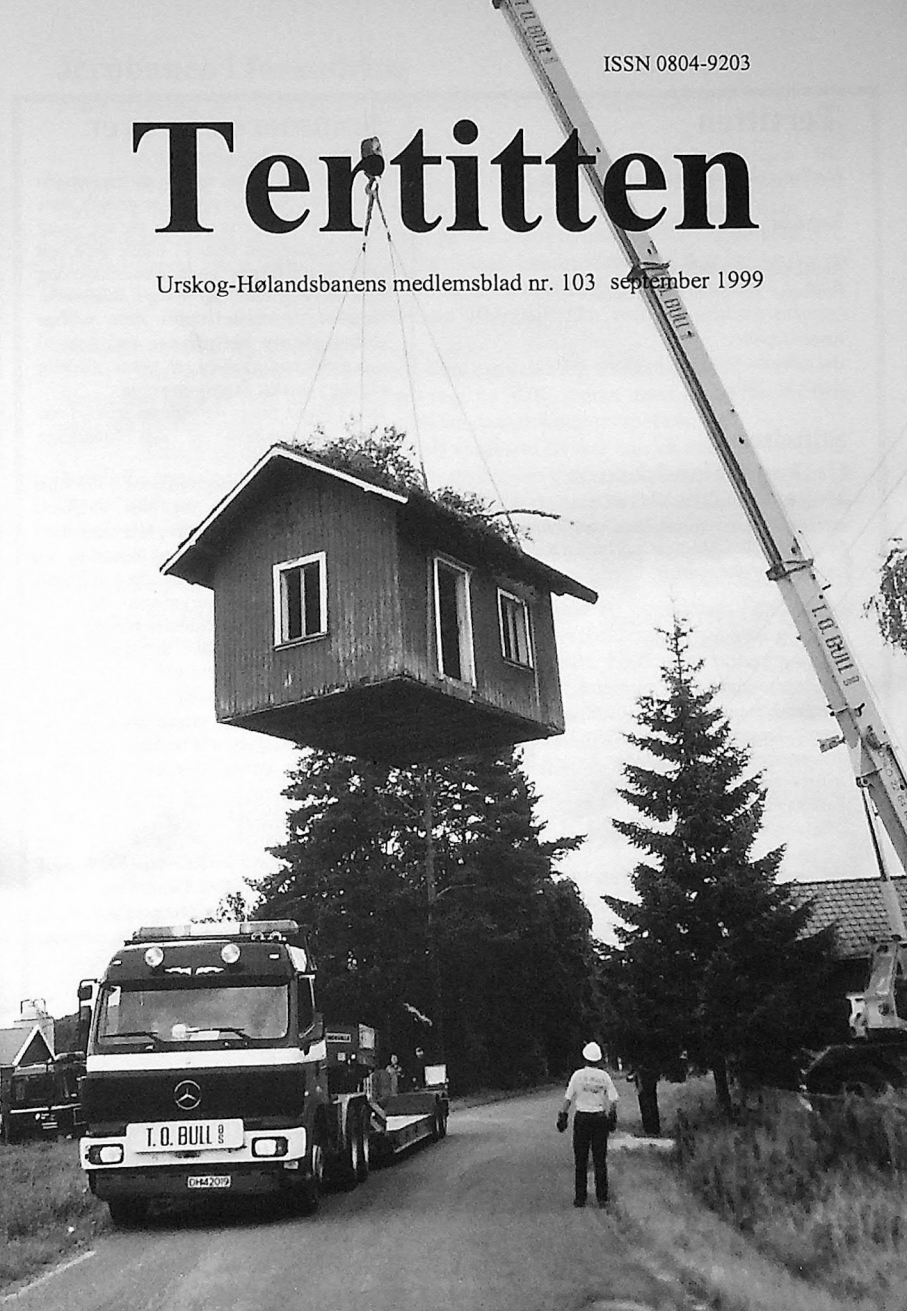


ISSN 0804-9203

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 103 september 1999



## Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Annonsepriser:

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

1/2side kr. 500,-

## Stiftelsen

### Urskog-Hølandsbanen

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

Postboks 59 - 1921 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 16.00

Kontor: Sørumsand stasjon Tlf. 63 82 69 70

Museumsbestyrer/daglig leder: Eyvind Bagle

Driftsbestyrer: Svein-Ove Johnsrud

Trafikksjef: Anne Halling

Stiftelsens formann: Finn Halling

Medlemsskap: Støttemedlem kr. 175,-

Aktiv kr. 90,-

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

Livsvarig medlem: kr. 1750,-

Bedriftsmedlem kr. 1000,-

Damptog kjøres sommeren 1999 søndagene f.o.m

27.06 t.o.m 29.08, kl. 11, 12, 13, 14 og 15.

Dessuten onsdagene i uke 27-29 kl. 17 og 18

## Sommeren er over

og med den første del av driftssesongen 1999. Den har vært preget av de helt store værsvingninger, noe som har gitt seg utslag i besøkedetallet vårt. Vi nådde ikke helt opp mot fjorårets gode museumssesong med mye gråvær og mange besøkende. Antallet reisende på de vanlige driftsøndagene har gått noe ned, men til gjengjeld har vi hatt en svært gledelig økning i antallet charter-reisende. Inne i bladet finner du både en artikkel om årets driftssesong og den foreløpige driftsstatistikken.

Den virkelig store begivenheten i 1999 har vært tilbakeføringen av den originale Finstadbru stasjon til banen. Når dette leses er bygningen vel på plass på Bingsfoss, og de arbeidene som står igjen håper vi å være ferdige med før julekjøringen tar til i desember. I denne forbindelse kom vi ut for den bisarre situasjon at det oppsto problemer med rivingen av tidlige Bingsfoss stasjon, en bygning fra 1970-årene, som var fredet sammen med resten av anlegget. Dette løste seg etter noen tid og intens brevveksling ved at Bingsfoss ble midlertidig "avfredet" mens rivingen foregikk. Når Finstadbru stasjonsbygning er på plass vil hele anlegget atter være fredet. Ellers har vi også i år arrangert "Den store Rundreisen" og de aktive har vært på nok en tur med Ao100 og de to andre vognene våre. Mer om det inne i bladet.

**God fornøyelse!**

*Jan Deram*

**Forsidebilde:**

*Finstadbru stasjonsbygning i luftig svev over Hareton gård, på sin lange vei til Bingsfoss (Foto: Svein Samuelsen, Indre Akershus Blad)*

# Jernbanen i forandring

**Finn Halling** (styreformann i Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen)

A/L Holandsbanen, forløperen til Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen. ble stiftet i 1961 og var den første organisasjon i Norge utenom Jernbanemuseet med formål å bevare deler av jernbanehistorien. Den gang var det fortsatt over 100 damplokomotiver i drift ved NSB, men damplokomotivenes epoke var på hell. A/L Holandsbanen ble et samlingspunkt for damplokomotivfans, og det var ut fra en gruppe av museumsbanens aktive at Norsk Jernbaneklubb ble stiftet i 1969. NJK fikk som formål å bevare normalsporet materiell. Det betød i praksis primært damplokomotiver og trevogner.

Året etter kjørte NSB sitt siste kommersielle tog trukket av damplokomotiv. Siden den gang er det, hovedsakelig i regi av NJK, reddet unna og bevart en flott samling normalsporet rullende materiell fra damplokomotivepoken.

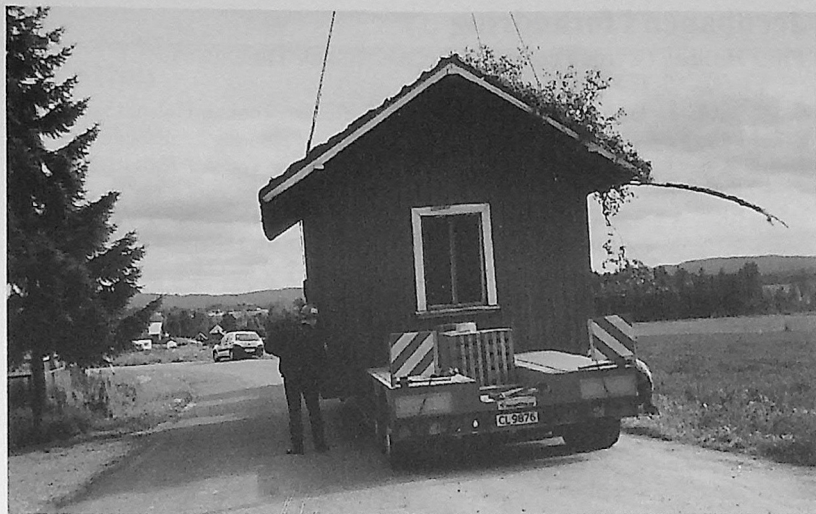
Slutten på dampdriften ved NSB medførte på mer enn en måte et tidsskille. Samtidig som damplokomotivene ble utrangert, ble dieselmotorvognene type 88 tatt ut av drift og lokaltogene av type 69 ble satt i trafikk. Materiell som pakalte entusiasme fra store og små beundrere for sin form, for sin lyd, for sin lukt og for sine synlige krefter ble avløst av dødt materiell i aluminium, respatex og plast og med kilometervis av kabler i hver enhet. På mange måter var punktum satt for bygging av jernbanemateriell som påkaller entusiasme og beundring. Dermed var også rammen satt for hva datidens entusiaster kunne mobiliseres til å ta vare på.

Tretti år senere står NSB foran et nytt tidsskille. NSB, som tidligere var en tungdrevet statsbedrift som i stor grad måtte bruke tilnærmet museums-materiell i daglig drift, er i ferd med å bygge opp en moderne organisasjon og forsøker å markedsrette sin virksomhet i større grad enn for. Parallelt med dette kommer NSB til nye erkjennelser om sine muligheter og begrensninger, og åpner som en følge av det siste for jernbanedrift i privat regi i Telemark. Det er grunn til både å håpe og tro at det blir mer av dette i fremtiden, slik at publikum på den måten får et bedre tilbud – som man har opplevd i Sverige.

Dette tidsskillet medfører samtidig tidenes største materiellfornyelse i Norge, og en generasjon vogner og lokomotiver blir faset ut i løpet av få år. El 13, El 14, El 16, El 17, BM 68, BM 69A, B3, A2, BF11, BF12 osv. har en forholdsvis kort fremtid i NSB-regi. Forhåpentlig vil private operatører kunne anvende noe av materiellet – om de slipper til.

I bevaringssammenheng medfører dette nye utfordringer. Vi som har opplevd damplokomotivepoken har aldri snudd oss etter en B3-vogn eller et motorvognsett type BM 69 A.

La oss håpe at det kommer krefter på banen som kan ha som hovedmålsetting å bevare det materiellet som nå er i ferd med å forsvinne. Blant damplokomotivepokens venner er det nok lite å hente.



*I begynnelsen av juli kunne man se dette huset på tur i traktene rundt Sørumsand. Mer om dette kan du lese om noen sider. (Foto: Svein Samuelson, Indre Akershus Blad)  
Nedenfor ser du et meget spesielt bilde. Her står to Urskogbane-stasjoner side om side på Fossum, men ingen av dem sto der opprinnelig. (Foto: Roel Houtsma)*



# Driftssesongen sommeren 1999

Jan Deram



*Søndag 22.08 hadde vi totogdrift, og på avgangen kl. 15.00 koblet vi begge togene sammen. Her ser vi lok nr. 6 "Høland" først og deretter nr. 7 "Prydz" klare til avgang fra Sørumsand. (Foto: Hans Erik Bjerke)*

Sommersesongen 1999 startet med kjøring av to tog 17.mai. Dette var et populært innslag i 17.-maifeiringen på Sørumsand og 26 reisende tok en tur med oss denne dagen i et praktfullt 17.-maivær. 3 dager i juni var satt av til barnehage/skolebarnkjøring og i løpet av disse dagene var 1907 reisende innom hos oss. I år var været så som så under skolebarnkjøringen, men vi vet at denne genererer flere besøk i løpet av sommersesongen. Vi har også hatt en rekke charterturer for firmaer og sammenslutninger i år, inntil 10.07 faktisk hele 10 turer, og dette ser ut til å kunne bli et satsningsområde for oss. I likhet med ifjor ble det tidlig på våren tatt en beslutning om å korte inn driftssesongen noe, og det medførte at vi hadde første ordinære driftsdag søndag 27.06.

Vår driftige museumsbestyrer hadde også i år foranlediget en rekke arrangementer og aktiviteter i tillegg til turen med Tertitten. Åpningsdagen spilte duoen "Tuba" m/Lars Andreas Haug i spissen i lokstallen, og 25.07 hadde visesangeren Sissel Kvambe konsert på Bingsfoss. To ganger i sommer har vi arrangert tur til Akerhus Energi på Rånåsfoss for de av våre reisende som har ønsket å bese kraftverket der. Den 08.08 gikk "Den store Rundreisen" av stabelen for 4. gang; i år med 70 reisende. En artikkel om denne turen finner

du lenger ute i bladet. 22.08 var det stordriftsdag med to togsett på sporet og krysning på Bingsfoss, der gamle Finstadbru stasjon nå er i ferd med å gjenoppstå. Om gjenoppbyggingen av Finstadbru stasjon kan du lese annetsteds i bladet. På stordriftsdagen var det også togkjøring i stasjonsparken på Sørumsand. Her tøffet et modelltog i stor skala frem og tilbake med ivrige barn sittende skrevs over vognene. Siste driftsdag, søndag 29.08 var det rallarkonserert på Bingsfoss, og 350 reisende kunne glede seg over sang og musikk i et nydelig høstvær – akkurat som vi ønsker det på Tertittent.

Fra midten av juli snudde været totalt, og det ble så varmt at folk søkte til strendene i titusentalls. Vi kunne lese i avisene om milelange køer og trafikkaos på veiene som førte til badestrendene. Dette avspeiler seg også i besøkstallet hos oss. Når det blir alt for varmt, minker besøket på museer og aktiviteter som den vi driver med. Nevnes må det også at personalsituasjonen til tider var meget anstrengt i år. Vi er nødt til å ha et antall tjenestegjørende med bestått sikkerhetsprøve hver søndag for i det hele tatt å kunne kjøre. To av våre aktive, som tro til mer enn forventet, og faktisk reddet driften et par søndager må nevnes og takkes her: Øyvind Hofseth og driftsbestyrer Svein Ove Johnsrud. Til dere andre som også tok på dere ekstra tjenester – en stor takk for ekstra innsats.



*I Tertittentens driftstid var blandede tog svært vanlige. Når vi kjører museumstog skjer dette sjeldnere, men her er et blandet tog på vei opp Sætrabakken søndag 22.08. (Foto: Hans Erik Bjerke)*

# Driftsstatistikk – sommersesongen 1999

## Ordinære tog:

27/6	4/7	7/7	11/7	14/7	18/7	21/7	25/7	1/8	8/8	15/8	22/8	29/8	Sum
425	479	43	281	60	367	80	452	202	418	373	385	350	3915

Sum ordinære tog: 3.915 reisende

## Chartertog:

30/4	8/5	29/5	12/6	12/6	16/6	19/6	26/6	10/7	19/8	Sum
25	53	93	172	83	95	37	25	60	43	686

Sum chartertog t.o.m 19.08: 686 reisende

Chartertog er kjørt for: Gjensidige, Kværner, 2 brylluper, 3 barnehager, NJK og BBS, og i tillegg et privat arrangement.

## Skolebarn/barnehagekjøringen:

Skolebarnkjøring 8/6 – 16/6
1907

Sum skolebarn/barnehagekjøring: 1.907 reisende

## Den store Rundreisen

Den store Rundreisen 8/8
69

## 17.-maitog:

17.-maitog
26

Sum "Den store Rundreisen": 69 reisende Sum 17. mai: 26 reisende

**Totalt antall reisende sommeren 1999:  
6.603 personer**



*For å gjøre plass til stasjonsbygningen fra Finstadbru måtte Bingsfoss stasjon rives. Etter en del om og men kom man i gang senhøstes 1998. På disse to bildene ser vi rivegjengen og stasjonsbygningen i to stadier av riveprosessen. (Foto: Håvard Pedersen)*





# Finstadbru stasjon på Bingsfoss

Museumsbestyrer Eyvind Bagle



*Et underlig skue for trafikanter mellom Finstadbru og Fossum. En stasjonsbygning på vei til sin gamle jernbane! (Foto: Svein Samuelsen, Indre Akershus Blad)*

Torsdag 2. juli fikk beboere og trafikanter langs riksveien mellom Finstadbru og Fossum et underlig skue: En stasjonsbygning som ikke ventet på tog, men som derimot selv ble transportert til jernbanen. Det var Finstadbru stasjon, eller rettere sagt stasjonsbygningen på Finstadbru mellom 1896 og 1935, som på tilhenger ble flyttet fra en anonym tilværelse som uthus hos gårdbruker Holm Borstad, til en sentral funksjon som stasjonsbygning på Tertittens Bingsfoss stasjon. Stasjonsbygningen er med andre ord tilbakeført til Tertitten, og er under restaurering på Bingsfoss.

Det var i 1992 at banen ble klar over at det ikke bare var Mork på Fossum og Killingmo på Jernbanemuséet som er bevart av de opprinnelige seks Urskogbanestasjonene fra midten av 1890-årene. En knapp kilometer innenfor Finstadbru i retning Hareton gjemte en unnselig rød liten bygning sin fortid som jernbanestasjonsbygning. Forresten står dens etterfølger fortsatt, om enn noe vaklevorent i krysset mellom den gamle jernbanetraséen og riksveien.

Etter lengre tids arbeid med å skaffe finansiering til et tilbakeføringsprosjekt - først og fremst fra Norsk kulturråd og norsk



Den 02.07 kom T. O. Bull A/S med sin digre mobilkran til Hareton, og på bildet over er gamle Finstadbru stasjon hevet noen meter opp fra fundamentet sitt. På nederste bilde er bygningen nesten på plass på svanehengeren, og snart klar for første etappe av transporten: til Fossum.

(Foto: Svein Samuelsen, Indre Akershus Blad)





*Idet Stockholmstoget passerer i bakgrunnen er arbeidet med å planere sålen til den "nye" stasjonsbygningen akkurat ferdig. På bildet nederst er de 9 steinene som bygningen skal hvile på kommet på plass. Nå er det bare å vente på toget fra Fossum med bygningen på faltvogn.*  
(Foto: Roel Houtsma)



Jernbanemuseum - ble aktivitetene igangsatt høsten 1998. Det var klart at Finstadbru stasjon ville passe godt inn i miljøet på Bingsfoss stasjon, under forutsetning av at stasjonsbygningen som allerede stod der ble fjernet. Den var bygget i 1977, med Urskogbanebygningene som forbilde. Her var det altså snakk om å erstatte en kopi med en original. Siden hele anlegget på Bingsfoss faller inn under fredningsvedtaket fra 1982, måtte det gås noen ekstra runder på oppheving av fredningen slik at bygningen kunne fjernes. Den ble revet tidlig denne våren, og arbeidet med å fundamentere den nye/gamle bygningen kunne begynne. Urskog-Hølandsbanen har valgt å dokumentere holdsteinsfundamenteringen vi vet var vanlig for banens stasjonsbygninger på 1890-tallet. Steinene hviler på frostsikker såle. En av de ni steinene fungerer som fundament for pipa, et arrangement vi kan finne et belegg for i byggmester Günther Schüsslers typetegninger.

En restaurering innebærer mange valg. For det første var det et spørsmål om bygningens plassering. Skulle den stå med gavlen mot sporet, slik vi vet Finstadbru stasjon var plassert, eller skulle den stå med langsiden mot sporet, slik Bingsfoss stasjon var i årene mellom 1897 og 1903? Den siste løsningen ble valgt, i det det ble ansett som mer hensiktsmessig å gå ut fra den opprinnelige stasjonsplanen på Bingsfoss enn å se Finstadbru stasjons plasseringsmåte isolert.

Med utgangspunkt i typetegningen for Urskogbanebygningene er det besluttet å legge kontoret til det minste av de to rommene. Dette rommet vil vende mot sør (Sørumssand), med egen dør og betjening av ovnen fra kontorsiden. Typetegningen opererer ikke med "venterom". Banen var ved deres nedtegnelse kun beregnet på godstrafikk og benevnningen er selvsagt "Godsrum". To vinduer vil vende ut mot sporet og en dør vil vende ut mot publikumsparken på Bingsfoss. Det er et vindu i gavlen som beholdes ut fra begrunnelse om autensitet. Dette vinduet - eller et tilsvarende - vet vi var i stasjonsbygningen så tidlig som før 1914. Det vil også bidra til lys i rommet.

Restaureringen på Bingsfoss tar sikte på å bevare så mye som overhodet mulig av originale deler. Likevel må det helt nytt gulv til og helt ny skillevegg med ekspedisjonsluke. Det skal også lages en dør og et vindu på grunnlag av de som allerede er i bygningen. Når det gjelder ytter- og innerpanel, er de uoriginale og ødelagte under utskifting. Spesialskåret perlestaff er skaffet. Det er fastslått at panelet er i gran, dette vil det også erstattes med. Det er en stor hjelp i arbeidet at banen allerede har vært gjennom en liknende tilbakeføring tidligere. Selv om ikke akkurat de samme løsningene som ved Fossum er valgt, er det en fordel at vi har engasjert den samme byggmesteren - Otto Nattestad Hansen som var i sving på endeholdeplassen. Bygningen vil i det vesentlige være ferdig restaurert til julekjøringen i år, og vil trolig kunne benyttes i driften da.

# Den store Rundreisen - søndag 08.08.99

Jan Deram

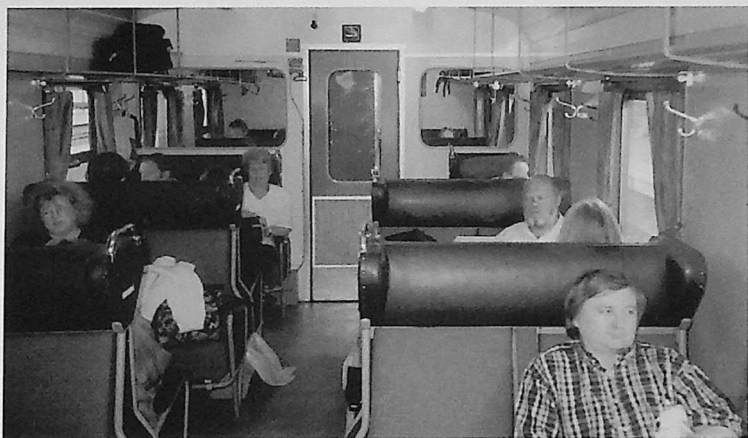
**For 4. gang arrangerte Urskog-Hølandsbanen i august "Den store Rundreisen"; tidligere tiders kjente dagstur gjennom Akershus og Østfold – en tur fra den gang folk ikke hadde bil og heller ikke så mye penger, men desto bedre tid!**

Årets rundreise samle 70 mennesker på en gråværsøndag i august. Dette var første gang vi ikke hadde værgudene helt på vår side, men de 32 dråpene med regn vi fikk underveis la overhode ingen demper på humøret hos våre reisende.

Kl. 08.00 var det samling under klokken i Sentralhallen på Oslo S, og 08.20 satte et nesten 40 år gammelt togsett av type 68 seg i bevegelse mot Sørumsand. Etter en kort stopp på Lillestrøm for å ta med de siste 10-12 reisende kom toget frem til Sørumsand kl. 09.00. Vi var heldige som fikk fatt i et så gammelt togsett, det er ikke så mange av dem i drift lenger, og heller ikke så lett å få fatt i ekstra lokførere på en søndag morgen. Vår lokfører mente det var 10-12 år siden han sist hadde kjørt BM 68.

Idet vi ankom Sørumsand var Tertittens personale i ferd med å skifte sammen toget, og ganske raskt dro vi av sted for full damp. De fleste hadde aldri besøkt Tertitten før, så underveis ble de fortalt om Tertittens historie og om materiellet de kjørt i av årets tre reiseledere; Per-Ivar Michalsen, Jan Deram og Eyvind Bagle. Etter en kort stopp på Fossum der vi berettet om stasjonshuset fra Mork trakk lok nr. 7 "Prydz" oss tilbake til Bingsfoss der alle slappet av i ½ time og nøt sin medbragte frokost, samt kaffe og vafler fra skolemusikkens salgsbod.

Tilbake i Sørumsand sto tre veteranbussar og ventet på oss for å kjøre oss til Ørje. Det var en gammel Volvo snutebuss fra 1951 og to eldre NSB-bussar fra begynnelsen av 60-årene. Med 70 personer ble det god plass i bussene, og vi som var guider fordelte oss med én i hver buss. For første gang kom vi helt presis av gårde fra Sørumsand, og som vanlig kjørte vi tilbake til Fossum og tok Promilleveien derfra langs banens gamle trasé via Kvevli og Mork frem til "Kompveien" som vi så fulgte til Bjørkelangen. Her var det stopp på Bjørkelangen stasjon der banens vanntårn fremdeles står, før vi bega oss videre på vestsiden av Bjørkelangensjøen nedover langs banens gamle trasé. Vi pekte ut stedene banen passerte og flere steder kunne vi ennå se sporene etter



*Øverst står vårt 68-sett på Lillestrøm stasjon, og turens reiseleder og primus motor, Eyvind Bagle ønsker velkommen til nye reisende.  
Nederst et bilde inne i toget, som nå er på vei mot Sørumsand, og en tur med Tertitten.  
(Begge foto: Jan Deram)*



Øverst ser vi de siste etternølere ta plass i toget. Ekstratoget reiste fra Sørumsand kl. 09.15 for at vi skulle få et skikkelig frokostopphold på Bingsfoss.

Nederst poserer Øyvind Hofseth foran en Volvo snutebuss fra 1951. Opprinnelig gikk den som politibuss i Oslo under vinter-OL i 1952. Et prektig kjøretøy, som det var kamp om å få plass i. (Begge fotos: Jan Deram)

Tertitten, nå i form av sykkel- eller gangvei. Banens historie ble fortalt underveis og knyttet til stedene vi passerte.

Fra Hemnes til Skulerud svingte vi inn på banens gamle trasé. Her passerte vi over en av de gamle jernbanebroene, og den var så vidt bred nok til de to store bussene, men vi kom da frem til Skulerud, der vi hadde et kvarters stopp ved banens gamle endestasjon. Ikke mye minte lenger om at det her var travel aktivitet, men den gamle tømmerkranen står ennå, som et trassig minne om det som engang var..

Kl. 12.45 ankom vi Ørje, og presis kl. 13.00 la MS Turisten ut på sin ferd nedover Haldenkanalen. Vi hadde fått med oss lokalkjent guide, og på vei nedover vekslet han og kapteinen på å fortelle om hva vi passerte. Selv i gråvær er Haldenkanalen idyllisk, det er bare synd at så få vet om dens eksistens. Den lever nok litt i skyggen av sin bedre kjente kollega, Telemarkskanalen.

Vi ble sluset ned Strømsfoss sluse, og deretter var det tid for middagsservering; i år kjøttkaker i brun saus og poteter. Det er greit å ta spisingen mens vi passerer de store sjøene, for da var alle ferdige med det da vi kom til de imponerende Brekke sluser, som med en høyde på 26,8 meter i 4 slusekamre er Europas høyeste sluseanlegg. I år var det ingen tømmerstokk som la seg på tvers og stengte for oss, så slusingen var unnagjort på en drøy halvtime. Deretter var det rolig seilas over Femsjøen og frem til ankerplassen i Tistedal. En meget fornøyd forsamling takket skipper og mannskap for turen, og bega seg de drøye 100 meterne bort til planovergangen der det samme 68-settet sto og ventet på oss for retur til Oslo. Også i år hadde vi bestilt en togvert(inne) fra Togserservice, og en unge svenske herren som dukket opp hadde virkelig salgstalent. Han gikk to runder gjennom toget og fikk avsetning på varene sine.

NSB hadde gitt oss en usedvanlig slakk rute med rutemessig ankomst til Oslo kl. 21.52, men pga. en del andre forsinkelser fikk vi tråklet oss nordover med korte stopp i Halden og Sarpsborg for å slippe av reisende, og noen lengre opphold for å vente på kryssende tog, og turen endte i Oslo noen minutter over kl. 21.00. Det var på hengende håret at vi fikk lokfører på hjemturen. NSB hadde ingen å sette inn, så vår mann på loket var hentet fra Norsk Museumstog, og det var jo i og for seg passende på en slik tur.

Stemningen i toget ble i likhet med ruten noe "slakk" ettersom tiden gikk, og da vi kom til Oslo S var det en fornøyd forsamling som takket for seg og håpet at vi ville gjenta turen også neste år. Det blir det opp til Tertittens arbeidsutvalg å ta stilling til, for det er svært mye arbeid med å gå organisert en slik tur. Museumsbestyrer Eyvind Bagle har brukt mye tid og krefter på å få det hele i havn, og tross ivrig annonsering og PR-virksomhet meldte det seg i år "bare" 70 personer. Vi kan ta med 100, så det må være et mål dersom vi skal fortsette med "Den store Rundreisen" å få fylt opp alle plassene.





Øverst er de reisende på vei om bord i MS Turisten som akkurat på dette bildet står på grunn i Ørje. Båten pleier å legge til et annet sted, men der var det opptatt, og siden det var litt i grunneste laget lå den nedi gjørmen på bunnen, men vi kom av gårde, og på bildet nederst sitter en del av de reisende i salongen. Det var litt i kaldeste laget på dekk, men alle var noen turer ute, og i slusene var det tomt nede i salongen. (Begge fotos: Jan Deram)



*Mannen med hatt er slusemesteren i Brekke sluser. Bak ham står et oppslag som forteller at disse 4 slusene sluser deg opp eller ned 26,8 meter. Brekke sluser er Nord-Europas høyeste sluse, og det tar mellom en halvtime og tre kvarter å passere slusene. I Tistedal er det ikke lenger noen stasjon, så på bildet nederst er de reisende på vei inn i ekstrasatget vårt direkte fra banelegemet. Høyt for noen, men alle kom om bord. (Begge fotos: Jan Deram)*

## To nye æresmedlemmer utnevnt

Jan Deram



*Erik og Roar mottar sine æres-medlemskap under en tilstelning i restaurantvognen vår Eo 21255. Eyvind Bagle har akkurat stått fro overrekkelsen.  
(Foto: Håvard Pedersen)*

På turen for de aktive i juni måned hadde Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen gleden av å utnevne to av banens markante personligheter til æresmedlemmer. Såvel Erik Borgersen som Roar Stenersen har innehatt en lang rekke verv og stillinger ved banen, og har nedlagt en meget betydelig innsats til beste for Tertitten. Begge har nå trappet ned engasjementet noe, men er fortsatt med i driften. Det Roar ikke vet om damplok og deres virkemåte er ikke verdt å vite, på dette området er han en absolutt ener i Norge. Erik's kjennskap til tog og togdrift og til sikkerheten rundt dette, gjør ham til en kapasitet på dette området. Tertitten gratulerer begge med fortjent æresmedlemskap!



*GM-gruppens 7707 på Sørumsand stasjon (Foto: Hans Erik Bjerke)*



*To dieselgenerasjoner møtes på Røros stasjon. Vårt utflukstog krysser med regiontog 302.  
(Foto: Håvard Pedersen)*

# Med 7707 over Dovre

Håvard Pedersen



*Som overskriften sier: Toget anført av lok 7707 på vei over Dovre*

Hele Sørumsand må ha hørt oss. Amerikanskbygde 7707 er ikke akkurat loket som går stille i dørene”, eller mer presist: sniker seg av gårde når det akselereres opp med våre tre utfluktsvogner. Fyen og Bingsfoss ble passert med tilsvarende rungende brøl og Kongsvinger,- Solør- og Rørosbanen lå foran oss og ventet på 20-25 aktive UHB-ere i god reisestemming.

Egentlig var det NOHAB 3. 616 som skulle ha gjort trekkjobben, men en forsinkelse på en utenlandstur åpnet for at GM-gruppens 7707 fikk luften i stedet. Lokfører Audun Solberg m/hund og togfører Bianca Fedje loset en tilfreds forsamling nordover langs Glomma.

## Nye æresmedlemmer

Underveis kunne de interesserte beskue kryssing på en betjent Flisa stasjon, - en kuriositet en fredagskveld nå for tiden, mens vi alle hyldet utnevnelsen av to nye æresmedlemmer i UHB omtrent idet vi suste forbi Braskereidfoss. Turen var unektelig en fin ramme for å markere Erik Borgersens og Roar Stenersens meget betydelige innsats for UHB gjennom en årrekke.

Junikvelden og Østerdalen har det til felles at begge er lange og lyse. Vi nøt kombinasjonen innen natten definitivt innhentet oss på Tynset. I

Rørosbanens unge dager, den gang den var hovedforbindelsen mellom hovedstaden og Trondheim, varte reisen i to døgn med overnatting på Koppang. Selv om vi valgte "feil" overnattingssted: - mon tro om vi ikke var det første persontoget som tok Rørosbanen i to etapper på drøyt 100 år?

## **Bevaring og riving**

Lørdag morgen kvitterte 7707 farvel med Tynset med et brøl som garantert vekket enhver syvsover i omegnen. Noen ønsket at vi hadde hatt bedre tid for et opphold på Røros. Bergstaden er alltid fascinerende og det er interessant å legge merke til hvordan de der har greid å holde så og si enhver moderne arkitektur unna, og dermed klart å beholde et helhetlig arkitektonisk bybilde i gammel bergstadsstil. Den rake motsetning fant vi på Harborg og i Rugldalen, der rivningsentusiastene har fått herje fritt. Rørosbanens rolle som transportør for koppergruvene var omtrent uten spor og minner. Her var det hhv. tilknytning til taubane og sidebane opp til gruvene nordvest for bergstaden. I jevnt tempo suste vi ned vakre Gauldalen før nesa ble snudd sørover på Støren og ferden gikk over et regntungt Dovrefjell.

## **Sol og Stortysker**

På Dombås sto regnet som en vegg inntil to like populære gjester dukket opp nærmest ifølge: Sola og et ekstratog trukket av tidligere "Flåmsbane-elver" 2098 og Stortysker 63.2770 med en pen rekke NJK trevogner. Vårt opprinnelige ønske var å få gå sammenkoblet med 63.2770 og NJK-materiellet ned Romsdalen, men nei! Men intet så galt at det ikke er godt for noe: Å se "Stortyskeren" i fullt driv ut fra Dombås er et vakkert syn både for øye og kameralinse. Snart var det vår tur, og med et ordinært persontog "i rompa" var det særdeles livlig på Raumabanen denne kvelden.

Det er ikke vondt å våkne i Åndalsnes, se sola og vite at en flott tur opp Romsdalen er i vente. Så ble det da også tilsvarende trangt på Ao100's plattform som naturligvis var bakerst i toget. Alt regnværet som ellers preget juni holdt seg borte fra Gudbrandsdalen og resten av turen tilbake til Sørumsand.

Nærmest som en tradisjon: enda en meget vellykket UHB-tur nærmet seg sin ende. Et lite skår i gleden var det at arrangementet var så populært at det ikke lot seg gjøre å få med alle som ønsket å være med. Antall soveplasser o.l setter sine absolutte begrensninger og det måtte denne gangen skje en viss utvelgelse av deltakere etter ansiennitet, noe som selvsagt er svært beklagelig, ikke minst for de som må vente til en senere anledning.

For øvrig: En hjertelig takk til arrangementskomiteen for dyktig innsats!



*Øverst ett av turens absolutte høydepunkt, stortysker 63.2770 damper inn på Dombås stasjon. I midten lager vår alles Kari (Pedersen) og Finn Halling middag i Eo 21255, og nederst et flott bilde av toget på Åndalsnes stasjon (Alle fotos: Erik Borgersen)*

# Gjenfødelse for damplokomotiv?

Eyvind Bagle

Damp på turist- og museumsjernbaner er et velkjent fenomen i den vestlige verden. Siden dampkraften regnes som arbeidsintensiv (og forurensende) er den ellers stort sett bare i ordinær bruk i utviklingsland, hvor det som kjent kan være oppsiktsvekkende gamle lokomotiver i drift den dag i dag.

Ingen skulle vel tro at det fantes noen som for alvor mener at damplokomotiver kan utkonkurrere diesel eller elektriske tog i dag. Det gjør det imidlertid, og dette i selveste Sveits. Der tester ingeniører i firmaet Sulzer Winpro ut nye måter å konstruere damplokomotiver på. Winpro holder til i lokalene etter gamle SLM, Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik i Winterthur. Dette er ikke noen livsfjern nostalgitripp heller: Firmaet hører under høytteknologikonsernet Sulzer (årsomsætning på over 30 milliarder kr.). Hovedtesen er at man med dagens metallurgiske og varmfysiske innsikt kan lage vesentlig mer effektive damplokomotiver enn i perioden rundt 1950-tallet. Disse kan etter firmaets mening brukes til å erstatte diesel- og ellok der det er mer økonomisk og miljøvennlig. Og se: Åtte nybygde - ikke "modifiserte" - damplokomotiver er i dag i drift på fjellinjene ved Brienz - Rothorn, Glienz over Montreux og ved Schafberg i Østerrike. Alle er tannstangslok av kjent, sveitsisk utseende. Men like er de bare utenpå.

Det har lyktes ingeniørene, med dampentusiastene Roger Waller i spissen, å øke overføringsprosenten til kinetisk energi rundt akselen til 12,5 prosent, nesten dobbelt av det vanlige på 1930-tallets damplok (Men fortsatt langt under de 30 prosentene som er vanlig for diesel). Noen milepæler på veien dit: Kull er droppet til fordel for lett fyringsolje, med et utslipp av bare 0,5 prosent uforbrant drivstoff. Moderne kulclagre er tatt i bruk og det er lagt isolasjon av metallull rundt kjelen. Dette minsker varmetapet både under og etter drift, og gir vesentlig raskere oppfyringstid. Helseveisede kjeler og sylindere er tillike med stemplene fremstilt av moderne stål. Visse sider ved dampen får imidlertid teamet ikke gjort noe med, først og fremst den nødvendige utslaggingen hver 20-30. driftsdag. Men det har lyktes dem å redusere utslippene, og for karbon- og nitrogenoksyder er de lavere enn fra dieselmotorene som går på de samme linjene. Brenselsforbruk pr. passasjer er imidlertid dobbelt så stort som ved diesellokene, men siden damplokene bruker billigere fyringsolje har de marginalt mindre brenselkostnader enn diesellokomotivene.

Waller og hans team oppnådde stor oppmerksomhet i november i fjor, da de leverte en ombygd Stortysker (1943 fra Graffenstaden) til turistmagneten Orientekspresen. Drivstoffkostnadene er redusert med 40 prosent og utslippene er lave. Nå er likevel Wallers ambisjon å kunne utvikle og bygge damplok helt fra scratch, noe han gjør oppmerksom på i juliutgaven av New Scientist. Det er ikke bare i Sveits at det arbeides med å gjøre dampen moderne og konkurransedyktig. Særlig den argentinske ingeniøren Livio D. Portas bestrebelsel er vidgjetne, han har bl.a. oppnådd drastiske drivstoffeffektiviseringer på kubanske maskiner.

Det er selvsagt stor skepsis til prosjektene til Waller og Porta m.fl.. Det er ikke mange som tror at dampkraften har noen fremtid i moderne jernbanedrift. Roger Waller kontrer med at det ikke er hans intensjon at dampen skal innføres overalt, bare der hvor forholdene tilsier at diesel og elektriske lok er mindre kostnadseffektivt enn - bemerk - ny damp (For eksempel Sør-Afrika). Han mener at dampteknologien ikke rakk å komme til sitt ytterste prestasjonsnivå før diesel og elkraften overtok. Det ironiske er at flere av de elektriske lokomotivene i drift rundt om i Europa henter sin energi fra kullfyrte kraftverk.