

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 73 oktober 1988



TERTITTEN

Medlemsblad for
Urskog-Hølandsbanen

Redaktør: Erik Borgersen

Redaksjon: Aud K.Brevig
Jan Deram

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

Annonsepriser:
Baksiden: 1200,- kr.
1/1 side: 800,- kr.

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

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

Postboks 711, Sentrum,
0106 Oslo 1

Bankgiro: 1624.65.35500
Postgiro: 2 06 77 18

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

Tlf. Bingsfoss og Sørumsand:
(06) 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling
Tlf. (02) 11 01 55 - (06) 82 67 67

Styreformann Roar Stenersen
Tlf. (02) 53 07 49

Avd.ing. Vidar Skilnand
Tlf. (06) 82 72 65

Medlemskap:
Støtte-: 150,- kr. Aktiv: 75,-
Familie: En betaler full pris,
deretter kr. 50,- pr.person.
Livsvarig: 1500,- kr.
Bedrifter: 1000,- kr.

Damp tog kjøres hver søndag
fra 3. søndag i juni til siste
søndag i august.



Vi

gleder oss over at det nå satses på økt turisme i Akershus. En av de større attraksjoner er uten tvil Urskog-Hølandsbanen. Det er viktig å huske på at Tertittent ikke er noe som automatisk er der. Det må investeres i stasjonsanlegg, verksted, restaureringer m.m., ellers nytter det ikke for den trofaste aktive gjeng å drive museet. Arbeidskraften vår er råbillig, men materialene og verktøyet vi trenger - det må kjøpes for penger.

Oktobernummeret er tradisjonelt viet driftssesongen og sommerens aktiviteter. Så også denne gang, men en grundig befaring til Blåfjellbanen og Rekefjordbanen har vi med. Tertittents "freelance-medarbeider" gir en spennende innføring i glemte spor.

God appetitt!

Erik Borgersen

INNHold

Medlemsnytt.....	3
Verkstedutstyr i gave.....	5
På tur.....	7
Driften.....	9
Spor til krana.....	17
Sørumsand.....	20
Blåfjell- og Rekefjordbanen...27	

Deadline Tertittent nr. 74: 1/11-88
Forsiden:

Nå er det spor under krana igjen.
Lokf. Anne Hilde Gudmundsen og
konduktør Johan Johansen på tur.

Jente i dampen

Anne Hilde Gudmundsen Ole Jonny Flateby og Erik Borgersen har nå blitt lokførere på UHB. Sist noen ble "ansatt", som det heter på jernbanen, var i 1976.

Kandidatene kjørte opp for lokkontrollør Ivar Rustad i NSB. Kjøredyktige har de allerede vært et par år.

Anne Hilde er første kvinne som er godkjent fører på damplok i Norge. Tertitten gratulerer!



Øverst: Anne Hilde gratuleres av Ivar Rustad. Nedenfor t.h. ser vi fyrbøterne Gudmundsen og Flateby før "oppkjøring".

Under: UHB hadde ingen fyrbøtere en liten stund. I august kjørte fyrbøter aspirant Trond Dehli opp for Ivar Rustad og ble kjøredyktig. Han kan dermed smykke seg med tittelen fyrbøter.

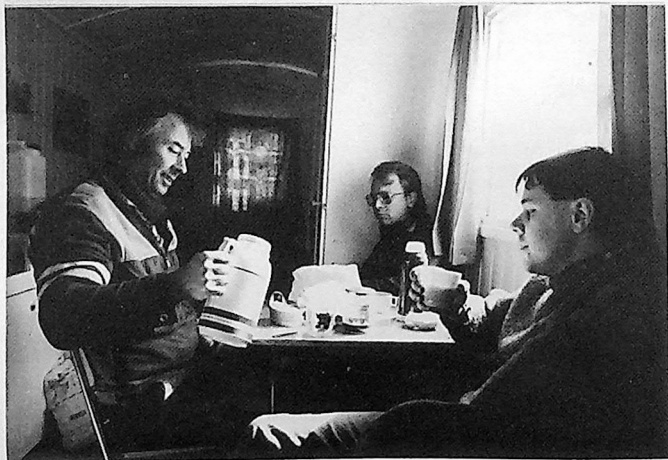


VIDARBU

Vidar Skilnand, som nå har vært ansatt som museumsforvaltervikar en tid, bor i Askim. Dermed har han lang vei til jobb. Ikke minst når han i tillegg også er aktivt medlem, og gjerne tilbringer fritiden skinnelangs.

En losjivogn ble løsningen på hans hybelbehov.

Til høyre er vi på besøk. Fra.v: Vidar, Finn og Trond.

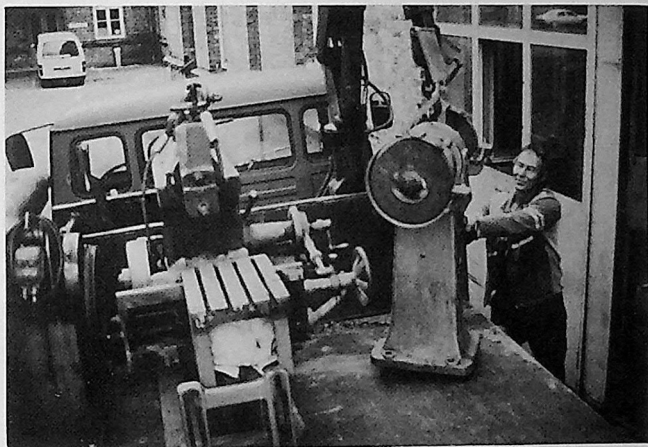


ENDRINGER I DRIFTS & VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN

Årsmøte i år vedtok en endring i organisasjonen. Den tidligere Maskinavdelingen ble erstattet av en Lokavdeling og en Vognavdeling. Ledere for disse er Lokmester (Lom) og Vognmester (Vgm), og det ble hhv. Roar Stenersen og Trond Dehli som ble valgt.

Det ble videre opprettet et arbeidsutvalg, som ledes av driftsbestyreren. AU kommer i stedet for de tidligere arbeidsmøter. I AU møter db, tc, bm, lom, vgm og redaktør, samt styreformannen.

Arbeidsutvalget har vedtatt at stasjonsavdelingen deles i to, dvs. stm. Sørumsand og stm Bingsfoss (ul. Fossum), frem til årsmøte i -89. Stm Bingsfoss er Aud K.Brevig og fung.stm. Sørumsand er Erik Borgersen. (Det er årsmøte som skal treffe det endelige vedtak).



VERKSTED- UTSTYR I GAVE

Håvard
Pedersen

Vidar Skilnand
besørger opp-
lasting på
lastebilen.
(Håvard Pedersen)

Mangel på verksted har vært et av de mest følbare problemer vi har slitt med på UHB. Etter at vi fikk leie en del av NSB's bussgarasje i Sørumsand lettet problemet noe.

I slutten av juli i år kom en ny gledelig melding. Moderniseringen av verkstedsvirksomheten ved Ullevål sykehus overflødiggjorde en del maskiner som fortsatt kunne gjøre fullgod jobb i et mindre verksted. Stor var derfor gleden da de var villige til å gi maskinene til et godt formål; nemlig oss !!

Vi er blitt beriket med en gulvmontert, dobbel smergel-skive, en kaldsag (til å skjære jern med), og en shapping (til å høvle jern med.) Da det ble vel kjent at vi også manglet dreiebenk, fikk vi en liten bordmontert dreiebenk i gave av Åge Rua, også ansatt ved Ullevål sykehus. Rua overtok i sin tid dreiebenken av sykehuset, men da planene om et eget hobbyverksted ikke gikk helt etter oppskriften, sjenket han den altså videre til oss. Ingen tvil om at vi etterhvert har fått mange gode venner både blant bedrifter og enkeltpersoner.

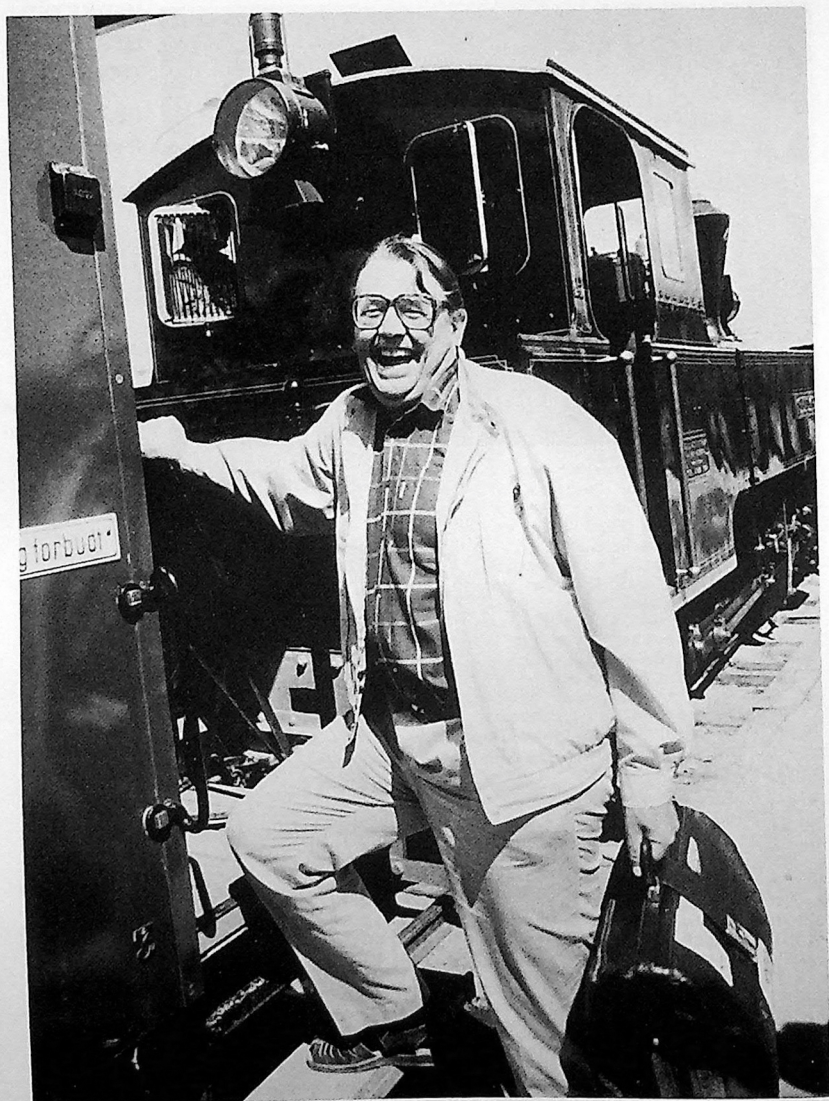
Den 28.07 trommet vi sammen noen folk og dro med lastebilen til Ullevål for å

hente hele stasen. Vi regnet med en del sjauing for å få de tildels tunge maskinene ut på gata, men da vi ankom sto faktisk maskinene klare i døra ! Det bød ikke på særlig store problemer å få maskinene opp på lastepanet, men shappingen ble en hel liten thriller. Med nød og neppe fikk vi den ombord.

Skåret i gleden var løsningen på Sørumsand. Istedenfor å sette maskinene direkte dit vi skulle bruke dem, måtte vi sette dem inn i en av lagervognene.

Da vi søkte om det ledige rommet i bussgarasjen, inneholdt dette få andre ting enn noe utstyr tilhørende baneavdelingen til NSB. Først etter at vi søkte om å få leie rommet, og etter at vi har brukt kr. 40000 på å skaffe baneavdelingen ny plass, tar NSB en stor del av rommet i bruk som lagerplass for en buss utenfor trafikk. Dermed får vi plass til svært lite annet en det objektet vi ønsker å ta inn på verkstedet, samt det aller nødvendigste av verktøy.

Vi får håpe at også plassproblemet snart finner sin løsning, så vi kan ta i bruk alle maskinene, som tross alt er helt nødvendige for å kunne holde materiellet i den stand vi ønsker.



Alltid like begeistret for en tur med Tertitten: Lars Hauge, inntil nylig fylkeskultursjef i Akershus. (Ronny Sønnerud)



På tur

- Turen ga oss noe å tenke på!
- Bevilgninger til Tertittene er fornuftig investering, for dere får til noe.

Det var et par av reaksjonene vi hørte da fylkeskulturstyret i Akershus var på besøk 22. juni.

Etter Fetsund lenser, båttur på Glomma og Blaker skanse steg politikerne ombord i BCo 3 for å bli kjent med Tertittene. På Fossum ga driftsbestyrer Finn Halling en orientering om Mork stasjonsbygning fra 1896, som nå er gjenreist der.

Samlet på plenen på Bingsfoss redegjorde så styreformann Roar Stenersen for hva som ligger bak driften av UHB. Bane og materiell må tilfredstille tekniske krav og medlemmene som fremfører togene må læres opp og godkjennes til sikkerhetstjeneste.

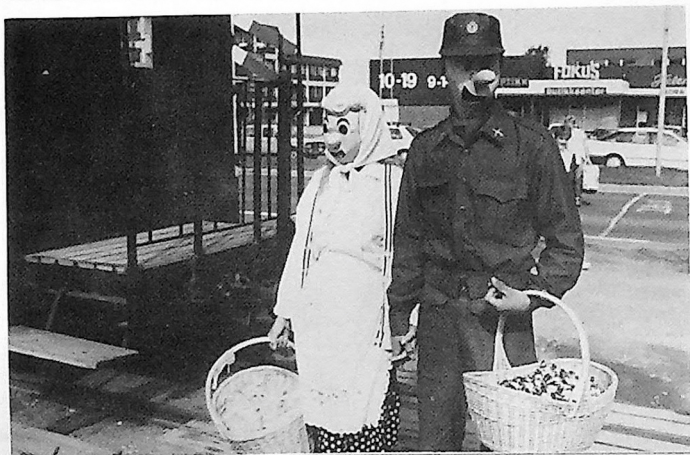
25 aktive medlemmer legger ned en betydelig del av sin fritid for å vedlikeholde, restaurere og drive anlegget.

Tertittene viser ikke bare frem en statisk utstilling, men bevarer og viser frem driften av en jernbane dengang. De besøkende

får se jernbanearbeidernes daglige gjøremål og arbeidsforhold.

Finn Halling tok for seg det problem som oppstod i forbindelse med at det ikke ble bevilget penger til en hel stilling ved UHB. Hele tilskuddet vil nå gå til lønns og driftsmidler til den fast ansatte, og nærmest lamme den frivillige ulønnede virksomhet. Et eksempel er at det ikke vil bli penger til sviller. Årlig utskiftingsbehov er 200 sviller, og dette vil føre til et alvorlig etterslep.

Halling uttrykte videre et oppriktig ønske om velvillig behandling av søknaden om penger til Sørumsand stasjonsbygning. Ferdigstillelse av stasjonsanlegget der haster, ikke minst pga. økt besøk og den satsing som nå foregår på turistnæring i Akershus.



Petra og n'August har reist med Tertittent nesten hver søndag - et populært innslag.



Trafikk på Sørumsand. Dette ble første sesong i museums-tiden med ordentlig spor-anlegg, slik at loket kan kjøres rundt togstammen.



Skole-musikken var på plass andre driftsdag - et år-visst besøk vi setter pris på. Her overrekker formann i støtteforeningen, Harald Baarli, blomster til UHB ved Finn Halling.



Besøkende nr. 100 000 overrekkes en liten gave av stasjonsmester Aud Kristin Brevig og togkontrollør Ivar Elgstøen. (Morgan Andersen)

Vi nådde årets mål

Finn Halling

I 1987 satte vi en ny, ettertrykkelig besøksrekord med totalt 7414 besøkende. Det var flere årsaker til rekorden: gjenåpning av strekningen fra Sørumsand sentrum og Stomperud-jubiléet var vel de viktigste.

Vårt mål i 1988-sesongen, slik vi formulerte det i årsmeldingen for 1987 var "å selge billett nr. 100.000 i 1988". Da 1987-sesongen var over manglet vi 7065 besøkende på det. Målet ble nådd siste driftssøndag (4/9-88): Årstotalen ble 7281 besøkende - vi passerte 100.000 - grensen med god margin.

Med en årstotal på 7281 manglet vi 133 små besøkende på å tangere fjorårets rekord; sannsynligvis er det korrekt å kalle dem "små" - i år satte vi en nedre aldersgrense på 2 år, mens alle måtte løse billett i fjor.

Driftsstatistikken sier en del om sommerens vær. På de tre søndagene i juni var det

ekstremt varmt, + 35° i skyggen 26/6, og besøket var tilsvarende labert. Men da varmebølgen var over tok besøket seg kraftig opp, og etter 3/7 var det kun 3 driftssøndager med mindre enn 474 besøkende. Besøkstopp hadde vi 31/7 med i alt 664 solgte billetter. Dette er noe nær dagsrekord i museumsbanens historie. Sesong-

DRIFTSSTATISTIKK FOR 1988 - 23. DRIFTSSESONG

1. Rutetog (ordinære driftsdager)

	19/6	26/6	3/7	10/7	17/7	24/7	31/7	7/8	14/8	21/8	28/8	4/9	Sum	Gj.snitt
Pt 17/4	62	46	59	127	51	69	191	145	131	95	45	42/67	1130	94
Pt 3/6	90	47	126	167	161	126	162	169	194	135	97	86/82	1642	137
Pt 7/10	56	39	125	114	163	77	214	190	172	111	88	95/54	1498	125
Pt 11/18	10	21	44	66	106	55	97	76	54	49	44	33/32	686	57
Sum	218	153*	354	474	481	327	664	580	551	390	274	491**	4957	413

* 35 °C i skyggen

** Totogsdrift, 2 togpar pr. linje

2. Chartertog (bestilte tog)

	6/6	9/6	10/6	11/6	13/6	14/6	17/6	22/6	10/8	Sum
Tog 1/2	10	145	136	35	141	146	230	34	13	
Tog 3/4			121		142	162				
Tog 5/6			143		143	126				
Tog 7/8			35							
Sum	10	145	435	35	426	434	230	34	13	1762

6/6: NRK, 10/6 tog 7: Vertshuset Petra, 11/6 Sørumsand handelstandsforening, 22/6: Fylkeskulturstyret i Akershus, 10/8: Sørum kommune. Forøvrig skoler, barnehager.

3. Andre tog (Sørumsanddager m.v.)

	9/6	10/6	11/6	12/6	Sum
Tog 1/2	19	76	60	113	
Tog 3/4			44	65	
Tog 5/6			57	50	
Tog 7/8			24	54	
Sum	19	76	185	282	562

TOTALER

1. Rutetog	4957
2. Chartertog	1762
3. Andre tog	562
Sum	7281



Artikkel-
forfatteren
underveis
på lok 4
Setskogen
21/8.

ens fulleste tog kjørte vi også denne søndagen med hele 214 passasjerer (142% belegg !)

Allikevel hadde sesongens siste driftssøndag kanskje det mest oppsiktsvekkende besøktallet. Normalt dabber besøket av mot slutten av sesongen; (276 i 1987, 251 i 1986) årets avslutning var 1988's 4 beste med hele 491 besøkende. For ordens skyld legger vi til at det var totogsdrift - behørig annonsert - denne dagen. Dessuten hjalp værgudene oss maksimalt, det regnet bølletevis lørdagen før, mens himmelen ble skyfri i løpet av natten.

Sammenligner vi tabell 1 med fjorårets tabell, ser vi at det ordinære søndagsbesøket har økt med 158 til 4957. Dette er gledelig, spesielt når vi vet at det er inkludert flere ekstremt dårlige dager. Men den jevne økningen og de etterhvert høye tallene skaper et problem: Vårt tog har 150 sitteplasser, mens gjennomsnittsbelegget for f.eks. 2. togpar er 137 reisende, dvs. 91.3 % belegg. Ingen andre togpar i Norge er i nærheten av å ha tilsvarende gjennomsnitts beleggprosent. BCo2 med 30 sitteplasser vil forhåpentligvis være driftsklar etter restaurering i 1990, og skulle dermed øke kapasiteten. Imidlertid er vi heldige om vi kan bruke Col en sesong til - vognkassen er pill råtten ..., og CF11 og C12 er svært slitte i understelet. Skal vi få med oss alle besøkende bør 2 mann jobbe med vognrestaurering og vognvedlikehold på heltid i minst 3 år.

Antall charterbesøkende har økt med 313 til 1762 i 1988. Av dette er 1440 skolebarn/pensjonister. Det er kjørt 4 "goodwill-tog" - for Vertshuset Petra, Sørumsand Handelsstandsforening, Fylkeskulturstyret i Akershus og Sørum kommune.

Antall besøkende i andre tog er halvert fra 1987 til 1988. Dette har sammenheng med det voldsomme besøket under Stomperudjubiléet i fjor.

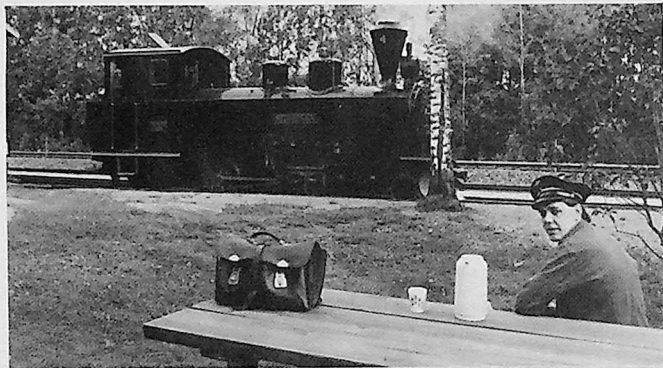
Driften er avviklet uten nevneverdige problemer. Dog



På tur inn mot Fossum stoppested.



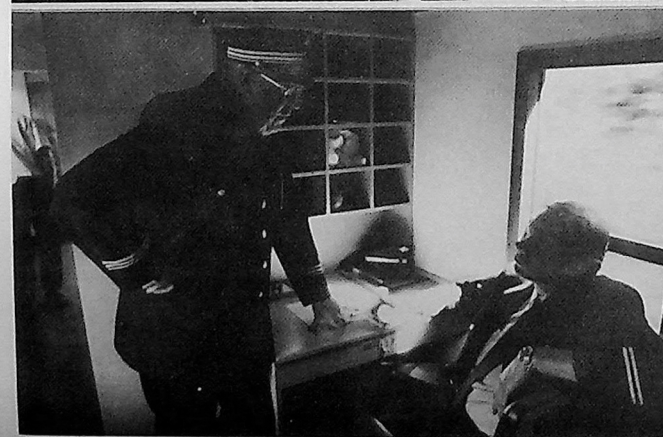
Korte stasjonsopphold takket være profesjonell utlemping av gods... Togleder Nils Are Magerøy påser at alt gods er ute av reiseogdsrommet.



En grytidlig morgenstund finner vi Trond Dehli i ferd med å fyre opp "Setskogen". Lokpers.' arbeidsdag er lang.



Etter endt økt er det tid for å spa ut fyren, tømme askekas-sen og spa ut stubben, slik Roar Stenersen gjør her.



Togkontrollør Ivar Elgstøen i faglig samtale med Togfører Ole Jonny Flateby i CF05.

bør nevnes at et kraftig regnskyll natt til 3/9 førte til at røret til bekken ved undergang Kongsvingerbanen gikk tett. Vannstanden i bekken steg over 2 meter inntil vannet fant avløp nær Presterud planovergang. Lørdag formiddag sto sporet på det verste under 1 meter vann. Brannvesenet ble tilkalt og åpnet røret ved hjelp av gravemaskin (som kjørte seg fast og ikke kom løs ved egen hjelp). Sporet hang i luften flere steder, ialt 20 m³ grus og endel stein måtte til for å gjøre sporet farbart. Arbeidet pågikk til sent lørdag kveld.

Personalsituasjonen har vært god, kun én søndag var det noe snaut med personale. Billettprisene i 1988 var:

3.kl. voksen	kr.30.-
barn/honnør	kr.15.-
2.kl. voksen	kr.45.-
barn/honnør	kr.25.-

Selv om billettprisen på 2. kl. er endel høyere enn på 3. kl. er det så attraktivt å reise på "2. klasse plysj" at det som regel alltid er disse billettene som selges først. (det selges kun 11 billetter, og man er garantert sitteplass). Dette bekrefter at prisen ikke er for høy.

BCo2 vil øke 2.-klassekapasiteten med 10 plasser. Billettprisene ble økt fra kr. 25.-/12.50 til kr. 30.-/15.- i år. Økningen har ikke avsted-

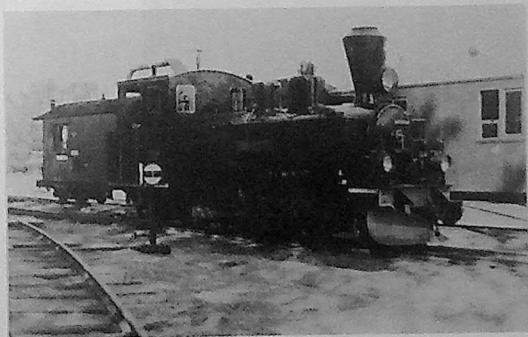
kommet reaksjoner.

Årets sesong bekrefter at fjorårets rekord ikke var et blaff. Besøktallene øker jevnt og trutt. Stabiliteten i tallene bekrefter Tertittens solide posisjon som reiselivsmål i Akershus fylke.



Over: Så var drifts-sesongen definitivt over. Vidar Skilnand raker askekassen på "Setskogen" 4. september.

Til venstre: Hvor? Når? spør du kanskje når du ser dette bilde. Vel, fotografiet er faktisk tatt i år, på Sørumsand stasjon. (Vidar Skilnand)

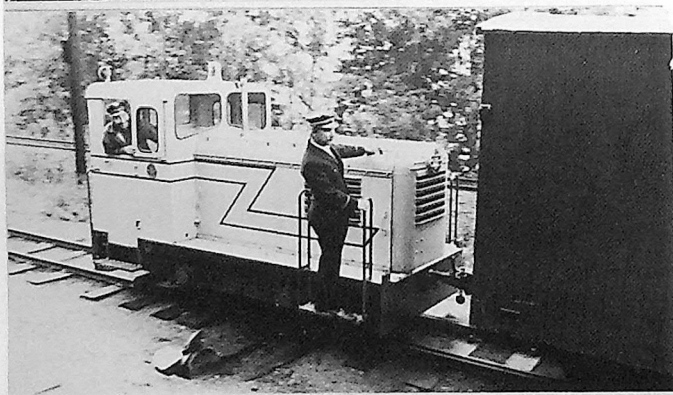


Damp- fest

Siste driftsdag, 4. september, var det liv på U-H-B! Det ble kjørt ekstratog kl. 11, 12, 13 og 14, og togene krysset i Bingsfoss.

De besøkende kunne meske seg i damp-action. Ikke nok med 2 tog, på Bingsfoss ble det skiftet inn og ut godsvogner. Flere ga klart uttrykk for at dette var storartet.

Tjenestegjørende og tilreisende UHB'ere ble i ett sett observert med grådige glis... Uten tvil den store damp-festen, stemningen var til å kunne spises.



Vidar Skilnand og Kjell Navestad skifter sammen togstammene i den tidlige morgenstund med "Granfos".



Godsvognene G 13 og Mf 108 skiftes over fra det ene toget til det andre



Stm Bingsfoss viser signal 3 "Passér" til tog 11. Bingsfoss var stedet å være den- ne søndagen!



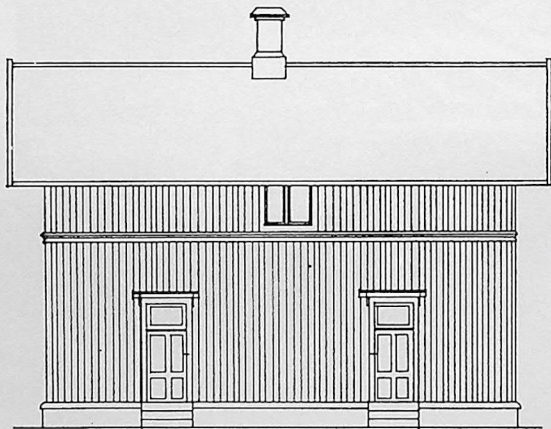
Tog 18 an- kommer Sørumsand, mens materiel- let fra tog 594 står i spor 1...



... klar til å skjote sammen til tomtog 753. Sterkeste togsammen- setting ut fra Sørums- sand siden 1960.

ØNSKES KJØPT

RØD TEGL



Vi trenger RØD ENKELTBØLGET TAKSTEIN (TEGL) til stasjonsbygningen som nå er under oppføring i Sørumsand sentrum.

Behov: 130 m²

Henvendelse:

Urskog-Hølandsbanen, Postboks 711, Sentrum, 0106 Oslo 1

Telefon: (02) 41 83 59 - (06) 82 72 65

(Telefon svarere kan motta beskjeder)

Stasjonsbygningen som nå bygges på Sørumsand er en kopi av stasjonsbygningen til Urskog-Hølandsbanen på Bjørkelangen.

Johan Johansen lasker skinner under portalkrana.

(Alle fotos: Erik Borgersen)

ARBEIDSUKE 1988:

Spor til krana

Håvard Pedersen

Ferie kan være så mangt. Mens noen foretrekker å slappe av i sommerbrisen på sørlandskysten, finnes det enkelte som gjerne tilbringer en uke med tungt fysisk arbeid, dvs. sporlegging, på U-H-banen.

På Urskog-Hølandsbanen erfarer vi at årets uker neppe kan være like lange. Tiden fra snøsmelting til driftsstart synes å gå fortere enn resten av året. Dette er tida da "alt" skal gjøres, - det er ikke bare bøndene som har sin "onne-tid".

I fjor lyktes vi med å arrangere dagnadsuke slik at publikum kunne bestige toget i Sørumsand sentrum allerede før driftsseasonens begynnelse.

Men mye arbeid gjenstår ennå før Sørumsand stasjon virkelig blir det anlegget vi ønsker oss. Ny arbeidsuke ble derfor avvirket i månedsskiftet mai/juni i år. Først og fremst var det legging av 110 m sidespor til, og under, løftekrana som stod på tapetet.

Gjennom uka stilte 7-8 mann og ei kvinne til tjeneste, medlemmer som på ulik måte hadde fått ordnet seg med pause fra det øvrige daglige arbeid.

Høsten i forveien var spor-

veksel og planering gjort ferdig. Sviller lå også klart - her var det bare å klemme til med utlegging og spikring.

Arbeidsuka fikk sin lille dåp. Ei skikkelig byge rensset lufta og skremte arbeidsfolket under tak for en liten stund, før sporleggingen startet for allvor. Vi fant fort igjen formen fra i fjor, og innen første dag var omme var fem skinnelengder klare. Vår nærmeste nabo var det store hullet som snart skal forvandles til vår nye stasjonsbygning. Nede i dette hullet var byggmester Vidar Nilsen i full gang - og det virket nesten som om legging av sviller og Leca-blokker gikk i takt.

PRØVETUR

Tre dager senere lå sporet på plass under krana, og dieselloket Odda kunne gjøre en vellykket prøvetur. Neppe alle var like begeistret





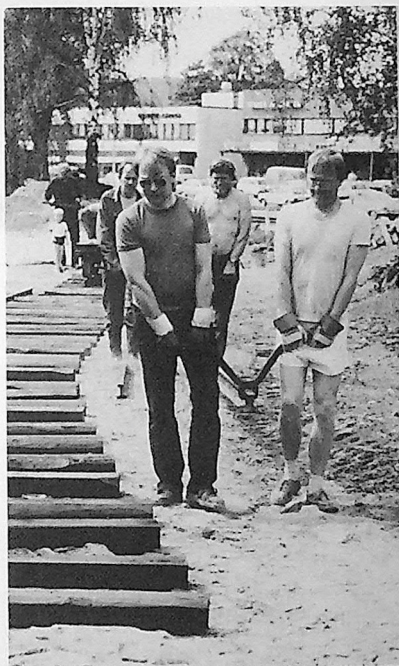
Klaus Hennum
og Johan
Johansen
legger ut
sviller.



Flere
skinner-
lengder
hentes fra
skinner-
lageret.



Første tur
under krana
med damp
torsdag i
arbeidsuka.
(Håvard
Pedersen)



Skinner bæres frem. Foran ser vi Finn Halling og Steve Helgesen, bak Klaus Hennum og Håvard Pedersen.



Øverst: Vidar Skilnand "stifter".
Nedenfor: Uka satte spor etter seg...

for de gamle tider som nå skulle vende tilbake til krana. Selv om krana har stått i mange år, har den likevel hatt sin faste betjening. Godt skjermet av tilgroende kjerr og godsvogner, har krana vært et fredelig sted for filosofering over livet og verden over ei flaske øl, - eller fler. "Vi har vært her lenge før dere, vi har vært her i femti år", fikk vi høre. Det er naturligvis synd å gripe forstyrrende inn i etablerte miljøer, men problemet finner forhåpentligvis sin løsning.

Dagen etter, torsdag, ble Høland prøvefyrt, og fikk seg samtidig en tur under krana. Det så ut som om de kunne ha mye å snakke om, de to gamle veteranene, der de stilletiende lot seg forveige av oss ivrige hobbyfotografer. De to siste dagene ble del-

vis benyttet til grusing av det nye sporet, delvis på sporarbeider og opprydding langs banen forøvrig.

Været var godt hele uka, men den avsluttet som den begynte; med ei real regnskur. Denne skyldte vekk de siste rester av arbeidsglød den uka, men spor etter seg, ja det hadde uka virkelig satt.



Sørum

Det har vært stor aktivitet på Sørum sand stasjon i år. Kransporet er omtalt i egen artikkel. Her skal vi vise glimt fra noe av det andre som har foregått.

På denne siden ser vi til venstre en sliten gjeng i sving med oppsetting av vannstender. Røret skal festes til en stolpe bestående av to jernbanskinner. Forskalingen til fundamentet var klar, så da var det jo bare å få stolpen oppi'. Etter noe svette, og tenkepause (avbildet), ble det lastebilen med kran som ble løsningen.



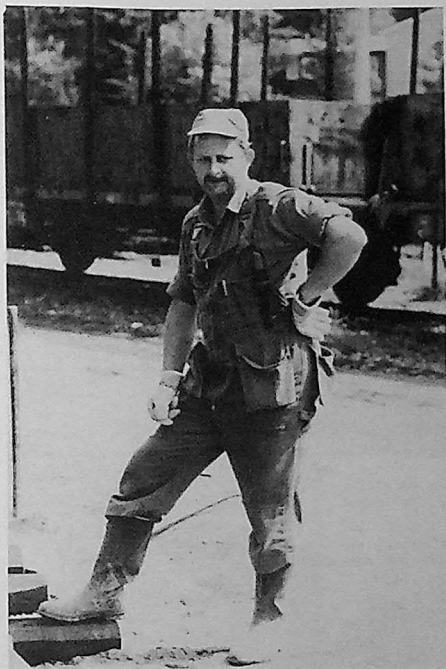
En del sveisearbeid måtte til. Det tok (som vanlig) Trond Dehli seg av, her assistert av Jan Deram (t.v.)

sand

Bygging av stasjonsbygningen kom også i gang. Bygget skal bli en kopi av Bjørkelangen stasjon i opprinnelig utgave.

Til høyre ser vi vår driftige bygmester, Vidar Nilsen.

Byggingen har gått raskt fremover, i skarp kontrast til behandlingen av vår søknad om støtte fra fylkeskommunen. Den fikk et meget langt opphold i kulturadministrasjonen, men er forhåpentligvis lagt frem for fylkeskulturstyret når dette leses.

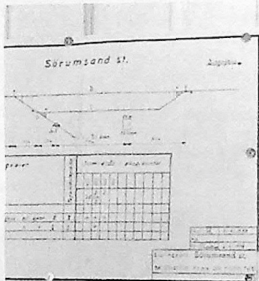


Hullet



Vidar Skilnand og lastebilen kreket seg opp fra Lillestrøm med Leca.

Innkjørsignal-kasse er satt opp (nedenfor t.v.), og stillverksmester Erik Lundberg i NSB har ordnet spor-sperre og C-lås.





Innkjøring i spor 2 i Sørumsand 21/8. Vi ser reisverket i bakgrunnen. Stasjonskiltet er midlertidig (av den selvklebende, verdiløse og dermed hærverksvennlige utførelse).



I august hadde vi dugnad på en vanlig hverdag. 5 frivillige og museumsforvaltervikaren fikk set lenger plattform. Fra v. Vidar Skilnand, Finn Halling og Fredrik Liaen.

MUSEUMSBANETIDEN

Etter nedleggelsen i 1962 var det mange som hevdet noe for å beholde en del av ferretjenesten. AL Haldorstad ble dermed i 1965, og etter 5 år var som museumstiftelsen (1970). Det var tidligere forhandlet med byrået, og ingen. Stasjonsbygningen men var overført, var uten noen form for bygning, så det ble en stor del av nedleggelsen for senere arbeid. Det skjedde som i dag, men som for tidligere er det en viktig del av historien. La oss se noen eksempler på historisk arkitektur til en del av L&M for ferretjenesten.



Inne i "stasjonsbygningen" har Roar Stenersen utvidet foto-utstillingen.



**NORSK MODELLJERNBANE
ROMERIKE HOBBYSENTER**

GATEADRESSE : Strømveien 102
N-2010 Strømmen
Norway
TELEFON : (06) 81 31 96

NSB Bm 67 i HO

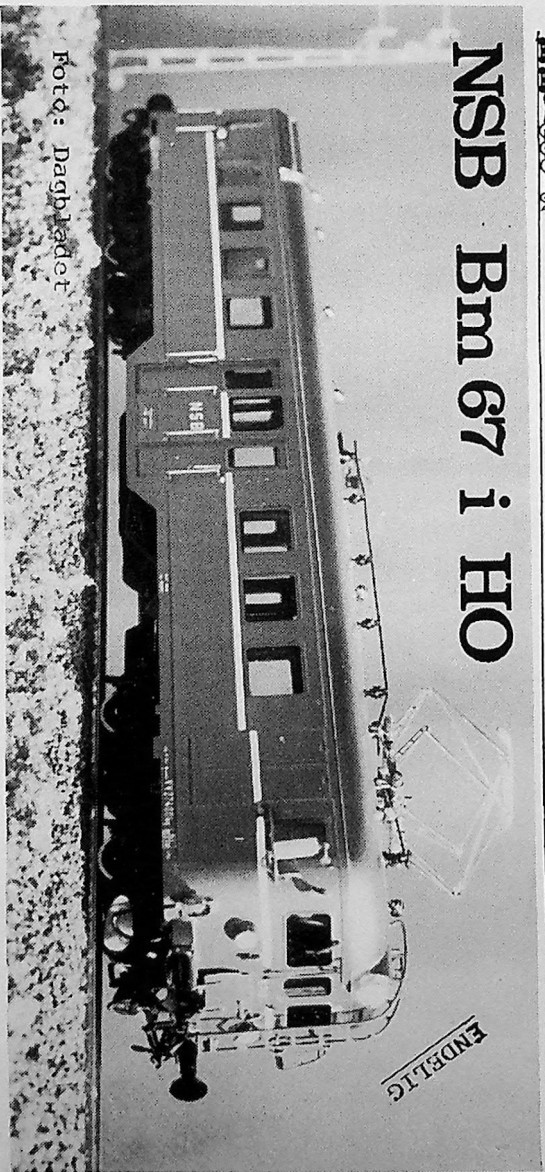


Foto: Dagbladet

NMJ/Philotrain BM 67 er nå under levering. Den kanskje flotteste norske modell noen sinne. Superdetaljert laget i messing med etsede og støpte deler. Over 125 superdetaljeringsdeler.

NMJ's superpantograf. Skalahastighet. Innredning i sitteavd. Speil med alle stag og varmekabler. Fjærende buffere og skalakoppel. Topplakkert i NSB rødt med gul stripe.

NORGES STATSBANER OG DERES PERSONALE

Første bind ferdig NÅ

Et bokverk i 3 bind utgitt i samarbeid med Norsk Lokomotivmannsforbund og Norsk Jernbaneforbund.

I det første bindet har vi forsøkt å dekke alle områder av Norges Statsbaners omfattende transportvirksomhet. Bindet omfatter ca. 30 artikler som alle er skrevet av folk i og utenfor NSB med meget god kunnskap om sitt fagområde. Av innholdet kan nevnes 3 store artikler som Svein Sando har skrevet om Trekkraft, Personvogner og Godsvogner. Artiklene gir god innføring i det rullende materiellets utvikling helt frem til idag. Bremsesystemene på jernbanemateriell, en artikkel skrevet av overing Erik Eriksen Elektrisk jernbanedrift, av sjefing Sverre Kloster. Telelektrikk og Signalanlegg er skrevet av sjefing I. Pedersen og overing J.K. Danielsen. Sikkerhetstjenesten ved NSB, av sjefinsp. E.W. Kristensen. Første bindet er gjennomillustrert med over 400 bilder, mange også i farger.

De to neste bindene har undertittelen HVEM ER HVEM I NSB og kommer ut til neste år. Disse bøkene inneholder bilder og personalbiografier av NSB's ansatte.

Høres dette interessant ut? Da skal du fylle ut kupongen og få første bindet tilsendt til gjennomsyn i 14 dager. Beholder du boken kan du betale bindet kontant med kr. 630.- eller på månedlige raters uten pristillegg. Vil du ha hele bokverket koster dette kr. 1290.-. Du kan også bestille bokverket på tel. (02) 60 93 86.

HURTIGSVARPREMIE:

Send inn din bestilling innen 8 dager og motta en modell av NSB's personvogn type B3. Vogenen er 265 mm lang og kan brukes på modelljernbaner.

JA TAKK send meg til uforsklende gjennomsyn
NORGES STATSBANER OG DERES PERSONALE.

Jeg foretrekker å betale slik.

- Kontant kr. 630.-
 Kontant kr. 130.- og deretter kr. 100.-
pr. måned i 5 måneder, tilsammen kr. 630.-
 Kryss her hvis du vil ha hele bokverket

Navn:

Adresse:

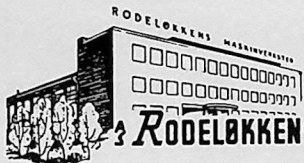
Postnr./Sted:

Sign: Tlf:

Kan sendes
uforsklert i
 Norge.
Notabene
vil betale
portoen.

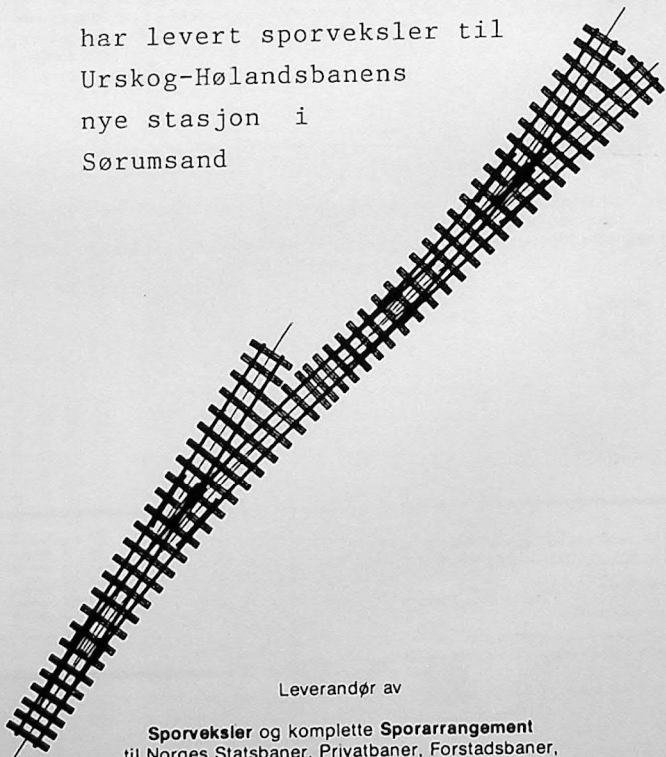
SVARSENDING
Arkiv nr. 101149/16

Notabene Forlag
Ullevål Hageby
0805 Oslo 8.



RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

har levert sporveksler til
Urskog-Hølandsbanens
nye stasjon i
Sørumsand

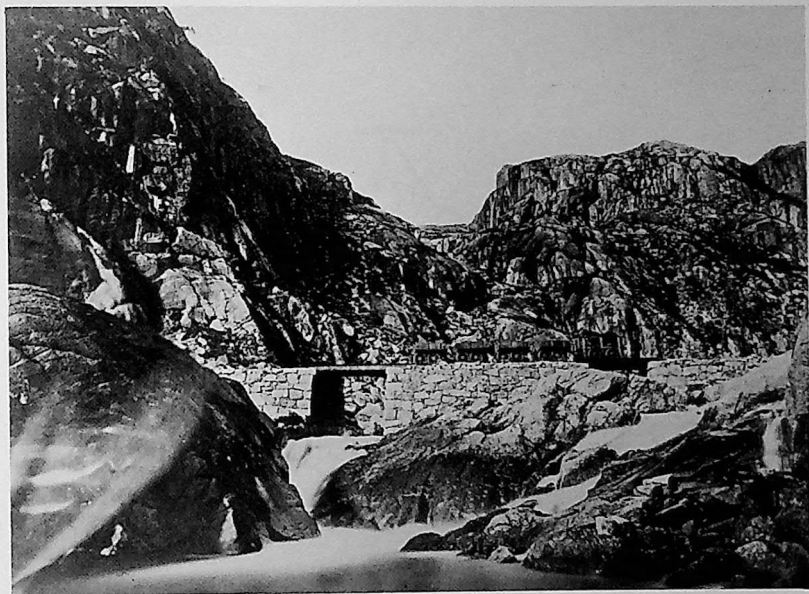


Leverandør av

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

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

POSTADRESSE: ALNABRU - SENTRALBORD 64 60 40 - GRUNNLAGT 1896



Fra Blåfjellbanen. Foto av "hestejernbanen" tatt ved bruene innenfor Åmødt etter at banen ble ferdig i 1870, men før damplokomotivet var kommet. På trallen til høyre står hesten. Med på togsettet var også kusk og hjelper/brenser. Foto utlånt av Sven Jonsson.

BLÅFJELLBANEN OG REKEFJORDBANEN

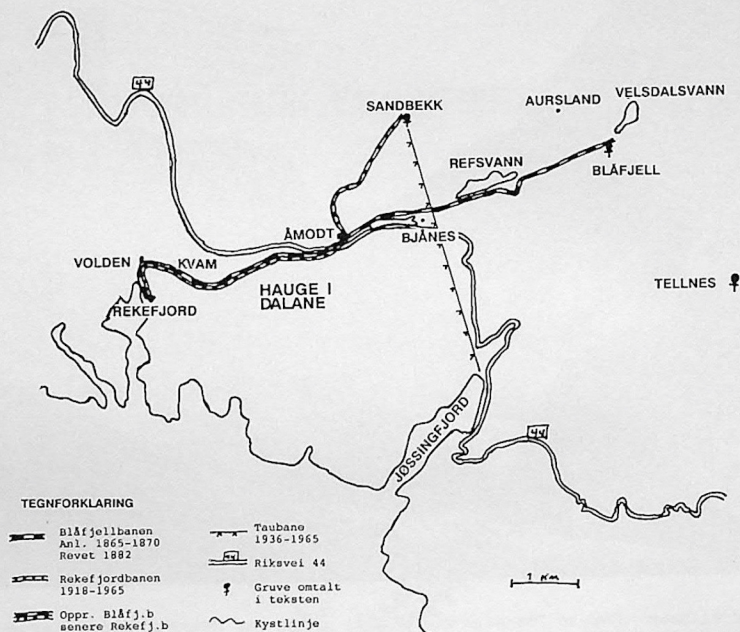
Håvard Pedersen

Lengst sør i Rogaland finner du Sokndal kommune. I motsetning til nabodistriktet Jæren er terrenget bratt og lite fruktbart. Derimot gir selve fjellet inntekter, for her finnes et av verdens beste titanmalmfelter (ilmenittfelter). Titania A/S driver et stort dagbrudd ved Tellnes, hvor ilmenitt og kiskonsentrater transporteres i rørtunnel fram til utskipningshavnen i Jøssingfjord.

Med både Sørlandsbanen og E 18 lagt i en bue nord for kommunen, ligger Sokndal utenfor allfarvei. "Hovedstaden" Hauge fikk aldri noen jernbanestasjon, til tross for at tusenvis av tog har passert siden 1870. Tidligere gruveanlegg har hatt sine jernbaner, og det var Rekefjords 750 mm som lokket TERTITTENS selvoppevnte reportasjeteam hit. Men man skriver ikke om Rekefjordbanen uten å gi dens "merkverdige onkel" Blåfjellbanen også fyldig omtale.

Med den snart historiske
tombilletten OSLO V - FLEKKE-
FJORD, og forhåndsbestilling av
Flekkefjords eneste leiebil,

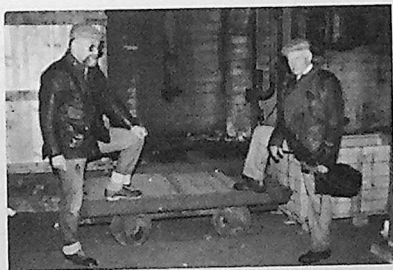
duret vi avgårde gjennom regn
og tåke. På forhånd hadde vi
kontaktet Titania A/S og svaret
derfra var svært positivt. I



Hauge ble vi ønsket velkommen av tre karer som sørget for at besøket fikk alt det innhold vi bare kunne ønske.

Knut Immerstein er bl.a. redaktør for Titanias egen bedriftsavis "Ilmenitten", mens pensjonist Sven Jonsson tidligere var laborant ved Titania og ordfører i Sokndal. Han har samlet mye lokalhistorie, og er akkurat det "oppslagsverket" entusiastene ønsker å treffe. Overingeniør Per A. Smedberg kjente til atskillige fler bortgjemte banestumper på det sørlige Vestlandet enn det vi visste om. Praten måtte jo bli livlig!

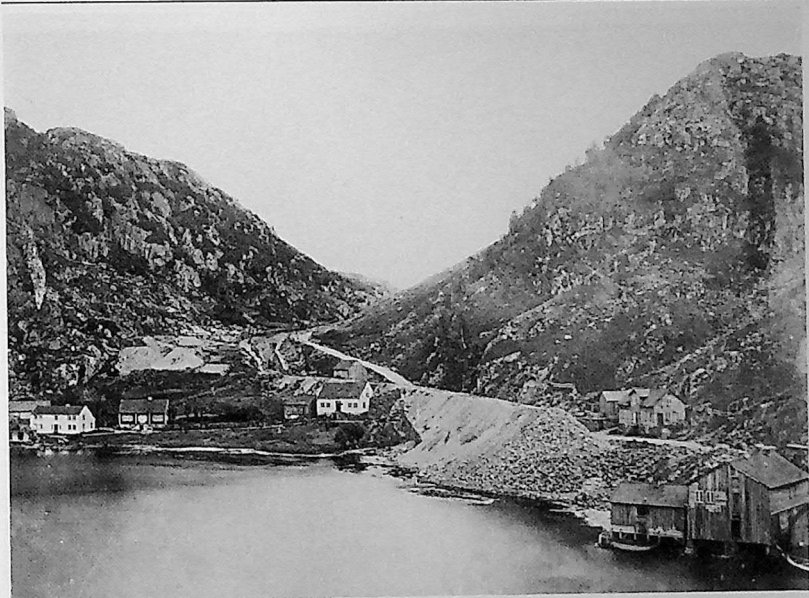
Etter et bedre måltid var det guiding rundt i gamle og nye gruveanlegg, og langs gamle jernbanetraséer. For å ta de to banene i historisk rekkefølge starter vi med Blåfjellbanen.



Knut Immerstein (t.v.) og Sven Jonsson (Trond Dehli)

VESTLANDETS FØRSTE JERNBANE

Titanjernmalforekomstene i Sokndal ble tidlig kjente, men var vanskelig å nyttiggjøre seg. Først da Bessemerprosessen for fremstilling av rujern kom i 1855, ble det for



Blåfjellbanen under bygging 1865-1870. Foto tatt ved gården Volden innenfor Rekefjord. Veien inn til Volden går under skinnegangen. Foto utlånt av Sven Jonsson.

alvor interesse for malmfeltene. malmfeltene. I 1864 ble det engelske selskapet "The Norwegian Titanic Iron Company LTD" stiftet, og dette konsentrerte seg i hovedsak om forekomsten i Blåfjell, øst for Hauge. Malmtransporten fra Blåfjell var svært tungvint: med hest til Refsvann, med pram over dette og med hest videre ned til Rekefjord.

De hadde tydeligvis stor tro på gruvene, og anlegget av Blåfjellbanen ble startet i 1865. I 1870 var den 8,4 km. lange banen ferdig, trolig den første bane vest for Høksund. Lokalpressen skrev vakkert om den første jernbane på Vestlandet, og banen ble t.o.m. omtalt i turistbrosjyrene. Blåfjellbanen bar tydelig preg av å ha kommet i jernbanens pionértid, mens denne transportformen ennå nærmest befant seg på forsøksstadiet. Det har foreløpig ikke

lykkes å finne den eksakte sporvidden, men den var ikke 750 mm slik det hevdes i deler av jernbanelitteraturen. Den var derimot ganske bred, trolig normalspor (1435 mm). Skinnevekten var på hele 37,5 kg/m (!)



Blåfjellbanens trassé i dag (Trond Dehli)



Fra Blåfjellbanen. Foto utlånt av Sven Jonsson.



Skjæring og innslag til tunnel på østsiden av Rekveg (Kvam-siden). Foto ulånt av Sven Jonsson.

Skinnene var uten fot, men støpt med hode både over og under. På den måten kunne de snus opp/ned dersom hodet øverst ble slitt. Stabiliteten ble i stedet løst ved solide sidestøtter.

MATERIELLET

De første årene bestod trekkkraften av kraftige hester. Siden store deler av banen lå i fall, hadde hestene bare jobben med å trekke vognene over slettene, samt tomvognene tilbake. Ved det første lange fallet fra Blåfjell fulgte hestene med toget på egne vogner. Toget besto gjerne av fire malmvogner.

Vognene var grove kassevogner hed høye hjul og med lasteevne 6-7 tonn. I alt fantes 20 malmvogner og to hestevogner. I 1874 fikk banen

et damplokomotiv trolig av engelsk fabrikat. Dette vet vi foreløpig svært lite om.

EN TIDLIG SLUTT

Banen hadde sitt glansår allerede i 1870 med transport av ca. 16.000 tonn malm. Senere gikk det opp og ned med gruve-driften, og i kortere perioder var det full driftsstans. I 1870 arbeidet 150 mann ved verket, hvorav 29 ved banen.

En pussig "nestenulykke" ved banen må tas med: Ei kone gikk midt i sporet da toget kom. Hun ble så forfjamsset av den prustende jernhesten at hun glemte å hoppe til siden. Lokføreren visste råd og skrek: "Legg deg!" Kona kastet seg ned mellom skinnene og ble "overkjørt" av hele toget uten å få en skramme - men hun ble nok litt våt i bukse!!

Allerede i 1876 var det

full stopp. En av årsakene til selskapets dårlige økonomi var de store anleggsutgiftene til banen. Siste transport på Blåfjellbanen var samfunnshuset ved gruvene, som ble demontert og kjørt ned til Hauge før banen ble revet i 1882. Materiell og skinner ble sendt til England, og anlegget forøvrig auksjonert bort fire år senere.

Da Jærbanen skulle forlenges til Flekkefjord (Stavanger-Flekkfjordbanen) kjempet sokndølene for å få lagt banen om Hauge. Blåfjellbanens trasé ble da tilbudt som en del av den nye banen, men som kjent ble den i stedet lagt gjennom Drangsdalen.

ET VIKTIG KULTURMINNE

Blåfjellbanens anlegg var ganske imponerende. Kaia i

Rekefjord var opprinnelig en pælekai, og herfra gikk banen først over en fylling, så gjennom en flere hundre meter lang skjæring og tunnel. I dag er denne gjenfylt. Gjennom Hauge var det pent terreng. Bortsett fra gjennom kommunesentret Soknatun er banen nå gang- og sykkelvei med det beskrivende navnet Malmbanen.

Ved Åmodt har banen en jevn stigning før den krysser en elv på tre små broer. I broene ligger det bjelker støtt av titanjern fra stedet. Våre guider viser stolt frem bjelkene, som praktisk talt er uten korrosjon til tross for at de har ligget der i ca. 120 år. Banen er flott bygget opp med steinblokker som kantstein bl. a. ved Refsvatnet. Nær østenden av vannet kurver traséen over en stor fylling bygget opp med imponerende steinmurer på begge



Blåfjellbanen. Bilde tatt ved veien til Aursland og viser et midlertidig lastearrangement som ble brukt før den siste del av jernbanen ble ferdig. Foto utlånt av Sven Jonsson.



Blåfjellbanens
endestasjon i dag.
(Trond Dehli)

sider.

Den siste biten til Blåfjell følger traséen lisen med elva fra Veidalsvannet i ville stryk på venstre side. Traséen her er også nydelig bygget opp med store tilhogde steinblokker. Man kan kjøre bil hele veien fra Åmotd, men vi anbefaler å la denne stå igjen nede ved bebyggelsen - bygverket bør oppleves til fots.

På Blåfjell er alle bygningene borte, men tuftene ligger urørt. Det var to spor på tomte, med en høy plattform på hver side. Jonsson forteller om skeiderne, som satt på plattformen og skilte ut den brukbare malmen og lastet denne rett ned i vognene.

Gruveåpningene ligger i etasjer oppover. Mens malmen fra de laveste gruvene ble håndtert på den nærmeste plattformen, hadde den øverste gruve løpestrøng over sporene til den ytterste plattformen. Ved Blåfjell er det bevart rester av et gruve-miljø og en jernbane vi inderlig håper Sokndal kommune vet å ta vare på. Blåfjellbanen var nok litt av en pionérbane innen norsk jernbanebyggekunst.

REKEFJORDBANEN

Tidlig i dette århundret samarbeidet professor P. Farup og dr. G. Jebsen om å framstille et fargestoff av titanmalm. De

lyktes med å få frem et hvitt pigment (titandioksyd) som var meget godt egnet som fargestoff - blant annet i maling.

Titania A/S som siden 1904 hadde gruverettighetene i Sokndal, ble i 1917 lagt inn som et datterselskap av Titan & Co. i Fredrikstad. Ny gruvevirksomhet ble forberedt, denne gange konsentrert om forekomsten Storgangen ved Sandbekk nordøst for Hauge. Rekefjord var fortsatt aktuell som utskipningshavn, og herfra og frem til Åmotd, ca. 3,5 km., fikk Blåfjellbanens trasé spor på nytt. Denne gangen ble sporvidden 750 mm og skinnvekten 9 kg/m. Straks etter broen på Åmotd ble det anlagt en ny bane langs østsiden av Sandbekkselva 1,5 km. opp til Sandbekk. Den nye biten lå i jevn stigning med flere krappe kurver og en liten tunnel.

I 1918 kunne de første "lokomotivene", hestene Stella, Lydia og Norbeek trekke malmtoget ned til Rekefjord. Fallene på banen ble utnyttet maksimalt, og her ble hestene ridd eter toget. Togene besto som regel av 1-2 malmvogner, og disse kom ofte "hakk i hæl". Settene hadde egne bremser, men det hendte likevel at man opplevde reneste kjedekollisjonen dersom en vogn f.eks. fikk akselbrudd.

I den lange bakken ned mot

Åmotd var det ofte konkurranse blant bremserne om hvem som greide å trille lengst. Det ble nok endel turer til skogs ut av det, men det fortelles ikke om personskader. Banen var lagt med uimpregnerte sviller som fort ble skadet av hestehovene. De første årene fantes ikke noen baneavdeling, så togpersonalet måtte også være svillbyttene.

LOKOMOTIVDRIFT

I begynnelsen av tyveårene kom to akkumulatordrevne lokomotiver til banen. Blybatteriene var ikke særlig tess, og det var ikke noe sjeldent syn å se hestene komme foran lokotivet. En smule bedre ble det da blybatteriene ble erstattet med nifebatterier. Men lokalpressen skrev muntert om fartskonkurranser mellom tog og barnevogner.

Banen fikk snart et bensinlok, som ble kalt "Mussolini". Senere kom et Deutz diesellok som ble døpt "Hitler". Et Montanalok ble også skaffet og fikk det noe hyggeligere navn "Nygaardsvold". Etter krigen ble banen utstyrt med Ruston diesellok, som var i tjeneste til Rekefjordbanens nedleggelse i 1965. Alt materiell ble deretter solgt.

I tillegg til Rekefjordbanen var det et omfattende sporsystem i og utenfor gruvene på Sandbekk, det hele med en sporvidde på 750 mm. I gruvene gikk to batterilok og et trolleylok.



Fra Rekefjordbanens trasé. (Trond Dehli)



Sandbekk minner nå om en en spøkelsesby. Artikkelforfatteren fotografert ved inngangen til Gustav Jepsens stoll. (Trond Dehli)

DRIFTEN

I 1935-36 ble det en større omlegging på Sandbekk, som bl.a. innebar bygging av en taubane over til Jøssingfjord. Fra da av gikk bare biproduktet magnetittmalm med Rekefjordbanen. Tre år tidligere var banen blitt forbedret med nye skinner på 14 kg/m og en ny bro ved Åmotd.

Persontrafikk på banen var ikke tillatt. Inntil opprettelsen av rutebilde drift til Sandbekk ordnet arbeidsstokken transportbehovet sitt på sin egen måte: noen hang på togene, mens andre bygget egne dressiner. Det sistnevnte var faktisk tillatt, og når et nytt arbeidsskift tok til påtraff man hele kolonner med diverse utgaver av hånd og fotdrevne farkoster. Det var gjerne 2-3 mann på hver, og noen dressiner ble etterhvert så avanserte at de var utstyrt med motor. I gruvene hadde de en spesialbygget "personvogn" for arbeidene. Om enn Rekefjordbanen hadde mye forskjellig trekkraft, må banen ha hatt Norges mest stabile togpersonale! Siden de første hestevognene begynte å gå og frem til siste malmtog forlot Sandbekk 31.03. 1965 sto tvillingbrødrene Peder og Jacob Aamodt i tjenesten; en tjeneste-tid på hele 47 år.

Idag er omtrent alle spor av banen borte, men traséen er

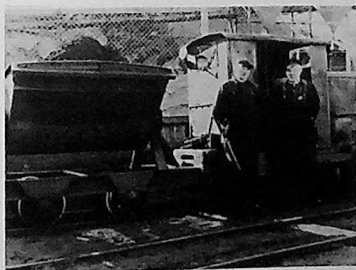
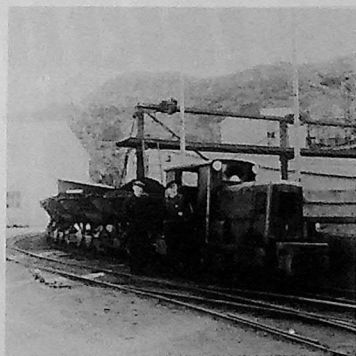
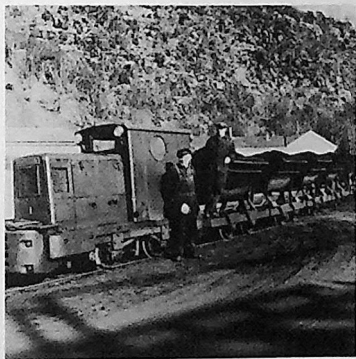
en fin spasérsti fra Åmotd til Sandbekk. Sandbekk minner nå mest om en spøkelsesby - gruvebygningene er ennå ikke revet, og våre guider gir en interessant beskrivelse av livet og aktiviteten som ble borte for snart 25 år siden. Skinnene ligger fremdeles innover i gruvene. Utenfor er det rester av flere vinsjeanlegg som trakk gruvevogner opp eller firte dem ned til sine bestemmelsessteder i verksbygningene. Tre små traller i bunnetasjen i oppredningsverket var den lille rest vi fant av et engang yrende jernbvanemiljø her oppe.

"Reportasjeteamet" Trond Dehli, Vidar Skilnand og underegnede, var skjønt enige om én

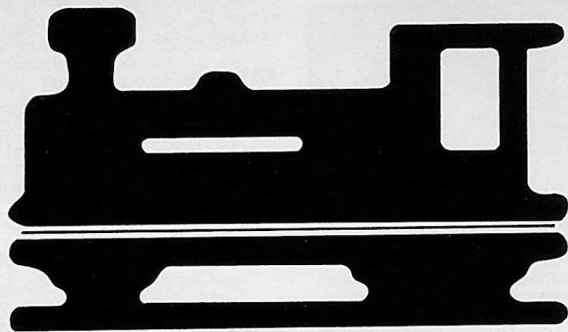
ting: Du verden så moro det ville ha vært å se hele virksomheten i full drift !

KILDER M.V.

- Sven Jonsson, Per A. Smedberg og Knut Immerstein (Sokndal)
- Artikler i "Ilmenitten" av Sven Jonsson og Peder Aamodt J. Lenschow, signaturene C.E.F. og M.D.
- "Sokndal gjennom 150 år" okt. 1987
- "Dalbuen" nr. 4 juli 1909
- "Vestlandsposten" nr. 116 3.okt. 1882
- Hjertelig takk til Immerstein og Jonsson for innsamling av fotografier og kildematerialer, og til Smedberg for transport rundt i anleggene.



Siste tog på Rekefjordbanen gikk 31/5 1965. 47 års drift på denne banen, og slutten på 100 års jernbanehistorie i Sokndal ble ikke markert på annen måte enn det venodet personalet måtte føle. Heldigvis fikk en våken fotograf forevige siste avgang fra Sandbekk. Vi ser lokfører Jacob Aamodt og bremsen Jacob Tønnesen.
(Fotos utlånt av Titania A/S)



NÅ GÅR
 "TERTITTEN"
 HELT TIL...

DS MAT
senter

FOKUS BUTIKKSENTER - SØRUMSAND - TELEFON (06) - 82 62 44

ÅPNINGSTIDER

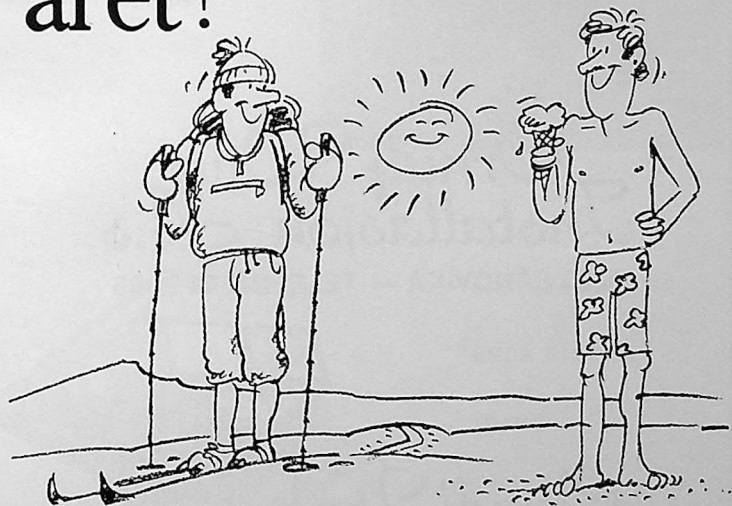
mand., tirsd., onsdag, torsd., fred. **10-19** lørd. **9-14**

Nett og bedre

FOKUS



Reiseforsikringen som gjelder hele året!



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

A/B/C
bank

En god bank gjør det enklere.

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

Utføres av:

**Ornulf Wiig
Installasjon A.s**

1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

Ornulf Wiig



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

Ornulf Wiig
ELEKTRISK FORRETNING

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

Ornulf Wiig
MASKIN A/S

Gågaten
Sandvika - Tlf. 54 27 17

Ornulf Wiig
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika
Tlf. 54 29 95

ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

Hverdager: kl. 8.30-17.00

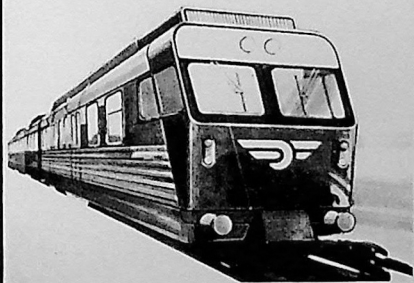
Lørdager: kl. 8.30-13.00

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

IDAG !

VI BYGGER MATERIELL FOR
FREMTIDEN IDAG

EBA STRØMMENS VERKSTED

HEI TERTITTEN:

Hold fram som du stevner
(du er på riktig spor)



**Norges
Lastebileier-Forbund**

Lastebilen - fremtidens transportmiddel