

ISSN 1503-4135

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 119, juli 2007



Tertitten -

medlemsblad for Venneforeningen Tertitten

REDAKSJON:

Kjell Wiulsrød/Stein Teppen

REDAKSJONENS ADRESSE:

Postboks 59, 1921 Sørumsand

PREPRESS:

Lino Sats og Trykk AS

TRYKK:

Arne S. Mørk Trykkeri AS

ANNONSEPRISER:

Baksiden: kr. 1 600,-

1/1 side: kr. 1 000,-

1/2 side: kr. 700,-

MEDELMSSKAP:

Støttemedlem: kr. 250,-/år.

Familiemedlemsskap: En betaler støtte-
medlemsskap, deretter kr. 125,- pr. person
pr. år.

Juniormedlem (under 18 år): kr. 125,-/år.

Aktivt medlem: kr. 125,-/år.

Livsvarig medlem: kr. 2 500,-.

Bedriftsmedlem: kr. 2 000,-/år.

BANKGIRO (BLAKER SPAREBANK):

1321.12.20370

FORMANN VENNEFORENINGEN TERTITTEN:

Per Edv. Karlsrud

“Tertitten” Urskog-Hølandsbanen,
en avdeling av Akershus Fylkesmuseum**KONTOR:** Sørumsand Stasjon**KONTORTID:** mandag-fredag 09.00-16.00**TELEFON:** 63 86 81 50**TELEFAKS:** 63 82 71 21**EPOST:** tertitten@sorum.online.no**HJEMMESIDE:** <http://www.tertitten.no>**God sommer**

Årets sommersesong er i gang. Det betyr at aktivitetsnivået på banen stiger og publikum strømmer til. Før dette bladet går i trykken har vi gjennomført årets skole- og barnehagekjøring i et nydelig sommervær til glede for alle reisende og oss som sto for togfremføringen, og vi er halvveis i sommersesongen.

Bladet har samlet noen nye artikler i tillegg til noen klassikere. Vi skulle ønske at vi kunne få samlet flere bidragsyttere, men lykkes ikke helt denne gangen. Vi venter i spenning på flere artikler i høstutgaven.

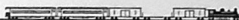
Til alle lesere av vårt medlemsblad:

Riktig god sommer til dere alle!

Redaksjonen avsluttet 23.07.07.

Forsidefoto: Kjell Wiulsrød

Bildet viser et sørgelig forfall: På tømmerkranen på Skulerud er flere ruter knust, og nå er også bordkledningen i ferd med å forsvinne.



Utglidning/utbedring Bingsfos fylling

AV LENA MOEN

Lørdag den 8. desember 2006 ble det med stor forundring konstatert utglidning ved Bingsfos fylling, på eksakt samme sted som i 2000. Høsten var unormalt rik på nedbør og dette hadde bidratt til at jordmassene beveget seg og at det oppstod sprekkdannelser øverst i fyllinga. Etter nærmere ettersyn ble det konstatert at støttemuren satt opp for seks år siden, var i ferd med å gi etter for jordmassene. Det hadde tidligere blitt oppdaget at de øverste steinblokkene hadde beveget seg noen cm fra de underliggende, men nå så det hele langt mer dramatisk ut.

Vi hadde på dette tidspunktet gjennomført en driftsdag av julekjøringen helt til Fossum stasjon der Odd Roar og hestene tradisjonen tro kjørte forventningsfulle små og store barn en runde mellom gløgg og pepperkaker.

Banen stenges

Hva gjør vi nå? Vi tok ingen sjanser og bestemte oss for å stenge banen inntil vi hadde fått Norges Geotekniske Institutt (NGI) på befaring. Tor Georg Jensen fra NGI ble kontaktet mandag morgen og var her på befaring allerede

onsdag 13. desember. I tillegg til Jensen fra NGI var geotekniker Else Motzfeldt og områdeansvarlig for Kongsvingerbanen Magne Engebretsen, begge fra Jernbaneverket (JBV), innkalt til befaringen. Vidar Skilhand kjørte disse og undertegnede til åstedet med diesellok.

Rapporten fra NGI som forelå dagen etter befaringen, bekreftet at beslutningen om å stenge banen ved fyllingen var korrekt. Det måtte holdes stengt til utbedring var foretatt.

Hovedbefaring

Ny befaring på området ble berammet til 12. januar. Tilstede på denne befaringen var Else Motzfeldt (geotekniker fra JBV), Rune Jensen (Akershus fylkeskommune), Hans Marius Johnsen (ordfører i Sørums kommunen), Inger K. Tveranger (seksjonsleder plan- og utbygging i Sørums kommunen), Anne Søbye (plan- og utbygging – tilstede i 2001), Roger Erlandsen (direktør Akershus fylkesmuseum), Petter Tønder Jakobsen (tidligere bestyrer m/kjennskap til forrige utglidning) i tillegg til Trond Dehli og undertegnede. Magne

Her er nedsynkningen fotografert 9 desember 2006. Bildet er tatt i retning Bingsfos stasjon.



FOTO: LENA MOEN



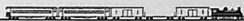
Lokomotivet "Bingsfos" i Bingsfosbakken den 26 april 2007 med litt uvanlig last. Utbedringsarbeidet kan begynne!

FOTO: KÅRE SØGÅRD

Den vårstore bekken har ført med seg store mengder masse.



FOTO: KÅRE SØGÅRD



Fugelsøy (prosjektleder for "Nasjonale verneplan for kulturminner ved jernbanen", JBV) var innkalt, men kunne ikke møte.

De tilstedeværende ble orientert om NGI's rapport og dagens situasjon. Her ble også det økonomiske tatt opp. Deretter ble de tatt med til åstedet i Sulisvogna etter dieselloket.

På åstedet viste det seg at utbedringene som ble gjennomført i fyllinga i 2001 ikke har holdt massene stabile, slik de var ment å gjøre. Etter hvert som snøen gikk og vårløysinga satte inn, veltet en av stenblokkene i muren og det var tydelig at fyllingsmassene beveget seg nedover.

Vurdering og anbefaling

Her måtte det foretas en grundig gjennomgang og utbedring som kunne holde i lang tid. Spørsmålet nå var hvordan man både praktisk og økonomisk skulle klare å gjennomføre dette store prosjektet. Jernbaneverkets geotekniker Else Motzfeldt (som var involvert ved forrige utglidning, og hadde god kjennskap til området) og Rune Jensen fra Akershus fylkeskommune (ansvarlig myndighet, "delegert" fra Riksantikvaren) kom frem til en løsning der vi unngikk å søke om dispensasjon fra fredningsbestemmelsene hos Riks-

antikvaren. Dette var viktig fordi en slik søknad ville ta 1-2 måneder å behandle. Deretter ble det utarbeidet et tilbud som ble sendt til fire lokale entreprenører.

Økonomiske utfordringer

Ny befaring ble gjennomført den 28. mars – da stod det økonomiske i fokus. Alle perter mente at det var viktig å få åpnet banen og gjennomført den planlagte driftssesongen. Ordføreren gav signaler om at dersom vi søkte ville han instille på at Kulturutvalget skulle innvilge kr. 100 000 til utbedringen. Riksantikvaren, representert ved Georg Rosnes, insisterte at det er deres mening at siden dette var på Jernbaneverkets grunn var det økonomiske ansvaret først og fremst deres. Jernbaneverkets Magne Fugelsøy mente at de kunne bidra med kr. 100.000 i tillegg til de kr. 300.000 vi får bevilget hvert år.

Entreprenøren

Etter at fristen for å legge inn tilbud på entreprenørjobben hadde gått ut, stod vi med en entreprenør som var klar til å utføre jobben og få den ferdig før første kjøring i juni. Det var Brødrene Søgård fra Årnes, som vi hadde innhentet gode referanser på. I første omgang hadde de gitt sitt tilbud etter beskrivelse fra Else Motzfeldt, der

Her sees det tydelig at
bekken har gravd ut
fyllingsmassen under
støttemuren.



FOTO: KÅRE SØGÅRD



Området foran
“barnehagen” på Fos-
sum var i bruk som
lagringssted for singel
og kult. Totalt ble ca.
440 tonn fraktet herfra
til skadestedet!

FOTO: PER KARLSRUD

Her er de fulllastede
vognene på veg ned-
over.



FOTO: KÅRE SØGÅRD

Bekken ble lagt i rør, og deretter ble det fylt på med singel og kult.



FOTO: KÅRE SØGÅRD



Her inspiserer Tore Søgård undersiden av støttemuren. På oversiden sees duken som ble lagt oppå kulten.

FOTO: KÅRE SØGÅRD

Oppå duken ble det gjenbrukt masse som tidligere var fjernet fra stedet. Til slutt ble det sådd med blandingsfrø for at massene skulle feste seg raskt.



FOTO: KÅRE SØGÅRD

alle hensyn var ivaretatt og måten det skulle utføres på var godkjent av Rune Jensen fra fylkeskommunen.

Utbedringen ville bli noe dyrere enn første forslag til utbedring, men dette ville også være en løsning som ville vare i år-tier.

Endring i planene

Brødrene Søgård var innstilt på å utføre utbedringen etter beskrivelsen som ble gitt, men var likevel i tvil om dette ville bli den absolutt beste løsningen ettersom det viste seg at massene i hellingen var ustabile og at bekken i bunnen av fyllingen stadig gravde seg nedover og innover i fyllingen ved store nedbørsmengder.

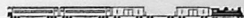
På dette tidspunkt hadde Else Motzfeldt funnet frem til et gammelt kart over området som tydelig viste at bekken i bunnen av fyllinga er av nyere dato. Antakelig har bekken funnet veien til fyllingen etter at jordet ovenfor ble drenert på begynnelsen av 1970-tallet. Siden dette nå var så klart dokumentert kunne en gå for en annen og betydelig solidere utbedring av området. Denne løsningen måtte igjen godkjennes av fylkeskommunens representant. I et nært samarbeid med Else Motzfeldt ble tegninger og anbefalinger godkjent – det viktigste kriteriet var at hellingsprosenten i skråningen ble opprettholdt.

Arbeidet starter

Rett etter at snøen var gått og det hadde tørket opp noe opp etter vårløysinga, var Brødrene Søgård i gang med utbedringen. De hadde et fantastisk vårvær under hele tiden det tok å utbedre fyllinga, og ble ferdige før planlagt!

I den nye vedtatte planen for utbedringen skulle mange tonn med stein(singel og kult) fraktes til åstedet. Vi fikk benytte området foran "barnehagen" ved Fossum. Massene ble fraktet dit med lastebil og kran ble benyttet derfra til å legge det over på togvogner. Til hjelp i dette arbeidet hadde vi Vidar Skilnand og Per Karlsrud som begge gjorde en kjempeinnsats.

Prosjektet ble gjennomført ved at utglidde masser ble fjernet. Bekken ble lagt i rør frem til kulverten, med 40 tonn singel rundt. Det ble benyttet ca. 400 tonn (!) med kult til steinsetting av området. Over kulten ble det lagt duk og stedlige masser ble plassert over duken og deretter sådd til med blandingsfrø for at massene skulle feste seg raskt.



Også nedenfor utglidningsstedet var det behov for grøfterensk. Vognhallen på Bingsfos i bakgrunnen.



FOTO: PER KARLSRUD



Nyrensket grøft - dette ser mye bedre ut!

FOTO: KARE SØGÅRD

Trond Dehli (til venstre) gav Kåre (i midten) og Tore (til høyre) Søgård en omvisning i lokstallen. Her studerer de røykskapet på lokomotiv nr. 7 "Prydz".



FOTO: PER KARLSRUD

Resultatet

Resultatet har blitt veldig bra, og fyllingen har beholdt samme helligsprosent som tidligere. Vegetasjonen på sidene av fyllingen er bevart der det har vært mulig.

For meg som ikke skjønner meg på maskiner – ei heller beltegående gravemaskiner, så dette ut som litt av en risikosport! Det er temmelig bratt i skråningen der, så en må nok ha god erfaring med å kunne håndtere disse maskinene. Det skal presisjon til for å holde seg på "beltene"!

Brødrene Søgård ga uttrykk for at de synes det var et alle tiders arbeidsted på Bingsfos! Fint vær

med fuglesang var det som møtte dem hver dag i de 2-3 ukene utbedringen tok. På Bingsfos er det ingen forstyrrende trafikk eller eksos-stank.

Alle er fornøyde med det flotte resultatet av utbedringen som forventes å holde i generasjoner! Takk til Kåre og Tore Søgård (Brødrene Søgård) og alle andre som var involvert i prosjektet!

Finansiering av ubedringen:

Jernbaneverket	kr. 100.000
Sørum kommune	kr. 100.000
Blaker Sparebank	kr. 30.000
AFM	kr. 170.000

Total kostnad kr. 400.000



To gravemaskiner måtte fraktes til Bingsfos for å få jobben gjort..

FOTO: PER KARLSRUD



.. men så ble da også resultatet bra!

FOTO: PER KARLSRUD

Turen til Thams' rike

TEKST OG FOTOS AV KJELL WIULSRØD

Den 10.mai i år rettet en gruppe på 6 nesen nordover mot Sør-Trøndelag med Løkken, Bårdshaug og Orkanger som mål. Gruppen besto av Kristoffer Neset, Christer Berg, Simen Pedersen Aasheim, Knut Hansen, Knut Haga og undertegnede. Det ble en tur på vel 7 timer før vi kunne parkere bilene utenfor Bårdshaug Herregård.



Bårdshaug Herregård ble bygd for generalkonsul Christian Thams ved forrige Århundreskifte. Christian Thams var en ruvende personlighet innen forretningsdrift og diplomati. Herregården bærer preg av hans livsstil og sans for overdådigheter.

Herregården var et godt sted å være, og vi kunne hvilt ut etter en lang kjøretur. Likevel måtte vi ut for å se oss omkring og fant til slutt både Thamshavnbanen med nåværende endestasjon på

Bårdshaug, og den videre traseen videre nedover mot Orkanger og havna. Både spor og sviller lå der delvis, men godt igjengrodd av busker og kratt. Denne vandringen i tussmørket skapte forventninger til neste dag da vi skulle hentes ved Bårdshaug stasjon og ta turen oppover til Løkken.

Neste dag, den 11.mai kl. 12:30, hadde vi avtalt oppmøte på stasjonen og forventningene var selvfølgelig store. Været var på vår side og solen strålte sammen med oss mens vi ventet og ventet. Etter noe forsinkelser kunne vi både høre og se et lite og underlig elektrisk lokomotiv dukke opp framfor oss og inn på stasjonen. I mellomtiden hadde vi fått beskjed om at det hadde dukket opp problemer med loket, og vi måtte smøre oss med tålmodighet. Noen pessimistiske tanker slo oss der og da med at det kanskje ikke ble noen tur. Heldigvis ble denne tankegangen gjort til skamme. Der framme dukket lok nr. 8 (levert 1917) opp sammen med to personvogner. Hele togstammen denne dagen var fra åpningen av banen i 1908. Riktig en flott togstamme.



Turen oppover til Løkken ble en opplevelse. Det som slo meg med en gang vi startet var hvor vanvittig mange planoverganger det fantes på strekningen. De fleste betydelige overgangene var utstyrt med bomanlegg med unntak av en hvor togfører var ute med rødflagget før toget beveget seg over veggen og fortsatte sin ferd oppover til Løkken. Jeg har ikke tall for hvor mange det var, men et betydelig antall sett i forhold til våre.

Ved ankomst Løkken fikk vi en omvisning i både lokstall, vognhall og verksted før vi vente om og dro nedover igjen til Orkanger og Bårdshaug stasjon. På tilbaketuren ble det stopp både på Fannrem og Svorkmo stasjoner hvor vi tittet innom stasjonsbygningene og fortok en vandring i områdene rundt.

Turen ble mer innholdsrik enn det som var planlagt, takket være hyggelig togpersonalet som forstod våre spesielle behov for å se på gamle ting, spørre og grave

om alt mulig. Men det er vel noe av det som faller naturlig når en er bitt av en interesse og vil ha mest mulig kunnskap - og gjerne langt utover det som er vanlig.



Denne turen kan trygt anbefales til flere, og kanskje neste år det tidspunktet for en reise. Da feires det 100 års jubileum ved Thamshavnbanen. Etter en telefonsamtale med en av de aktive medlemmene, Bent J. Lærum, kunne han bekrefte at det allerede nyttårsaften vil bli åpning av jubileumsåret med bl.a. fyerverkeri.

Turen til Orkla kommune ble en opplevelse denne dagen, og enda hadde vi nesten en hel dag til å boltre oss på. Historien om en reise inn i gammelgruven på Løkken og vårt innblikk i de vanvittige arbeidsforholdene den brakte med seg for vel 100 år siden og enda lenger bakover i tid, sparer vi til et senere nummer av bladet.



Over er alle samlet foran lokomotiv nr. 8. Fra venstre: togfører Ivar Gjervan, Christer, Simen, Knut, Knut, Kristoffer og lokfører Atle Bergkvist. Kjell sitter på kne foran.



Ut fra Bårdshaug stasjon.

Referat fra årsmøtet

Av KJELL WIULSRØD

Referat fra årsmøte i Venneforeningen Tertitten onsdag 14. mars 2007

Følgende saker var satt på dagsorden:

1. Valg av møteleder, referent og 2 protokollunderskrivere
2. Godkjenning av møteinnkalling og dagsorden
3. Årsmelding og regnskap for 2006
4. Planer og budsjett for 2007
5. Valg

11 medlemmer møtte fram.

1. Valg av møteleder, referent og 2 protokollunderskrivere

Møteleder:	Stein Teppen
Referent:	Kjell Wiulsrød
Protokollunderskrifter:	Knut Haga og Morten K A Myhr

2. Godkjenning av møteinnkalling og dagsorden
Møteinnkallingen godkjent

3. Årsmelding og regnskap for 2006
Viser til fremlagte årsmelding for 2006.

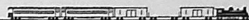
Kommentarer fra Håvard Pedersen:

Samarbeidsutvalgets arbeid burde vært lagt fram for medlemmene, og burde i tillegg vært nevnt i årsmeldingen for 2006.

Ellers ingen kommentarer til årsmelding og regnskap.

4. Planer og budsjett for 2007

Det ble ikke lagt fram noe budsjett eller planer for 2007.



Det nye styret skal utarbeide og legge fram budsjett og planer på et ekstraordinært årsmøte kombinert med medlemsmøte.

I denne forbindelse ble det kommentert de nye ruteplanene med romsligere tidsrom mellom turene. Dette hadde vært prøvd før og med lite hell. Det vil likevel bli kjørt etter de nye tidene i sommersesongen.

Yngre medlemmer som er for unge til å ha tjeneste faller litt mellom 2 stoler. Det må tenkes nøye gjennom hva slags gjøremål disse kan få, slik at vi ikke mister dem.

5. Valg

Det nye styret vil bestå av følgende personer:

Formann (for 1 år)	Per Edvard Karlsrud
Nestformann (for 2 år)	Jan Haugen
Redaktør (for 2 år)	Kjell Wiulsrød
Styremedlem (for 2 år)	Knut Hansen
Styremedlem (for 1 år)	Nils Kjus

1. vara (for 1 år)	Knut Haga
2. vara (for 2 år)	Roel Houtsma

Representantene til Styret i Stiftelsen skal være:

Styremedlem	Knut Hansen
Styremedlem	Morten A K Myhr

1. vara (for 2 år)	Knut Haga
2. vara (for 2 år)	Kjell Wiulsrød

Det ble til slutt gjort vedtak om å revidere vedtektene. Det nye styret går i gang med å utarbeide forslag som skal legges fram ved medlemsmøte for debattering.

For Venneforeningen Tertitten

Kjell Wiulsrød

Pizzatralla

AV KNUT HAGA

Dugnadsgjengen på torsdagene har spist så store mengder med pizza den siste tiden, at undertegnende fant ut at vi måtte lage en tralle til Kvaben for å få transportert disse.

Fra spøk til alvor: Dugnadsgjengen drar ofte ut på banen for å gjøre små jobber, og når små jobber skal gjøres betyr det gjerne at vi trenger utstyr. Dette utstyret har til nå enten blitt dyttet inn i Kvaben eller så har vi brukt diesellokket med kranvogna. Diesel og kranvogn er tungvint å bruke og bråker alt for mye.

Kvaben er enkel å bruke, samt at den har plass til mange folk. Men, Kvaben brukes også til å transportere "fint" folk, og når vi har dyttet den full av sager, gressklippere, maling osv. så har det gjort at den til tider har sett ut som er grisehus.

Derfor kom ideen om en tilhenger/ tralle til Kvaben. Tanken er nå omsatt til handling og tralla er laget. Vi fant noen deler her og der, samt at undertegnende ryddet litt under garasjen. Tralla er testkjørt med fullt lass og ligger perfekt i sporet bak Kvaben.

Tanken bak en tralle var også å kunne få kjørt ut den store klipperen, slik at det blir enklere og raskere å klippe både på Bingsfos og på Fossum. Klipperen passer perfekt oppå tralla og det viste seg at karmene passet perfekt til kjøreramper (litt flaks er det også lov å ha). Håper nå at både de ansatte og de aktive tar godt vare på tralla og at den blir hyppig brukt.



Her er den nye tilhengeren lastet med traktorklipper. Turen hadde gått til grøntområdet på Bingsfos.

FOTO: KNUT HAGA

Jødalsbekk

AV KJELL WIULSRØD



Jødalsbekk er en kulvert bygd med godt håndverk.

FOTO: KJELL WIULSRØD

Mellom Kvevli og Mork kan en finne Jødalsbekk kulvert. Den er i ferd med å bli tæret opp av tidens tann. Det en gang så stolte byggverk er i ferd med å rase ut og på en måte bli glemt der den ligger inneklemt mellom åkre og tett krattskog. Frost og vann er i ferd med å trenge dypere og dypere nedover i grunnen og presse ut de ytterste steinene i bygningen.

Om det er håp for dette byggverket der det ligger vites ikke. Kanskje det finnes noen barmhjertige sjeler som har både tid, krefter og midler til å foreta en redningsaksjon?

Smånytt - utdrag fra Lenas infoskriv

NY DRIFTSBESTYRER

Bent Amundsen startet i stillingen som driftsbestyrer ved UHB fredag 1. juni. Han har fått med seg skole- og barnehagekjøringen denne uka, og det må jo være en fin start i ny jobb. Han har overtatt det kontoret der jeg satt, og jeg har flyttet tilbake til det kontoret jeg hadde tidligere. Hylla med tidsskrifter og medlemsblader fra andre baner blir plassert på "bakrommet" (gamle butikken), og dette rommet kan gjøres om til "Venneforeningens".

Vi ønsker ham velkommen og håper at han vil like seg her og tilføre banen mye positivt. Han er entusiastisk og har stort pågangsmot! Han vil snart innkalle til møte med alle slik at dere blir kjent med ham og kan legge planer for veien videre.

NY DRIFTSLEDER RULLENDE MATERIELL

Ragnar Andenæs har sagt ja til jobben etter Trond og kan starte opp allerede 9. juli. En del av dere kjenner sikker Ragnar fra før, han er aktiv i museumsbanemiljøet og har skrudd på damplokomotiver i over 20 år. Han er godkjent som damplokfører. I dag er han ansatt som planlegger på Tjenestesen-

tralen i NSB. Vi ønsker Ragnar velkommen!

NY ORGANISERING

Bent vil i sin stilling som driftsbestyrer være ansvarlig for alle ansatte ved UHB. Han vil også være den som har ansvaret for driften ved UHB og vil ha en nær dialog med Venneforeningens styre og de aktive medlemmene. Det vil bli jevnlig møter mellom styret i Venneforeningen og Bent (samarbeidsutvalg). Hyppigheten av møtene må en i enighet komme frem til. Det vil heretter bli Bent som informerer de aktive medlemmene om hva som skjer, har skjedd og skal skje. Handlingsplan/årsplan skal utarbeides av Bent sammen med de ansatte og Venneforeningen (gjennom styret). De aktive medlemmene melder sine ønsker inn til styret som tar dette videre til samarbeidsutvalget (styret i VF og driftsbestyrer).

Lena skal jobbe med markedsføring, arrangementer, budsjett/regnskap, formidling og videreutvikling av kontaktnettet. Utvikling av butikken i samarbeide med driftsbestyrer. Hun vil også delta i utforming av søknader etter midler til prosjekter som ledelsen ifølge årsplanen skal sette i gang.



BANEN OFFISIELT ÅPNET ETTER UTGLIDNINGEN

Banen ble 1. juni offisielt gjenåpnet etter utbedringen ved Bingsfos, av lensmannen i Sørumsdal. Hun ble tatt med til åstedet av Vidar og Bent i skinnebussen, og kunne konstatere at alt var som det burde være. Vi har også mottatt mail fra Rune Jensen i Fylkeskommunen (repr. Riksantikvaren) som er veldig fornøyd med at også hellingen på fyllinga er som tidligere, selv om mange forandringer er gjort i grunnen og i bunnen av "dalen".

Vidar, Svein-Ove, Per, Paal og Christer har gjort en formidabel jobb med pakking og justering de siste to ukene og ble også ferdig med dette i går. Så nå er alt klart til å ta i mot skoler og barnehager til uka, og for den videre sesongen. Takk for god og solid innsats!

BANE/BYGNINGER

Det er nå ferdig grøftet fra Øvre Sætra til Fossum. Det er blitt veldig bra, og vil ta seg enda bedre ut til sommeren når gresset dekker det som i dag er brunt. På grunn av dårlige/manglende grøfter i lengre tid, har banelegemet fått lide i altfor stor grad og vi er nødt til å foreta pakking og justering av sporet på deler av denne strekningen før sommersesongen. I første omgang må vi ta de om-

rådene som er verst, og utsette heving av hele sporstrekningen til høsten. Det vil bli en mer omfattende jobb og vi rekker ikke å bli ferdige før sesongstart.

Det som gjenstår før sesongstart er nå pakking og justering av spor. En del av strekningen det ble byttet spor på i fjor høst, var ikke tilstrekkelig godt pakket og justert. Dette i tillegg til ny pakking og justering før Tønsberg tunnel og fra Øvre Sætra og opp til Fossum utføres i disse dager med god hjelp fra Vidar, Paal, Per og Christer. Svein-Ove er tilbake i 50% stilling og han er selvfølgelig også med på denne jobben.

Det er foretatt kartforretning fra Noractor planovergang til brannstasjonen, og denne uka har Svein-Ove sørget for kabelpåvisning langs veggen til Noractorbygget slik at det er klart for gjerdning av hele området før sesongstart.

MALING AV STASJONSBYGNINGER

Stasjonsbygningene blir nå malt til den store gullmedalje. Både Sørumsdal og Bingsfos stasjoner er nyvasket, og nesten ferdig pusset. Paal, Christer og Svein-Ove henger i for å få bygningene ferdige.

KOMPLETT SAMLING MED-LEMSBLADER

Endelig, etter et halvt års jobbing av Knut Haga, har det lyktes i å få samlet samtlige utgaver av medlemsbladet Tertitten. Noen av utgavene er dog kopier, men det viktigste er at nå kan vi få arkivert historien som er fortalt i bladet og historien om museumsbanen.

Samtidig har det også blitt samlet et komplett sett til biblioteket på Sørumsand stasjon. Her blir bladene stående i permer, slik at alle, som ønsker, kan lese om hva som har skjedd, fra starten på 60 tallet, gjennom de tøffe 70 årene og frem til i dag. Håper at så mange som mulig tar seg tid til å stikke innom for og fordype seg

i bladene. Bladene er dessverre ikke for utlån, så man får lese på stedet.



Mye grøfting er også gjort det siste året, her ved Fossum.

FOTO: PER KARLSRUD

Anmeldt for sabotasje

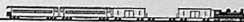
AV LENA MOEN

I 1937 ble Ola Norum og hans søster Inger anmeldt for sabotasje mot Tertitten ved Jensrud stoppested, rett ved Bjørkelangen, der de den gang var bosatt.

Et veikryssignal hadde, mett av dage, lagt seg ned i gresset ved siden av banen. Ola og Inger, som var henholdsvis 4 år og 6 år den gangen, lekte i området og fant ut at de ville ha med seg skiltet

i leken. Dermed dro de det over skinnene der det uheldigvis ble liggende til Tertitten skulle passere.

Antakelig ble de små forstyrret i leken av mor som ropte inn til middag eller så kunne det være andre interessante opplevelser som ventet. Herom sier historien intet..



Lokføreren som oppdaget det fatale fant det betimelig å anmelde forholdet. Dette kunne ikke være annet enn sabotasje!!

at betjenten hadde et smil på lur, som han nok anstrengte seg for å skjule... Han var jo tross alt ute i embets medfør!

Inn i Norums stue troppet så lensmannsbetjenten opp i full mundur! Dette var skremmende for de små, men Ola husker godt

Enden på historien ble heldigvis henleggelse av saken med bakgrunn i de siktedes alder!



Ola Norum kom med denne historien da han og hans kone var innom for å kjøre med "Tertitten" en søndag i begynnelsen av juli. Her sitter han på krakken "ved" Hornåseng stasjon og venter – noe han sikkert gjorde flere ganger i sin barndom.

Ola Norum er nå bosatt i Ås med sin familie

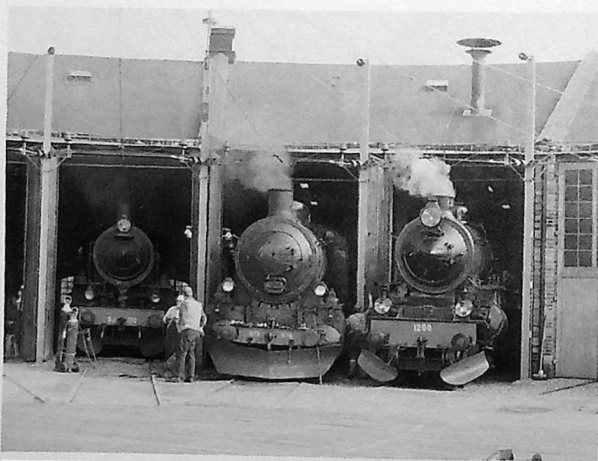
FOTO: LENA MOEN

Statens Järnvägar 150 år

TEKST OG FOTOS AV JAN HAUGEN

Det har vært et Sverige i jubileets tegn, med både pomp og prakt. Det hele startet med kongen på åpningstoget den 2.6.2006 i Nora, som var utgangspunktet for Sveriges første lokomotivdrevne jernbane som åpnet nettopp denne dagen for 150 år siden. Den store grand finale kom med stormønstringen av veteranog ved Sveriges Jernbanemuseum i Gävle helgen 8-10 september. Her var det i utgangspunktet forventet en 25-30 store damplok i drift, D-F-M-RA-RC lok med underlitraer i alle fasonger, farger og utføring, diesellok og motorvogner. Og dette tenkte jeg at man ikke kunne gå glipp av,

etter en lengre overtaling var vi plutselig 3 aktive fra UHB som var påmeldt som mannskap på karettoget . Og bare for å vise hvor stort dette stevnet var så var det totalt 570 frivillige i sving disse tre dagene. Eller som det ble skrevet i Fyrboxen, internavisen under stevnet: man hadde økt personalstaben med 1900%. Lokstallen var døgnbemannet, verkstedet var bemannet så lenge det var behov. Og her var det nok å henge i med. Det var reparasjon av luftpumper, plugging av kjelerør, kranglete injektorer, lagerbytte etc. etc. 35 lok og 18 togsett var planlagt inn i bruk. Man måtte være gal om man ikke fikk dette med seg....



Hektisk klargjøring og små repp før den første av de tre store dagene, totalt var det 15 damplok som ble stelt med her i stallen døgnet rundt av frivillige.



Stemmingsbilde fra Ludvika. Der kom det ett DA lok foran på grunn av at den ATC-frie kvoten var brukt opp (i Sverige kan man kjøre 210 km pr. dag med lok uten ATC på strekning utbygd med ATC).

Transporten.

Undertegnede reiste ett par dager før Thomas og Knut, for å være med og kjøre El 1 med transporten av karettoget til Gävle. Roar Stenersen (Jernbanemuseet/UHB) hadde oppsynet med karettogets vogner som rullet på egne hjul, Caroline ble transportert på en spesialvogn.

I Kil dukket nok en UHB'er opp, herfra var det Hans Gunnar Larsson som var Lokfører. I Ludvika kom det Da-lok med nytt lokmannskap som tok over fremføringen frem til Gävle.

Første dag var det regn og vind, men allikevel kom det over 5000 denne dagen. Man hadde et ambisiøst program med tilbringertog helt fra Stockholm hver eneste dag, pendeltrafikk med karetvogner hvor man kunne oppleve loket Gøta fra 1856 som trekkraft.

En av de maskinen som jeg falt for var CC 404 fra 1892 som var levert som ett hurtigtogslok med største hastighet på 90km/t, dette må være noe av flotteste som er levert av damplok!



CC maskinen på Hennan stasjon.

Av de store opplevelsene var utkjøringen med R 976 som hadde fått låne ett tømmertog fra GreenCargo på ca 1500 tonn. Det var en fantastisk lydopplevelse for oss som aldri har opplevd ett skikkelig damplok med godstog. Jeg føler lyden ennå....

Fredag

Nå var Caroline pusset og klar til innsats, og antall mennesker innenfor porten økte betraktelig. Det var side-by-side kjøring på hovedlinjene, og uansett hvor man stod og ventet så kom det

et veterantog. Noe av det man husker er den stemningen som var i stallen tidlig på morgenen eller sent på kvelden før publikum slapp inn. Det er en egen stemning i en lokstall full av damplok under trykk.

Totalt anslår man at det var en 25 000 besøkende innenfor portene til museet disse tre dagene, og det som imponerte meg mest at med den mengden tog i bevegelse var det ingen skader eller nesten uhell. Det var litt skummelt med så mye folk på plattformen,



Denne fornøyde karen (UHBer Knut Hansen) gikk rundt med ett salig smil det meste av tiden.



Ikke bare damplok som var ute og luftet seg med tidsriktig togstamme.

F1200 med tog ved siden av Caroline på Gävle C.



men det var så vidt jeg kan huske ikke verre en det som er på Oslo S i rushtiden... Og her var jo tross alt folk klar over at det kom tog – det var jo det de kom for å se.

Men med dette stevnet har svenskene vist at vi nordmenn har noe å lære. Vi hadde vårt eget 150-årsjubileum for 4 år siden, og det bør sitte noen med en flau smak i munnen når de ser hva som skjedde i Sverige.

Ikke bare gamle dager.

Det var ikke bare det de gamle tog som var utstilt, det var også GreenCargo med to nymalte Rc4 og en Rc 4 i gamle fargene. GC stilte også den nyeste tilveksten på vognparken sin, nye vogner til

posttogene godkjent for 160 km/t. Hector Rail var også tilstede med sitt nyeste lok, en BR 441 "Cyborg".

Til slutt vil jeg bare skjenke de ansatte ved jernbanemuseet i Gävle en stor takk og all mulig honnør for at de nok en gang har klart og lage et fantastisk flott stevne for oss med sansen for skikkelig jernbanemateriell – fritt for elektrikk.

Järnvägen
150 år
2006



De vakreste ellok som er bygd må vel D serien med lokkasse i teak være.



R 976 tilbake i stallen etter å ha trukket tømmer tog. Denne loktypen ble i sin tid levert som malmtogs lok for Malmbanan, og tilsvarte på mange måter vår type 29.



Til jubileet ble det utarbeidet en del frimerker: **“Loket A. Mallet** har oppkallats efter den schweiziske opphovsmannen Anatole Mallet. Loket bygges år 1891 av Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna efter franska ritninger. **Rälsbussen** var ett bensindrivet tåg och användes med fördel på sträckningar utan elektrisk kontaktledning. De flesta rälsbussar bygdes i Umeå på Hilding Carlssons Mekaniska verkstad.

Det elektriska universalloket **SJ typ D** gick att växla för såväl tunga godståg som snabba persontåg, och togs i drift år 1926.

Sveriges **starkaste ånglok är R-loket** från år 1908. Det togs fram för att kunna dra 1 300 ton tunga tåg på malmbanan mellan Abisko och Riksgränsen.

Rc-loket är kanskje det mest kända svenska loket. Det är ett universallok för såväl gods- som resandetåg. 360 lok framställdes mellan åren 1967 och 1988, och fortfarande rullar næstan alla på jernvægar rundt om i Sverige.”



Av de som stod bak dette fantastiske jernbanestevnet så må det nevnes museets driftsleder Sten Holm som av yrke er lokfører med lang fartstid fra SJ, som en av de virkelige mange ildsjelene ved museet som legger ned en fantastisk innsats for å få hjulene til å rulle. Her er Sten som lokfører på F 1200.



Järnvägen
150 år
2006

UHBer Thomas Haugen på Caroline. F 1200 i bakgrunnen.