

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 87 - juni 1993
m/årsmelding for 1992



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,-

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:
 Mandager kl. 17.00 til 18.00
 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 styreformann: Gunnar Apeland
 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 3. søndag
 i juni til første søndag i september
 kl. 10.30, 11.30, 12.30, 13.30 og 14.30

Sent

men godt foreligger nå vårens utgave av Tertitten. Mange har kanskje lurt på hvor i all verden det er blitt av bladet, men forklaringen er såre enkel: 2/3 av bladets redaksjon har i månedene fra februar til mai vært noe i nærheten av fulltids beskjeftiget med å arrangere "århundrets togutflukt" for UHB-ere: vår bokstavelig talt grensesprengende tur med Aol100 og BCo340 til et for norske jernbanevogner så fjernt sted som Potsdam i det tidligere DDR. Et fyldig referat fra denne turen vil foreligge i høstens utgave av bladet.

Når dette er sagt er det grunn til å påpeke at dette nummeret selvfølgelig også er meget lesverdig. Foruten årsmeldingsstoffet inneholder bladet denne gangen bl.a artikler om Fairlie-lokomotivet som NSB bestilte til Drammensbanen og en stor artikkel om Vestmarkabanen.

Når dette leses er driftsesongen i full gang; det er ingen grunn til å sitte hjemme og sture - UHB er nok et besøk verd! Velkommen skal du være og ha en riktig god sommer!

Jan Deram

Av innholdet:

Årsmelding 1992	s. 3 - 16
Og så kom julenissen!	s. 17
Tertittens Venner (Urskog-Høland)	s. 20
Medlemsnytt	s. 21
Artikler om jernbanesaken i 1873	s. 23
NSB's Fairlie-lokomotiv	s. 27
Vestmarkabanen - drømmen som brast	s. 31

Der intet annet er nevnt i teksten eller ved bildet er fotos tatt av Erik Borgersen.

Forsidebilde: Høydepunktet i 1992 var julekjøringen. Her sees lok nr. 7 "Prydz" med tog på vei mot Fossum i desember 1992.

Styret

For styret i stiftelsen Urskog-Hølandsbanen, som i 1992 har bestått av Gunnar Apeland (Venneforeningen), formann, Erik Borgersen (Venneforeningen), nestformann, Finn Halling (Venneforeningen), Øivind Midtskogen (Venneforeningen), Olaf Kåre Grimstad (Sørum kommune), Dagfinn Lunner (Aurskog-Høland kommune) og Claus Andreas Hygen (Akershus fylkeskommune), har arbeidet med å finne en løsning vedrørende den daglige, administrative ledelse av UHB vært en prioritert oppgave.

Kontakter med Akershus fylke og Sørum kommune har vært positive i den forstand at man på begge steder ser behovet for en fulltidsstilling ved Urskog-Hølandsbanen, og vil være med på å finne en løsning på problemet. Det er imidlertid ikke gitt noe tilsagn om når dette kan skje. Arbeidet med den økonomiske side av virksomheten er prioritert.

Blant de mange andre sakene kan nevnes at omdanningen av andelslaget til stiftelse har tatt mye tid. Det har vært nødvendig å ha advokatbistand til å ta seg av den formelle siden av denne prosessen.

Videre har styret også arbeidet med mer langsiktig planlegging. Det er avholdt idedugnad med medlemmene i Venneforeningen, vi arbeider med utvikling av stasjonsområdene bl.a på Fossum, og vi har vært aktivt representert i ulike fora, bl.a arbeidsgrupper nedsatt av fylket.

Styret i Stiftelsen vil takke alle medlemmene for en flott innsats i 1992 og uttrykke håp om at entusiasmen vil holde seg!

Gunnar Apeland

Årsmelding 1992 - Venneforeningen Tertitten

Stillingsinnehavere i venneforeningen Tertitten (tidligere d&v) før og etter årsmøtet i mars 1992:

	Før årsmøtet	Etter årsmøtet
Driftsbestyrer	Finn Halling	Finn Halling
Trafikksjef	Erik Borgersen	Erik Borgersen
Rutesjef	Kjell H. Navnestad	Kjell H. Navestad
Lokomotivmester	Roar Stenersen	Roar Stenersen
Lokomotivformann	Ole Jonny Flateby	Ole Jonny Flateby
Vognmester	Trond Dehli	Trond Dehli
Vognvisitør	Ubesatt	Ubesatt
Banemester	Vidar Skilnand	Vidar Skilnand
Overbaneformann	Ubesatt	Ubesatt
Baneformann	Steve Helgesen	Ubesatt
Baneformann	Jan Kaprol	Jan Kaprol
Stasjonsmester Bingsfoss	Aud. K. Brevig	Aud K. Brevig
Stasjonsformann	Svein O. Johnsrud	Svein O. Johnsrud
Stasjonsmester Sørumsand	Erik Borgersen	Erik Borgersen
Telegrafist	Ubesatt	Ubesatt
Redaktør Tertitten	Jan Deram	Jan Deram
Gartnerformann	Øivind Skråmm	Øivind Skråmm
Verksmester		Øivind Midtskogen

Pr. 31.12.92 var det ialt 267 betalende medlemmer i Venneforeningen Tertitten, en tilbakegang på 5 fra året før. Av disse var 23 familiemedlemmer, 33 livsvarige og 4 bedriftsmedlemmer. Kontingentene var i 1992 kr. 90,- for aktive, kr. 175,- for støttemedlemmer, kr. 60,-for husstandsmedlemmer og kr. 1750,- for livsvarige medlemmer.

Det ble i 1992 avholdt 3 arbeidsutvalgsmøter i Venneforeningen Tertitten. Arbeidsutvalget behandler alle saker vedr. drift og vedlikehold, og består av driftsbestyrer, trafikksjef, banemester, lokmester, vognmester, verksmester og redaktør. Dessuten innkalles prosjektledere og stasjonsmestere ved behov.

Følgende prosjekter har vært igang i 1992:

Lokstall/verksted	Prosjektleder Finn Halling
Restaurering Co1	Prosjektleder Trond Dehli



Lok nr. 7 Prydz klar til avgang med persontog fra Sørumsand 20. desember 1992

Driften

Sesongen startet som vanlig med charterkjøringen i juni. 1989 reiste med banen under skole- og barnehagekjøringen. Et nytt driftsopplegg ble prøvd, og dette fungerte bra.

Besøkstallene klatret jevnt og trutt oppover i juli mnd., som vanligvis ikke er den best besøkte. I august regnet det forholdsvis jevnt og trutt, og besøket på søndagene varierte en god del. Den ordinære sesongen tok slutt 13/9.

Årets store begivenhet var julekjøringen. Takket være muligheten det nye verkstedet gir for oppstilling av lokene vinterstid, kunne vi i år for første gang siden 1959 la togene gå også i desember måned. Dette ble en stor suksess, som fristet til gjentagelse, og det er allerede bestemt at vi skal ha julekjøring også i 1993. Hele 821 reisende hadde vi i løpet av 4 driftsdager i desember. Vi viser forøvrig til egen artikkel annet sted i bladet.

Driftsstatistikk 1992

Ordinære driftsdager

	21/6	28/6	5/7	12/7	19/7	26/7	2/8	9/8	16/8	23/8	30/8	6/9	13/9
751	-	50	79	90	31	24	24	45	16	26	20	16	-
753	149	93	140	112	117	73	54	114	53	49	149	76	76
755	171	161	180	141	172	126	107	169	94	98	135	103	40
757	166	131	125	169	172	143	142	143	70	62	47	77	40
759	111	65	84	53	111	66	87	41	34	15	58	56	25
5047	-	-	-	16	19	4	8	22	-	5	6	16	15
Sum	597	500	608	581	622	436	422	534	267	255	415	344	196
												Sum	5777

Charter

	10/6	11/6	12/6	Sum 10.-12/6		20/6	27/6	29/8	3/10
<i>KL 9.30</i>	111	147	134	392	Ett tog på hver av de følgende datoene →	48	15	85	44
<i>10.20</i>	161	146	131	438					
<i>11.10</i>	132	157	143	432					
<i>12.00</i>	151	136	150	437					
<i>13.00</i>	15	142		157					
<i>18.00</i>	120			120					
Sum	690	728	558 + 13 billetter	1989		Charterreisende totalt hittil:			2194

Andre

	13/6		12/12		19/12	20/12	31/12
753	35	45	59	11	97	125	102
755	34	47	31	13	59	132	119
757	62			15		92	
759	57			17		5	
Sum	201		90		156	354	221

Totalt antall reisende pr. 31.desember: 8993



Lok nr. 6 "Høland" forlater UHB på vei til Sundland og hovedrevisjon

Lokomotiver

Damplokomotiver

Lok nr. 4 "Setskogen"

Loket er ikke kjørt i 1992. Det er heller ikke utført arbeider på det i løpet av året.

Lok nr. 6 "Høland"

Underlinjalene på begge sider er justert, og det er lagt inn smørerør i begge krysshodeføringer mot underlinjal. Tennene på omstyringshendelen er bygget opp med sveis og tilpasset tannkransen. I tillegg er regulatorspindelen pakket om og en lekkasje i løp 14 på Boshpumpen er loddet. "Bend" i sleidestyringen på høyre side er tilpasset, og vanntankene er mønjet og førerhusgulvet oljet med Owatrol D1.

Under oppfyring siste driftsdag sprang et kjelerør på venstre side. Da loket ville forfalle til HR i februar 1993, ble kjelen tappet ned i påvente av transport til Vst. Sundland for revisjon. Som kjent måtte vi skifte kjelerør i lok 4 i 1991 etter bare 5 års bruk. Det var således forbundet med stor spenning hvordan lok nr. 6 - som jo har 2 år eldre kjele, men som har klart seg bedre - ville se ut. Lok nr. 6 ble

fraktet til Vst. Sundland og rivingen tok til umiddelbart. Under syrevaskingen sprang hele 5 rør lekk, også store rørkrør.

Etter at rørene var tatt ut viste det seg at tæringene var minst like ille som på "Setskogen", også i rundkjelen. Folk fra Veritas har hjulpet oss med ekspertvurderinger, og alt peker i retning av vannkvaliteten på Sørumsand. Kort sagt kan vi bare konstatere at UHB må bygge kjeler hver annen HR-termin dersom vi ikke får bukt med problemet.

Lok nr. 7 "Prydz"

Begge omløpsventiler er demontert for deretter å bli slipt inn for bedre tetting. Tilpasningen var vellykket. Kikkran for blåsekran på venstre vannstandsarmatur er også slipt inn. Begge fødevannsventiler er slipt, likeså dampkran og dremskik til turbogeneratoren.

Kommutatoren til turboen er slipt til for bedre spenning. Kullbørster er tilpasset, og turboen gir nå 28-29 Volt ved ca. 400 VA belastning.

Nytt ventilsete til dampbremsen er dreiet og tilpasset, og nytt manometer for sleidskapstrykket er montert. Dessuten er overføringen til Boshpumpen tilpasset etter mye dødgang og slag.

Diesellokomotiver

Lok nr. 10 "Granfos"

Lok nr. 12 "Tinfos"

Det er ikke utført større arbeider på noen av diesellokene i 1992.

Lok nr. 11 "Odda"

Loket har i hele 1992 stått hensatt på Bingsfoss.

Motorvogn

Cmb1

Vår skinnobil (opprinnelig fra Rjukanbanen) var i drift frem til 26/8-92. Samme dato ble den ødelagt ved at noen hadde plassert en 90 kilos skinnabit skrått inn mot skinnegangen straks utenfor Tønsberg tunnel. Vår avdelingsingeniør kom kjørende og maktet ikke å stoppe før Cmb1 traff skinnebiten og fikk ødelagt forakslen. Skinnebilen ble tatt inn på verkstedet på Sørumsand, og har siden stått til reparasjon der. Den settes istand til 1993-sesongen.

Rullende materiell

Tertitten har i 1992 disponert over følgende materiell

Damplokomotiver:		
Nr. 4 "Setskogen"	Hartmann nr. 3356	1909
Nr. 6 "Høland"	Hartmann nr. 5648	1925
Nr. 7 "Prydz"	Henschel nr. 28463	1950 1)
Diesellokomotiver:		
Nr. 11 "Granfos"	Levahn nr. 262	1961 (fra Granfos Papirfabr.)
Nr. 10 "Odda"	Levahn nr. 179	1955 (fra Odda Smeltev. - hensatt)
Nr. 12 "Tinfos"	Deutz	1951 (fra Tinfos Papirfabrik)
Motorvogner:		
Cmb 1	Kalmar Verkstad AB.	
Personvogner:		
Nr. 1 Co	Skabo Jernbanevognfabrik	1896 2)
Nr. 2 BCo	Skabo Jernbanevognfabrik	1896
Nr. 3 BCo	Skabo Jernbanevognfabrik	1898
Nr. 5 CFo	Skabo Jernbanevognfabrik	1898
Nr. 10 Co	Skabo Jernbanevognfabrik	1913 (fra Sulitjelmabanen, nr. 3)
Nr. 11 CF	Ukjent	Ukjent (fra Polske statsbaner)
Nr. 12 C	Ukjent	Ukjent (fra Polske statsbaner)
Godsvogner:		
Nr. 1 To	Skabo Jernbanevognfabrik	1895
Nr. 9 G	Strømmens Værksted	1895
Nr. 13 G	Strømmens Værksted	1895
Nr. 19 K	Strømmens Værksted	1896 3)
Nr. 26 Go	Moss Jernstøberi & Mek. Verksted	1898
Nr. 27 To	Moss Jernstøberi & Mek. Verksted	1898 1) 3)
Nr. 44 No	Skabo Jernbanevognfabrik	1896 (kun del av ramme - hensatt)
Nr.105 N	Falun	1916 4)
Nr.108 Mf	Skabo Jernbanevognfabrik	1920 (fra Thamshavnbanen)
Nr.109 Rko	Ukjent	Ukjent (fra Deutsche Reichsbahn)
Aura 1	Ukjent	Ukjent (Bolsterv. fra Aurabanen) 3
Aura 2	Ukjent	Ukjent (Kassev. fra Aurabanen) 3
Løftekasser:		
Nr. 92	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44
Nr. 93	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44
Nr. 94	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44
Nr. 95	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44 (sterkt brannskadet)
Nr. 97	UHB's verksted/Bjørkelangen	1934 (?) 3)
Nr.202	NSB	1919 1)
Nr.204	Ukjent	1920 (innebygget i lokstall)

1) Tilhører Jernbanemuseet, Hamar 2) Under restaurering 3) Hensatt for restaurering 4) Hensatt for rep.

Litra på vogner:

B = 2. klasse

G = lukket godsvogn

N = stakevogn

C = 3. klasse

K = bolstervogn

Rk = arb.vogn m/kran

T = Plattformvogn

F = Konduktør og

reisegodsavd.

M = grusvogn

o = (null) = boggivogn

f = bremsehug



*Øverst til venstre:
Øivind Midtskogen arbeider
med vogn Co 10.*

*Over til høyre:
Interiør i vogn BCo 2.*

*Til venstre:
Charterreisende tar plass i
toget på Bingsfoss.*

Vogner

Generelt for alle driftsvogner gjelder at de er ettersett og smurt.

Personvogner

BCo2

Alle vinduer er tatt ut og høvlet på langsiden, da de hadde lett for å kile seg fast. Endedørene er tatt ut og det er montert nye dørstoppere da dørene gikk litt for langt inn i veggen. Dette medførte slagmerker i dørkarmlistene. Innvendig er gulvet malt med to strøk maling, og vognen er polert utvendig med voks. Putene i 2. klasse røkekupe hadde dårlige knapper, og disse ble i 1992 levert til reparasjon.

BCo3

Vognen er utvendig polert med voks. Begge vedovnene er slipt og justert ved døråpningene for å få dem skikkelig røyktette. Innvendig dør mellom kupéene er høvlet av da den gikk tregt i karmen.

Co10

Co10 ble som første vogn tatt inn i vårt nye verksted påsken 1992. Alle setene ble tatt ut av vognen og det gamle gulvbelegget ble fjernet. Videre ble gulvet slipt ned og malt opp igjen med gulvbrun maling. Innvendig er vegger og tak salmiakkvasket og malt to strøk. Utvendig ble vognkassen våtslipt med Owatrololje D1 og videre lakkert 3 strøk med Owatrololje D2. Alle vinduen ble også tatt ut og Owatrolbehandlet.

Vognrammen ble malt sort, og utvendige innstigningshåndtak ble polert for igjen å få fram skikkelig messingglans.

CFo5

Noe sveisearbeider er utført på koblingene. Justering av bremsene er foretatt, og endel muttere i koblingene er strammet.

CF11 og C12

Det er ikke foretatt noe arbeider på disse vognene i 1992.

Godsvogner

Godsvogner som er benyttet i trafikk er ettersett og smurt.

G13

Vognen er tømt for deler og skrot og rengjort såvel utvendig som innvendig. Vognen går nå fast som togvogn.

På de øvrige godsvogner er det ikke utført arbeider i 1992.

Løftekasser

Det er ikke utført arbeid på noen av løftekassene i 1992.

Prosjekt Co1

Vognen ble tatt inn i verkstedet etter sesongen 1991, og det var mye demonteringsarbeide å ta fatt på. Da vogna raskt nærmer seg en alder av 100 år, er det ikke annet å vente enn at de fleste ting er særdeles nedslitte. Treverk råtner fordi det stadig bli utsatt for fuktighet, uttørking og ny fuktighet. Konstruksjonen på gamle trevogner gjør dem dessverre til lette ofre for vanninntrenging i veggene rundt vinduene. Også Co1 var sterkt preget av dette.

Innvendig begynte demonteringen med å ta ut klemrammer og vinduer. Videre ble seter, ovn og bagasjehyller tatt ut. Opprinnelig hadde vognen malt tregulv. men ved en modernisering fikk den eikeparkett lagt oppå dette. Parketten ble forsiktig demontert og omhyggelig merket slik at vi kan få den tilbake på riktig plass.

Utvendig ble stålplatene skrudd av. Etter at vognen var ferdig demontert åpenbarte det seg et heller redusert reisverk. Det eneste som var akseptabelt var taket og endeveggene. Her trehngtes bare mindre reparasjoner. Det ble så bygget et provisorisk reisverk for å støtte opp taket, slik at det øvrige reisverket (det som var igjen av det) kunne rives. Med disse jobbene satte vi sluttstrek for første trinn av jobben med restaureringen av Co1.

Vinteren 1992 utførte Otto Nattestad Hansen noe snekkerarbeide på vognen. Den ene taksvillen ble byttet ut i 3 m lengde på den ene langsiden av vognen. Det ble også spunset inn nye endestykker på begge taksvillene over plattformene. Utvendige takbuer over plattform ble også demontert for reparasjoner i endene.

Mesteparten av alle beslag i jern er rettet, pusset opp og malt. Det er også utført noe pussejobb på setene.

Bane

Aktiviteten i baneavdelingen er det i 1992 stort sett de sysselsatte som har forestått. Det ble forsøkt avholdt to banedugnader, men de ble begge avlyst på grunn av manglende oppmøte. Arbeidet langs banen ble derfor satt bort til avd.ing og de sysselsatte. Disse har med godt resultat byttet 89 normalsviller, 31 vekslesviller og kjørt på 18 m³ grus, justert og høydeløftet sporet på de aktuelle arbeidsstedene. Det er i tillegg lagt opp to kortere støttemurer ved Presterud plo. og bygget en kufanger på stedet.

Fra Sørumsand i retning Fossum er følgende arbeider utført: ved Presterud plo. er det byttet 35 normalsviller i sporet. Betongplatene i planovergangen er fjernet, og sporet er dosert og løftet gjennom hele planovergangen. Det var nødvendig å legge opp to korte støttemurer i forbindelse med dette. Nye trelemmer både i midten og på begge sider av sporet er produsert og montert. I kufangeren straks bortenfor er det gravd ut masse, lagt drenering og overvannsrør ut til kum. Det er gruset opp i bunnen av gropen, og brukt 16 normalsviller + 6 langsviller for å bygge selve kufangeren.

På Bingsfoss er sporveksel nr. 1 ombygd. Staget for sporlåsmechanismen er bygget om slik at tungen ikke kan sprike selv om loddet blir lagt over når vekslen er låst. 5 normalsviller og 25 lange vekslesviller er bytte ut, det er gruset opp, bakset og vekslen er nivellert opp i riktig posisjon og pakket fast.

Ved nedre Sætra er planovergangen løftet 15 cm. 33 normalsviller i og ovenfor planovergangen er byttet ut, området er gruset opp, linjegrøfter gravd, veien over planovergangen modifisert, og overgangen har fått trelemmer, såvel i midten som på begge sider av skinnestrengene. Strekningen har også fått nytt gjerde både nedenfor og ovenfor overgangen.

I tillegg til dette er sporet bakset i sideleie der det har vært nødvendig. Alle signalskilt er malt opp mens de sto på plass.

Ett Andreaskors er reparert etter hærverk, og ett hastighetssignal er erstattet på grunn av elde.

Bygninger og anlegg

Følgende bygninger m.v. inngår pr. 31.12.1992 i Urskog-Hølandsbanens samlinger

Sørumsand

- * Stasjonsbygning oppført 1988/89, kopi av Bjørkelangen stasjon fra 1896
- * Uthus, oppført 1990, kopi av uthus fra Aurskog stasjon ca. 1925.
- * Portalkran, omlastningskran fra 1919/1920
- * Verksted, oppføring påbegynt i 1990. Tilnærmet kopi av UHB's verksted på Bjørkelangen.

Fyen

- * Uthus fra Aurskog, ukjent byggeår. Oppført på Fyen i 1990.

Bingsfoss

- * Lokomotivstall fra 1963/64
- * Stasjonsbygning, oppført 1975/76
- * Utedo, oppført 1980
- * Godshus, oppført 1981
- * Vognhall, oppført 1978

Fossum

- * Mork stasjonsbygning fra 1896, oppført etappevis i tiden 1987 - 1990

Andre bygninger

- * Hvilebu fra Nebbenes/N.Mangen. Lagret demontert på Sørumsand
- * Hvilebu på Aurskog

Leide bygninger

- * Bussgarasje Sørumsand (brukes som vognverksted)
- * "Motorklubben", midlertidig leid verkstedlokale på ca. 220 m² i gamle "Tre-
varen" på Sørumsand
- * "Bingsfoss hytte", banebu v/Kongsvingerbanen, benyttes som garderobe
- * Uthus "Bingsfoss hytte", lagerlokale
- * Fjeldvang, overnattingssted for personalet
- * Utedo Fjeldvang, oppført i 1990



Verkstedet

Utvendig var bygningen på det nærmeste ferdig ved årsskiftet 1991/92. Av gjennstående arbeider som i løpet av 1992 i sin helhet er utført av UHB's ansatte og



av arbeidskraft på arbeidsmarkedstiltak kan nevnes: Alle pussede flater er malt med gul oker Silikatmaling. Fargevalget er gjort av UHB i samråd med arkitekt Berit Anderson ved Forbundsmuseet i Akershus. Det er produsert og montert stoppere for portene. Slagg og studd-troer etter modell fra verkstedet på Bjørkelangen er støpt, og utvendig belysning er montert. En løftkasse er flyttet fra Bingsfoss og benyttes som deponi for lokved. Videre er området rundt lokstallen ryddet og ny plen er tilsådd.

I første etasje er alle gulver slipt og malt med epoxymaling. Alle vegger og tak er malt med hvit latexmaling. Det er montert lemmer over sidegravene, og over begge spor i lokstallen er det montert røkvtrekk slik at damplokene kan fyres opp innendørs. I annen etasje er det innredet kontor for avdelingsingeniør og verksmester, spiserom, toalett og garderobe. Alle arbeider er utført av avdelingsingeniøren og arbeidskraft på arbeidsmarkedstiltak. Elektriske installasjoner er utført av innleid arbeidskraft.

I månedsskiftet mars/april ble en passasjervogn og to damplok flyttet fra Bingsfoss til Sørumsand. Videre utover våren og sommeren ble alt verkstedsmateriall på Bingsfoss flyttet. Siden flyttingen har verkstedet vært utgangspunkt for alt vedlikehold av rullende materiell, og dessuten oppmøtested for lokpersonalet.

Ved årsskiftet gjenstår arbeider med oppussing og montering av verktøymaskiner og en del mindre monteringsarbeider. Dette arbeidet vil forhåpentligvis være ferdig før driftsseasonen 1993 starter.

Publikasjoner. PR og markedsføring

Tertitten

Redaksjonen har også i 1992 bestått av Jan Deram (redaktør), Erik Borgersen og Aud Kristin Brevig.

Det er i 1992 utgitt 3 fyldige utgaver av medlemsbladet "Tertitten". nr. 84 m/årsmelding i april, nr. 85 i oktober og nr. 86 i desember måned.

Bladet produseres i sin helhet på PC, og alle utgaver i 1992 er trykket på Arne Mørks trykkeri A/S.

PR - markedsføring

Det har i 1992 vært gjennomført flere markedsføringstiltak:

- * Spredning av fargebrosjyren på Trafikanten, på Oslo S og til et utvalg av sentrale (Oslo og Akershus) Narvesenkiosker.
- * Ukentlige utsendinger av materiell til hovedstads og lokalpressen.
- * Annonser i Aftenposten og Akerhus Arbeiderblad.
- * Meldinger i Aftenpostens "I helgen" hver uke.
- * Kontakter med Østlandssendingen og lokalradioer.
- * Ytterligere kontakt med Akershus Reiselivsråd i forb. med utviklingen av Nordre Øyeren/Glomma som reiselivsområde.



Kjøring av tog for Ullensaker Røde kors, besøkstjenesten i juni.



Julestemning på Bingsfoss

Og så kom julenissen!

For første gang siden 1959 gikk det igjen tog på UHB i desember. Vår nye, oppvarmede lokomotivstall gjorde dette mulig. Omlag 800 besøkende kom og reiste med juletogene, og julenissen og Stomperud var med!

Allerede tidlig på året begynte noen av oss å leke med tanken om å kjøre tog før jul. Hensikten med å kjøre tog på denne tiden ville være å få flere besøkende, og ikke minst også å gi de aktive en inspirerende

opplevelse.

Vi tok kontakt med handelsstanden på Sørumsand, og der var det begeistring å spore. Resultatet ble at de sørget for for servering og for å stille med noen julenisser.

Lørdag 12.12 startet vi opp med to tog, kl. 15 og kl. 16. Vi fikk litt bakoversveis da vi oppdaget at første tog var fullt! Toget besto av Prydz, BCo2, BCo3 og CFo5.

Julenisse og gløgg, parafinlamper og kosevarme fra ovnene: det skapte skikkelig stemning og godordene strømmet over betjeningen. Togavgangen kl. 16 foregikk i stummen de mørke, dette var litt av en opplevelse.

Lørdagen etter fortsatte kjøringen med enda bedre besøk. Søndag 20.12 ble den virkelig store dagen, med fint vær og 3 fullsatte togavganger. Togene ble forsterket med en vogn til, Co10, og nissefunksjonen var styrket med en skikkelig fjøsnisse, nemlig medlem Harald Baarli. Som lokstallnissse vakte han stor begeistring blant de minste.

Nyttårsaften ble sesongen 1992 avsluttet med gløggtog, også dette meget bra besøkt. Ingen tvil: Det blir desembertog også i 1993!

Øverst: Damptog gjør seg absolutt godt i kaldt vintervær. Her ser vi toget ved undergang Kongsvingerbanen.
Nederst: En fornøyd driftsbestyrer Finn Halling, tyngt av stundens alvor.





Julenisser delte ut presanger til barna.



Harald Baarli viste stor innsats både som nisse og som gløggserverør



For full damp ved Nedre Sætra.

TERTITTENS VENNER, AVD. AURSKOG-HØLAND

Medlemsmøte avholdt 16.11. med 7 personer tilstede. Som leder ble valgt Benjamin Boardman, og som sekretær Jan Monsen. Følgende vedtak ble fattet:

100 års jubileet i 1996: Jubileumskomiteè nedsatt

Innsamling/muntlig informasjon fra banens drift:

Emil Grepperud i samarbeid med leder igangsetter arbeidet.

Arbeidsplan 1993:

1. Redde/sikre Finstadbru stasjon
2. Arbeide for at Bjørkelangen stasjon med vanntårn og lokstall, samt driftsbestyrerboligen "Bergan" innarbeides i reguleringsplanen med "spesialområde bevaring". Det er tatt kontakt med fylkeskonservator/riksantikvar.
3. Restaurere traseen fra Skrepstad til Hornåseng (gjerde, skilt, melkeramper mm.)
4. Oversikt over alle broer. Bevaringsplan utarbeides
5. Stiftelsen anmodes om å avsette kr. 15.000 for oppfølging av pkt. 1 og 2.



MEDLEMSNYTT

v/Aud Kristin Brevig

Nye medlemmer 1993:

Claus Andreas Hygen	Akershus
Inger-Marie Deram	Oslo
Henning Jørgensen	Buskerud
Gunnar Østli	Akershus

Etter en svært vellykket kjøring av juletog, ble vedlikeholdsoppgavene gjenopptatt. I hele vinter har det vært aktivitet i verksted Sørumsand, med godt og jevnt fremmøte hver eneste lørdag. Arbeidet med vogn Co1 har stått stille, til gjengjeld har den øvrige vognpark fått vårpussen. Våre mange sysselsatte er i full sving hele uken på Sørumsand og på verksted Sundland er lok. 6 "Høland" inne til hovedrevisjon.

April måned er også en travel tid - skoler, barnehager og barneparker i bl.a. Oslo og Akershus skal få tilbud om chartertur med Tertitten. Når tilbudene er sendt, og telefonen gløder og brevene strømmer inn, føler man seg som en sirkusjonglør med alt for mange baller i luften.

I mai er det stasjonenes tid, bygninger males og parker settes i stand. Vi tror Fossum stasjon vil bli en ny, positiv opplevelse for de reisende.

Tjeneste under julekjøringen var populært. Nye arbeidsoppgaver, som f.eks. innlessing av ved til fyring i ovnene, eller innsetting av parafinlamper i BCo 2.



SØRUMSAND BYGG

BYGNINGSARTIKLER

1920 Sørumsand. Tlf. 06-82 72 66. Fax 06-82 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

Artikler om jernbanesaken

Nils Aasheim

I historiske fremstillinger om UHB trekkes to artikler fra forrige århundre, med forslag om å legge jernbane mellom Norge og Sverige, frem. Den ene er fra 1851, den andre fra 1873. Begge blir flere steder tilegnet Cristian Haneborg på Fosser (se f.eks. UHB's jubileumbok s. 9, og Eivind Lillevolds fremstilling i bind 3 av bygdeboken for Aurskog og Blaker). Han var mer en "voksen" nok til å ha kunne skrevet begge (han levde fra 1807 til 1905). Det kan ikke benektes at vaktmesteren på Fosser var meget interessert i dette spørsmålet, og det er uomtvistelig at han arbeidet hardt med saken omkring 1873. Jeg har ikke funnet noen artikkel av ham som dokumenterer dette, men det er ingen grunn til å betvile opplysningen.

Det har derimot vist seg at artikkelen fra 1851, i Morgenbladet i juli dette året, ifølge Lillevold, ikke stammer fra Christian Haneborg, men er skrevet av hans fetter Caspar Anton Hanneborg på Haugrim i Aurskog. Deres respektive fedre var begge sønner av Halvor Eriksen Haneborg, men valgte å skrive Haneborg-navnet noe forskjellig). Begge fetrene var opptatt av at Hovedbanen skulle bygges av nordmenn, men det ser ut til at det var den senere ordføreren i Aurskog (1872-79) som først kom til å lufte idéen om at det som ble Kongsvingerbanen, skulle legges fra Sørumsand over Aurskog og Eidsskog til Arvika. Artiklen fra Morgenbladet av 24. juli 1851 har denne ordlyden:

- Det vil udentvivelig ikke være noget Jærnbaneanlæg af større Vigtighed at faae udført, efterat Mjøs-jærnbanen er istandbragt, end et norsk-svensk Jærnbaneanlæg, der kunde sætte Nabolandene Norge og Sverige i Forbindelse med hinanden. En sådan forbindelse, hvorved hurtig Kommunikation mellem begge indbyrdes vilde finde Sted, synes virkelig i mange Henseender meget gavnlig, og det er derfor jeg denne Gang heller ikke har villet afholde min Pen fra Papiret, skjøndt det nu kunde synes, at vi have nok med den nærværende. Hensigten med den her nævnte Jærnbane vilde være at sætte Christiania i en raskere forbindelse med Stockholm, skjönt dette ved første Øiekast muligens vilde see meget

mere vanskelig ud end i Virkeligheden. Denne jernbane maatte gaa fra Glommen strax ovenfor Øiern, nemlig fra Kuskerud i Sørum til Arvika ved Väneren i Sverige, og derved sættes i Forening med den svenske Kanal, der vilde danne den øvrige kommunikationslinie til Stockholm. Linien vilde saaledes blive Blakjer, Urskoug over Eidsskogfeld, der gennem de laveste dalfører ikke saa lavt som man skulde troe, til Skillingsmark i Värmeland og fra dette Distrikt omtrent i Direktion langs den nye Vei som derfra er oparbejdet til Arvika. Jeg tror en jernbane gennem det her fremhevne Strøg vilde være mere hensigtsmæssig end over Kongsvinger, og om Iverksettelsen af samme lader sig udføre, kan der visstnok ikke underkastes nogen Tvivl. Intet vilde være mig kjærere end om Andre ogsaa vilde ytre sig om denne Gjensstand, og da jeg nu for tiden ei har Tid til at skrive noget udførligere herom, maa jeg nu indskrænke mig til dette Ønske.

Christiania den 19de Juli 1851

Caspar Anton Hanneborg



"... Denne Jernbane maatte gaa fra Glommen strax ovenfor Øiern nemlig fra Kuskerud i Sørum..."



A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI
GRUNNLAGT 1896

*har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i
Sørumsand*





”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

Sorumsand: Tlf. 06-826322 Fax 06-826250 Bjørkelangen: Tlf. 06-856522

NSB's Fairlie-lokomotiv for Drammens- banen, Nr. 25 "Robert Fairlie".

Vidar Skilnand

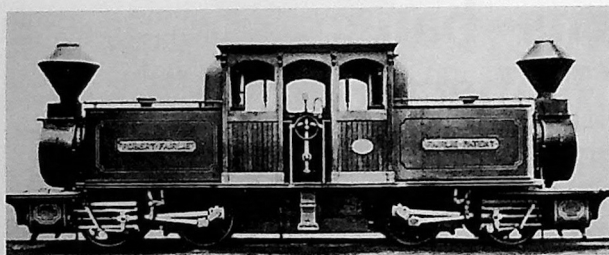
I mars måned i 1831 ble det i Skottland født en guttepjokk, som senere skulle sette spor etter seg i historien når det gjaldt lokomotivkonstruksjoner. Hans døpenavn var Robert Francis Fairlie. Han var sønn av en ingeniør og ikke uventet slo ha med tid og stunder inn på samme bane. Han fikk sin opplæring som lokomotivingeniør ved Crew and Swindon og ble senere ansatt som ingeniør og daglig leder ved Londonderry & Coleraine Railway. Etter noen år der dro han til India og ble driftsbestyrer og direktør for Bombay & Baroda Railway.

I 1868 giftet han seg med datteren til Georges England, eieren av The Hatcham Iron Works, og flyttet til London hvor han etablerte seg som jernbanekonsulent. Han var meget opptatt av problemet med mengden damp som trengtes på bratte og kurvede baner både på smalt og bredt spor.

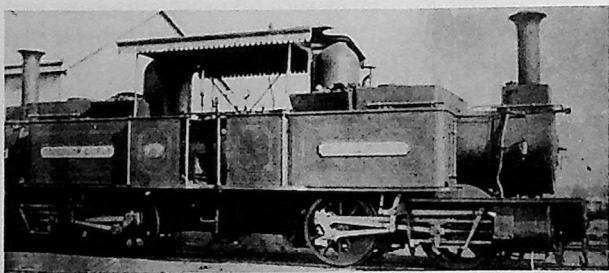
I 1864 utga han en 36-siders katalog med 13 illustrasjoner og tittelen "Locomotive Engines". Her argumenterte han for fordelene ved sitt Fairlieprosjekt, som på grunn av sin doble kjele ga ekstra stor dampkapasitet, og for lokets spesielle drivboggier som muliggjorde kjøring på selv de mest kurverike baner.

Det var også tidligere gjort forsøk med doble kjeler og drivboggier, men Fairlie var den første som virkelig lyktes, og i årene 1865 til 1870 ble 10 eksperimentlokomotiver bygget. Fairlie tok ut sitt britiske patent nr. 1210 den 12. mai 1864 og fransk patent den 23. november samme år.

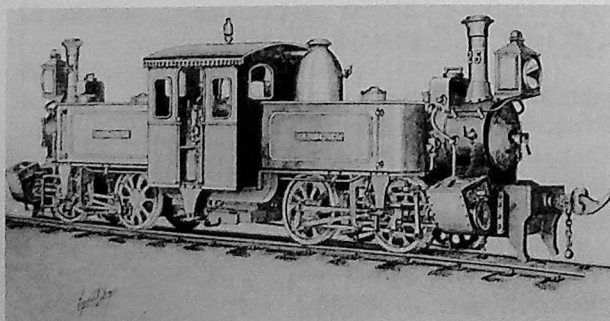
På samme tid her hjemme hadde man i NSB funnet ut at godstoglokomotivene av type VIII med hjulanordning 1C var noen store skinneslitere, og man ønsket derfor å finne frem til bedre løsninger enn denne typen eller det til da vanlige alternativet: dobbel heading med type IV i godstogene.



Vulkan Foundry Co.,
byggenr. 734, "Robert
Fairlie"



Samme lok, efter
avbestilling fra NSB.
Nå som "Governor
Cairns" for 3ft 6in.
bane i Queensland
Australia.



R&W. Hawthorn & Co,
Newcastle upon Tyne,
byggenr. 1697. Levert
til Drammensbanen i
1877. Tegnet av Sigurd
Borgen.

Fairlies patent

Kunnskapene om Fairlies patent som altså besto av et lokomotiv med doble drivboggier og to rundkjeler med røkskap ut fra en felles ytre fyrkasse med to adskilte indre fyrkasser i midten av konstruksjonen og med førerhuset plassert rundt fyrkassen og med plass for henholdsvis lokfører og fyrbøter på hver side av fyrkassenvar blitt kjent også her i landet. De fire sylindere var plassert to og to på drivboggiene og dampen ble overført via fleksible rør. NSB ønsket nå å prøve dette systemet.

"Robert Fairlie"

Det er ting som tyder på at jernbanedirektør C.A.Pihl selv bestilte 1 stk. Fairlie lokomotiv type 0-4-4-0 som skulle bære navnet "Robert Fairlie" hos Fairlie Engine & Rolling Stock Company i London i 1874. Tanken var at dette loket skulle trafikkere Drammensbanen og erstatte to lokomotiver av tyep IV som ble benyttet i godstogene der. Lokomotivet ble satt i produksjon ved The Vulcan Foundry Ltd. Newton-le-Willows, og ble fabrikkens byggenr. 734. Loket ble produsert etter spesifikasjonene til Fairlie, men NSB ville ikke akseptere maskinen, da den viste seg å bli for tung. Loket ble så sendt over til Fairlie Engine & Rolling Stock Company, som i sin tur sendte det videre til Australia etter en

omfattende ombygging som ble utført på et ukjent verksted. Loket hadde da Fairlies byggenr. 534. og startet sin australske "karriere" den 26. oktober 1876 under navnet "Governor Cairns" hos Queensland Southern & Western Railway. Her fikk loket nr. 41, et nummer det behodt resten av sin tjenestetid. Tjenesten besto for det meste i å dra kulltog på SSW's bratte linje opp til Toowoomba og senere fra området ved Ipswich til Syd Brisbaines kullkaier ved Wooloongabba Railway Yard.

Til Mooloolaba

I 1902 ble loket solgt til et ingeniørfirma som etter sigende skal ha hugget loket og bygd delene om til to stasjonære dampdrevne vinsjemaskiner. En av kjelene sies å ha blitt solgt til sagbruket i Mooloolaba, men sannheten i dette kan ikke bekreftes, men så sent som i 1963 ble rammeverket fra den ene drivboggi funnet liggende i et buskas nær Ipswich i Australia. Slik endte altså den første Fairlie-maskin som var tiltenkt NSB sin skjebne.

Bestillingen ble gjentatt i 1875, men da på en lettere maskin, og i februar 1877 leverte R & W. Hawthorne & Co. i Newcastle upon Tyne et passende lok; verkstedets byggenr. 1697, og dette loket overtok navneplatene "Robert Fairlie" fra første forsøk. Dette loket var 7 tonn lettere enn forgjengeren og NSB betalte NKr. 51.730 for maskinen.

Loket var det første i Norge som var utstyrt med Walschaert-styring.

Som en følge av de svingbare drivboggiene med leddete dampoverføringsrør til og fra sylindrerne var maskinen en komplisert konstruksjon. Dette voldt stadig problemer, det var vanskelig å få systemet til å holde tett. Maskinen ble derfor relativt lite brukt og var stadig på verksted. Den sesongen loket gikk mest, 1882/83 gikk det kun 20.117 km, fortrinnsvis i godstog eller blandede tog mellom Drammen og Christiania. Loket ble imidlertid også brukt som assistanselok i Lierbakkene og til skifting. Omkring 1886 tok man loket midlertidig ut av tjeneste i påvente av en større reparasjon, som ble utført i årene 1888/89 og beløp seg til NKr. 7.800, hvorefter loket igjen var i drift i ca. 4 år. Det ble imidlertid en dyr maskin for Drammensbanen.

Tre mann

Vedlikeholdsutgiftene var totalt på NKr. 36508,35 i løpet av 10 år og en kjørelengde på bare 136.206 km. Loket gikk all sin tid med tre manns besetning, den tredje var en ekstra smøregutt. Maskinen kunne heller ikke innfri forventningene til trekkraft og kunne på ingen måte erstatte to lok av type IV som antatt. Den ble derfor hensatt etter bare 16 års drift og utrangert i 1893.

Ifølge britiske kilder ble maskinen observert delvis nedrigget ved NSB's verksted i Trondheim i

1895, og dette er siste kjente spor av dette loket. Hvis noen av Tertittens lesere har ytterligere opplysninger om eller bilder av loket tar vi gjerne imot dette til vårt arkiv.

"Josephine"

Vil man idag studere Fairliemaskiner finnes bl.a "Josephine", et lok med omtrent samme dimensjoner som Drammensbanens nr. 25 og bygget i 1872 til New Zealands statsbaner, bevart ved stasjonen i Dunedin. Noe lettere faller det kanskje å reise til jernbanemuseet i York der Ffestiniog Railways "Livingston Thompson" bygget i Boston Lodge i 1886 er utstilt. Vil man se Fairliemaskiner i daglig drift reiser man til Wales, der samme jernbanestadig kjører med sin "Merddin Emrys" bygget i 1879. Her finnes også verdens nyeste Fairliemaskin "Earl of Merioneth" også bygget i Boston Lodge, men 100 år senere, altså så sent som i 1979. Røykspyende og puffende drar dette loket fremdeles lange persontog på opptil 10 - 12 boggivogner opp de bratte walisiske skiferfjell.

God tur!

*Fotos: Vulcan Foundry Ltd England
Queensland Government Railways,
Australia*

Tegning: Sigurd Borgen

Kilder: The Fairlie Locomotive.

*Forfatter: Rowland A.S. Abbot
Damplokomotiver i Norge (NJK)*

Tertituten nr. 19

"Paradisbanen" og drømmen som brast.

Håvard Pedersen



Bilde fra Skotterud stasjon tatt i 1965 av Trygve Panhoff

Som kjent har det kun eksistert en eneste jernbanelinje i Aurskog-Høland. Spydige sjeler vil vel hevde at det ingen andre forandringer skjedde med denne banen enn A-en som etterhvert dukket opp forrest i dens navn. (A)urskog-Hølandsbanen (UHB/AHB) fikk tidlig ord på seg for å være for dårlig utrustet til å løse distriktets transportbehov, og i mere enn 40 år ble det iherdig arbeidet for å få bygget ut et bedre jernbanetilbud. Ikke bare skulle UHB/AHB omlegges til normalspor (bredspor), men Høland skulle og skjæres over av en linje fra Skotterud, og sammen skulle banene forlenges til Mysen. Skotterud-Mysenbanen ble påbegynt, men parsellen Skotterud-Vestmarka oppnådde aldri høyere status enn "sidespor til Kongsvingerbanen". I all sin beskjedenhet hadde Vestmarkalinjen sin særegne sjarm, og gikk i alle år under oppnavnet "Paradisbanen"

Helt fram til lastebilens tidsalder skapte de frodige skogsstrekningene i grensetraktene i Sør-Hedmark mangt et hodebry. Det fantes ingen annen fornuftig transportform for tømmer enn fløtning, men de fleste vassdragene her renner over til Sverige. Nordmennene hogg tømmeret, men alle arbeidsplasser og inntekter tilknyttet videreføring og eksport tilfalt automatisk svenskene.

En del av problemet ble løst av den geniale kanalkonstruktøren Engebret Soot, som via et sinnrikt slusesystem fikk tømmeret opp fra Mangen-vassdraget og derfra over til Haldenvassdraget.

Sootkanalen eller Grasko-kanalen som den også ble kalt var i bruk fra 1849 til 1932. Denne transporten var ressurskrevende og den dekket bare deler av problemområdet.

I 1911 ble ønsket om en jernbane fra Skotterud stasjon på Kongsvingerbanen og derfra fram til Mysen på Østfoldbanens østre linje for alvor lansert, og et krav fra de berørte bygder ble sendt Stortinget. To år senere stilte såvel NSB's hovedstyre som Stortinget seg positive til bygging av parsellen fra Skotterud til Allmenningen i Vestmarka, en strekning på 14,5 km. Eidskog kommune innbetalte sin kostnadsandel på kr. 100.000 samt stilte nødvendig grunn til disposisjon. De resterende kr. 420.000 til anleggsarbeidet ble dekket som lån over Kongsvingerbanens budsjett.

Også øst for Kongsvingerbanen ble det ivret for jernbaner til tømmertransport, og i årene rundt 1918 ble det grundig utredet en linje som skulle ta av én km. nord for Åbogen stasjon og derfra gå fram til innsjøen Møkeren i Austmarka, 16,2 km. lang, og med en videreføring til Hvidsandtangen på 2,6 km. Dette var en linje av nasjonaløkonomisk betydning het det i datidens Stortingsproposisjon (nr. 1 hovedpost X - 1918). Mens trafikken på linjen mot Vestmarka kunne dekkes av Kongsvingerbanens eksisterende materiell, måtte det skaffes nytt for kr. 400.000 for å dekke Austmarkalinjens trafikk. Anleggssummen for denne banen ville bli ca. kr. 1.775.000.

Vestmarkalinjen bygges

Linjen Skotterud - Vestmarka ble vedtatt i Stortinget den 17/7-1913. Det var neppe Vestmarkabefolkningens ve og vel man hadde mest i tankene, for som det heter i Stortingsproposisjon 124 - 1913: *"Dens trafikkering maa i størst mulig utstrekning ske efter behovet, og kun i yderst ringe grad anlægges for regelmæssig person og stykgodstrafik. Godssidesporet er i det hele tat forutsat anordnet paa enklest mulig maate, uden bygging av stationer"*

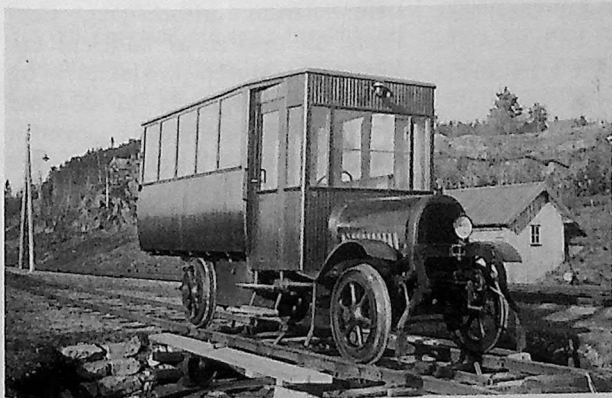
Det ble valgt 25 kg/m skinner, den minste skinnevekt i bruk på norske normalsporede baner. Ellers fikk traseen



Grusing av Vestmarkaspoeret i 1914. Lok nr. 60, type 9, bygget i 1882



Buåa stasjon på sidelinjen Skotterud - Vestmarka.



*Vestmarkabanens motorvogn, type 3 Cm 18205.
(Alle 3 fotos fra Jernbanemuseets samlinger)*

"alt" det som Kongsvingerbanen var forskånet for, som f.eks. stigninger opp mot 16,5 %, og kurver ned til radius 200 m. Skulle det skrytes av noe måtte det være at den eneste tunnelen på Kongsvingerbanen med forgreninger, havnet her. Tunnelen lå på banens høyeste punkt mellom Stangnes og Buåa, var 130 meter lang og lå i løst fjell som skapte en del problemer. Under anlegget ble en arbeider drept av et steinsprang her.

Vittige sjeler påstår at det ble brukt tomflasker til stikk dengang linjen ble stukket ut. Dette refererer seg til skogeiernes raushet mot kontraktøren, for å få lagt banen nettopp over egen eiendom. Ved Stangnes ble det valgt å legge banen i bro over hovedveien, ellers ble fem av de mest trafikkerte veiovergangene sikret med grind. Grindene stengte linjen, men ble svingt over veien når tog var i anmarsj. Det å være grindvakt var bijobb for enkelte fastboende langs banen. Om ikke Vestmarkalinjen ble utstyrt med stasjoner, ble det anlagt 4 stoppesteder med en betjeningsform som var unik her i landet: Ekspedisjonen var baneavdelingens ansvar, og var tog i vente var det bokstavelig talt bare å slippe spaden og begi seg til de respektive stoppestedene.

Stoppestedene lå i km. regnet fra Skotterud: Børgerud (3,8 km. Børud 1918-29), Stangnes (6,6 km.), Buåa (11,2 km.) og endelig Vestmarka på 14,3 km. Det ble aldri satt opp vanntårn eller vannstendere langs

banen, ei heller svingskiver.

Like ved Stangnes kom sporet til å bli anlagt nær huset til en enslig kone. Kona syntes godt om anleggsarbeidene og etter arbeidstid vanket både hjemmebrent og annet godt stell i stua hennes. "Det var som å komme til Paradis", sa anleggsfolkene, og jernbanelinja som ble liggende forbi stua fikk navn deretter.

"Paradisbanen" ble åpnet uten noe slags form for festivitas den 15. oktober 1918, og oppnådde aldri høyere status enn å være et sidespor underlagt Skotterud stasjon.

UHB av håpløs standard

Samme år som "Paradisbanen" sto ferdig, bevilget Stortinget midler til utredning av en videreføring frem til UHB. Fire år senere bekostet Akershus fylke en undersøkelse og stikking videre av en bane til Mysen. Det lå i kortene at prosjektet ville medføre en statlig overtakelse og utbredding av UHB. Banens driftsbestyrer, Eigil Prydz, ble også en av ildsjelene bak Vestmarka-Mysen-prosjektet, og allerede i overgangen til 20-årene brukte han storslegga overfor myndighetene i anledning den smalsporede UHB:

1. *Banens trafikkevne var altfor liten i forhold til distriktets trafikkbehov.*
2. *Materiellet var foreldet og medtatt.*
3. *Ugunstige stigninger / kurveforhold.*

Prydz skulle bare ha visst at dette skulle vedvare i ytterligere 40 år!!

Vinteren 1919 skriver Prydz, ble tilsvarende 300 - 400 jernbanevognlaster kjørt fra UHB's stasjoner og fram til Kongsvingerbanen med hest og vogn, grunnet UHB's manglende kapasitet. Prydz omtalte Vestmarakalinjen i varme ordelag, og pekte på den gode trafikuttviklingen og det driftsresultat denne banestumpen var i ferd med å oppvise.

Det ble stukket tre alternative traséer fra Vestmarka til UHB: til Lierfoss, til Bjørkelangen og til Hjellebøl. Det første ville innebære at togene fra Skotterud ville gå via Sørumsand og videre til skogindustrien i Østfold via Oslo eller en ny bane Fetsund - Mysen. Alternativet via Bjørkelangen var nok det gunstigste rent trafikkalt, men Hjellebølalternativet ble foretrukket pga. terrengets beskaffenhet. Fra Hjellebøl ble også to alternativer utredet: via Trøgstad eller Hemnes/Rødnes. Det korteste alternativet om Trøgstad ble snart foretrukket. Det prioriterte alternativet Skotterud-Mysen ville da bli på 85 km.

I grensetraktene øst for Kongsvingerbanen ble planene om en sidelinje fra Åbogen erstattet med et prosjekt Skotterud - Grue Finnskog på 70. km. Banen ville dekke et skogområde på 625.000 mål og et antatt transportgrunnlag på 125.000 m³ tømmer pr. år, som ville måtte viderebefordres på banen mellom

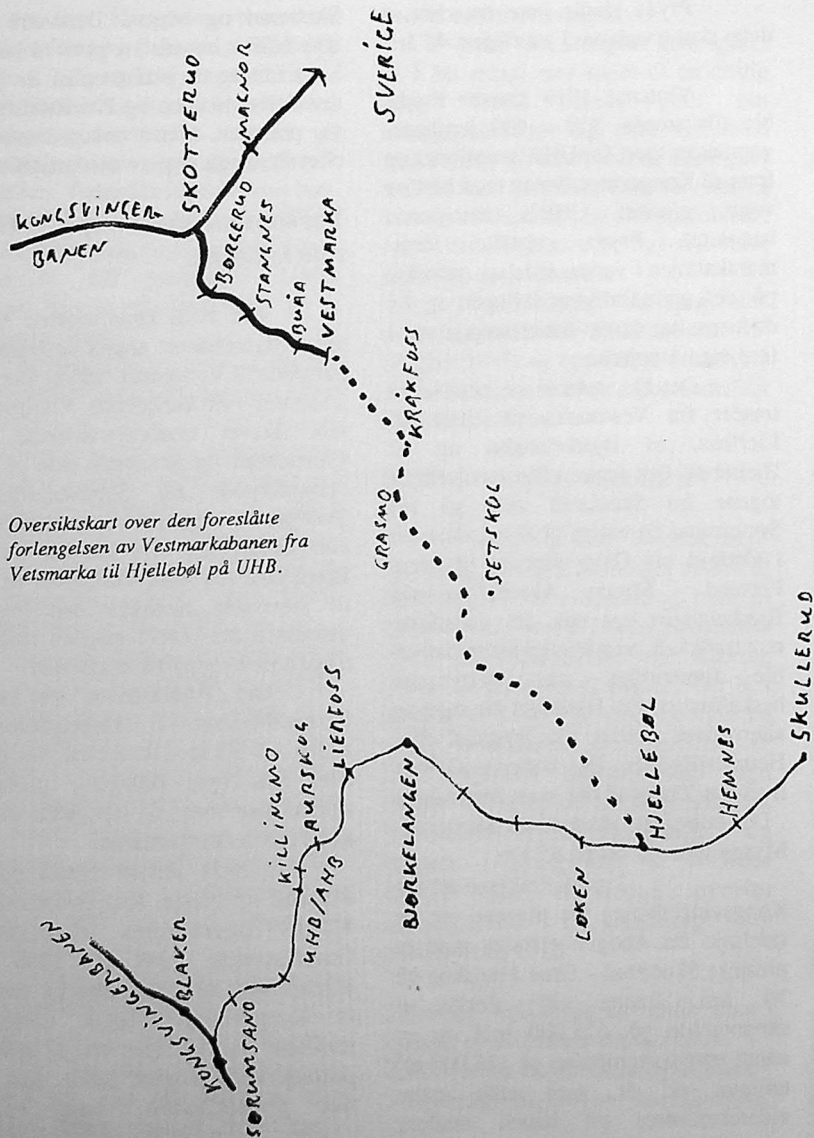
Skotterud og Mysen. Dessverre fant ikke NSB's hovedstyre plass til banene i sitt forslag til jernbaneplan av 1923, der Sørlandsbanen og Nordlandsbanen var prioritert. Men hverken distriktene eller Prydz ga opp av den grunn!

Persontrafikken på Vestmarkalinjen.

Om NSB nedprioriterte Skotterud-Mysenbanen, angret de neppe på parsellen til Vestmarka. Sporet fikk bl.a 7 sagbruk i sin kundekrets. Viktigst var nok likevel tremassetransporte. En Christensen fra Drammen eide en tremassefabrikk på Sundshagfors i Sverige, ca. 7 km. fra Vestmarkalinjens endepunkt. Tømmeret hit ble faktisk fløtt i elva rett forbi Vestmarka og inn til fabrikk, hvoretter den ferdige tremassen ble fraktet med en taubane tilbake til Vestmarka stoppested.

Om "Paradisbanen" ble viktig for næringslivet, var lokalbefolkningen neppe tilfreds med at det kun var gods som fikk nyte behagelig transport skinnelangs, mens de selv måtte traske kilometervis til Skotterud.

I 1921 dukker banen opp i Rutebok for Norge, som en fotnote til Kongsvingerbanens rutetabell. Godstogparene 1349 og 1350 fra Kongsvinger til Vestmarka og tilbake til Kongsvinger medtok tirsdager, torsdager og lørdager en 3. klasses passasjervogn. Togene hadde, som det het i fotnoten, som regel



Oversiktskart over den foreslåtte forlengelsen av Vestmarkabanen fra Vestmarka til Hjellevøl på UHB.



Øverst til v.: Børrud holdeplass. (Foto: "Østlendingen") Foto utlånt av P.J. Krogstie. Øverst til høyre: Lok av type 21 fyller vann på Skotterud. (Foto: Arne Bånerud). Nederst: Vestmarka stasjon (Foto: P.J. Krogstie).

korrespondanse med togene 753 og 756 hhv. til og fra Kristiania. Hovedstadsbeboerne kunne altså tre ganger i uken ta toget kl. 7.10 og ankomme Vestmarka kl. 12.00, for så å returnere kl. 12.20 med ankomst hovedstaden kl. 8.15 om kvelden, - såfremt alle tog var i rute! Vestmarkingen på sin side hadde kun returnemulighet to-tre dager senere.

Den 16. juli 1924 ble isolasjonen forsøkt brutt for det vesle Vestmarkasamfunnet. NSB hadde gått igang med forsøk med motorvogner, et "gode" som Vestmarkalinjen fikk ta del i. NSB's tredje motorvognanskaffelse var en Opel lastebil påmontert toghjul, samt en vognkasse med 16 sitteplasser.

C-m type 3 nr. 18205, som bilen het, ble satt i prøvedrift på "Paradisbanen", som nå ble velsignet med egen plass i Rutebok for Norge. Avhengig av ukedag var det i begynnelsen to - tre avganger i døgnet i hver retning. NSB var nok selv litt skeptisk til vidunderet, for som det het i rute-tabellen :

"Bemerk: Togene kan bli innstilt på kort varsel i tilfelle av at bilen må underkastes reparasjon".

Det gikk fort troll i ord. Allerede i neste tutebokutgave står det med store typer under rute 4 a Skotterud - Vestmarken: **Skinnebilen i foreløbig ustand.**

Vognen kom tilbake igjen, og denne gangen med en aldeles be-

merkelsesverdig forbedring av reisetiden. Mens den først var på 65 minutter én vei, varden nå "bare" 55 minutter. I tilknytning til skinnebilen fulgte også noen tekniske innretninger: I tillegg til stoppestedene ble det opprettet fem, senere seks holdeplasser. Siden vognen kun hadde rom for føreren i den ene enden, ble det anlagt en 5 meter lang svingskive i Skotterud og Vestmarka, forøvrig de minste svingskiver i bruk på noen NSB-bane. Mens godstogene hadde Kongsvinger som utgangspunkt, startet alltid motorvognen dagen i Vestmarka. Her ble det bygget en provisorisk vognhall på 35 m².

Noen spesielt sikker transport kunne skinnebilen aldri by sitt publikum. Bemerkningen:

"Togene kan bli innstillet på kort varsel i tilfelle av at motorvognen må underkastes reparasjon, eller at linjen må benyttes til godstrafikk"

fulgte rutetabellene så lenge tilbudet besto. Dessuten likte ikke vogna snø, sjelden mangelvare vinterstid på disse kanter. Man kan fremdele treffe folk som husker at de som passasjerer måtte gå av og dytte vognen opp motbakkene i snøvær!

En av de som husker skinnebilen godt er Olav Harstad. Far til Olav begynte som banearbeider her ved banens åpning, og i 1928 fulgte sønnen i farens fotspor. Olav forteller at "vognhallen" var et bølgeblikkskur uten

oppvarming. Følgelig måtte lokføreren tappe motorvognens radiator for vann hver kveld gjennom hele vinterhalvåret.

Skinnebilens endelig!

Men det var ikke så lenge Adam (Opel) var i Paradis, og den 30. januar 1931 ble skinnebilens erstattet av en landeveisbuss, og all persontrafikk på "Paradisbanen" var slutt for godt. Hvor mange som reiste med banen vet vi ikke. Vestmarkalinjen var den eneste NSB-bane hvor det ikke ble ført statistikk over solgte billetter.

Godstrafikken blomstret derimot, og ble i vesentlig grad utført med damplok av type 21. To tyske diesellok, som egentlig var tiltenkt skiftetomta i Narvik fikk en periode prøve seg på "Paradisbanen", men disse var for svake. Vestmarka ble etterhvert utstyrt med svingskive samt en noe større stoppestedsbygning, overflyttet fra Disenå stasjon, som hadde fått ny stasjonsbygning. På Buåa ble det oppført en baneformannsbolig med 65 m² grunnflate- den største bygning noensinne på banen.

Godsmengdene kunne være så store at det måtte settes opp tog både på nettene og i helgene. Tre-massetransporten opphørte straks før siste krig, men til gjengjeld fikk banen da store transporter av bl.a ved til hovedstaden.

Forslag om privatbane Vestmarka - Mysen

Gjennom 30-årene og under krigen var arbeidet for Vestmarka - Mysenbanen og bredsporet Urskog-Hølandsbane stort sett stilt i bero. Men fredsrusen i 1945 hadde knapt lagt seg før noen tørket støvet av planen fra 19-23. Dette ble opptakten til noen svært hektiske år i forsøket på en realisering av gamle jernbanedrømmer. Den 7. mai 1946 ble det i Mysen nedsatt en arbeidsgruppe med en Trygve Magnussen som formann, og stadig med Egil Prydz som en av ildsjelene. Konklusjonene ble fort klare:

1.1 Vestmarkabanens nedslagsfelt ble det årlig avvirket 256.000 m³ tømmer, og i UHB's eller AHB, som det nå het: 215.000 m³.

Tilsammen ble dette 467.000 m³ pr. år, hvorav 350.000 m³, tilsvarende 20.000 vognlaster årlig ville bli transportert med banen.

2. Også tømmer fra øvrige baner spilte en viktig rolle. Om det nå var stille om Skotte - Grue Finnskogbanen, var Trysilbanen et prosjekt i skuddet som aldri før. Også denne banen ville ha til formål å føre tømmer til norske bedrifter og eksporthavnene framfor fløtingen i Trysilelva til Sverige som nå.

3. *Värmlendingene var også interessert i prosjektet. Avstanden til eksportthavnen i Østfold var betydelig kortere enn om Göteborg. Fra Dal - Västra Värmlands järnveg (Mellerud - Arvika) var det bygget en sidelinje Beted - Skillingsfors. Det manglet bare 11 km. med bane i et greit terreng, hvorav 1 km. på norsk side, for å føre banen fram til Vestmarka.*

4. *Flaskehalsen Oslo Ø ville bli avlastet. Ca. 60 fullastede og like mange tomme vogner var daglig innom Oslo på veien mellom Hedemark og Østfold. Foruten mindre press på denne belastede stasjonen ville jernbaneavstanden Kongsvinger - Sarpsborg bli forkortet med 57. km.*

5. *Forsvaret var meget interessert. De ønsket jernbaneforbindelse utenom Oslo Ø, som jo lett kunne settes ut av spill i en krigssituasjon.*

6. *Økonomi: Sootkanalen var nå erstattet med lastebiltransport mellom Mungen og Haldenvassdraget, men beregninger viste at kostnadene ved denne transporten var så høye at en jernbane ville kunne frakte tømmeret helt fram til industrien for samme prisen. Dessuten var jernbanemateriellet norskbygget og mer holdbart.*

I 1923 hadde man ambisjoner med Vestmarkabanen, også som turistbane, godt utrustet med lokale

stasjoner og stoppesteder. Den gang så man den økonomiske nødvendigheten av å satse på en "enkler" bane, basert på godstrafikk med to togpar på hverdager. Dog ble det kalkulert med ca. 60 reisende pr. dag. Satsjoner var tiltenkt ved Kråkfoss, for opplasting av tømmer fra Mangenvassdraget, Tangen ved Setskog, Hjellevøl og Trøgstad.

Baneanlegget skulle finansieres til dels med statstilskudd, tildels ved bidrag fra de berørte kommuner inklusive Østfoldbyene. Total byggesum ville være ca. 30. mill. kroner.

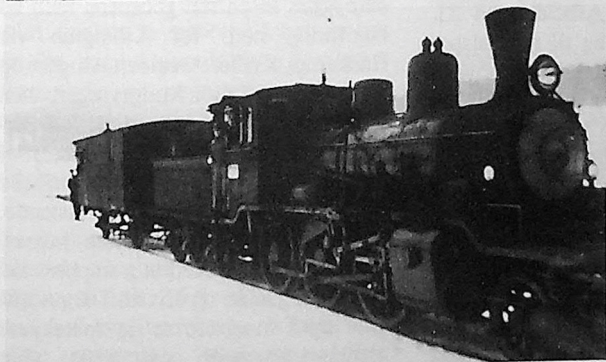
Siden NSB stadig var lunkne til prosjektet, gikk man inn for en privatbane. Dette ble ansett som en fordel, da banen dermed ville være untatt fra å dekke en andel av NSB's generelle driftsunderskudd. Nevnte andel ville ha blitt kr. 605.000 pr. år, mens overskuddet ved privat drift ble beregnet til kr. 150.000 pr. år.

Under en befarung 29. oktober 1947 ga jernbanekomiteens formann følgende beskrivelse av Vestmarkabanen til Sarpsborg Arbeiderblad:

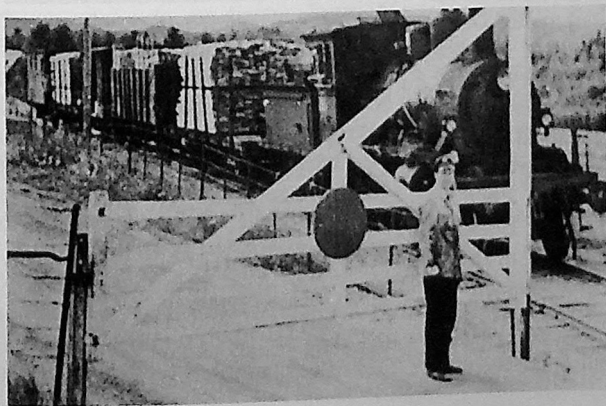
"Den vil føre en bredsporet bane tvers gjennom Hølandsdistriktet, som nå lider av kronisk smalspor. Den vil avlaste Oslo Ø, som nå lider av kronisk forstoppelse, og den vil helbrede våre store skoger her oppe for den kroniske mangelsyke som har tæret dem og hele landet vårt i menneskealdere."



Parti fra linjen nær Vestmarka stasjon.



Bildet viser godstoget på Vestmarkalinjen en av de siste dager det ble utført med damplok.



På Vestmarkabanen måtte togpersonalet selv åpne og lukke grunder. Her sees konduktør Odd Villi Nesholen ved Børrud plo. (Alle fotos fra Per J. Krogsties samling)

Uttalelsen nådde helt frem til Stortingets talerstol, der prosjektet også hadde sine innbitte forkjempere.

Rabalder i Aurskog og Høland

Den 18. juni 1949 ble det nedsatt en egen komité for omlegging av AHB til normalspor. "Problembarnet" i så måte var strekningen Sørumsand - Killingmo, med for mange krappe kurver og store stigninger.

Prydz var stadig optimist, og uttalte til Akershus Arbeiderblad 21. mai 1952 at omlegging til normalspor snart ville bli en realitet. Men utover i distriktet spredde tvilen seg. Trafikken på såvel AHB som på Vestmarkalinjen falt dramatisk til fordel for landeveistransport. Fler og fler trodde det var umulig å få både VMB og en moderne AHB. Kom Vestmarkabanen ville nok AHB bli nedlagt, og distriktet miste sin forbindelse med hovedstaden. Begge linjer ville kunne fungere som avlastningsspor utenom Oslo, samt ivareta forsvarrets interesser i så måte. De to prosjektene som til nå hadde eksistert samtidig i en slags fredfylt ektestand, kom nå i konflikt med hverandre, men det var fortsatt noen i Høland som arbeidet intenst for Vestmarkabanen. Virkelig rabalder ble det etter et kommunestyremøte i Nordre Høland i november 1951. Kommunens anleggsbidrag til Vestmarkabanen var av VMB-komiteen fastlagt til kr. 300.000, og som et benkeforslag ble det

foreslått å yte beløpet. Et utsettelsesforslag fikk 13 mot 13 stemmer, og ble forkastet med ordførerens dobbeltstemme! 9 representanter forlot møtet i protest, hvoretter tilskuddet ble vedtatt med 14 mot 4 stemmer. Bygdefolket var i harnisk, og de etterfølgende leserinnlegg får nok vår tids påståtte politikerforakt til å blekne.

Også Eigil Prydz pådro seg lokalbefolkningens vrede. Han mente nok etterhvert at AHB burde ombygges til en ren godsbane med en linjeføring nord for Killingmo via Haukerud, Kville, Aremoen, Hogset og langs elva ned mot Kongsvingerbanen og tilslutning til denne på Blaker stasjon. Folk derimot ønsket å suse mot hovedstaden i moderne elektriske motorvogner, og ikke i ristende, eksosluktende, dårlig belyste busser, som dessuten fordret import av materiell, gummi og drivstoff. Busstdrift ville også innebære at de folkekjære postekspedisjonene på AHB ville forsvinne.

Også utenfor distriktet var synet på VMB delt. Mens byen Sarpsborg bevilget 1,5 mill. kroner til anlegget, foretrakk Halden kun en utbredt AHB, samt tømmeret fløtt i Haldenvassdraget.

Dagligliv på Paradisbanen

Mens jernbanedebatten raste i Aurskog og Høland, levde "Para-

disbanen" sitt tilbaketrakne, stillferdige liv. Rundt overgangen mellom 40 og 50-årene var det riktignok to forskjellige stikkelag, samt enkelte befaringer som påminnet Vestmarka-beboerne om at banen deres var tiltenkt å bli atskillig mer enn hva den var. Trafikken sank drastisk etter krigen, men det vanlige rutemønsteret var et godstog som startet i Kongsvinger om morgene, gjorde en kiptur om Vestmarka og ofte om Magnor, før det terrnerte til Kongsvinger om ettermiddagen. Togbemanningen var solid: foruten to mann på loket var det betjent konduktøravdeling (F-vogn) i hver ende av vognslerka, pluss en stasjonsbetjent fra Skotterud som klargjorde vognpapirer etc. på Vestmarkalinjen.

Det var omtrent bare vognlaster fra stoppestedene på linjen, dvs. at de fullatsde togene fikk den verste stigningen på 16,5 %% opp mot tunnelen som motkjøring. Ikke sjelden måtte togstammen deles, og vognene trekkes opp i to vendinger. Dette, i tillegg til mye skifing underveis, kunne føre til prekær vannmangel på loket. Lokførere fra Vestmarkabanen husker godt at de flere ganger måtte sette fra seg vognene i hui og hast, og raskt gå til Skotterud som løsløk for etterfylling av sårt tiltrengte vanddråper.

Egen betjening av grindene falt etterhvert bort, dette ble konduktørens ansvar. Han i den første F-vogna åpnet, mens han i den bakerste sørget for lukkingen. Ordningen hadde

sine sider: bremselengden fram til grinden var ofte vanskelig å beregne, og flere ganger "ordnet" loket selv åpningen så flisene føk. I en tørkeperiode, da det gikk branndressin etter toget, ga dressinføreren lokpersonalet beskjed om at grindene bare kunne stå, dem skulle han selv ta seg av. Meldingen gikk konduktøren bakerst hus forbi, og vel opp ved tunnelen sto en kone og stanset toget med et rødt tøyestykke: "Je har fått tellefon frå en ilsken konduktør dere reste ifrå nere ve' grinna!"

"Paradiser'n", som togene kaltes, levde sitt eget liv atskilt fra hovedlinjens mas og stress. Ved tunnelen var ei ile med nydelig vann, en forfriskning lokpersonalet tok seg til å stanse ved på varme dager. Forfriskninger vanket andre steder også: sporet gikk like forbi kolonialen Volden, ved Stangnes, og ikke sjelden vanket det en ekstra stopp her. Under krigen fikk togpersonalet ofte med seg egg og fløte herfra.

Om togene kunne ha en romslig rute, var det nok ikke særlig bedagelig å jobbe på linjen. Olav Harstad forteller at stor del av sporet lå på leirgrunn, og følgelig var det mye problemer med telehiv, sporjustering og skoring. Banen lå i et "snøhøl", og Olav husker at linjen kunne være stengt i opptil to uker ad gangen når det snødde som verst - med fonner på et par meter.

I tillegg til banearbeidet sto Olav for ekspedisjonen ved Vestmarka



Øverst til v.: Stasjonsuret på Skotterud viser at tiden snart er ute for Vestmarkabanen. Øverst til høyre: Stasjonsbetj. Arne Amundsen legger over sporvekslen mot Vestmarka for siste gang. (Begge fotos: Per J. Krogstie).
Nederst: Så var det å ta beina fatt. Her går det ikke lenger noen tog! (Foto: Trygve Panhoff)

gjennom 10 år. Her var det og mange tunge tak med snøskuffen for å holde bl.a svingskiven ren.

Tunnelen var også et "problembarn". Om våren frøs takdrypp til is i sporet, og den måtte hugges vekk for hånd. Steinsprang gjorde arbeidet farlig, men heldigvis skjedde det ikke ulykker her under driftstiden. Olav husker imidlertid en stor stein som falt ned på tralla som sto like ved siden av ham.

Om det ikke skjedde ulykker under driftstiden, må vi ta med et skikkelig uhell, der toget bokstavelig talt kolliderte med seg selv. Det skulle skiftes på et sidespor ved Stangnes, og vognslerka ble frakoblet og brekket ble satt til. Ved en uforsvarlighet ble brekket løsnet og vognene satte seg i bevegelse i fallet ned mot lokomotivet, og tømnet kraftig sammen med dette.

Ellers forteller lokførerne at det ofte var et under at det gikk så bra som det gikk, der det daglig ble skiftet med damplok innimellom plankestabler, bordbiter og sagflis på Vestmarka.

Skrinlegging

På Vestmarka - Mysenbanen ble det aldri tatt et spadestikk. Hvordan det gikk med AHB vet vi, og hva som finnes igjen etter denne banen er tidligere omtalt i "Terittent" nr. 86 side 17. Men hvordan ble "Paradisbanens" endeligt?

I Vestmarka opphørte all

sagbruksvirksomhet i 1961, og banen ble på denne måten amputert fra Buåa. Samtidig var trafikken nå så beskjedent at denne ble overtatt av en skinneraktor underlagt Åbogen stasjon. Baneforman Karlot Uggerud, som hadde hatt ekspedisjonen ved Buåa, gikk av med alderspensjon, og tidligere omtalte Olav Harstad tok over stoppestedet.

Ettersom trafikken sank, ble antallet banearbeidere også redusert, akkurat som om færre tog skulle tilsi mindre banearbeid. Mot slutten var Olav helt alene som banearbeider på linjen. "Det ble forferdelig slitsamt, je måtte skaffe meg bil for å nå over alt sammen", forteller han.

Den 1. juni 1965 var det ugjenkallelig slutt. En journalist fra "Glåmdalen" ble med den siste kippen, som bare skulle til Børgerud. Her hadde tidligere baneformann Gunnar Rastad møtt ram til "sitt" stoppested, og var behjelpelig med tilkobling av de to siste vognlastene. Deretter slengte Rastad hansken til skogs. "Nå har de gjort sin tjeneste!" Noen annen markering der ute på linjen av at 47 års jernbanehistorie var slutt, ble det ikke.

I skrivende stund kan stål-trådgjerdene sees flere steder langs traséen, som på de første kilometrene er blitt en del av hovedveien. Ved Stangnes ligger traséen godt tilgrodd langs veien. Der finner vi også tunnelen, som er avspærret pga. rasfaren. Fra tunnele, eller Rastad som stedet heter, og fram til Buåa, kan traséen

kjøres på - tildels som god, tildels som skrøpelig grusvei. Hele stasjonstomta på Buåa er planert ned til nivå med den store sagbrukstomta her. Bare det ene brukaret over elva Buåa står igjen. Baneformannsboligen brant ned for noen år siden, og også stoppestedsbygningene på Børgerud, Stangnes og Buåa er borte.

Ståltrådgjerdet er igjen synlig flere steder mot Vestmarka, der stoppestedsbygningen idag er bolighus. Skifte- og sagbrukstomtene sover sin gjengrodde Tomerosesøvn, men senteret for svingskiva finner man om man leter litt i villnisset. Lagerhuset fra taubanen finnes ikke lenger, det brant også ned for noen år siden.

Mange vil hevde at det var naturlig at det gikk som det gikk med jernbaneplanene, - bilene ville uansett snart ha fratatt banen trafikkgrunlaget. Et hovedargument for Skotterud - Mysenbanen var transport av tømmer, samlet opp bl.a i Mangenvassdraget. Som det vil være kjent, fløtes det ikke en stokk lenger i våre elver. Men hva hadde konklusjonen blitt, dersom man den gang visste at også selve Glommafløtingen skulle opphøre en tid senere? Idag treffes stadig lokførere som ønsker at de bare kunne suse avgårde med godstogene Hedemark - Østfold om Høland, framfor dagens "køkjørin" rundt Oslo.

I de nye boligfeltene vi finner rundt Aurskog og Bjørkelangen bor det idag folk som tildels er misunnelig på de som kan suse inn til

Oslo i raske nærtrafikktoget.

Spekualsjonen omkring hva som var rett eller galtangående skrinleggingen av jernbaneprosjektene i Aurskog-Høland vil sikkert vedvare lenge ennå.

Kilder m.v.:

*NSB og UHB bibliotek
Jernbanemuséet v/ Roar Stenersen
NJK v/ Thor Bjerke
Rutebok for Norge
Per Johan Krogstie
Trygve Panhoff
Munlige informanter om "Paradisbanen"
Olav Harstad
Arne Bånerud m. fl.*

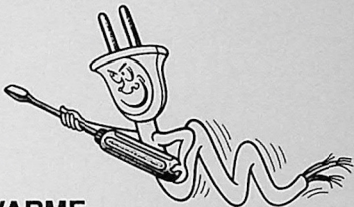
Artikkelforfatteren takker alle ovennevnte for god hjelp!



*Bilde fra Børgerud stasjon, tatt 19. september 1961. På bildet ser vi konduktør Odd Nesholm, aspirant Tor Skjørberg, banearbeider Olav Harstad, lokfører Arne Bånerud, banearbeiderne Ole Harstad og Petter Vestli, banevokter Olav Rastad, baneformann Gunnar Rastad og overkonduktør Kåre Bondsted.
(Foto: Arne Bånerud)*

**Fagmessig utførelse
- din sikkerhet!**

Tiden med kalde gulv er nå forbi !



NUFFEN GULVVARME

- Billigere enn du tror !

FAKTA OM NUFFEN STØPEMASSE:

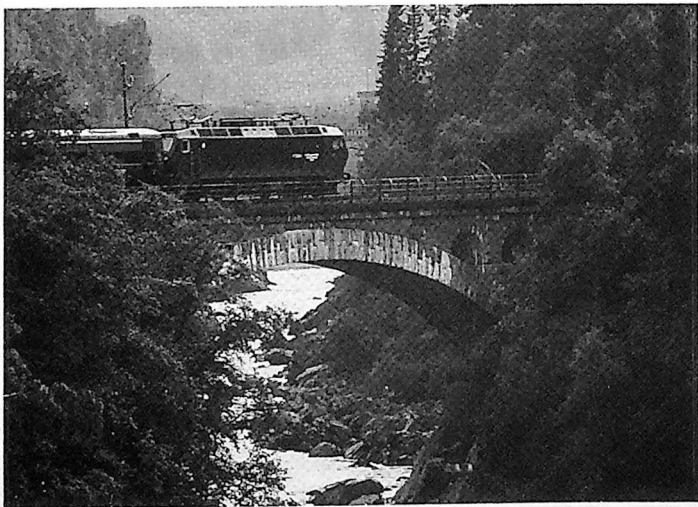
- Energisparende* på grunn av optimal varmeutstråling. Kan spare 30% i forhold til vanlig betong (sement).
- Miljøvennlig* uten bivirkninger. Ingen avgasser - luktfritt.
- Vantett - svinnfritt - sprekker ikke.*
- Legges på alle underlag.
- Bygger maks. 2,5 cm på eksisterende gulv inkl. fliser.
- Bygger 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





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

NSB

