

ISSN 1503-4135

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr.115 juni 2004



Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten
Redaktor: Jan Deram

Redaksjonens adresse:
Postboks 59 - 1921 Sørumsand

Annonsepriser:
Baksiden kr. 1400,-, 1/1 side kr. 800,-
½side kr. 500,-

Medlemsskap: Støttemedlem kr. 250,-
Aktiv kr. 125,-
Familie: En betaler full pris, deretter kr. 125,-
pr. person.
Livsvarig medlem: kr. 1750,-
Bedriftsmedlem kr. 2000,-

Bankgiro: 1602.51.69089

E-mail: tertitten@online.no

Formann Venneforeningen: Kjell Wiulsrød

Stiftelsen Urskog- Hølandsbanen

driver på idealistisk basis Tertitten, smal-
sporet museumsjernbane ved Sørumsand,
Akershus fylke. Medlem av Norges
Museumsforbund

Postboks 59 - 1921 Sørumsand
Bankgiro: 1624.65.35500
e-mail: tertitten@sorum.online.no
Internett: www.tertitten.no

Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 16.00
Kontor: Sørumsand stasjon Tlf. 63 86 8150
Museumsbest./daglig leder: Petter Tønder
Jakobsen
Stiftelsens formann: Linda May Kallestein

Damptog kjøres sommeren 2004:

alle søndager f.o.m. 27. juni t.o.m. 12.
september, kl. 11, 12, 13, 14 og 15 fra
Sørumsand stasjon

Denne utgaven

av Tertitten blir min siste som redaktor. Jeg begynte som redaksjonsmedlem i mars 1988 (nr. 71) under Erik Borgersens kyndige ledelse, og ble redaktor i april 1990 (nr. 78). Med denne utgaven + 3 årbøker og 4 "Tertittenerstatninger" som vi kalte Nytt fra Tertitten skulle det bli det bli 52 publikasjoner. Da er tiden inne til å gi stafettpinnen videre til yngre krefter.

Det har vært morsomt å lage bladet, og jeg er stor takk skyldig til alle som gjennom årene har bidratt med interessant stoff til bladet. Måtte den nye redaktøren, som ennå ikke er utnevnt, også få den verdifulle hjelpen det er å ha skriveføre folk rundt seg.

Vi står foran en ny og meget aktiv sommersesong på banen. I bladet vil du finne stoff om det som skal skje i løpet av sommeren. Vårsesongen har også vært en aktiv tid på Tertitten, og hva som har skjedd vil du få vite ved å lese bladet.

I januar gikk banens tidligere og mangeårige driftsbestyrer Hans Petter Grøner bort i en alder av knappe 60 år. Håvard Pedersen har skrevet minneord, der han oppsummerer Hans Petters store innsats på og for banen.

Vi håper å se så mange av dere som mulig på Sørumsand i sommer. Mange av søndagene er det artige tilleggsarrangementer, så velkommen skal dere være.

Forside:

*Siste søndagstog en søndag under julekjøringen i 2003 har akkurat satt seg i bevegelse ut fra Sørumsand.
(Foto: Erik Borgersen)*



Julekjøring på Tertittan betyr sno, glade mennesker og royk og damp! Her står 14-toget ved perrongen og avventer avgang. (Foto: Erik Borgersen)

Julekjøringen 2003 - en suksess!

Lena Moen

Fjorårets julekjøring var den beste noensinne! Julestemning med damplokomotiver, parafinlamper og vedfyrte ovner i vognene er noe folk vil ha, og som er kommet for å bli! I år var vi heldige med været, det var ikke for mye snø, og heller ikke for kaldt. Den siste julekjøringen før juleaften viste seg i år igjen å være den best besøkte – 503 personer fant veien til oss denne forblåste dagen! Gløgg og pepperkaker, hest og slede gjorde oppholdet på Fossum lunere og koseligere for de reisende.

Trond og Rune har konstruert og sveiset sammen en snøryddemaskin slik at problemene vi hadde under julekjøringen i 2002 ikke skal gjenta seg! Vi er godt rustet til vær og føreforhold!

Statistikken på neste side viser hvor mange reisende vi hadde under julekjøringen 2003. I 2002 hadde vi 1713 reisende på 6 dager mot 1731 på 5 dager i 2003! Neste julekjøring satser vi på å nå den magiske 2000 grensen!

Reisendestatistikk for hele året 2003:

Ordinære tog søndager:

Tog	29.6	6.7	13.7	20.7	27.7	3.8	10.8	17.8	24.8	31.8	7.9	14.9	Tot.
751/52	77	43	68	68	65	111	54	58	101	33	41	44	763
753/54	83	85	74	151	144	145	119	72	88	108	91	52	1212
755/56	65	125	78	95	127	122	79	57	111	65	50	88	1062
757/58	122	142	49	58	74	76	7	36	56	47	35	70	772
759/60	37	89	14	38	57	38	37	26	14	60	15	45	470
2011/12												31	31
2013/14												33	33
2015/16												33	33
Totalt	384	484	283	410	467	492	296	249	370	313	232	396	4376

Andre arrangementer:

Arrangement	Antall
Skole/barnehagekjøring 16.-20.6 + 23.6	2020
Sorumsanddagene/togroveri	365
Kongebesøket 26.8 + ekstratog samme dag	158
8 charteroppdrag	748
Totalt	3291

Julekjøringen:

Tog	7.12.	14.12.	21.12.	28.12.	31.12.	Totalt
753/754	48	89	137	115	73	325
755/756	34	95	149	88	58	275
757/758	55	52	101	131	67	305
759/760	55	52	116	91	125	323
Totalt	192	288	503	425	323	1731

Totalt antall reisende i 2003: 9.398 personer

Økning fra 2002: 1.021 reisende

Bilder fra årets julekjøring:

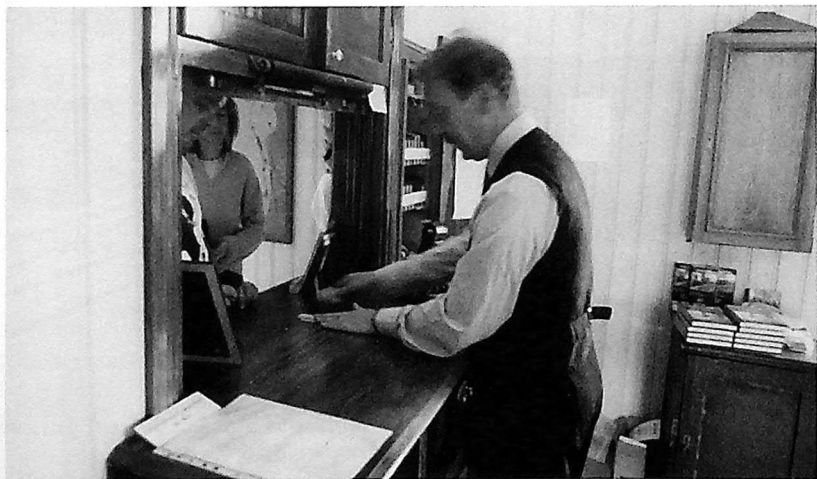


Øverst: Lok 7 "Prydz" klar til avgang en av de første desemberdager, i strålende ettermiddagssol.

Nederst: Hest og vogn for de små, var et meget populært tilbud på Fossum. (Begge fotos: Erik Borgersen)



Vannfylling på loket må til. Her under oppsyn av Tore Andre Moen og Torstein Neset (Foto: Erik Borgersen)



Innendørs står Kjell Wiulsrod for billettsalget. (Foto: Erik Borgersen)

Hans Petter Grøner 1944-2004.

En av museumsbanens mest aktive og mest markante medlemmer gjennom dens første 25 år, Hans Petter Grøner er gått bort.

Som aktivt medlem allerede i 1962, året etter stiftelsen av det som senere skulle bli det vi kjenner Tertitten som i dag, må Hans Petter regnes som en av pionerene. Banens rullende materiell var da spredd på flere steder, blant annet på Skulerud og Sørumsand verksted. Det måtte en rettssak til den gangen for å få Sørumsand verksted til å gi slipp på "sin" del av banens materiell. Sammen med skolekameraten Gaute Narverud troppet Hans Petter selv opp hos rektor på Ris høyere skole for å få fri til å kunne følge opp denne viktige saken.

Hans Petter og Gaute ble museumsbanens første lokførere. Sin opplæring fikk de hos NSB, og tok eksamen på lok 288 i 1964. I tillegg til selv å være klare for loktjeneste fra banens åpning i 1966, foresto de opplæring av andre medlemmer til denne tjenesten.

Hans Petter tok over som banens driftbestyrer i 1971, et verv han skjøttet i drøyt ti år. I 1971 bar bane og materiell fortsatt et sterkt preg av tidens tann, og at banestrekningen manglet en rekke ting som stasjoner, gode oppbevaringsmuligheter for materiell, og fasciliteter for medlemmer og besøkende. Med de knappe ressurser man hadde til rådighet, viste Hans Petter en utrolig driftighet og oppfinnsomhet. Skitne hender og papirarbeid var like viktige deler av hverdagen for en driftsbestyrer på datidens UHB, og Hans Petter var i full aktivitet omtrent hver eneste helg. Gjennom aktiv bruk av så vel medlemsblad som medlemsmøter holdt han alltid medlemmene godt orientert om alt av interesse, og vek heller aldri unna for en real diskusjon.

I Hans Petters periode som driftsbestyrer fikk banen vognhall og stasjonsanlegg med park på Bingsfos, og medlemmene et populært overnattings- og samlingssted på Fjellvang. Banens kanskje aller største seier gjennom tidene, et politisk ja til gjenoppbygging av banen inn i Sørumsand sentrum, ble vunnet etter betydelige sverds slag. Viktig er også at hele banestrekningen Sørumsand-Fossum ble fredet.

Noe av det viktigste for Hans Petter var kanskje likevel at hjulene skulle gå, publikum skulle finne det de forventet når de la veien innom Sørumsand en sommersøndag. Mangel på og til dels svært slitt originalmateriell ble kompensert ved å skaffe enheter fra andre steder, som damplok fra Øst-Tyskland og vogner av polsk opprinnelse. Disse gjorde betydelig nytte for seg til originalmateriellet kom i en slik stand at det greide driftsavviklingen alene.

Hans Petter trakk seg tilbake som aktivt medlem på midten av 1980-tallet til fordel for andre gjøremål.

Vi lyser fred over Hans Petter Grøner's minne.

Håvard Pedersen

Historiske UHB-bilder

Dagfinn Lunner, som er ass. rådmann i Aurskog-Høland kommune, har vært på "jakt" i arkivet til NSB Hølandsrutene, og der fant han disse bildene:



Bildet øverst til venstre viser en bredsporet G-vogn (nr. 5081) opplastet på rulleskamler bakerst i toget. Som nest siste vogn går en flatvogn m/loftekasse. Til venstre sees godshuset og til høyre vanntårnet i nordre ende av Bjørkelangen stasjon. Bildet er fra 1930-årene og er merket "Dr. Brekkes flytting" Øverst til høyre et bilde som viser flyttingen av godshuset på Lierfoss. Det ble gjort midt på dagen mellom to tog, og huset ble endesnudd og flyttet tvers over to spor.

Nederst til venstre et bilde fra Bjørkelangen stasjon i 1930-årene. Materialer flyttes på en tralle i hovedspor i sydlig retning.

Nederst til høyre et bilde fra flommen på Bjørkelangen 17.04.1937. Bildet er tatt fra Bjørkelangen stasjon i retning mot Lierfoss, omtrent ved Østre Romerike kornsilø.

UHB – på topp i forslag til verneplan for jernbane-kulturminner

Jan Deram/Njål Svingheim

Urskog-Hølandsbanen har fått en gledelig melding i og med at det utsendte forslaget til verneplan for jernbanekultur-minner foreslår oss i høyeste vernekategori, som bl.a. omfatter fredning. Nå har det siste ikke så mye å si for oss – Urskog-Hølandsbanen med tilliggende bygninger og område er jo allerede fredet, men innholdet i verneplanen har allikevel meget stor betydning for oss.

Nedenfor er hitsatt de utsnitt av verneplanen som omfatter Urskog-Hølandsbanen: Planen er hentet fra Jernbaneverkets WEB-side.

Innledning:

Jernbaneverket har nå sendt sitt forslag til Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen ut på høring. Verneplanen tar for seg vern av jernbanestrekninger med tilhørende innretninger av nasjonal kulturhistorisk verdi. En rekke strekninger foreslås underlagt vernebestemmelser.

Nasjonal verneplan for jernbanen består av to deler, en del som omhandler vern av hele strekninger og en del som omhandler objekter og miljøer. Seks jernbanestrekninger foreslås fredet.

Vernekategori A: Fredning (Lov om kulturminner):

- Urskog – Hølandsbanen
- Kroderbanen
- Setesdalsbanen
- Flekkefjordbanen
- Rjukanbanen
- Thamshavnbanen



I løpet av Jernbaneverkets arbeid med sin verneplan har regjeringen gjennom NOU 2002 nr. 1 "Fortid former framtid" tydeliggjort de nasjonale mål for forvaltningen av landets kulturminner, der det pekes på at

"- - mangfoldet av kulturminner og kulturmiljøer skal ivaretas og forvaltes som bruksressurser, som grunnlag for opplevelse, og videreutvikling av fysiske omgivelser. - -"

I Jernbaneverkets verneplan er dette løst på den måte at planen har vern av hele jernbanestrekninger i tre kategorier som hovedelement (del I). På denne måten har planen mest mulig kunnet samle elementene i jernbanens tekniske, topografiske og geografiske utvikling. Det er samtidig lagt vekt på å få med så mange representative objekttyper som mulig innen dette strekningsvernet.

Likevel vil det være en del objekter og miljøer knyttet til det øvrige banenettets utvikling og drift som ikke fanges opp av strekningsvernet. Dette kan være objekter vi ikke finner representert innenfor strekningsvernet, eller er minner knyttet til spesielle samfunns-, arkitektur-, teknikk- eller samferdselshistoriske epoker og hendelser som er av stor viktighet å få bevart for ettertiden.

En rekke viktige kulturminner har i årenes løp gått tapt, og spesielt mange etter 1960. Det har imidlertid vært mulig å finne et utvalg objekter og kulturmiljøer som er nødvendig utfyllende til strekningsvernet. Disse er det nærmere gått inn på i denne del II.

Som objekter og kulturmiljø regnes verneverdige stasjonsanlegg, installasjoner og innretninger av historisk verdi, eldre banetraséer ikke lenger i bruk, broer, miljø der jernbanens anlegg opptrer i samspill med natur- eller annet menneskeskapt byggverk, etc, etc. Viktig er det også å ta vare på gjenværende anleggsminner som kan bidra til å belyse jernbanens omfattende anleggshistorie. Disse objektene forekommer over hele det opprinnelige jernbanenettet.



Urskog-Holandsbanens lokomotiver "Holand" og "Setskogen" fotografert like etter banens nedleggelse av Per-Ivar Michalsen.

Med formål å ”- - levendegjøre jernbanens historie - -” og ”- - vektlegge helhetlige og tidstypiske miljøer - -” vil Jernbaneverket foreslå vern av hele jernbanestrekninger som hovedsatsningsområde i sitt verneplanarbeid (del I).

En slik prioritering har latt seg gjøre fordi innstilte banestrekninger fra de siste 10-15 år fortsatt ligger intakte med (deler av) sin infrastruktur bevart. Det har for øvrig vært naturlig å la eksisterende museumsbaner, det vil si banestrekninger som ble vernet allerede på 1960- og 80-tallet, inngå i planen. Uten disse banestrekningene ville planen blitt svært mangelfull.

Strekningsvernet er delt inn i tre vernekategorier, delvis diktert ut fra historiske og verdimeslige hensyn, dels av praktiske:

Fredning i medhold av Kulturminneloven (A) eller vern etter Plan- og bygningsloven (B) anbefales bare for museumsbanene og banestrekninger som ikke lenger er i ordinær bruk. Banestrekninger pålagt vern av kategori C er fremdeles operative, men så viktige nasjonale tradisjonsbærere at de bør gis en form for historisk og tradisjonsbasert vern. Ikke minst gjelder dette av hensyn til bevisstgjøringen av de mennesker som arbeider med vedlikehold og oppgradering av banestrekningene.

Banestrekninger kategori A

Levende norsk jernbanehistorie lar seg ikke overlevere til nye generasjoner uten å inkludere museumsjernbanene og involvere de frivillige miljøene som er bygget opp rundt museumsbanene og Norsk Jernbaneklubb. Sett med etterpåklokskapens øyne må vi erkjenne at en viktig del av jernbanens kulturarv er blitt berget som følge av arbeid nedlagt på frivillig basis, og ikke som et resultat av Statens arbeid med å ivareta egen kulturarv.

Aurskog-Hølandsbanen, Setesdalsbanen og Krøderbanen er eksempler på baner som er vedtatt nedlagt gjennom stortingsvedtak, men hvor deler av infrastrukturen er blitt overført private/kommunale eierselskap. Av disse var Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen først ute (1961).

I dag drives det museumsjernbane i regi av Norsk Jernbaneklubb eller venneforeninger på Urskog-Hølandsbanen ("Tertitten"), Thamshavnbanen, Setesdalsbanen, Krøderbanen, Rjukanbanen og Gamle Vossebanen (kategori B). Disse utgjør vesentlige elementer i verneplanen og sikrer at den kan etableres med en viss bredde og faglig tyngde. Bare 26 kilometer av de 96 som anbefales vurdert for fredning er fortsatt i Statens eie.

2.1 Baner med forslag om fredning

Følgende banestrekninger foreslås vurdert for fredning med hjemmel i Kulturminneloven:

Sporvidde	Bane	Parsell	Åpnet/ oppgradert	aksel last t.	Traksjon
750	Urskog-Hølandsbanen	Sørumsand-Fossum	1896/1903	5	damp
1000	Thamshavnbanen	Thamshavn-Løkken	1908/1910	11	elektrisk
1067	Setesdalsbanen	Grovane-Røyknes	1896/1938	6	damp
1067/ 1435	Flekkfjordbanen	Flekkfjord-Sirnes-Sira	1904/1944	11/16	diesel
1435	Krøderbanen	Vikersund-Krøderen	1872/1909	11	damp
1435	Rjukanbanen	Mæl-Rjukan	1909/1911	18	elektrisk

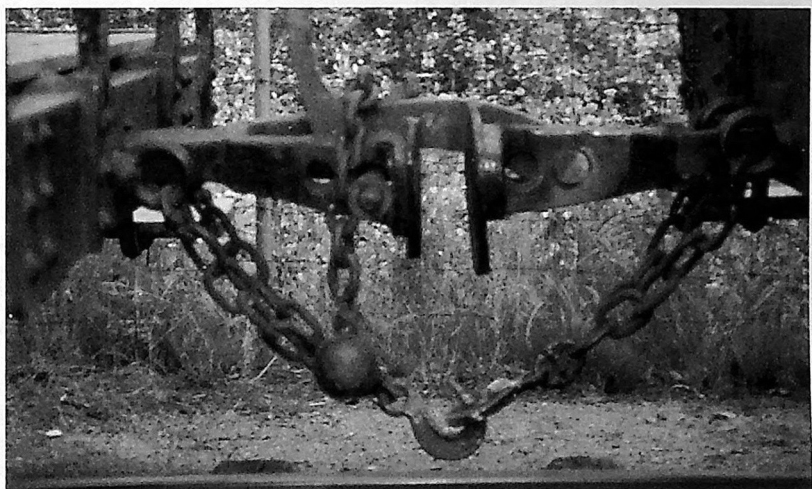
Av disse banene ble den 3,6 kilometer lange Urskog-Hølandsbanen fredet i 1982, og 2,4 kilometer av Krøderbanen i 1985.

2.2 Fredningens omfang

Vernet skal i utgangspunktet omfatte all original infrastruktur med stasjoner, holdeplasser, lasteplasser, broer, tunneler, over- og underganger, grøfter, stikkrenner, gjerder, kontaktledningsanlegg, skintyper med åpne skinneskjøter, svilletyper med befestigelse, telefon/telegraf, signal- og sikringsanlegg m.m. I tillegg skal bygninger for beboelse og drift, og innretninger for lasting og lossing m.v. inngå i fredningen så langt dette har historisk belegg.

Ved gjenoppbygging av tapt infrastruktur skal dette skje med gjenbruk av skinner og befestigelse som historisk har vært i bruk ved banene. Gjenoppbygging av bygninger og anlegg skal skje etter originaltegninger. Der originale deler ikke kan skaffes, kan gjenoppbygging skje etter nærmere retningslinjer fastlagt i fredningsbestemmelsene.

Det må utarbeides eget teknisk regelverk (fredningsbestemmelser) for drift og vedlikehold av strekningene. Det ligger hos Riksantikvaren i samarbeid med de respektive fylkeskommunene å frede anleggene.



Øverst et glimt av Sorumsand stasjon gjennom lastedøren i konduktortvogn CFo5. Sorumsand stasjon er en tro kopi av banens hovedstasjon på Bjørkelangen, slik den opprinnelig så ut. Nederst ser vi en spesialitet for smalsporede baner: smalsporkoplet. Her er støt og draginnretningen bygget sammen i en enhet, mens man på normalspormateriell har både buffere og skrukobbel. (Begge fotos: Per-Ivar Michalsen)

2.5 Enkeltomtaler baner i kategori A

Urskog-Hølandsbanen	Strekning: <i>Sørumsand-Fossum, km 0,00-3,69</i>
<i>Akershus fylke</i>	<i>Sørum kommune</i>

Tekniske data

Sporvidde: 750 mm

Overbygning: 20 kg/m skinner på tresviller

Traksjon: damp

Største hastighet: 30 km/t

Historiske data

1896: åpning av Urskogbanen (Bingsfoss-Bjørkelangen)

1898: åpning av Hølandsbanen (Bjørkelangen-Skulerud)

1903: forlengelse av Urskogbanen (Sørumsand- Bingsfoss)

1945: overtatt av NSB

1960: nedlagt

1966: Sørumsand-Fossum gjenåpnet som museumsbane

Eksisterende vern

Banen med bygninger er fredet etter Kulturminneloven.

Verne vurdering

Den 56 kilometer lange Urskog-Hølandsbanen (UHB) fra Sørumsand til Skulerud var Norges siste jernbane med 750 mm sporvidde. Denne sporvidden var den smaleste i Norge for persontrafikk, og vi har kun hatt tre stykker av dem. De 3,7 kilometrene mellom Sørumsand og Fossum er den siste parsellen bevart og ble fredet i 1982.

Banen er en representant for jernbaner bygget for så lave anleggskostnader som mulig, men innenfor rammen av formålstjenlig drift. Sporet er meget lett bygget, ballasten er grus, og aksellasten er av de laveste vi har hatt her i landet. Som et ledd i besparelsene benyttet selskapet byggmester og ikke arkitekt til utforming av banens bygninger. Dette var typisk for de private jernbaneselskapene. Ingen av de nåværende bygningene er de opprinnelige, men kopier av bygninger som har tilhørt banen. Banestrekningen drives som museumsjernbane.

Historisk oversikt

Strekningen fra Sørumsand til Skulerud ble bygget av to privatbaner, A/S Urskogbanen (UB) og A/S Hølandsbanen (HB). Første etappe, Urskogbanen, fra Bingsfoss til Bjørkelangen, ble åpnet i 1896. Hølandsbanen fra Bjørkelangen til Skulerud sto ferdig 2 år etter, i 1898. De siste kilometrene fra Bingsfoss til Sørumsand ble åpnet i 1903. Kort før åpningen ble de to private selskapene slått sammen til det nye selskapet A/S Urskog-Hølandsbanen (UHB).

I forhold til folketallet i distriktet hadde UHB relativt liten trafikk. Banens generelt lave hastighet og nødvendige omlasting ved Sørumsand gjorde at man tidlig mistet trafikk over til vegene. Riktignok hadde banen allerede i 1919 anskaffet en omlastingskran for løstekasser, våre dagers containere, men omlastingen forble en fordyrende prosess.

Banen ble pga. svikt i trafikkgrunnlaget lagt ned i 1960.

Museumsdrift

Samtidig med nedleggelsen hevet det seg sterke røster for å få bevart en mindre del av banen sammen med lokomotiver og vogner. Bl.a. så turistsjefen og en gruppe iherdige entusiaster i Oslo en mulighet i å få etablert banen som en turistattraksjon. Samtrafikken med D/S "Turisten" på Haldensvassdraget utgjorde "Den store Rundreisen", en rundreise som de fleste skolebarn i Oslo-området på den tid fikk glede av. I 1961 ble "Andelslaget Hølandsbanen" stiftet, og man fikk tildelt 3 kilometer av parsellen Sørumsand-Kvevli, dog uten de to stasjonene.

På frivillig basis ble det igangsatt arbeid med bygging av nødvendige stasjoner. Resultatet er at de 3,7 kilometrene med opprinnelig hovedspor er blitt omgjort til en innkortet jernbanelinje med 3 nybygde stasjoner. Samtlige bygninger er kopier av bygninger som sto andre steder langs den gamle banen. Første veteran tog gikk i 1966.

Idag ligger drifts- og vedlikeholdsansvaret på Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen. Togkjøringen ivaretas av frivillige organisert i en venneforening.

Hele banetraseen med spor og bygninger ble i 1982 fredet i medhold av Kulturminnelovens § 15.

Teknisk beskrivelse

Bane og landskap

Den gamle banen gikk gjennom et typisk flatt østlandslandskap, med kornåkre og spredt bebyggelse. Den bevarte delen er lite representativ for den opprinnelige banen, men Bingsfossbakken bringer en i hvert fall opp på banens egentlige plata.

Profil og kurvatur

Banen ble bygget på billigste måte, som en såkalt "tertiærbane" med sporvidde 750 mm. Dette ga banen tilnavnet "Tertitten".

Profilen ble antagelig bygget etter S kl III, men det har ikke vært mulig å få dette bekreftet. Banen kunne imidlertid føre normalsporet materiell på rulleskamler over hele den opprinnelige strekning, så profilet må ha vært forholdsvis vidt til så smal sporbredde å være. Minst kurveradius var satt til 60 meter.

Den gamle banen hadde to lengre stigninger på 20 o/oo, hvorav den ene er del av den bevarte strekning (Bingsfossbakken).

Overbygning

Høyeste tillatte aksellast var 5 tonn. Av banens opprinnelige skinnevekt, 15 kg/m, ligger noe igjen i sidespor. Resten er skiftet til 20 kg/m. Skinnebefestigelsen er fortsatt spiker, og banen har grusballed. I de første år av bevaringsarbeidet ble det lagt inn avkappede normalsporsviller. Dette er i de senere år rettet opp til sviller av opprinnelig dimensjon.

Telefon/telegraf

Telefonkursen er intakt på 1/3 av banestrekningen. Dette er en felleskurs med Telegrafverket som fortsatt er operativ.

Stasjoner og holdeplasser

Dagens stasjoner er kopier av gamle som tidligere har stått langs banen. Nye Sørumsand stasjon er anlagt på deler av den gamle stasjonstomta og er en kopi av Bjørkelangen stasjon fra 1896, rekonstruert etter antikvariske prinsipper. På stasjonstomta finner vi også en omlastingskran fra 1919 som er restaurert og i driftsklar stand. Med denne ble godset løftet over mellom normalsporet og smalsporet. Løftekasser (containere av tre) ble den gang tatt i bruk og var et revolusjonerende framskritt. Dette er Norgers første containerkran. Sørumsand verksted er en utvendig kopi av verkstedet på Bjørkelangen.

Endestasjonen Fossum er også nybygget med omkjøringsspor og stasjonsbygning fra Mork. Den opprinnelige holdeplassen lå på den andre siden av den revne Fossum bro. Stasjonsanlegget viser hvordan stasjonene på Urskogbanen var. Alle bygningene fra Bingsfoss til Lierfoss var opprinnelig av denne typen som på folkemunne gikk under tilnavnet "kjerringstasjoner", ettersom de fleste hadde kvinnelig betjening.

Stasjonen på Bingsfoss var Urskog-Hølandsbanens hovedbase og ble reist i 1976.

Gjennomføring

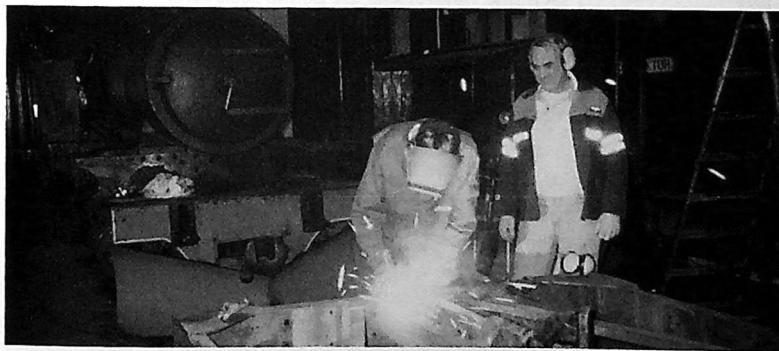
Eierskapet til Urskog-Hølandsbanen er i all hovedsak fremdeles Jernbaneverkets. Med formål å skaffe stiftelsen tiltrengt grunnbokkapital bør en overføring av eierskapet gjennomføres. Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen innehar den nødvendige antikvariske kompetansen til å ivarete de fredningsbestemte oppgavene, og et eierskap vil sette stiftelsen i stand til å forvalte banens kulturminneverdier i et langsiktig perspektiv.

Ved Fossum er den gamle broa over RV171 fjernet. Brokarene er intakte, og det bør vurderes å finne en annen jernbanebro som kan passe her. Ved samtidig å legge spor over en slik bro vil en lettere formidle at banen gikk videre innover bygdene.

Lovhjemmel: Kulturminneloven

Vernemyndighet: Riksantikvaren /Akershus fylkeskommune

Forvaltningsansvar: Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen



Urskog-Hølandsbanen er et levende museum. Alt restaureringsarbeid utføres etter antikvariske retningslinjer. Her sveises det på en vognramme. Hvem sveiseren er, er vanskelig å si, men Jan Kaprol bivåner det hele. (Foto: Erik Borgersen)

Sommersesongen 2004 på Tertitten

Tradisjonen tro starter vi sommersesongen med charter- og skolebarnkjøring tidlig i juni. Vi har allerede 4 chartrede turer og 4 dager med skolekjøring i perioden fra 05.06 – 19.06. Skolebarnkjøringen forgår hele uke 25.

Pr. 28.april var det ca. 800 påmeldte skolebarn, men innen fristen for påmelding vil vi nok også i år komme opp mot 2.000.

Den ordinære driften setter i gang søndag 27. juni og holder så på hver søndag frem til 12.september. Avgangene fra Sørumsand på disse dagene er som vanlig kl. 11, 12, 13, 14 og 15. Reisen varer 50 minutter hvis man benytter samme tog frem og tilbake, men husk: det er mulig å forlenge oppholdet på idylliske Bingsfos så lenge en vil, bare en rekker siste tog tilbake til Sørumsand.

Mange av sommersøndagene har vi spesialarrangementer i tillegg til selve togtjøringen. I tabellen nedenfor finner du hvilke dager dette gjelder og hva slags tilleggsarrangement vi har:

Dato	Arrangement
27. juni	"De gamle reiseveier"
04. juli	Den lille rundreisen/"De gamle reiseveier"
11.juli	Friluftsgudstjeneste på Bingsfos/"De gamle reiseveier"
18. juli	Den lille rundreisen/"De gamle reiseveier"
25.juli	Den lille rundreisen/"De gamle reiseveier"
08. august	Barnas <u>Dag</u>
22. august	Musikk langs sporet
29. august	Jernbanens Dag – jernbanen i Norge 150 år. 2-togsdrift
05. september	Veteranmønstring/Strømmenløpet

De frivillige aktive medlemmene i Venneforeningen Tertitten legger ned mye arbeid, både synlig på driftsdagene og usynlig i form av vedlikehold og dugnader i løpet av vinter og vårsesongen.

Vår største belønning for dette arbeidet er å se at det kommer besøkende til banen, og at de hygger seg hos oss. Vi skal gjøre vårt ytterste for at du som reisende skal ha en hyggelig dag på Tertitten, og vi ønsker derfor alle som leser dette hjertelig velkommen til både ett og to (eller flere) besøk på banen i løpet av sommeren.

Velkommen skal dere være!

”De gamle reiseveier” – en ny måte å reise på!

M/S Øyeren, Fetsund Lenser og Urskog-Hølandsbanen har samarbeidet for å snekre sammen dette opplegget der vi også samarbeider med Schøyen Veteranbussklubb. Her kan de reisende få med seg mange opplevelser på noen få timer!

”Blå-bussen” fra Veteranbussklubben plukker opp reisende ved Fetsund Lenser og kjører dem til Tertitten for avgang kl. 11.00.

Tilbake på Sørumsand stasjon etter tur med Tertitten, blir passasjerene fraktet til brygga ved Sørumsand der M/S Øyeren står klar for å ta dem med tilbake til Fetsund Lenser. Båten står klar på Fetsund samtidig med bussen og tar med seg passasjerer som skal kjøre med Tertitten. Disse passasjerene går på bussen etter at de som skal tilbake til Fetsund har gått av, og blir fraktet til Tertitten for avgang kl. 12.00.

Tilbake på Fetsund Lenser kan de reisende besøke museet og naturreservatet så lenge de måtte ønske.

Hele turen koster kr. 160,- for voksne og kr. 80,- for barn. Familiebillett 2v/2b kr. 400,-. Det vil bli utstedt en fellesbillett der det blir klippet eller lignende for hver gjennomført tur. Billettene selges på bussen og båten.

Det er ikke påmelding til turen, men man møter opp ved Fetsund Lenser og går om bord på enten bussen eller båten. Først til mølla får en tur... Det er fem muligheter til å ta denne turen i sommer: 27. juni, 4. juli, 11. juli, 18. juli og 25. juli.

Vi tror at dette blir en opplevelse som mange ønsker å få med seg. Se reiserute og beskrivelse.

I tillegg er det tre rundreiser opp til Urskog fort også i år. Datoene for disse turene er 4., 18. og 25. juli.



Vi har hatt flere turer til Urskog fort tidligere. Her nyter to fornøyde små ”damer” nistepakken sin på ”Fredens fort”. (Foto: Lena Moen)



De gamle rejseveier

Søndag 27. juni, 4. juli, 11. juli
18. juli og 25. juli



Fetsund Lenser, Urskog-Hølandsbanen, M/s Øyeren ønsker dere
velkommen til en rundtur

Bestefars vei (med strømmen) Start fra Fetsund Lenser med:

Reisemåte	Fra	Kl	Ankomst	Kl
Blå Bussen	Fetsund Lenser	10.30	Tertitten	10.50
Urskog-Hølandsbanen	Sørumsand St.	11.00	Sørumsand	11.52
Blå Bussen	Sørumsand St.	12.00	Sørumsand Brygge	12.05
M/s Øyeren	Sørumsand Brygge	12.10	Fetsund Lenser	12.50

Bestemors vei (mot strømmen) Start fra Fetsund Lenser med:

Reisemåte	Fra	Kl	Ankomst	Kl
M/s Øyeren	Fetsund Lenser	10.45	Sørumsand Brygge	11.45
Blå Bussen	Sørumsand Brygge	11.45	Sørumsand St.	11.50
Urskog-Hølandsbanen	Sørumsand St.	12.00	Sørumsand St	12.52
Blå Bussen	Sørumsand St.	13.00	Fetsund Lenser	13.20

Billettpriser

Konfirmerede (15+)	Kr 160,-
Børn	Kr 80,-
Familije 2 + 2	Kr 400,-

Sykler, børnevogner, sparkstødnings og ratkjelker kan ikke medtages!



Numedalsbanen i høstfarger

Fin Halling

Nyttårsaftnen 1988 avsluttet en epoke på flere norske sidebaner. Persontrafikken ble nedlagt for godt; på noen strekninger forsvant også godstrafikken. Nedleggelsene åpnet imidlertid for noe nytt i Norge: utleie av dressiner. Ved tidligere banenedleggelse var det vanlig å ødelegge infrastrukturen, men ved denne nedleggelsesbølgen ble infrastrukturen stort sett liggende urørt.

Veien til hytta vår på fjellet går via Numedal (Hallingdal er også en mulighet, men der lurer onkel politi på de mest overraskende steder). Hva er vel da mer naturlig enn å sette av litt ekstra tid og prøve krefter på en dressintur på Numedalsbanen, som kan skilte med den lengste dressin-klare strekningen i Norge?

Numedal i høstfarger og klar høstluft gav en flott ramme rundt vår utflukt. På Veggli kunne Veggli Vertshus tilby et assortert utvalg av dressiner – alt fra de gamle, gule NSB-dressinene med treramme til helt nye svenske dressiner i metall. Vi lot nostalgiske hensyn vike og tre gutter la i vei med hver sin dressin bygget i Ludvika i 2003, mens familiens tre jenter kjørte bil.

Norsk jernbanepolitikk og –planlegging de siste tiårene har vært kortsiktig og lite visjonær. Numedalsbanen ble anlagt på 1920-tallet, og begrunnelsen var bl.a. kraftutbyggingen lengst nord i dalen, med andre ord Nore-anleggene. Bosettingen i dalen den gang alene forsvarte ikke jernbanebygging, skjønt luftige planer om forlengelse av banen over Dagali til Geilo ble lansert allerede før åpningen i 1927. Bosettingen langs banen 50 år senere kombinert med privatbilens utbredelse og rutebilens fleksibilitet var slik at de fleste lett kunne se at økonomisk drift av banen ikke var mulig. En meget knapp håndfull motorvogntog daglig i hver retning og noen enslige godsvogner innimellom gav ikke på noen måte et økonomisk bidrag til å vedlikeholde nesten 100 km med infrastruktur, skjønt banen hadde sine tilhengere som gjorde en iherdig jobb for å opprettholde driften. Allikevel ble det på 1970-tallet igangsatt en total fornyelse av banelegemet. Grusballast, skinner og sviller – som til dels hadde ligget der siden åpningen – ble skiftet ut sakte, men sikkert, og banen fikk 22,5 tons akseltrykk i takt med fornyelsen. Ved nedleggelsen var fornyelsesarbeidene nådd nesten frem til Veggli, men det var også skjedd fornyelser på deler av strekningen mellom Veggli og Rødberg. Den dag i dag ligger det ”nye” skinner og sviller klare for innlegging langs flere partier på denne strekningen.

Etter å ha tråklet oss gjennom sporvekslene på Veggli stasjon – og forbi noen svært utrangerte personvogner som uten hell har søkt etter frivillig hjelp til vedlikehold – begav vi oss Numedalsbanen i vold. Første stopp er Kjerre etter 4 kilometer pluss 31 meter stigning. Kjerre har stor, flott stasjonsbygning, uthus og vokterbolig og var betjent fra åpningen av banen og frem til 1957. Kjerre må vel være et typisk eksempel på store visjoner som aldri har blitt til virkelighet. Utrolig idyllisk beliggenhet og noen få hus – sikkert ikke flere enn i 1927: Det er Kjerre. Vi nøt stemning og miljø - sammen med jentene som etter mye om og men hadde funnet frem med bil – drakk kakao og spiste kvikklunsj, og konstaterte at de som en gang betjente Kjerre må ha hatt *meget* gode dager.

Dressinene er sosiale, og det er mulig å ha med seg passasjer. Min 5-årige datter ville gjerne være med videre på dressinen, og hva var vel mer naturlig enn å bli med på strekningen fra Kjerre til Kravikfjord? Fire kilometer etter Kjerre kommer vi nemlig til Gjeiteryggen I tunnel. Med et batteri i lommelykten som gav dårligere lys enn en fyrstikk, var turen gjennom den 572 meter lange tunnelen en kriblende opplevelse. Like etter fulgte Gjeiteryggen II tunnel på 246 meter, og Heidi var ikke i tvil om at neste gang skal hun være med hele veien og ha sin egen dressin.

Kravikfjord er en ny idyll, rigget til med benker, åpent venterom, og tiden var inne for å nyte medbragte brødskiver med kokt egg og kaviar. Kravikfjord var en av banens "kjerringstasjoner"; faktisk var det kvinnelig betjening ved godstogenes ankomst helt frem til sommeren 1963.

Vi trækker videre og passerer Eidsstryken og den 30 meter lange broen over Eidsåa, før vi ankommer Norefjord i spor 1.

Norefjord ble nedlagt som stasjon i 1970, men hadde betjening for billettsalg og reisegodsekspedisjon helt frem til nedleggelsen i 1988. Norefjord stasjon så ut som den var låst og forlatt etter siste tog dagen før – og slett ikke for 15 år siden! Hele stasjonsanlegget er intakt, sporvekslene låst og riktig togvei lagt. Det er nesten så man spør seg når neste tog kommer – i stedet for å konstatere at det aldri skal gå tog forbi Norefjord mer.

Men vi skal videre, og nå begynner stigningen etter hvert. Da Urskog-Hølandsbanen arrangerte utflukt med damplok på Numedalsbanen i oktober 1974, måtte vi sette igjen en av de fire vognene i toget på Veggli. Faktisk er det et parti med 25 o/oo stigning mellom Norefjord og Rødberg.

Strekningen fra Norefjord til Rødberg er den mest dramatiske på Numedalsbanen. Banen klatrer oppover i dalsiden, passerer en rekke tunneler, høye fyllinger og

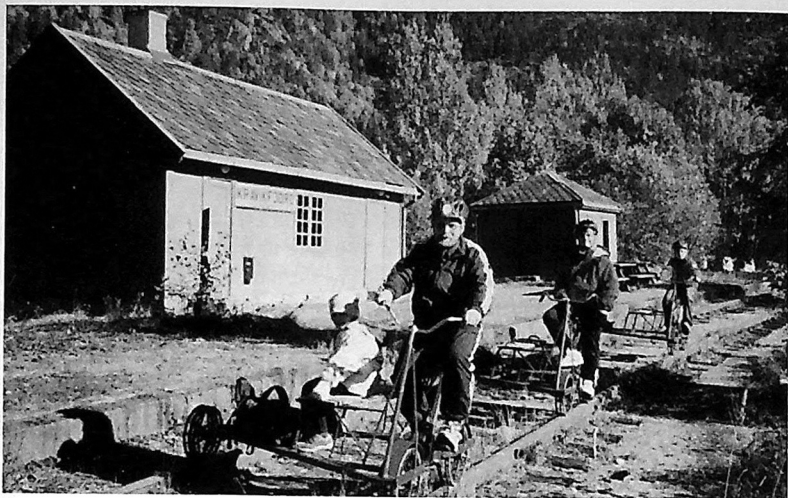
kulverter, men nesten ingen bebyggelse. I flere kurver fikk vi bokstavelig talt en luftig tur; fyllingene har seget i ytterkant og svillene hang delvis i luften. Med et nokså høyt og skjevt tyngdepunkt, skal det lite til før dressinen velter på disse stedene, og her må det gjøres en jobb om ikke lenge dersom strekningen fortsatt skal kunne trafikkeres med dressin.

Vi ankom Gvammen kl 1610 – etter 26 kilometer tråkking og 90 meter stigning. Vi kjente at vi var rimelig slitne, at vi hadde 26 kilometer tilbake til Veggli, at vi hadde avtalt å være tilbake kl halv seks, at vi hadde to timers biltur fra Veggli til hytta, at det begynte å bli kaldt og at det kanskje var like greit å snu. Turen tilbake gikk radig; kun med noen få firkantstopp for tissepause. 90 meter fall gjorde deler av turen til en fornøyelse, og vi ankom Veggli i spor 2 bare noen få minutter forsinket.

En dressintur på Numedalsbanen anbefales på det varmeste. Selv om det er forholdsvis dyrt å leie dressin – vi betalte over 800 kr for tre dressiner – så er det en stor og litt underlig opplevelse å tralle langs en komplett, intakt jernbane der det aldri mer skal gå tog.



Det var den gang veteran tog anført av damplok 236 legger i vei opp stigningene fra Veggli retning Rodberg i september 1979. (Foto: Finn Halling)



Øverst: Gutta på tur + en liten seksåring som passasjer tar en pust Kravikfjord. Her er det rigget til med et lite oppholdsrom for sultne dressinkjørere. Avtredet er også tilgjengelig. Foto: Anne Halling
Nederst: Kort stopp i spor 1 i Norefjord. Stasjonen er tilsynelatende klar for å ta imot neste tog, riktig togvei er lagt, sporvekslene låst, men hit kommer det aldri noe tog igjen. Foto: Finn Halling