører fløyten og ser flagget, sier lokføreren henvendt til fyrbotereren "Avgang". Fra lokfløyten kommer et signal, og toget settes igang. Gjennom Sørumsand sentrum kreves stor aktpågivenhet, og farten øker ikke særlig for toget kommer forbi Presterud.

Inne i toget er konduktørene nå iferd med å klippe billettene og å informere de reisende om selve togturen. Togføreren forblir på siste vogn (konduktørvognen) for evt. å raskt kunne betjene bremsene.

I den svimlende fart av 35 km/t bærer det nå mot Bingsfoss. Der er det alltid en kort stopp, og er stasjonen betjent får togfører klarsignal fra togekspeditøren også her. Er stasjonen ubetjent gjelder klarsignalet fra Sørumsand linjen helt frem til Fossum. På Bingsfoss tar loket skikkelig "lofefart" for å komme opp de bratte Bingsfossbakkene, og i stadig stigende terreng bærer det nå frem til museumsbanens endestasjon, Fossum, som egentlig er den gamle stasjonsbygningen fra Mork stasjon.

På Fossum har togekspeditøren fått beskjed om at toget er på vei, og ved stasjonsgrensen har han hengt opp et grønt

flagg, som betyr at lokpersonalet kan kjøre toget inn på stasjonsområdet. Skulle det ikke henge noe flagg her, betyr det at loket skal stoppe der signalet skulle hengt, og vente på klarsignal. På denne måten sikrer man seg mot at et ventet tog kommer inn på stasjonsområdet før det evt. er klart.

Mens de reisende går ut av vognene, kjøres nå loket meget forsiktig over til den andre enden av togstammen. Som nevnt er det sterkt fall nedover igjen, og her brukes ofte vognbremsene for å holde litt igjen. Det å håndbremse et tog er ingen jobb for hvem-som-helst. Bremses det for hardt risikerer man hjulslag (urunde hjul) på vognen det bremses fra, og bremses det for lett har bremsingen liten eller ingen virkning. Det er derfor viktig å se på togets strekk eller slakk når man bremses på denne måten.

På Bingsfoss er det nesten 20 minutters opphold, og ofte kan du se at lokomotivet tar vann også her. Det er ikke få liter et damlokomotiv "drikker" i løpet av en driftsdag. Mens de reisende hygger seg med vaffer og kaffe, eller medbragt mat i parkområdet rundt stasjonen, får personalet en liten pause, som som oftest benyttes til å spise. Men - toget krever også sitt. Fyrbøteren tar gjerne en liten runde rundt loket med smørekannen, og både han og lokføreren forklarer villig vekk om lokets virkemåte til både store og små gutter.

Er Bingsfoss betjent, har tog-ekspeditøren i løpet av disse 20 minuttene ringt til Sørumsand stasjon og fått klarsignal for siste del av reisen. Er stasjonen ubetjent ringer togføreren og får samme tillatelse. Avgangsmelding utveksles, og toget legger iveri på de siste kilometrene inn mot Sørumsand.

Ved stasjonsgrensen til Sørumsand stasjon står en liten "fuglekasse". I denne oppbevares det rødt og grønt flagg, og siden togføreren har motatt klarsignal til Sørumsand, henger det nå et grønt flagg inn mot linjen i denne kassen. Det betyr at det er klart inn på stasjonsområdet, og etter en tur på 50 minutter er toget tilbake der det startet.

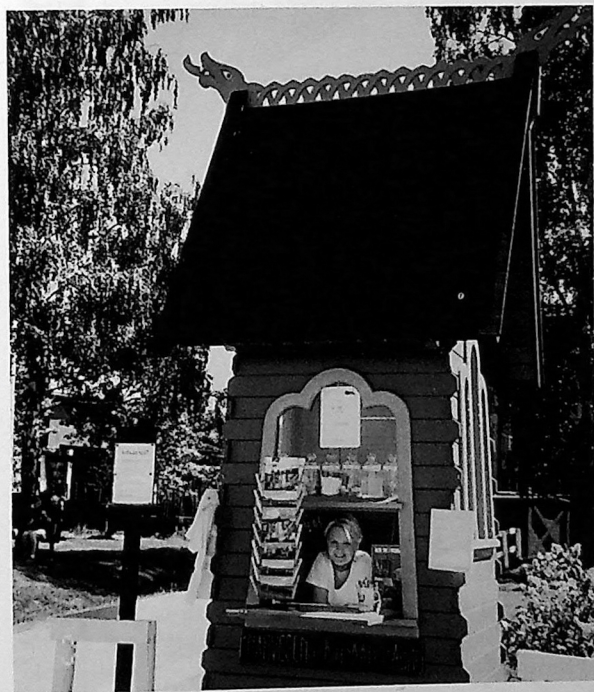
Fem ganger daglig gjentas disse prosedyrene, og når toget kommer inn etter siste tur, drar de reisende hver til sitt. For oss som tjenestegjør er nok dagen ennå ikke slutt. Alle effekter skal ryddes inn, billettoppgjøret skal føres, togstammen skal deles og vognene hensettes til neste driftsdag. Dette er togførers jobb sammen med lokpersonalet, og det er nettopp disse siste, som har den lengste dagen. Etter at alt annet er gjort skal lokomotivet nemlig slagges. Restene av fyren skal rakes ut, og først når dette er forskriftsmessig gjort, kan lokomotivet settes "på stallen". Har vi aspiranter til loktjenesten, tjenestegjør disse den første tiden som **lokpusserassistenter**, og både før og etter en driftsdag er det jobb til dem.

En lang driftsdag er over, og lokpersonalet kan få seg en meget velfortjent dusj.

For at du som reisende skal være forsikret om at alt foregår på den sikreste måten, har alle som tjenestegjør i stillinger som har med sikkerheten og togfremføringen å gjøre, avlagt en omfattende sikkerhetsprøve. Denne er laget av sikkerhetseksperter hos NSB, og må tas hvert tredje år, slik at kunnskapene holdes vedlike.

Kanskje har du fått lyst til å bli med å jobbe på banen? Vi tar imot deg med åpne armer og et trivelig miljø!

Narvesenkiosken tatt i bruk



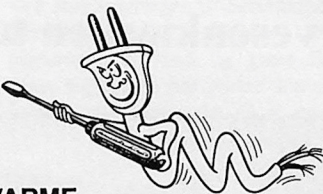
Søndag den 26.06.95 markerte "premieren" for Narvesenkiosken vår. De som er kjent på Sorumsand vil se at den har fått plass til venstre for stasjonsbygningen, ved at vi har revet ned en liten del av gjerdet. Våre KAJA-ansatte har laget et utmerket fundament til kiosken, og denne vakre søndagen er det Marte Baarli som har tatt plass på den snau kvadratmeteren plass det er inne i kiosken.

Utrolig nok har vi fått plass til et ganske assortert vareutvalg; UHB-T-skjorter, penner, lumerker, postkort, UHB-kopper og ikke å forglemme gode gammeldagse drops av ulike slag. Kiosken har vært et særdeles poulært innslag på stasjonsområdet - ikke mange foreldre slipper forbi før den/de håpefulle har fått lov å kjøpe drops.

Salget i kiosken overskrider langt de forventninger vi hadde, og innteken herfra kommer godt med når vi tenker på 100-årsaktivitetene neste år.

Fagmessig utførelse
- din sikkerhet!

Tiden med kalde gulv er nå forbi!



NUFFEN GULVVARME

- Billigere enn du tror!

FAKTA OM NUFFEN STØPEMASSE:

- Energisparende* på grunn av optimal varmeutstråling. Kan spare 30% i forhold til vanlig betong (sement).
- Miljøvennlig* uten bivirkninger. Ingen avgasser - luktfritt.
- Vantett - svinnfritt - sprekker ikke.*
- Legges på alle underlag.
- Bygger maks. 2,5 cm på eksisterende gulv inkl. fliser.
- Bygger maks. 3,5 cm på eksisterende gulv m/brennbart underlag.
- Renslig - raskt - effektivt.*
- Hittil lagt i Europa 650 000,- m2 uten reklamasjoner.
- Fast pris.*



Ornulf Wiig Installasjon A.s

AUTORISERT INSTALLATØR

SKYTTERDALEN 5 - 1300 SANDVIKA

TLF. 54 29 95 - TELEFAX 51 92 10



Da UHB ble dømt i Høyesterett

Norsk Rettstidende / Vidar Amundsen



Et nyrevidert lok nr. 6 "Høland" passerer under Kongsvingerbanen i 1984. Den omtalte broen over UHB sees i bakgrunnen.

I forbindelse med det tilstundende 100-årsjubileet foregår det for tiden en gjennomgåelse av banens arkiv. Her fant vi et brev fra en politimann ved Romerike Politikammer, Vidar Amundsen, som i 1985 hadde sendt banen et utdrag fra Norsk Rettstidende for 1909. Da hadde Høyesterett oppe til behandling en sak vedrørende Kongsvingerbanens bro over Tertitten, en bro som eksisterer den dag i dag.

Vi har hørt forlydender om at NSB nå gjerne vil skifte ut broen, som i sin tid var kilde til så mye bryderi at det hele endte i Høyesterett. Hva som enn måtte skje med broen i nær fremtid: dens tilblivelse var preget av "megen ufred".

I Norsk Rettstidende fra 1909 finner vi hele 10 sider om Høyesteretts behandling og dom i saken, (som falt allerede i 1905), alt holdt i et særdeles arkaisk og selvfølgelig juridisk språk, så en stakkars redaktør etter lesingen var aldeles svimmel i sitt filologiske hode!

Hva var det så saken dreiet seg om?

Ingeniør C.T Melby og Urskog-Hølandsbanen hadde i september 1900 inngått en avtale, der Melby skulle stå for forlengelsen av banen fra "Bingsfos til Sørumsanden". Denne opprinnelige kontrakten omfattet ikke byggingen av "en ved arbeidet fremkalt undergang under Kongsvingerbanen". Opprinnelig skulle NSB ta seg av dette arbeidet. Imidlertid ble det i 1901 inngått enda en avtale mellom UHB og Melby "angaende bygging av

nævnte undergang". Striden kom til å stå om arbeidenes omfang og om det økonomiske oppgjør Melby mente seg berettiget til.

Kontraktene mellom Melby og UHB var sydd over samme lest som de tidligere kontrakter med kontraktør S. Sørensen vedrørende byggingen av Urskogbanen og siden Holandsbanen, og Melby hadde allerede ved underskrivelsen av de første kontrakten i 1900 bemerket at "disse, som udfærdigede for det oprindelige store anlæg, ikke ganske passer for dette mindre efterarbeide, idet de indeholder meget overflødig. Eksempelvis skal jeg henvis til § 8, hvor der bl.a paalægges entreprenøren ved stikning, at søge linien udbedret, derpaa udfærdige nye karter, profiler og normaler, og forelægge disse for direktionen til approbation inden arbeidet kan paabegyndes. Skulle denne fremgangsmaade befulges, vilde selvfølgelig kontraktens bestemmelse om at det væsentligste av planeringsarbeidene skulde være udført i høst, ikke kunde efterkommes"

Melbys bemerkning foranlediget ikke noen uttalelse fra banens direksjon, hvoretter Melby gikk ut fra at direksjonen var enig med ham. Nå ble det bare to mindre avvikelser fra de oppsatte planer og kart. Det ene gjaldt en minder linjeomlegging på Fossum (hva han nå hadde der å gjøre?) den andre var noe mer alvorlig. Etter de opprinnelige kart skulle banen gå rett i veggen på Sorumsand Trævarefabrik. Dette var en feil som Melby burde ha sett, og som han i sin kontrakt var forpliktet til å rette opp for egen regning. Her mente Melby at banen hadde utvist uaktsomhet, og at det ekstrarbeid han her fikk burde honoreres. Av utskriften fra "Retstidende" ser vi at

førstvoterende dommer; assessor, soren skriver Vogt, i sine overveielser sier:

"Jeg har imidlertid ikke kundet overbevise mig om at noget i saa henseende er at lægge banen tillast, og i alle fald ikke nogen forsømmelighed af den art at den skulde kunde bergrunde noget erstatningsansvar."

Det store spørsmålet som retten skulle ta stilling til gjaldt imidlertid ikke disse punkter, men "den fremkaldte undergang under Kongsvingerbanen".

Melby var på høsten 1901 igang med arbeidet ved undergangen, da dette på Kongsvingerbanens bestyrelses foranledning ble stoppet i september måned. Ifølge tegninger og planer skulle muren til brokarene fundamenteres frostfritt. Kongsvingerbanens ingeniører kom, etter gjentagne borer, til at fundamentene måtte forankres på absolutt fast grunn, og dette foranlediget en skrivelse fra Melby den 24. september samme år:

"En saadan pæling ned paa absolut fast grund, altså i en dybde av 12 à 13 meter, anser jeg at ligge aldeles udenfor de oprindelige forudsætninger og derfor mig uvedkommende, og da jeg anser denne pæling under de nærværende forhold for omtrent uudførbar, saa vil altsaa dermed alt arbeide fra min side paa stækningen Bingsfos-Sorumsanden komme til at ophøre".

Et slikt brev bekom ikke d'herrer i UHB's direksjon særlig vel. De finleste kontrakten og fant at det der sto:

"Arbeidet udføres i overensstemmelse med den af styrelsen for statsbanerne udarbeidede tegning og forøvrig saaledes som af Kongsvingerbanens vedkommende under arbeidets udførelse finder nødvendig, hvorhos §2 foreskriver at kontraktøren overtager helt risikoen paa

egen gevinst eller tab, om der maatte vise sig feil eller uoverensstemmelser i de af direktionen fremlagte plane".

Kongsvingerbanens vedkommende var distriktingeniør Jansen. Han hadde fått medi kontrakten at den først angitte ordning med fundamentering ned til frostfri grunn skulle gjelde, **såfremt** grunnens beskaffenhet ikke tilsa noe annet. Endelig avgjørelse om dette skulle først tas når fundamentgruben var utgravet og boringer foretatt.

Melby mente at de kart og tegninger som var forelagt ham skisserte en løsning med et kullag, og at en stiplest strek på tegningen anga dybden for fundamenteringsgruben. Distriktsingeniør Jansen ble fremført som viten, og fremholdt at han på Melbys forespørsel angående den stiplede streken på tegningen hadde sagt at det muligens kunne bli snakk om å legge broen på flåter istedenfor på et pukklag. Melby hadde under arbeidets gang fått utbetalt fra banen kr. 28.500, og påsto seg prinsipielt en utbetaling på sitt resterende tilgodehavende, som man ved en lavere rett hadde blitt enige om at skulle fastsettes ved *"voldgift av uvillige mænd"*. (Uvillige betyr slett ikke at man måtte slepe noen herrer til banen for å foreslå et beløp, men er rettsterminologi for menn eller kvinner som er habile, dvs. som ikke har egne interesser i saken.) I tillegg mente Melby seg berettiget til en erstatning fordi han hadde måttet stoppe arbeidet i forbindelse med undergangen under Kongsvingerbanen.

Når en sak oppnår å komme til Høyesterett, er det fordi den er prinsipielt interessant og viktig for rettspleien. Saken mellom Melby og UHB hadde vært prøvet ved to lavere rettsinstanser, som delvis hadde gitt Melby medhold og delvis UHB.

Da begge parter ikke aksepterte dommene ble den anket til Høyesterett, som altså behandlet saken i 1905. Hva ble så "enden på visa"?

Førstvoterende dommer foreslo slik konklusjon:
"Aktieselskabet Urskog-Hølandsbanen betaler til ingeniør C.T. Melby for det af denne udførte arbeide ved baneanlægget Bingsfos-Sørumsanden saadan godtgjørelse, som bestemmes ved skjøen af uvillige mænd, optaget paa begge parters bekostning. I godtgjørlesen medtages det af Melby udførte arbeide ved "undergang ved pæl 167", tilligemed anskaffelser af materialer og redskaber og deres frembringelse til arbejdsstedet, dog kun i den understækning, hvori samme maa antages at have været til nytte for det senere fuldførte arbeide ved undergangen og derved være til økonomisk fordel fro banen. I skjønbeløbet kommer til afdrag som forskud oppebaaret af Melby kr. 28.500. Det muligens resterende beløb bliver at forrente med 4% i aarlig rente fra 30. oktober 1901 til betaling sker. Forøvrig bør parterne for hinandens tiltale i denne sak fri at være. Processens omkostninger for alle retter oppheves".

Som bekjent er det i Høyesterett førstvoterende som fører ordet, og de andre dommere kommer med sine bemerkninger. Assessorene Roll, Birkeland, Skattebøl og Motzfeldt uttrykte at de alle *"i det væsentlige og i resultatet var enige med førstvoterende"*. Assessor Reimers ville gjerne ha med en tilføyelse angående *"stenfyldt bak forstøtningsmurene"*. Her var Reimers uenig i at Melby skulle tilkjennes en godtgjørelse for utført arbeid, men som det heter i *"Retstidende"*:

"Dom afsagdes overensstemmende med førstvoterendes konklusion"



El8-2060 er kommet vel fram til Vikersund med Nostalgitog!



Den som har vært med på tur med Ao100, vet at det er en meget hyggelig opplevelse. Her hygger en rekke aktive UHB-ere seg i salongdelen av vognen, like før middagen blir servert.



Også noen av UIHB's yngre garde var med på turen. Her ser vi Simen Pedersen og Nina Bauge i ferd med å nyte et bedre måltid..



Nostalgitoget vel fremme på Krøderen stasjon bak lok 236. Ao 100 er vogn nr. 2 i toget.

Ao-nostalgisk opplevelse

Erik Borgersen

Etter lang Ao100-tørke kunne vi endelig slå på stortrommen igjen og dra ut på tur i Urskog-Hølandsbanens eksklusive salongvogn. Målet var Krøderen, med Krøderbanens tradisjonsbundne "Nostalgitog". I stil på 1.klasse, og med tre-retters middag ble dette en verdig avrunding av årets driftssesong.

Sosiale turer og arrangementer er en viktig aktivitet for venneforeningen. De aktive medlemmene nedlegger tusenvis av frivillige dugnadstimer, og for mange er den viktigste grunnen til å være med ikke jernbaneinteresse, men det sosiale miljøet. Gjennom mange år har venneforeningen (tidligere D&V) arrangert turer med salongvogn Ao 100.

Ao 100 har i -94 og -95 vært utleid til Norsk Jernbaneklubb for bruk i klubbens toggruppes ekstratog på NSB-nettet. I fjor gikk den bl.a. i Nostalgitoget til Krøderen.

Tertittens Trafikksjef var som ofte for "sjåfor" på dette toget, og langsomt

utover høsten slo ideen ned i ham. Hvorfor ikke legge neste Ao100 tur til Nostalgitoget? Like kvikt som tenkt ble ideen lansert og tiljublet. Dermed var egget lagt: neste tur går til Krøderen.

Forrige gang vi dro ut med vår salongvogn var turen til Potsdam i 1993. Som deltakerne, og leserne av Tertitten, vil huske var dette et arrangement som overgikk alt vi tidligere har gjort av utflukter. Arrangementsutvalget var rimelig utkjørt etter den bragden, og det ble derfor ønsket at neste tur ble et litt enklere arrangement.

Champagne

2. september satt vi så i salongvognen, totalt 17 stykker. Nostalgitogets personale ønsket velkommen med champagne, anført av Nostalgitogsjef Dagfinn Lunner. Dagfinn er som kjent også styremedlem i stiftelsen UHB og altså en av disse som spenner over flere sporvidder.

Denne gangen ble togsettet, som bestod av 1.klasse-vogner og spisevogn, trukket av El 8 2060. Åttern tilhører Jernbanemuseet, og er satt i nydelig stand av Bjørn Næss med flere. Spisevogn 119 som vanligvis er å finne i dette toget er for tiden under restaurering, og NSBs restaurantvogn "Aif" var innleid for anledningen. R1-vogna var ingen dårlig erstatning og togsettet hadde en definitiv 1950-talls "look".

I Vikersund ble lok 24c 236 forspent toget, og i et vell av røyk og damp på glatt skinnegang inntok vi Hærebakken. Ombord i Ao 100 var stemningen nå på topp, og folket pendlet mellom salongen og plattformen.

Krøderen

Oppholdet på Krøderen ble benyttet til nysgjerrig titting rundt på det spennende anlegget, og 236's runde på svingskiven var det perfekte fotomotiv. Gammeljazz utenfor stasjonsbygningen holdt oss varme til det var klart for avgang.

UHB-selskapet var booket til bordsetning ved avgang Krøderen. Suppe, spekemat og karamellpudding ble fortært av sultne kropper. Vår nye museumsbestyrer, som fortsatt er en slank herremann, satt sammen med de noe mer staute karene Johnsrud og Michalsen. Etter

andre runde med karamellpudding erklærte stasjonsmester Bingsfoss at Ivar Ola nå var i oppløring!

I behagelig hastighet gikk ferden tilbake mot hovedstaden. Som vanlig var det få som egentlig hadde lyst til å gå av i Oslo, vi var nå klar for Dovrebanen!

Og nettopp i den retning planlegger vi nå neste høsts "hårete" utflukt for aktive. Etter 100-års sesongen til neste år står selveste Inlandsbanan i Sverige på programmet, en fantastisk banestrekning og en fantastisk mulighet for LAAANG tur.



UHB's styreformann, Erik Borgersen, initiativtaker til turen.

Forprosjekt forlengelse av UHB

Arbeidet med prosjektet har nå i en interimperiode vært ledet av Erik Borgersen. Ivar Ola Opheim overtar det videre arbeid som prosjektleder. Kostnadsberegninger er utført for en eventuell utbygging fram til Bjørkelangen, og vi er igang med en spørreundersøkelse blant våre reisende.

Forprosjektet ser ut til å lande på å analysere følgende alternativer:

- Forlengelse til Mork
- Forlengelse inn i Aurskog-Høland kommune (Killingmo/Finstadbru)
- Forlengelse til Bjørkelangen.

For de to første alternativene ønsker vi å se på en mulighet for oppbygging/rekonstruksjon av stasjonsområdet på Bjørkelangen.

Rapporten ventes ferdig i mars måned, og vi venter i spenning!



Dagens UHB stopper etter 4 km. på Fossum. Her mangler en bro over riksveien, men vi skal da videre!!!

Rådsmøte på UHB



Urskog-Hølandsbanen var vertskap for Museumsbanerådets møte 16. september. Museumsbanerådet er en interesseforening for landets museumsjernbaner, dvs. baner som drives etter antikvariske prinsipper, og Norsk Jernbaneklubb. Tradisjonelt avholdes et av møtene i året på en av museumsbanene.

Rådets medlemmer ble befordret i eksklusivt ekstratog fra Oslo S, El 16 2204 og vognene BDFo 620 (tilhørende Bergen tekniske museum) og Ao 100. Etter rådsmøte kjørte vi ekstratog på UHB, og dagen ble avsluttet med en bedre middag på Stm's kontor i Sørumsand stasjon. På bildet sees fra venstre: Rådets leder, Dagfinn Lunner (styremedl. i UHB), Bjørn Tokle (Thamshavnbanen), Ivar Gubberud (NJK - Vossebanen), Trond Dehli (lokfører på UHB i anl. dagen), Per Henrik Nilsen (lokkontrollør), Finn Halling (UHB) og Erik Werner Johansson (NJK).

Til dugnad folkens!

Vogn Co 1 er nå i slutfasen og vi håper å få den ferdig til julekjøringen. Det gjenstår både malingsarbeider og andre finish-jopper for den 99 år gamle vognen igjen kan rulle ut i togtrafikken.

Hver lørdag er det dugnad i verkstedet på Sørumsand, så møt opp hvis du har lyst til å være med på å ta i et tak! Venneforeningen trenger DEG! (Det vil også bli dugnader på enkelte hverdagskvelder, men hvilke er ikke avklart ved redaksjonens avslutning.)

Nesttun-Osbanen til Island?

I Tertitten nr. 80 fra desember 1990, finnes en artikkel om vår smalsporede "bror" på Bergenskanten: Nesttun-Os-banen. I sommer fikk redaktøren tilsendt følgende brev, som banens driftsbestyrer, Landmark i 1932 sendte til NSB's overingeniør, Sverre Møller i Trondheim:

Hr. Overingeniør Sverre Møller

Trondheim.

Da jeg er bekjent med, at De i sin tid av de islandske myndigheter fik i oppdrag å prosjektere og utarbeide omkostnings- overslag for en jernbane paa Island,- tillater jeg mig å forespørge hvorledes jernbanesaken paa Island f.t. er stillet - særlig om den fremdeles kan være aktuell mere eller mindre - eller om den er stillet i bero, eller muligens henlagt for godt til fordel for biltrafik paa landevei.-

Som det formentlig vil være Dem bekjent, er Nesstin-Osbanen den ældste av de smaa privatbaner, idet den blev aapnet for trafik i 1894. Koncesjonen løper ut om 2 aar, den 1/7-1934 efter 40 aars drift. Banen formidler trafik fra Bergen til en del av byens opland s.s bygderne Fana og Os og tillige flere bygdeler der støter til Bjørnefjorden. Trafikken er yderst ujevn og varierer fra nogen faa snes personer pr. dag om vinteren til 1200 a 1400 personer på enkelte dage i de store hoitider og stevner m.v. om sommeren.

Imidlertid avstedkommer omstigningen for personer og omlastingen

av gods paa Nesttun saa store ulemper, at den største del av den jevne daglige persontrafik nu har søgt over til Nesstun-Osbanens rutebiler, der trafikerer strekningen Bergen-Osøren direkte, samt en rekke tilstøtende sideruter.

Banen gaar derfor nu med et betydelig underskudd, mens rutebilene gaar med et betydelig overskudd.

En bane av 75 cm. sporvidde er som bekjent billig saavel i anlæg som i drift. Nesttun-Osbanens materiell m.v er vel vedlikeholdt. det er ikke utenkelig at selskapet i tilfelde kunde realisere materiell og skinnegang m.v. til en forholdsvis lav pris, hvis banen paa sin side fik et antagelig tilbud.

Banen vil formentlig kunne drives som et rentabelt foretagende, hvor forholdene ligger anderledes til rette en hersteds, saaledes at man undgik omlastning og formidlet en mere jevn trafik fra en industriell bedrift f.eks.

Imoteseende Deres ærede svar om saken kan være av interesse i nevnte forbindelse -

Ærbødigst

Landmark (sign)

SØRUMSAND BYGG

BYGNINGSARTIKLER

1920 Sørumsand. Tlf. 63 82 72 66. Fax 63 82 73 33



**BYGG og
hobby**

Sparebanken NOR er alltid i nærheten.

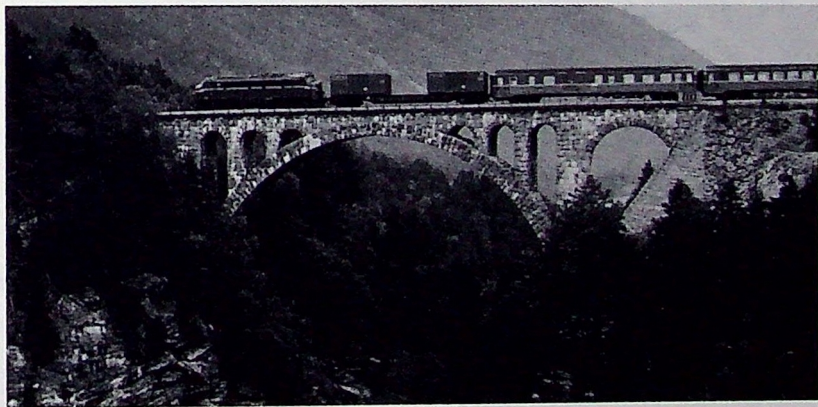


Kanskje visste du at Sparebanken NOR er den desidert mest utbredte banken på Østlandet. Men visste du at vi også har kontorer i Kristiansand, Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø og Vadsø!

sparebanken
NOR

Norske jernbaneplaner

Jan Deram



Raumabanen, her fra Verma, bru, var en av banene som skulle knyttes sammen med andre og nye linjer.

Den epoken i norsk jernbanebygging som ofte omtales som "Gullalderen" tok til rundt 1890. Fra et tidligere nr. av Tertitten vet vi at utbyggingen i 1890-årene, både hos statsbanene og ved de private baner var formidabel. Etter åpningen av selve storverket i norsk jernbanebygging: Bergensbanen, i 1909, hersket optimismen og vi fikk en blomstringstid med høykonjunktur og store tanker om jernbanens utbredelse i vårt

Høykonjunktoren holdt seg til høsten 1920, da falt konjunktorene raskt, og arbeidsledighet, synkende produksjon og kraftig redusert kapitaltilgang var resultatet. For jernbanen, som under 1. verdenskrig hadde hatt nok å gjøre, var imidlertid driftsresultatene lite oppmuntrende. Statsbanene fikk sitt første år med "røde tall" i driftsåret 1917-18.

Til tross for at tidene ble vanskeligere hadde NSB fremdeles flere jernbaneanlegg under bygging; i 1916 hadde staten 1.718 km normalspor og 996 km. smalspor. I tillegg kom ca 500 km. av ulik sporvidde i privat eie. I 1919 var de fleste prosjekter ferdige, med unntak av Dovrebanens forlengelse til Trondheim. I begynnelsen av 1920-årene viste en

alvorlig konkurrent til jernbanetransporten for fullt; person- og lastebilen. Endel jernbanestrekninger som var vedtatt bygd, ble nå erstattet med bilvei, og i en stortingsmelding fra 1923 heter det:

"Lokalbaner og sidelinjer med påregnelig svak trafikk bør ikke besluttes bygget før det foreligger en undersøkelse av hvorvidt ikke trafikkbehovet på en mer nasjonaløkonomisk måte for en lengre fremtid kan tilfredsstilles ved automobiltrafikk."

I november 1923 vedtok Stortinget en plan for jernbanebyggingen, som det forutsatte at "skulle komme til utførelse etterhvert som landets økonomiske evne tillater det." Opprinnelig var jernbanelinjer foreslått bygd (se også kartene på de neste sidene):

1. Sørlandsbanen - hovedlinjen Neslandsvatn-Grovane-Kristiansand-Klungland-Ganddalen-Stavanger, og sidelinjene:
Skurstøl-Risør
Øyslebø-Mandal
Bakke-Flekkefjord
2. Nordlandsbanen - hovedlinjen Grong-Fauske og sidelinjen:
Fauske-Bodø
3. Forlengelse av Raumabanen med følgende kombinerte ferge- og jernbaneforbindelser:
Åndalsnes-Molde-Høgset (Kr.sund)
Åndalsnes-Vestnes-Ålesund
4. En Orklabane: Berkåk-Svorkmo
5. En ny bane Otta-Vågåmo-Fossberg
6. Forbindelsesbane Gjøvik-Lillehammer

7. En Trysilbane fra Elverum til Trysil
8. En ny bane fra Haugesund til Etne
9. En bane fra Sognefjord til Nordfjord
10. En bane fra Balsfjord til Sætermoen.

Hadde alle disse baner kommet til utførelse hadde det norske jernbanekart sett ganske annerledes ut enn det gjør idag. Den voldsomme økningen i antall biler (lastebilparken i Norge økte fra 191 i 1915 til 32.500 i 1920) gjorde at de fleste av disse prosjekterte strekningene ble erstattet med bilvei, bortsett fra Sør- og Nordlandsbanens hovedlinjer og strekningen Fauske-Bodø.

I 1949 la "Jernbanekommissionen av 1899" (rimelig lang arbeidstid!) fram en samlet oversikt over jernbaneanlegg som allerede var vedtatt av Stortinget og kommisjonen tok også med de jernbanekrav som i løpet av disse 50 årene hadde kommet frem. Det ble i sannhet et imponerende jernbanenett. Hele Vestlandet ville være dekket av jernbaner, Sørlandet ville være knyttet til Bergensbanen via en ny linje opp Setesdal, og det ville gå direkte tog fra Oslo til Vadsø og Kirkenes, med en rekke sidelinjer til byer og tettsteder underveis. Jernbanen i Norge ville ikke som nå bestå av noen enkeltstråler ut fra Oslo, men vi ville ha et nett som dekket så godt som hele landet. Behovet for landeveistrafikk ville vært sterkt redusert. Nå gikk det jo ikke slik, men på de følgende sidene skal vi se hva disse forslagene innebar:

Som det første punktet tok kommisjonen opp vår egen UHB. Urskog-Hølandsbanen ble foreslått

ombygget til normalspor og forlenget fra Hjellbøl til Mysen der den skulle møte en forlenget "Paradisbane" (se Tertitten nr. 87) fra Vestmarka til nettopp Mysen. Vi kan jo bare filosofere over vår egen banes skjebne dersom denne planen hadde kommet til utførelse. En av grunnene for å foreslå ombygging av UHB var også trafikkorken på Oslo Ø. Ved en slik forbindelse fra Kongsvingerbanen til Østfoldbanen ville man kunne sende en mengde gods utenom flaskehalsen Oslo. Banene var tenkt bygget etter normalen for bredt spor kl. II, med en minste kurveradius på 400 meter, og i alt vesentlig lagt med grusballast.

Holder vi oss på Østlandet var neste punkt i kommisjonens plan en godsbane mellom Sarpsborg og Fredrikstad, også denne av kl. II. Her forutsatte man innlagt brukte 35 kg's skinner i pukballast.

Neste bane på planen kom lenger enn de fleste andre forslag og ønsker. Trysilbanen fra Elverum til Trysil Innbygd var faktisk stukket og beregnet og planene fremlagt for departementet. Banen skulle være normalsporet (man hadde forlatt smalsporet for godt nå) og bygget etter normalen for kl. II, stedvis også etter kl. I. Fra Elverum til Trysil ville banen ha blitt drøye 82 km. lang. Ingen Trysilbane grener idag ut fra Elverum, derimot går bilveien til Trysil forbi her!!

En annen bane, som også kom lenger enn til tankestadiet var godsbanen mellom Grefsen og Bestun. Denne var vedtatt av Stortinget i 1916, og endel ekspropriasjoner og arbeid ble utført. Skjæringen på Blindern, der Jernbaneskolen lå for inntil noen år siden, er en synlig del av dette jernbaneanlegget, som først fikk sin erstatning da Oslotunnelen

ble åpnet. Denne banen var tenkt utført normalsporet av høyeste klasse.

Beveger vi oss sørover mot Vestfold og Sørlandet finner vi planer om en direktebane fra Holmestrand gjennom Horten til Slagen og Tønsberg. Hele 5 forskjellige linjealternativer var her foreslått, med lengder fra 16 km. til 27 km. Alle alternativene forutsatte en bane etter normalene for kl. I.

Å forbinde Vestfoldbanen med Sørlandsbanen lenger syd enn dagens Bratsbergbane er ikke noen ny tanke. Det forelå i 1930-årene planer om å lage en jernbane fra Skien til Lunde; en strekning på 43 km. med 49. kg's skinner i pukballast.

Lunde var tenkt å bli et jernbaneknutepunkt; dagens Sørlandsbane gikk forbi, den forlengede Vestfoldbanen stoppet her, og for å slippe den lange turen nedom Kristiansand på vei til Stavanger, planla man en "indre stambane" mellom Lunde og Ålgård, en strekning på hele 270 km. Denne var tenkt ført fra Lunde til Telemark fylkesgrense, derfra til Valevatn og videre til Ålgård der den skulle knyttes sammen med den eksisterende Ålgårdbanen. Dette skulle bli en bane av høyeste klasse med 49. kg's skinnegang.

Ikke nok med at man skulle ha en linje Skien-Lunde. Nabobyen Porsgrunn måtte også få sitt. Derfor ble det foreslått en linje fra Porsgrunn til Drangedal med 35. kg's skinner og en minste kurveradius på 500 meter.

Enda en liten bane var påtenkt ombygget til normalspor og forlenget, nemlig Lillesand-Flaksvannbanen. Denne privatbanen holdt ut til utpå 1950-tallet, til tross for minimal trafikk. Man tenkte seg denne ombygget til normalspor og

forlengettil Vennesla og Grimstad. Følgende parseller skulle bygges eller ombygges: Ny linje Vennesla-Flaksvann, ombygget linje Flaksvann-Lillesand, ny linje Lillesand-Rosesand og endelig ombygget linje Grimstad-Rise. Banen skulle tilsammen bli 58 km. lang og utstyres etter kl. I med 35. kg's skinnegang.

Lenger nede på Sørlandet fant (og finner) vi Setesdalsbanen. Man hadde planer om å bygge om denne fra Grovane til Byglandsfjord med normalspor og føre en bane videre over Hovden og Haukeli til Ustaoset på Bergensbanen. En slik forbindelse på 329 km. ville bety en dramatisk mye kortere reisetid mellom Sørlandet og Bergen. Banen var tenkt bygget etter kl. I med 49 kg's skinner i pukkballed.

Skulle Lunde bli et knutepunkt, skulle ikke Haukeli være dårligere. Det var også foreslått en Haukelibane som skulle forbinde Haugesund og Oslo. Det forelå to alternativer for tilknytning til eksisterende jernbanenett: Notodden eller Bø. Regnet man avstanden mellom Oslo og Haugesund over Notodden via Haukelibanen ble strekningen på 462 km. Også denne banen skulle bygges etter klasse I, men man nøyde seg med 35 kg's skinner i pukkballed.

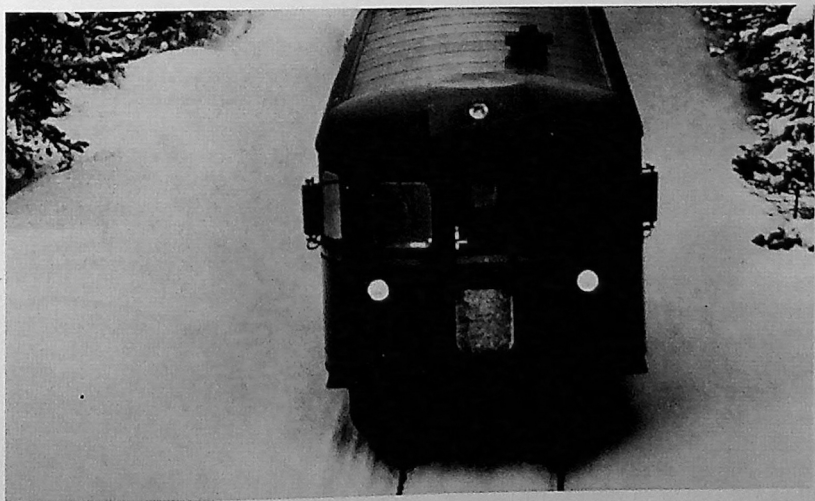
Dagens forslag om en Ringeriksbane for å forkorte reisetiden til Bergen er på ingen måte nytt. En Ringeriksbane har vært foreslått og undersøkt en rekke ganger siden 1880-årene. Lommedalslinjen var lenge et anbefalt alternativ. Denne traseen går fra Lysaker i tunnel under Steinsskogen og videre i dagen gjennom Lommedalen. Fra sitt høyeste punkt ved Guriby sag faller den så

i en 11 km. lang tunnel ned mot Sundvollen. Videre over Kroksundet på en fylling og over til Vik der den møter en tidligere prosjektert linje. Denne banen var forutsatt bygget som en elektrisk normalsporet bane etter kl. I og ville bety en innsparing på nesten 4,5 mil i forhold til datidens kjørevei om Roa.

Drar vi over til Vestlandet begynner det virkelig å "bli fart i sakene". Hadde alle planene som forlåg for jernbaner på Vestlandet kommet til utførelse hadde vi hatt et jernbanenett der borte som hadde vært mer finmasket enn dagens nett rundt Oslo. Det var ikke måte på planer som forelå for denne landsdelen.

To av planene er senere kommet til utførelse: Arna-tunnelen og Ulriken-tunnelen. Linjen om Nesttun via Arna til Tunestveit var 33,7 km. lang, og tunnelene ville forkorte strekningen med 21 km. Denne forkortelsen, sammen med Ringerikslinjen, ville forkorte kjørelengden mellom Oslo og Bergen med tilsammen 65 km. og gi en solid kjøretidsgevinst. Forøvrig venter vi jo fremdeles på Ringeriksbanen!!

Man tenkte seg også en tverrforbindelse mellom Bergensbanen og Dovrebanen, og det forelå 2 hovedgrupper med underalternativer benevnt Østlands- og Vestlandsalternativet. Østlandsalternativene besto i en linje fra Torpo på Bergensbanen til Sel på Dovrebanen og denne skulle gå fra Torpo via Hemsedal til Leira på Valdresbanen. Derfra skulle den følge denne til Fagernes, videre gjennom Østre Slidre og gjennom Murudalen og Ottadalen og fram til Sel, en strekning på 193 km. Man fikk da en lengde Bergen-Trondheim på 718 km.



Øverst: Hardangerbana gikk fra Voss til Granvin, som ikke er noe stort sted. Fra Voss var det påtenkt ytterligere avgreninger nordover Vestlandet. Nå eksisterer jo ikke denne avgreningen lenger, heller.

Nederst: Numedalsbanen var tenkt som et stykke Bergensbane. Slik gikk det imidlertid ikke, og mot slutten av 1980-årene la NSB ned persontrafikken på hele banen, og godstrafikken på store deler av den.

Et annet alternativ for tverrforbindelsen besto i å la en bane grene ut fra samme sted (Torpo) og følge foregående alternativ til Bløytjenn og gå derfra ned mot elven Begna og møte Valdresbanen på Bjørgo stasjon. Herfra skulle linjke følge Valdresbanen til Dokka og så stige nordover mot Øvre Snertingdal og gå over høydedraget mellom Snertingdal og Vismunddal ned til Gjøvik, der den var tenkt sammenknyttet med forbindelsesbanen Gjøvik-Lillehammer, en bane som senest i tiden før OL i 1994 ble trukket fram igjen. Denne linjeføringen ville bli hele 117 km. lenger en foranstående.

Av Vestlandsalternativer fantes det 3 stykker. Den første benevnte man Jostedals-linjen. Denne skulle grene av fra Bergensbanen på Voss og gå derfra til Vik i Sogn, en strekning på 67 km. Herfra skulle det være jernbaneferge videre til Hermansverk og ny linje derfra til Otta. Strekningen Bergen-Trondheim ville etter dette alternativet bli på 685 km.

Det andre alternativet kaltes Fjærlandslinjen. Dette gikk også fra Voss til Vik, og herfra på ferge til Leikanger, videre langs Fjærlandsfjorden og i tunnel under Jostedalsbreen om Skei og Byrkjelo fram til Stryn. Herfra skulle banen gå videre over Grotli mot øst til Otta. På denne strekningen ville man få kraftige stigninger/fall og en mengde tunneler. Strekningen mellom Bergen og Trondheim ville bli på 786 km.

Det siste Vestlandsalternativet skulle grene ut fra Bergensbanen så langt vest som på Dale og gå til Bjordal ved Sognefjorden. Herfra skulle toget ferges til Vadheim, og gå derfra til Skei og videre

etter foregående alternativ. Også dette alternativet ville bli på 786 km.

Alle alternativene for forbindelsesbanen Bergen-Trondheim skulle utføres normalsporet etter klasse I og med 35 kg's skinnegang i pukkballest.

Det skulle også bygges en linje fra Otta til Måløy. Deler av denne (fra Otta til Stryn) er behandlet under de foregående alternativer. Man tenkte seg også en forlengelse videre fra Stryn til Måløy, men denne kom aldri lenger enn til tankestadiet.

Lenger nord på Veslandet ville man også gjerne ha en tverrforbindelse til Trøndelag. En stambane Vestlandet-Møre-Trøndelag ble også foreslått. En strekning skulle gå fra Haugesund via Kyrping fram til Odda. Fra Odda beregnet man å bruke jernbaneferge til Granvin, der man fulgte den nå nedlagte Hardangerbana fram til Voss. Herfra skulle den følge det tidligere omtalte alternativ til Vik i Sogn, så på ny ferge til Leikanger og deretter via en ny linje Leikanger-Skei-Sandane-Stryn-Hornindal-Stranda. Fra Stranda skulle man igjen over på ferge til Solnørvika, og herfra til Sunndalsøra, alternativt inn til Åndalsnes for å treffe Raumabanen.

Blir det vanskelig å følge kartet nå kommer fortsettelsen her: Fra Sunndalsøra skulle banen gå til Surnadal, derfra til Thamshavn (på 3-skinnespor, slik at Thamshavnbanen kunne gå uforstyrret), og fra Thamshavn til Melhus på Dovrebanen. Da er vi snart "i havn" i Trondheim. Denne "korte" turen gjennom det meste av Vest-Norge ville bli på nesten 800 km, hvorav 46 km. på ferge. Reisetiden på et gjennomgående tog på denne strekningen 1920-30-årene ville blitt formidabel.

Raumabanan betjener Møre og Romsdal fylke via Åndalsnes. Det ble i mellomkrigstiden stadig fremsatt krav om linjer til fylkets 3 byer: Ålesund, Molde og Kristiansund. I 1946 besluttet Stortinget å få foretatt nærmere undersøkelser, og det ble utarbeidet endelige planer for en jernbane Åndalsnes-Ålesund. Denne var tenkt som en normalsporet linje med 35 kg's skinnegang i pukkballast. Det forlås til linjeføringer på hhv. 94 og 111 km.

Strekningene mellom Ådalsnes og Molde og Åndalsnes og Kristiansund ble bare løselig undersøkt og man tenkte seg også en sidelinje fra Eikesdal på Moldelinjen ned til Sunndalsøra, der vi tidligere har lest at det skulle komme en jernbanelinje sydvestfra.

Vi har nå fått med det meste av de tenkte banene på Vest og Nordvest-landet, og flytter oss et øyeblikk tilbake til Østlandet. Her finner vi Numedalsbanen, som går fra Kongsberg til Rødberg. De som har reist med denne banen vil ha lagt merke til at banen faller kraftig ned mot Rødberg stasjon. Dette var egentlig tenkt som en liten sidelinje fra hovedlinjen, som man tenkte seg videreført via Uvdal og Dagali til Geilo, for å knyttes sammen med Bergensbanen der. Denne banen hørte i sin tid til de alternativene for Bergensbanen som ble seriøst vurdert.

Rørosbanen ble som bekjent åpnet allerede i forrige århundre. I mellomkrigstiden hadde vi mellomriksbaner mellom Norge og Sverige via Kornsjø, Charlottenberg og Storlien. Det ble også lagt frem forslag om enda en mellomriksbane fra Røros via Hitterdal langs mellomriksveien gjennom Vauldalen til Riksgrensen. Her skulle den knyttes til

det svenske prosjektet Ljusdal-Sveg-Hede-Fjällnäs-Riksgränsen.

Endelig skal vi også ta for oss planene som forelå for en Nord-Norgebane. Heller ikke dette tema, som i de senere år har vært trukket fram igjen, er nytt. Planene som tidligere har foreligget har vært seriøse, og strekningen Fauske-Korsnes har endatil vært stukket og endelige planer utarbeidet. Strekningen er på 142 km, og dertil kommer en jernbaneferge videre til Narvik på 80 km. Alternativet for å føre traseen over land er også undersøkt og denne vil bli 213 km. lang.

Fra Narvik var det planlagt en linje videre til Vadsø, med en sidelinje fra Nyborg stasjon til Kirkenes. Lengden på denne banen ville bli 838 km, og sidelinje til Kirkenes ville bli på 118 km. Som vi skjønner dreier det seg om relativt lange distanser. Hovedlinjen og ovennevnt sidelinje skulle bygges i henhold til normalen for bredt spor kl II med en skinnevekt på 25 eller 35 kg. Noen mindre sidelinjer var også planlagt til Hamnbukt og Laksfjordbotn, hva nå disse steder skulle med jernbane?

Som jernbaneentusiast kan en jo få "vann i munnen" av alle disse mer eller mindre vidløftige planene. Man kan tenke seg hvilke muligheter det hadde eksistert for reiser på kryss og tvers i hele Norge, og hvilke utallige kombinasjonsmuligheter som hadde eksistert. Flere av banen ville gått gjennom deler av den mest storslagne natur vi har å by på i Norge, og ville sannsynligvis vært turistmagneter av rang. Reisetiden med datidens dampdrevne tog ville invitert til en del overnattinger underveis, og steder som idag er langt fra folk ville blitt store reisesentra.



Så sent som i 1928 var dette vanlig transportmåte på Vestlandet og i Nord-Norge. Dette er fra Troms, og kanskje ville en jernbane ha lettet samferdslen noe på steder som dette, der det ikke var veisamband.

Nå gikk det altså ikke slik. Ingen av planene kom til utførelse, isteden er det bygget veier på kryss og tvers. I de senere år også tvers gjennom fjellene, slik at turistene som kommer i privatbiler har god anledning til å se Norge fra innsiden, mens de svettende sitter i sine biler. Det hadde vært noe annet å sitte ved togvinduet å betrakte den storslagne naturen.....!

Kilder:

*Børrehaug Hansen/Gundersen/Sando:
Jernbanen i Norge, PAX 1980*

Straume/Ingskog/Hegna:

*De norske jernbaner og deres personale -
Jernbanens driftshistorie, Bedriftshist. inst. og
forlag 1957*

Du husker vel at vi også i år har vår tradisjonelle
julekjøring i desember!

Vi kjører søndagene 3., 10. og 17 desember kl.
13.00 14.00 og 15.00

Dessuten nyttårsaften på de samme tidspunktene!



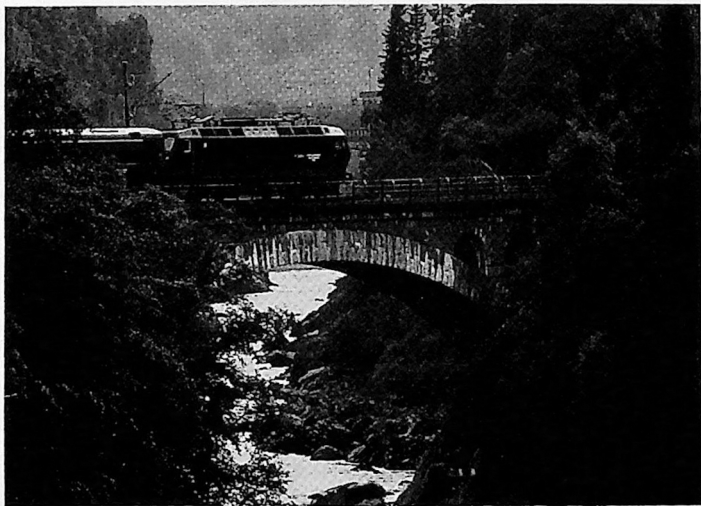
A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand



Caspar Storms vei 21, 0664 Oslo. Postadresse: Postboks 9 Alnabru, 0614 Oslo. Sentralbord 22 64 60 40



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

NSB

