

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 77 des. 1989



Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad

Redaktør: Erik Borgersen
Redaksjon: Aud K. Brevig
Jan Deram

Redaksjonens adresse:
Postboks 59 - 1920 Sørumsand

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

A/L Urskog-Hølandsbanen

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

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500
Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid:
Mandager kl. 17.00 - 18.00
Sørumsand stasjon

Tlf. (06) 82 69 70 (Telefonsvarer
mottar beskjeder utenom kontortid.)

Tlf. Bingsfoss (06) 82 72 65

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

Styreformann Roar Stenersen
Tlf. (02) 53 07 49

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

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

Damptog kjøres hver søndag fra 3. søndag i juni til første søndag i september kl. 10.30, 11.30, 12.30, 13.30, 14.30.

Vinrød

og nydelig. BCo2 lakkeres etter planen 16. desember. Vi gratulerer folket i bussgarasjen med den milepæl.

En annen milepæl er at NSB nå vil gi økonomisk støtte til museumsbanene. Denne støtten er ment som investeringstilskudd, og museumsbanene må sende inn søknad på aktuelle prosjekter.

Her i redaksjonen passeres også en liten milepæl! Vi har tatt ibruk "Desk-Top Publishing". Det vil si at en PC nå erstatter saks og lim. Skjeve spalter og andre spor etter sene nattetimer forsvinner antagelig nå. Dette nummeret er imidlertid blitt til ved en kombinasjon av gammel og ny metode, men er forhåpentligvis lesverdig for det.

Så gjenstår det bare å ønske alle en god jul!

Erik Borgersen

Fra innholdet:

Vakkert hus	s. 3
Høstaktiviteter	s. 5
BCo2	s. 7
Gamle håndverksteknikker	s. 9
Sørumsand stasjon	s.11
Tjenestereglementet 1906-26	s.17
Telegrafisthistorier	s.19
Aurabanen	s.21
Vignesnes kobberverk	s.27
Smalspor i Sveits	s.31
Sommerminner	s.37
Nordlandsbanen	s.42

Fotos i Tertitten er tatt av Erik Borgersen dersom ikke annet er angitt.

Stoff til neste nr. må være redaksjonen i hende innen 25. jan.1990. Stoff kan leveres på diskett, skrevet i Word Perfect versjon 4.2 eller 5.0

Forsiden: Lok nr. 4 med tog på Hemnes stasjon 26.8.59.

Foto: Svend Jørgensen



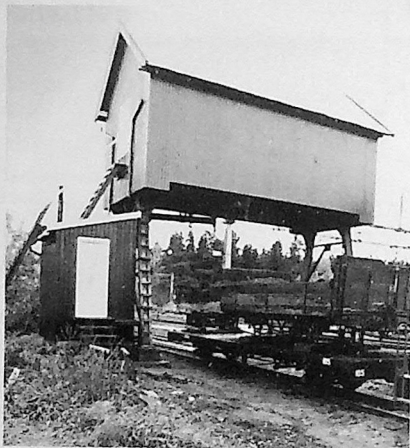
En sveitservilla i Troms, og Sørumsand stasjon, fikk hederlig omtale. Om Sørumsand stasjon, fotografert av Erik Borgersen, heter

det: — Bidraget er det eneste som har lagt vekt på å skildre et helt miljø og uttrykker både interesse for motivet og for bevaring.

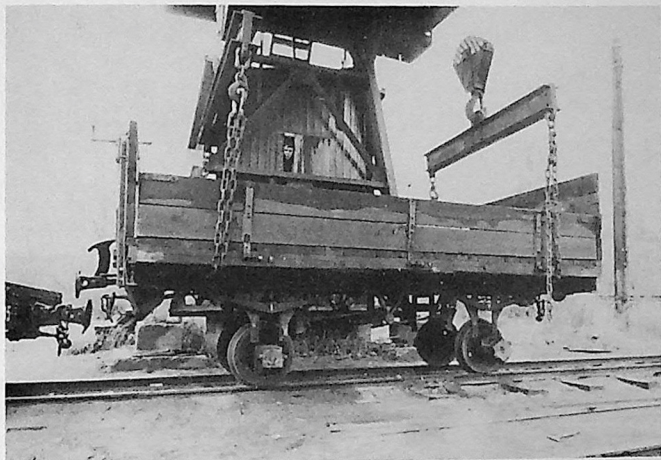
Til finalen i arkitekturkonkurranse:

Sørumsand stasjon blant Norges vakreste hus !

I Aftenposten og Norsk Arkitekturmuseums konkurranse om Norges vakreste hus ble Sørumsand stasjonsbygning nominert til finalen. 4 bygninger i Oslo-området ble plukket ut blant 30, av en jury med representanter fra Aftenposten, Oslo Arkitektforening og Norsk Arkitekturmuseum. Tilsvarende juryer plukket ut hus fra andre landsdeler. Finalen ble holdt 23.11 på Aker Brygge, der landets vakreste hus ble kåret: Backer-gården i Kongens gt. i Oslo.



Øverst t.v.: Portalkrana er restaurert.
 Øverst t.h.: Ny sporsperre, sporsperre på Fyen og vannstendersignal var på plass allerede i sommer takket være Per Lundberg
 Til venstre: Stm. Borgersen maler vindu, en av flere malejobber som står igjen på bygget.
 Nedenfor ser vi Rko109, som baneavdelingen bygger.; en alt-i-ett vogn for baneavd. behov.



*Historisk løft!
Trond Dehli
manøvrer
portalkrana
og K 19 løstes
fra sine hjul-
ganger.*

Høstaktivitet

Det var litt rart å slutte av driftssesongen - slik kolossal trafikk det var i sommer. Hverdagen meldte seg igjen med arbeidsoppgaver i kø, både i prosjektene og i avdelingene.

I sommer og i høst har vi hatt sysselsatte i arbeid, ledet av avd.ing. Vidar Skilnand. De har bl.a drevet med banearbeid. En viktig jobb ble fullført på portalkrana av Vidar "Snekker" Nilsen. Trekledningen m.v. ble erstattet av ny. Det var litt av en begivenhet da vi kunne løfte K 19 i krana. Hjulgangene fra denne og fra CF05 ble sendt Grorud for dreiling. Krana er altså restaurert og kan fremvises for publikum, men den er også meget nyttig i vedlikeholds-sammenheng.

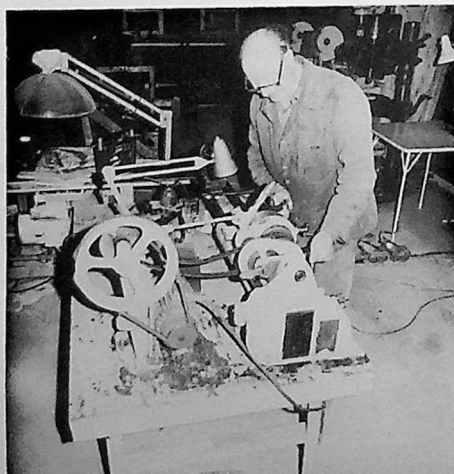
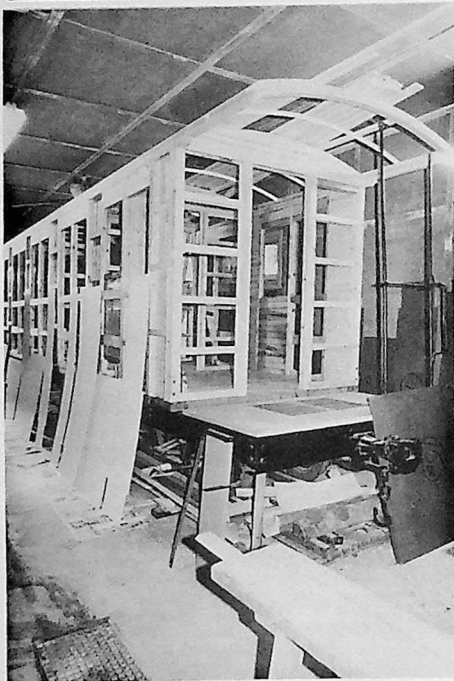
Prosjektet lok nr. 7 "Prydz" er i gjenge på verkstedet Grorud, og på Sørumsand jobbes det videre med stasjonsbygningen. Det gjenstår endel arbeide på stasjonen, særlig maling av vinduene innvendig er tidkrevende.

I bussgarasjen kommer mer og mer av vogn BCo2 til syne. Nå er vognkassen nærmest ferdig. Se forøvrig artikkel annet sted i bladet.

20. november fattet andelslagets styre vedtak om å gå igang med prosjektet "Lokstall og verksted". Det er tanken å bygge en tilnærmet kopi av verkstedet på Bjørkelangen. Mer om dette vil vi ta med i senere utgaver av bladet.



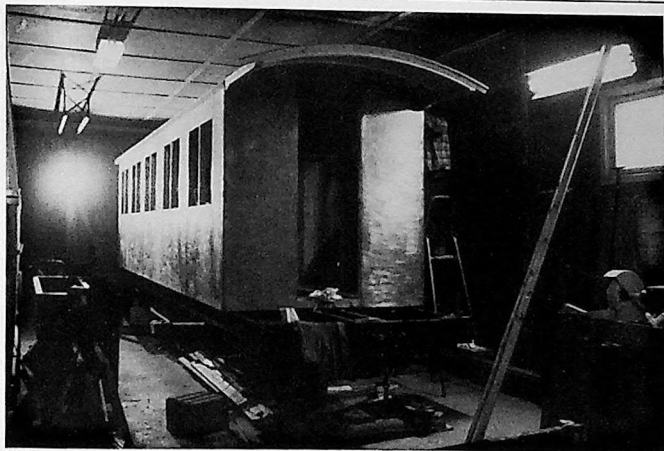
*Nesten "Neu-
baustrecke"
etter avd.ing.
og sysselsattes
innsats mellom
Presterud plo.
og tunnelen.*



Øverst t.v.: Platene til BC02 er tilpasset, lakkert på baksiden og venter på å bli montert.

Over: Øyvind Midtskogen i sving under platemonteringsarbeide.

Til venstre: Thorleif Pedersen ved dreiebenken



BCo2 foto-
grafert 18.11

Prosjekt BCo2

Trond Dehli

(prosjektleder BCo2)

Mot slutten av driftssesongen i år startet vi i vognjengen opp igjen med restaureringen av BCo2.

Da vi slapp taket i vognen på vårparten, var reisverks-arbeidet så godt som ferdig, og en liten milepæl nådd. Vi startet med ny giv og har hatt god fremgang utover høsten.

Store arbeider som ventet på oss var montasje av de gamle takbuene og legging av takbord. I forbindelse med denne jobben ventet vi litt spent på resultatet. De gamle takbuene var urunde med flere rette partier på. Det hadde de fått på grunn av brutal nedrivning av den gamle vognen. Å rette disse med frihåndsmetoden fikk vi bevist at ikke var noen lett oppgave, men idag har vi et pent og rett tak på vognen som vi er meget fornøyd med.

Utvendig stålplatekledning er en annen stor jobb vi har gjort i høst. Alle platene er tilpasset og hengt opp på vognen, og nummerert på sine respektive plasser. Så er alle platene tatt ned igjen, og det er boret hull til skruene samt grunnet og lakert på baksiden.

Parallelt med disse arbeidene har vi fått panelt ferdig begge langveggene med fas-panel. Vindusstoppere og dreneringsk-lumser i vindusfeltene kom på plass, og da

gjento det å mette treverket inni veggen med Owatrol-olje. Det var med stor glede vi kunne lukke veggen igjen med platene; vi har tross alt gått og sett på reisverket temmelig lenge. Vi har nådd to av de store milepælene: Alle plater er på plass og taket er ferdig.

Det kommer flere milepæler etterhvert, og vi høster mye god lærdom som vi tar med oss videre.

Vår snekker Otto Nattestad Hansen har i høst arbeidet med de nye teakdørene til vognen, samt nye viduer med klemrammer. Nå som vognen bygges opp igjen til 1896-utførelse får den tilbake sine skyvedører.

For å holde oss i rute med fremdriften, forutsetter vi at vognkassen er ferdig og lakert utvendig til jul.

Målet er å ha vogna klar til driftssesongen 1990. Det er vel liten tvil om at det trengs.



Trond Dehli, Øyvind Midtskogen, Per Ivar Michalsen og Svein Ove Johnsrud i aktivitet.
Nederst til venstre monterer Trond tak på de opprettede takbuene, overvåket av Db. Finn Halling



Billettukene på Sørumsand er ådret.

Gamle håndverksteknikker:

Ådring

Knud Kværner Johansen

Som kjent ble det brukt flere gamle bygge- og malings-teknikker under byggingen av Sørumsand stasjon. Blant annet ble dører, billettluker og en del av inventaret ådret, en malingsteknikk som ble mye brukt omkring århundreskiftet.

Med ådring menes en malt overflate som er slik utført at den skal illudere en tresort.

De første eksemplene på ådring finner man omkring 1630. På denne tiden var det i første rekke i kirkene teknikken ble benyttet. Det finnes også eksempler på at likkister ble ådret. På 1600 og 1700-tallet ble likevel ådring benyttet i begrenset omfang, noe som nok også skyldtes mangel på kyndige håndverkere.

I 1830-40 årene fikk man generelt sett et nytt syn på bruk av trevirke som interiørmateriale. Med dette fulgte også behovet for å gi treverket et eksklusivt utseende.

Etterhvert spredte ådringsteknikken seg, og verken før eller senere har noen form for dekor fått slik utbredelse og popularitet her i landet. På slutten av 1800-tallet var teknikken så perfektjonert at det ofte kunne være vanskelig å skjelle mellom

ådring og lakkert "originalt" treverk.

I denne perioden kan man godt si at det ble ådret "over en lav sko". Populariteten fikk imidlertid en noe dalende kurve rundt århundreskiftet, men ådring ble likevel mye brukt frem til omkring 1925.

I UHB-sammenheng kan nevnes at billettskapet fra Skulerud stasjon opprinnelig var ådret. Som med annet inventar, ble også Skulerudskapet utsatt for skiftende moteretninger. Skapet ble således malt om flere ganger, og under restaureringen ble det avdekket både giftgrønn, gul og grå maling. Etter gjentatte behandlinger med maling-fjerner kom til slutt ådringen frem.

Som en kuriositet kan en nevne at billettluken fra Sandermosen stasjon også var ådret. Dette til tross for at luken er av originalt edeltre. Ja, mote var mote også før i tiden.

I jernbanemessig sammenheng var det

stort sett gran og furu som ble omgjort til f.eks. eik, bjørk eller valnøtt. Det meste av jernbaneådringen ble utført av statsbanene-nes egne malere og var som regel svært enkelt utført.

Tar man en tur til Jernbanemuséet på Hamar og ser nærmere på Norges eldste stasjon, Kløften, finner man typiske eksempler på hvordan ådring ble utført ved jernbanen i forrige århundre.

Teknikk

Hensikten med ådring er som nevnt å skape et inntrykk av eksklusivitet ved å forvandle vanlige tresorter til edelt treverk.

Ådring utføres ofte som en blanding av flere malings-teknikker. En ådring bygges lagvis opp av fargelag med magre, hurtigtørkende bindemidler i bunnen, og fetere, langsomttørkende oljemidler i toppstrøket. I de forskjellige blandingene ble det i gamle dager brukt ingredienser som melk, øl linolje og lim. Det er vel grunn til å anta at den enkelte maler hadde sin egen måte å blande ådringsmaterialene på. Ved UHB's bygging av Sørumsand stasjon forrige vinter ble det nok brukt mer kjente ingredienser til ådringen. Man må huske at ølet ikke er hva det engang var !! Blandingen forøvrig er en yrkeshemmelighet.

Etter et nitid grunnarbeid stryker man opp den magre, lyse bunnfargen. Fargen er avstemt etter det trevirke man ønsker å skape. Bunnfargen påføres i to strøk, som så får tørke. Deretter kan man gå frem på flere måter. Man kan trekke opp årringene med en spisspensel eller man kan bruke en flat pensel for å skyve fargen på plass. Deretter brukes en fordriver (bred, flat pensel) av mår- eller grevlinghår. Man kan da viske ut eller forsterke årringene etter ønske. Når man er fornøyd kan dette strøket tørke.

Man kan også stryke på et fyldigere lag med farge og bruke kammer, pensler eller gummisparkler direkte i dette, for å skape den rette strukturen. Når denne blandingen er halvtørr brukes en fordriver til å gi den ønskede overflate.

Til slutt må man ha på et laserende strøk som man pisker med langhåret pensel for å skape porestrukturer i treverket.

Som en siste behandling gis det ådrete produkt et strøk med vannfast oljelakk for

at ådringen skal tåle slitasje og vask.

Skal ådringsarbeidet bli vellykket er det viktig at utøveren setter seg inn i de ulike tresorters egenart. Ser man på gjenstander som ble ådret omkring århundreskiftet kan man med en gang se at det lå betydelig fagkunnskap bak arbeidet. Idag er det dessverre ikke så mange utøvere som behersker denne teknikken.

Kanskje kan UHB være den siste sjansen til å bevare også denne ærverdige malingsteknikken.



Bruk av kam(øverst) og flat pensel.



Sørumsanden stasjon sett vestfra i 1905. I bakgrunnen t.h. for Kongsvingerbanen ser vi "begynnelsen" på Sørumsand Værksted og i bakgrunnen t.v. Sørumsand Trevarrefabrikk. Legg merke til toppen på UHB's vanntårn t.h. Åkeren i forgrunnen ble leid ut til stasjonsbetjeningen. Aufotografering av todelt postkort poststempelt 7.11.1909 UHB's fotoarkiv.

Sørumsand stasjon

Finn Halling

Sørumsanden stoppested ble åpnet for person- og godstrafikk fra og med 22. desember 1892. Da anlegget av Urskogbanen tok til snaue to år senere, ble Bingsfos 2 km. lenger øst knutepunktet med Kongsvingerbanen, og Blaker ble benyttet som ekspedisjonssted for trafikk til og fra Urskog-Hølandsbanen.

Arbeidet med forlengelsen av Urskog-Hølandsbanen, som den het fra 1898, tok til i 1900 og ble fullført i 1903.

Sørumsanden hadde da en eldre trebygning, men i 1903 ble det i stedet oppført en ny større murbygning for å kunne betjene den økte trafikken som stasjonen ville få som følge av tilknytningen til UHB.

Året 1903 innebar litt av en oppblomstring for stedet Sørumsand: Det ble jernbaneknutepunkt, Sørumsand Værksted og Sørumsand Trevarrefabrikk ble etablert.

Den nye stasjonsbygningen på Sørumsanden ble tegnet av statsbanenes kjente arkitekt Paul A. Due. Om bygningens stil heter det: "Tilknytning til nordisk renessansegruppen, med nordtysk preg (hovedbygget); den lave sidefløyen mer middelalderlig romansk i karakteren (med Richardsonske halvbuformede vinduer)".

Stasjonsnavnet ble endret fra Sørumsanden til Sørumsand i 1909. Som en kuriositet kan nevnes at postkontoret benyttet stempel med navnet Sørumsanden flere år

senere.

Sørumsand fikk kiosk få år etter åpningen (se ill. i Tertitten 1896-1986 s. 131), men denne forsvant snart. Ca. 1918 kom imidlertid en ny og større kiosk, og denne ble skiftet ut først i begynnelsen av 1950-årene. Denne kiosken var tegnet av arkitekt Erik Glosimodt (som omkom i Nidareidulykken i 1921), og var en standardtype. Bl.a fantes en tilsvarende på Bjørkelangen.

I "Håndbok for jernbanetjenestemenn" fra 1926 heter det:

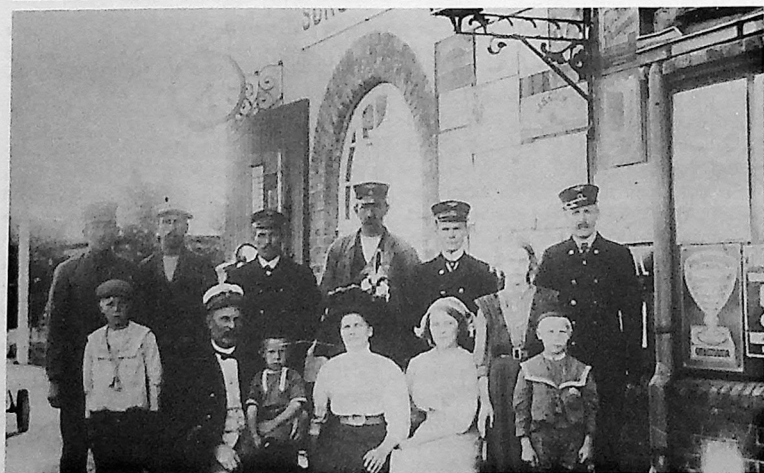
Sørumsand st., 2 kl., ligger i Sørum herred, Akershus. 12 à 15 mål dyrkbar jord, avgift kr. 100. God og innbringende restaurant, især i sommertiden, avgift f.t. kr. 300. Leilighet 3 v. og kj. i 2. etasje og 2 v., kott og loft i 3 etasje. Alle rum er små. Bryggerhus i kjelleren. Springvann og elektrisk lys innlagt. St.bygningen er av mursten. Kontoret er felles for stm., ilgods-, billett- og telegrafeksp. og svært trangt. Godshus med eget kontor. 2 gj.gangspor, 3 buttspor (herav 1 provisorisk), 1 omlastningsspor og 1 spor for op- og



Parti fra Sørumsand

fra Lina og M. Johansstrøm

EMIL ELLINGSEN & CO. CHRISTIANIA



Øverst: Oversiktsbilde av Sørumsand stasjon sett syd fra ca. 1907. Vi ser vanntårnet noe til venstre for midten av bildet, og til høyre toalettbygning og stasjonsbygning. To UHB-godsvogner sees ved stasjonsbygningen. Aufotografering av postkort poststemplett 23.6.1908. Foto: Emil Ellingsen & Co. UHB's fotoarkiv.
 Nederst: Stasjonsbetjening med familie på Sørumsand ca. 1911. Foran f.v.: Leif Torp, stasjonsmester Hans Andersen Torp (tidl. stm Bingsfos f. 30.1.1861), Halvudan Torp, Mina Torp, hushjelp, Ester Torp, Rolf Torp (senere stm. Sørumsand, f. 13.5.1903) Bak f.v.: Olaf Fagersand, Albert Hedum, William Aamodt, ukjent, Torkildsen, Nils Nicolaisen (f. 3.11.1883). Legg merke til den flotte parafinlykten. Stasjonen hadde 3-4 slike. Disse ble trolig bygget om til elektrisk lys, og ble først tatt ned i 1945-46.
 Foto: H.Dahl, Kristiania. UHB's fotoarkiv.

avlasting av ilgods, melk og levende dyr. 2 private sidespor innen st.området. Den smal-sporede Urskog-Hølandsbane går ut fra Sørumsand. Omlastingen til og fra denne bane og ordningen hermed skaffer st. det meste arbeide. Vognladningsgods omlastes hovedsakelig ved elektrisk kran. Livlig reisetrafikk. For øvrig forsendelse av melk og andre landmannsprodukter. 4 landh., meieri, frukt- og grønnsakforretning ved st. Fra den annen side av Glomma (motorferjeforbindelse) trafikeres st. av 3 landh., og ett meieri.

Betjening: stm.,kont., 2 tgf., trafikkelev, st.form., sporsk., 4 stbtj., 2 stbtj.lær. samt 3 mann ved omlastingen. Tjenestetid f.t. 6 fm. - 10 em. (betjent hele dagen). Kirke, læge og jordmor på den annen side av Glom-

ma. I almindelighet benyttes Blaker kommunes læge som har kontortid ved Sørumsand 2 ganger i uken. Apotek på stedet. Skatteprocenten har de 2 foregående år vært på 11 og 11.5 og er nu på 12. Folkeskole ca. 10 min. fra st. Skole annenhver dag. Middelskole i Lillestrøm. Stor bebyggelse rundt st. Omegnen er typisk østlandsk og ganske vakker. God anledning til utmerkede skogsturer. Jakt og fiske ubetydelig."

Sørumsand stasjon hadde livlig trafikk i mange år, og bygningen var i minste laget for de funksjoner den skulle romme. Bygningen ble utvidet i 1961, ett år etter Urskog-Hølandsbanens nedleggelse. Samtidig ble den spennende arkitekturen fullstendig ødelagt.

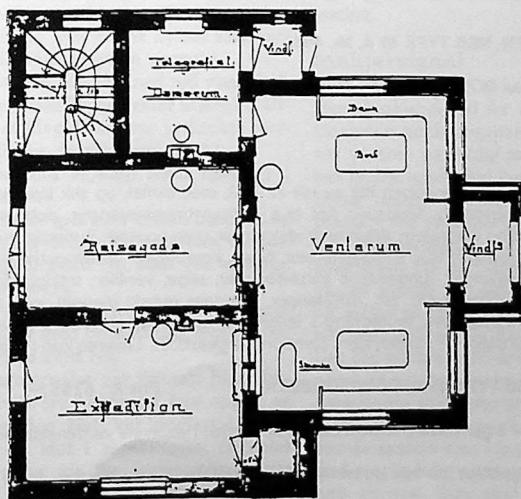
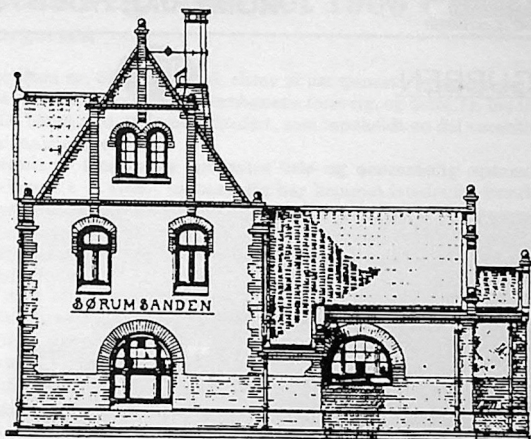
Kilde: Terje Hauken: Norske jernbanestasjoner i mur 1854 - 1913. Bergen 1986



Sørumsand stasjon en fin sommerdag ca. 1949. Stasjonen har fått høytaleranlegg. CF05 eller CF06 sees bak Glosimodt-kiosken. Elektrifiseringsarbeidene på Kongsvingerbanen nådde Sørumsand i 1950. Foto: Mittet. UHB's fotoarkiv.



Øverst: Flyfoto fra Sørumsand stasjon og sentrum i 1949. Bildet viser tydelig omlastingssporene med portal-
 kranen og godshuset med normalspor på sydsiden og smalspor på nordsiden. Legg merke til de idylliske
 eneboligene med velstelte hager langs hovedveien. Disse er idag fortrent av asfalt, betong, biler og larm. Legg
 også merke til de enorme mengder med tømmer i Glomma!
 Som vi ser har Sørumsand Værksted vokst siden det første bildet i serien. Foto: Widerøe. UHB's fotoarkiv.
 Nederst: Sørumsand stasjon ble "mishandlet" i 1961 og kraftig forandret. Her fotografert 12.4.1975 av Erik
 Borgersen. Toget er Pt. 1065, eller "9.35" som det ble kalt av banens aktive. I Sørumsand korresponderte toget
 med rutebilen til Skulerud.

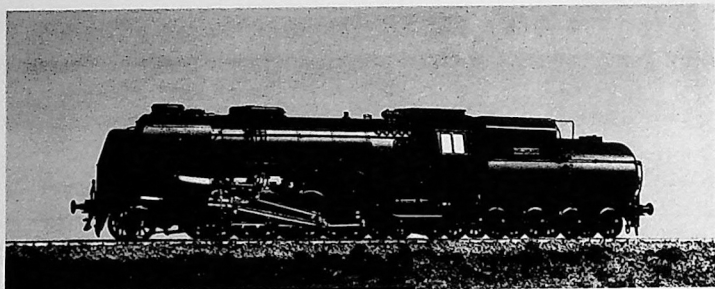




DOVREGUBBEN



1 : 87 HO



DOVREGUBBEN, NSB TYPE 49 A, Nr. 463.

NMJ's modell av DOVREGUBBEN er leveringsklar.

Modellen:

NMJ's modell av Dovregubben blir av lok nr. 463, med skiltet, og slik loket var omkring 1950-55 før ombygging. Modellen har bl.a. vacuumbremeslanger, dobbelt skorstein, kombinert sand og dampdom, Wagner vindskjermer, uten booster. Superdetaljert med alle mulige detaljer gjengitt, bl.a. turbogenerator, fløyte, kompressor, koblingsbokser, fjærende buffere, bremseslanger, fungerende skrukoblinger, stige, ventiler, frittliggende armatur, rekkedetaljer, koblinger etc. etc. drivstenger, styringer eksakt gjengitt, inkl. pumpearmbewegelse, verktøybokser. Innredning i førerhytta, åpent rammeverk, 5-polet motor av toppkvalitet. Konstant lys i frontlykten, Samhonga gearboks. Leveres kun i likestrøm.

NMJ 463 L, NSB TYPE 49 A, DOVREGUBBEN

Pris kr. 6195,-

Intet er spart for å gjøre DOVREGUBBEN til en modell i ypperste verdensklasse.

NB! NB! Dovregubben blir kun levert i likestrømsversjon.

Tjenestereglementet 1906 - 1926

Erik Borgersen



I Tertitten nr. 62, mars 1986, skrev vi om tjenestereglementet i 1904. UHB hadde et reglement som var identisk med jernbanene forøvrig, og dette Tr. ble innført i 1887.

I 1906 ble et nytt reglement innført, som inneholdt en del vesentlige endringer, særlig for håndsignalenes del.

Forbudt er fremdeles høirøstet tale og usømmelig optræden av enhver art, står det skrevet i 7. Ordet usømmelig har kommet istedenfor banden og enhver form for ulyd, slik det tidligere het.

At jernbanen var til for jernbanens egen skyld kan vi tolke av å lese: **Henvendelser fra utenforstaaende blir paa en høflig maate at besvare, men alene med den fornødne veiledning.**

Det som var den vesentligste endringen i dette reglement var de nye håndsignalene. Dermed skilte NSB lag med de svenske jernbanene på dette punkt. Tidligere var svenske og norske signaler nesten like, men reglementet var forskjellig på noen punkter. Således ble det f.eks. benyttet svensk tjenestereglement mellom Kornsjø og Halden i den tid Dalslandsbanen (Fredrikshald - Sunnanå) administrerte denne.

Nytt fast signal var **Stokksignal**. En grønn sirkelformet skive med hvit kant festet til en stokk, som kunne nyttes som varsomsignal istedenfor grønn vimpel.

Stoppsignal ble gitt med rød vimpel eller kunne gis med begge armer utstrakt, altså slik det er idag. Dette var jo direkte motsatt av tidligere, da slikt tegn var klart.

Mon tro om det skjedde noen episoder i overgangsfasen?

Varsom ble gitt med armen utstrakt og beveget opp og ned, eller en grønn vimpel. Som nattsignal grønt lys, eller ved skifting: hvitt blinkende lys.

Klart-signal ble gitt med hvit vimpel holdt i ro, eller med frontstilling mot sporet; om natten med hvitt lys.

Avgangssignalet var fortsatt hvit vimpel eller hvitt lys beveget i bue oppad og utad fra togsiden. Nytt var imidlertid at det skulle gis ett støt i signalflytte. Signalet skulle dengang gis for igangsetting hvor som helst, ikke bare på stasjoner, holdeplasser eller stoppesteder. Unntatt var naturligvis igangsetting foran innkjørssignal eller klart-signal.

Forskriftene inneholdt også regler for faste signalapparater men dette var ennå ikke i bruk på UHB. Nytt var **forsignal**

(grønn skive med hvit kant som kunne vip-
pes over i liggende posisjon):

Grønn skive eller grønt lys: **Varsom, tilhørende signal står i stopp,**

Skive som ligger eller hvitt lys: **Klart.**

Nytt var også sporvekselsignal, veikryss-signal og stasjonsgrensemerke.

Tidligere skulle det ved et signal som var i ustand **udstilles Vagtpost**. Nå kunne man istedet henge en kost i signalet som ugyldighetsmerke. Ordet **sporveksel** ble nå innført.

Innkjørssignal

En vesentlig nyhet var at det skulle vises innkjørssignal for tog. Tidligere skulle stasjonen holde togsportet klart for tog som var ventet - og ferdig med det. Noen stasjoner hadde imidlertid faste signaler for innkjøring (semafor). Ved Hovedbanen var de plassert ved stasjonsbygningen.

Innkjørssignal ble gitt med grønt flagg eller grønt lys på UHB. Dette førte til mye ekstra arbeid for stasjonsbetjeningen som nå måtte gå ut og sette opp signal til togene. Ikke sjelden ble flaggene hengende ute! Det ble faktisk (i 30-årene) gitt enkelte dispensasjoner der stasjonen fikk lov å la flaggene henge ute i hver ende av stasjonen.

Fløytesignalene fra lok (**damp-pipen**) var de samme som idag. Vi legger merke til at det er tydelig presisert at signalet **Giv agt**, ett støt, ikke skal gis ved togs avgang fra stasjon!

(Gjelder fra 15/9-1911.)

Sluttsignaler og ekstrasignaler var som tidligere foreskrevet.

Det ble etterhvert innført en del tillegg og endringer i dette reglementet. Fra 1911

skulle kvadratiske flagg, 75 x 75 cm. nyttes istedenfor vimpler. Som en kuriositet kan nevnes at tjenestemennene selv måtte holde stokken. Det ble anbefalt en alminnelig **Stok for Piasavakoste**. Den kostet etter sigende 10 øre og var lang nok til 2 flagg.

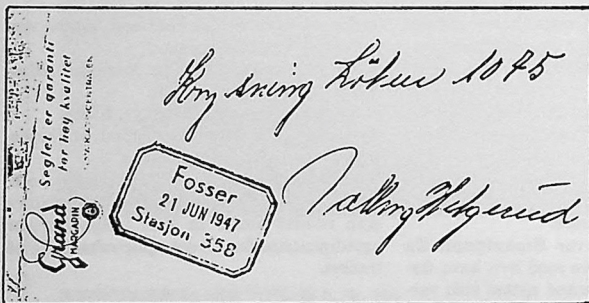
I 1919 ble det bestemt at avgangssignal skulle gis med grønt signal (ikke hvitt). Det samme gjaldt for passér-signal.

Den 19/9.1921 inntraff en av de alvorligste jernbaneulykker i Norge: Nidareidulykken, "ved hvilken 6 fremtredende menn i offentlig tjeneste omkom."

Dette satte fortgang i revisjonen av sikkerhetsreglementet og allerede samme høst kom endel rettinger pga. denne ulykken.

Det var særlig bestemmelser som angikk togkryssinger som ble styrket, slik som togbetjeningens konferanseplikt og samarbeid og bestemmelser om passéring, sporbruk og ordregiving (ruter). At passérsignal skal vises fra bestemt sted er en følge av dette.

I 1926 ble det innført et nytt tjeneste og signalreglement.



På "Tertitten" som på enkelte andre sidebaner gikk det ofte lettvis for seg. Se bare på denne kryssingsordren fra 1947. (NSB, sikkerhetskontoret.)

Herr Redaktør!

Til Deres reportasje "Åpnet!" i Tertitten nr. 76, har undertegnede følgende kommentar.

Vi deler all begeistring og glede over at nær 2 ti-års arbeide med tilbakeføring av "Tertitten" til utgangsstasjonen i Sørumsand er sluttført. I vår glede(srus) er det allikevel drøyt å påstå at åpningen var første jernbaneåpning i Akershus siden 1896. Det har nok funnet sted andre siden dengang.

- Hølandsbanen ble høytidelig åpnet 15.12.1898
- Strekningen Sørumsand-Bingsfos ble åpnet 07.12.1903
- Asker-Brakerøya ble høytidelig åpnet av H.M. Kong Olav V 01.06.1973 (snorklipp fant riktignok sted ved tunnelmunningen på Liersiden i Buskerud)
- og i all beskjedenhet (om man liker det eller ikke), Lommedalsbanen ble høytidelig åpnet med myndighetenes godkjennelse 10.10.1987

For å være historisk korrekt bør man være bevisst at høytideligheten som fant sted på Sørumsand 10. juni 1989, - var gjenåpning av den reetablerte banestrekningen fra Sørumsand til Fyen.

Med rallarhilsen
Olaf Wiegels

Svar til Olaf Wiegels:

Vi mener å ha grunnlag for det vi skrev i Tertitten nr. 76.

Hølandsbanen ble ikke offisielt åpnet, og det samme gjaldt strekningen Sørumsand - Bingsfos.

Det er neppe riktig å kalle åpningen i Sørumsand 10.06 for en gjenåpning, siden det dreier seg om et fullstendig nyanlegg.

Red.

Historier fra telegrafisten.

Knut Kværner Johansen

Forfatteren er som kjent "ansatt" som telegrafist på Sørumsand stasjon. I denne sammenheng har han funnet det passende å gjengi et par historier fra sin kollega, telgrafisten på Kløften stasjon på Hovedbanen. Vedkommende var telegrafist på denne stasjonen på slutten av 1890-årene, og forteller:

- Etter skolen ble jeg ansatt som telegrafist og sendt til Kløften med det samme. Lønna der var 50 kr. i måneden, men når de hadde fått trukket fra sjuke- og pensjonskassen hadde jeg bare 43 kroner igjen.

Kost og losji hadde jeg på skystasjonen der oppe, og for det betalte jeg 30 kroner i måneden.

- Jeg hadde tjeneste fra kl. 6 om morgenen til kl. 10 om kvelden. Dessuten hadde jeg tredjehver uke jobben med å passe bommene når hurtigtoget fra Trondheim passerte Kløften kl. 10 om kvelden.

Vi måtte passe disse bommene godt, for bøndene der oppe hadde den uskikken at de la seg til å sove på lasset mens de lot hestene gå og rusle som de sjøl ville.

- Jeg hadde det ganske godt som telegrafist. Det stod i reglementet vårt at telegrammene ikke måtte inneholde ord som stred mot anstendig språkbruk. Et par ganger hendte det likevel at vi fikk innlevert telegrammer som var imot bestemmelsene. De var ellers morsomme nok og vi moret oss mye over dem.

- En kar som het Kjos kom en dag og ville sende et telegram til en instrumentmaker i Kristiania. Det lød slik:

"Hvorfor fanden kommer ikke instrumentene?"

- Nei sa jeg, fanden kan ikke være med.

- Jo, svarte han, det gir mer ettertrykk.

Jeg ga meg ikke, og "fanden" kom ikke med, men instrumentene kom dagen etter.

En annen kar der opppefra var buden i bryllup til kameraten sin, men kunne ikke reise. I stedet leverte han oss et telegram som han ville sende. Telegrammet var formet som et lite vers:

- Som rotten på en hollandsk ost, du nu på bruden hviler.
Gid smake deg må denne kost, så guden Amor smiler.-

Dette nektet jeg lenge å ta imot. - Jaja, sa jeg tilslutt, - men De må i hvertfall erstatte på med ved i annen linje.

Dette gikk han etterhvert med på, og dermed sendte jeg telegrammet, men jeg hørte at telgrafistinnene inne i Kristiania syntes det var i drøyeste laget likevel.

- Vi måtte i det hele tatt være forsiktige med hva vi tok imot av telegrammer. Disiplinen var streng den gangen, og den minste overtredelse av reglementet kunne bety avskjed.

Jeg ble ikke så lenge på Kløften, bare i 5 år. I de siste månedene var jeg konstituert som mester.-

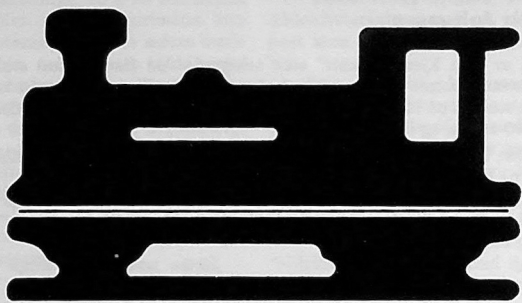
Kløften skiftet navn til Kløfta i 1920. Noen mente at av flere alternativer var Kløfta det styggeste navnet man kunne velge. Andre forslag var bl.a. Ullersmo og Myrer.

Kilder: Ullensaker bygdebok nr. 3

↑ B.B. alle st.
 ↓ B.B. sub. str.
 L. 4-2 ↓ Signal
 L. 2-2 ↓ Kvern

Chra - lille str.

Telegraphaadens anbringelse paa stolperne.



NÅ GÅR
"TERTITTEN"
HELT TIL...

DS MAT
senter

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

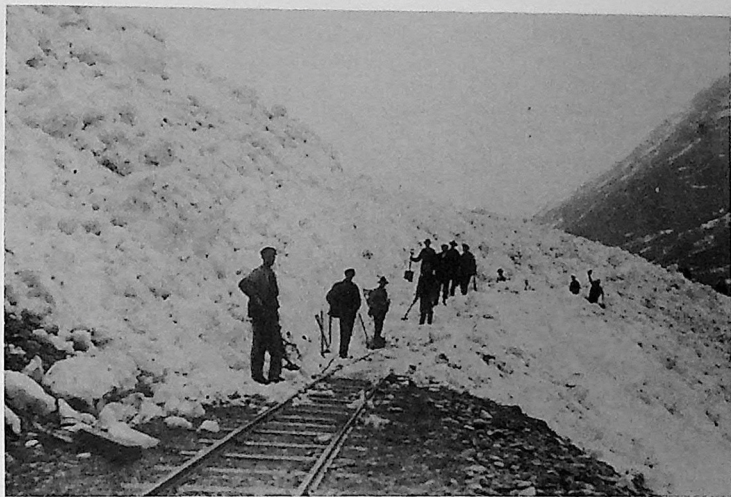
ÅPNINGSTIDER

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

Nytt og bedre

FOKUS





Aurabanen stengt av snøras 16. mai 1917 ved Hårstad, 6-7 km. sør for Sunndalsøra.

Oppvekst med Aurabanen.

Håvard Pedersen og Kåre Flå

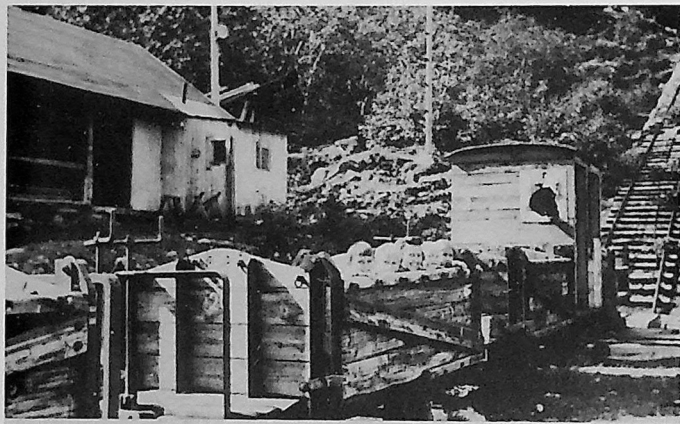
Som omtalt i Tertitten nr. 70, ble Aurabanen anlagt i tiden 1913-1916. Konkurs i eierselskapet A/S AURA, resulterte i full drifts-stans allerede i 1919. Mens banens søndre del, og heisen midtveis ble bevart til 1954, kom strekingen nærmest Sunndalsøra (lokalt -Øra) aldri i drift igjen. Den sistnevnte strekingen fulgte bunnen av Litledalen fra Sunndalsøra og 11 km. fram til Dalaråa og kraftverket Dalen 1, hvor heisen hadde sin bunnstasjon.

Kåre Flaa, født 1914, vokste opp med Aurabanen. Inspirert av vår interesse for denne, skrev han to artikler til lokalavisen om sine barndomsminner fra Aurabanen. Disse ble gjengitt i "Driva" 22. og 24. desember 1987.

Vi har satt sammen artiklene til én, og gjengir dem sammen med et knippe interessante bilder Kåre Flaa har sendt oss. Det er bare å sette seg vel tilrette og kose seg med stoffet - det er ikke "daglig" vi kan presentere folk som så godt husker jernbandedrift som opphørte for snart 70 år siden.

Som en av de få nålevende som er vokst opp med, og har fulgt med i utbygginga av Aurabanen, er jeg mer og mer forundra over at så få har vist interesse for å bevare og få fram i lyset minner fra denne historiske perioden i Sunn-

dalen. Det er stor skal at det ikke er tatt vare på den minste ting av anleggsmaterielet som ble brukt, slik at det kunne vises fram for kommede slekter hva som egentlig foregikk i denne tida.



Fra Dalaråa stasjon. Kassevognen som UHB har fått fra Auraverkene er av samme type som vognene på bildet.



Bensinloket utenfor stallen på Holbu. Til venstre Olaf Melkild og til høyre Håkon Melkild.

"TERTITTEN" TIL SALGS:

FØLGENDE NUMMER AV MEDLEMSBLADET KAN SKAFFES:

Nr. 57, 59-63, 66, 67, 69-74, 76

PRIS KR. 20,- PR. STK. BESTILLES FRA UHB, POSTBOKS 59, 1920 SØRUMSAND

Aurabanen

Aurabanen er nå kommet i søkelyset igjen, takket være noen karer som tilhører en forening som heter A/L Urskog-Hølandsbanen. Disse karene gikk i bresjen for å bevare en av de siste smalsporete baner som var i drift i landet fram til 1960, da NSB la den ned. Helt på privat initiativ har de greidd å få istand en del av denne banen, som het Urskog-Hølandsbanen, men som nå er mest kjent som "Tertitten".

Når jeg skal forsøke å beskrive denne banen mellom Sunndalsøra og Dalaråa, har jeg ikke andre kilder å gå ut fra enn beretningen fra mine foreldre og endel fotografier fra 1914 av lokomotiver og banearbeide. Min familie flytta opp i Dalen i 1916, og da var banen fullført dit. Sannsynligvis var den regulære togtrafikken kommet igang i 1915. Jeg var 2 år da vi flytta, og det ble fortalt at jeg skreik mine modige tårer mens jeg satt på mors fang på flyttelasset oppover dalen, fordi jeg var livende redd for den svarte kolrøyken fra lokomotivet-

Togekspeditør og lagersjef

Fra 1917 til trafikken stoppa i 1919, husker jeg imidlertid sjøl usannsynlig godt mye av det som skjedde i forbindelse med togene som kom og gikk. En vesentlig grunn til at jeg som 4-5 åring kan ha dette så levende i minnet er jo at far var togekspeditør og sjef for lageret i Dalen. Jeg holdt mye til på kontoret hans, der jeg hadde første-klasses utsikt til alt som foregikk på stasjonstomta, og lokomotivene var jeg sjølsagt mest interessert i. Det hendte jeg fikk være med fyrbøteren og fyre opp lok som hadde stått der over natta. Min første, - og tror jeg, - eneste togreise til Øra står så levende for meg

at jeg synes å huske hver meter av kjøreturen der jeg sto i ei grusvogn, og såvidt nådde opp og kikket over kanten.

Dynamitt-togene

Jeg kan huske at det ofte var temmelig lange tog som kom prustende langs lia oppover mot stasjonen; 15-16 vogner tror jeg nok det kunne være, og ofte med lok både foran og bak. Særlig minnes jeg dynamitt-togene med de fine trekvite kassene stabla på vognene som var utstyrt med røde flagg. Ei tid var det kolmangel, og da ble lokene fyrt med bjørkaved. De så ut som ildsprutende drager, da det gnistra like mye som det dampa og rauk fra lokene.

Martin Hansen og Petter Melkild

Martin Hansen kom syklende fra Haltdalen i 1914 for å søke arbeid på Aura. Han hadde da vært ved flere gruveanlegg, og hovedsaklig kjørt dampmaskiner; en type som kaltes lokomobil, i grunne bygd som et lokomotiv, men beregna til stasjonær drivkraft. Hansen kom til Øra akkurat da det første lokomotivet var montert. Monteringen var utført av den kjente Petter Melkild, som var smed og mekaniker, og hadde verksted på Nygarden. Han ble fra første stund involvert i alt som hadde med mekanikk å gjøre ved anlegget. Han ble verksmester, og den som fikk ansvaret for at alle ting fungerte både under første anleggsperiode 1914 - 1919, i mellomkrigstida, og helt opp til 50-åra.

Han hadde visst knapt sett et damplokomotiv før, men å montere delen til "AURA no.1" som kom fra Koppel i Tyskland var ingen sak. Martin Hansen fikk jobbmed å trimme loket, og ble sjølskreven lokfører. Han hadde en sønn som het Arthur. Arthur hadde pukkelrygg, men han ble opplært til å bli en meget habil lokfører. En kar som het



Snøen var ofte et problem på Aurabanen. Mens fjellstrekningen kun var i drift noen knappe måneder fra St. Hans, var det helårsdrift fra Sunndalsøra og inn til Dalen. Her er Aura nr. 1 ute med et arbeidslag.



Lokfører Martin Hansen med kona Julie.

Haukland, husker jeg også var med å kjøre loket. Stort sett trur jeg det var Hansen-karene som kjørte toget i Litldalen. De bodde på Trødal, men hadde ei tid en hybel i et av husene i Dalaråa, der de spiste og av og til overnatta når det var pause i kjøringa.

Da togtrafikken stoppa, fikk Martin stilling som maskinist ved Kraftstasjonen Dalen 1, og flytta med familien dit opp og ble vår nabo. Han hadde opplevd mye, og var god til å fortelle. I tinesvis satt jeg ofte og hørte på ham når han var alene på vakt i stasjonen, og han fortalte om løst og fast fra sitt liv. Han hadde nok hatt sin glanstid de årene han var lokfører på Aurabanan. Han kom

svært ofte inn på disse lokomotivene som det var 3 av. "No.1" var mye mindre enn nr. 2 og 3 og dette benevnte han bare som "Litjmaskina". De to store var helt like i konstruksjonen, mens det som ble kjøpt først, var første-klasses utsyrt med messing-fasinger i alle lager. De som kom etter at krigen var begynt i 1914 var ikke utstyrt slik, da metall som kobber og messing var blitt mangelvare.

Jeg tror nok "Litjmaskina" var hans øyesten, for han prata mye om injektorene på denne, som var så gode, mens det var mye trøbbel på ei av de andre maskinene. Jeg forsto vel heller lite dengang av hva en injektor var, men syntes det var interessant å høre på.

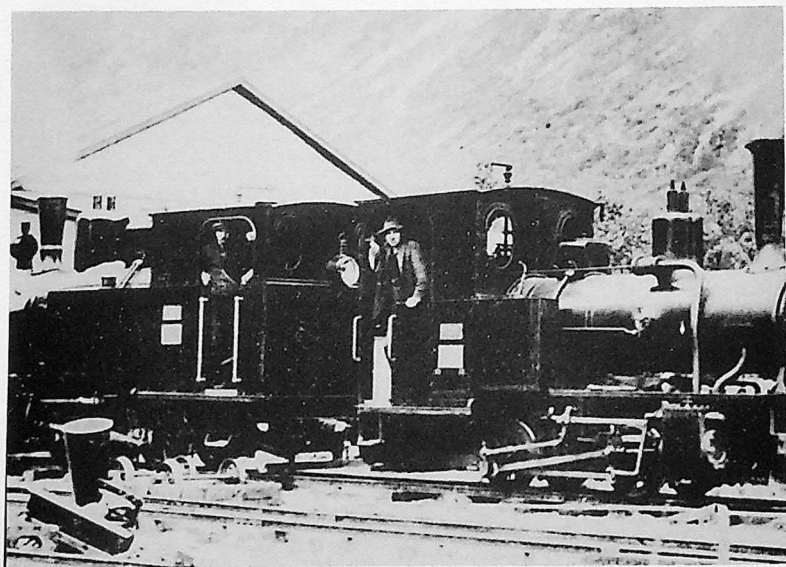
Kollisjon og uhell

Ellers fortalte han om utallige hendelser i denne tiden uten at jeg kan hugse noen særlig dramatisk. Kollisjoner forekom ikke mellom to tog. Banen hadde så stor stigning/fall at ei vogn som ikke ble bremsa fikk en alvorlig fart dersom den kom i sig oppi dalen.

Slike hendelser var han nok utsatt for, jeg syntes det var nifst når han fortalte om en gang han på tur oppetter dalen fikk se ei lausvogn komme i full fart mot toget. Han rakk nesten å stoppe før kollisjonen men det var nok en kraftig trøkk, for bufferten foran på lokomotivet gikk tvers av, og det var kraftige saker. Det var prekært før det smalt, men Hansen lo like godt hver gang han fortalte om dette. Det kunne jo gått atskillig verre.

Nifst uhell

Avsporinger skjedde også, men da farten aldri var særlig stor var disse avsporingene sjelden alvorlige. Verre var det nok da sønnen Arthur skulle opp på lokomotivet etter



Martin Hansen på Aura nr. 2 eller 3 og sønnen Arthur på "Litj-maskina" Aura nr. 1

å ha hoppa av for å legge om pensen. Han glei og fikk foten borti veivene som drar hjula rundt, og fikk knust ankelen. Det var en stygg affære, men han kom seg opp og fikk stoppa maskinen.

Ellers kunne visst disse lokførerne ha det nokså gemyttlig også, for jeg minnes han fortalte at de hadde salongrifle med seg på og skjøt ender fra loket når de kjørte forbi noen dammer på Trødals-sida der endene hadde tilholds-sted. Dette var vel bortunder Kalken bak Verksbyen.

Både post og proviant fikk vi med togene i denne tida. Noe bestemt i forbindelse med jula er jeg ikke istand til å huske, men synes å ane noe om julestemning på stasjonstomta. Det måtte vel sannsynligvis være i forbindelse med at vi fikk juletrær som kom med toget.

Det er som nevnt ovenfor en tragedie at det så og si ikke finnes spor etter denne epoken i Sunndals historie. Hvordan det har gått til at absolutt alt av det verdifulle materialet er blitt "likvidert", må en jo undres over. Et lite museum med bruksgjenstander fra anleggets start og utover i tida, ville nok hatt atskillig kulturhistorisk verdi om det f.eks. hadde vært plassert ved kraftstasjonen på Sjølseng. Uten å legge skylda på noen, er det bare å innrømme at slikt er for seint å tenke på.

En må bare berømme karene i Urskog-Hølandsbanen, som nå har tatt initiativ til å innlemme en billedserie, samt det som måtte forefinnes av andre ting, i sitt museum på Sørumsand, like nordøst for Oslo.



Om transporten ved Vigsnes kobberverk.

Håvard Pedersen

En lite omtalt del av norsk jernbanehistorie er den store betydningen skinnegående transport hadde i tilknytning til gruvedrift. Riktignok er hele jernbanestrekninger som Sulitjelma - og Thamshavnbanen vel kjente, men jeg tenker i denne omgangen mer på den interne transporten i og utenfor gravene. Det er vanskelig å samle opplysninger om temaet. Sporsystemer ble anlagt og forsvant igjen i tråd med opprettelsen og nedleggelsen av gravene, og omfanget av spor endret seg titt og ofte.

Det er også svært vanskelig å fremskaffe sikre opplysninger om jernbanedriften ved Vigsnes kobberverk, men jeg vil likevel skrive litt om denne.

Vigsnes ligger ganske langt nord på Karmøy, sør for Haugesund. Det første store kobberfunnet ble gjort i 1865, og gruvedriften ble straks temmelig omfattende. All intern transport i og fra gravene og mellom de ulike bygninger og magasiner ble besørget av jern-

bane. Sporvidden var ca. 80 cm (muligens 802 mm som også var i bruk på Kongsberg Sølvverk), og man hadde ett damplokomotiv, som gikk under navnet BEKHESTEN (Det har desverre ikke lyktes meg å oppdrive data om dette.) Banen, som tuslet rundt bolighus og verksbygninger som en bysporvei, ble en tid påstått å være den mest beferdede og rentable av alle jernbaner på Vestlandet.

I selve gruva lå gruve-

gangene i fall mot heisesjakta, slik at malmvognene gikk for egen hjelp fra til denne, hvorefter hele vogna ble heist opp i dagen. På det meste var det hele ni dampmaskiner i sving med å drive heiser, pumper osv. Selv om transportformen var enkel var den slett ikke ufarlig.

Smurt udover

En medarbeider fra "Skillingsmagasinet" besøkte kobberverket i 1885, og opplevde transporten i gruvene på denne måten:

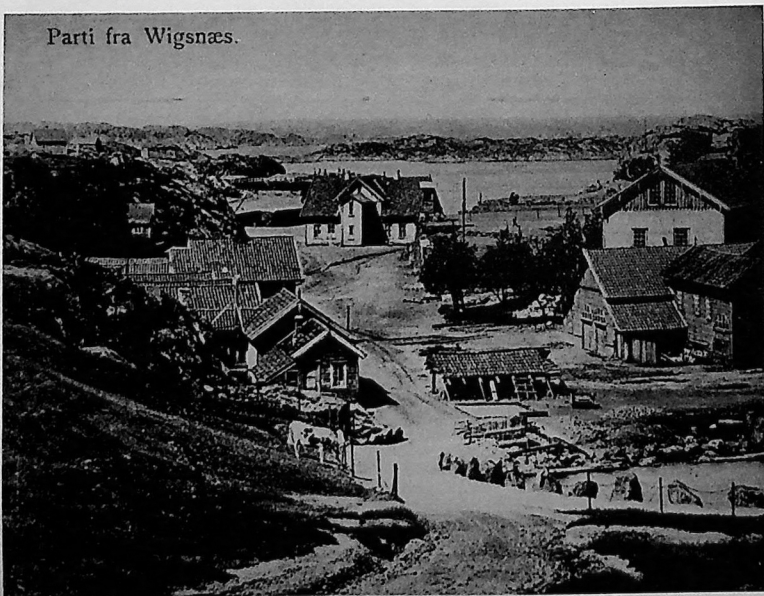
"Langs alle Gangene nede i Gruben er lagt Skinner, henad hvilke de før omtalte Kisvogne rulles til den Afsats hvorfra de skal hentes op. Naar de kommer rullende, gjør de et svare Bulder, som lyder hult og faretruende gjennom de mørke Gange. "VARSKO", skrives i det uendelige derne. Og naar en saadan Vogn kommer en venskab-

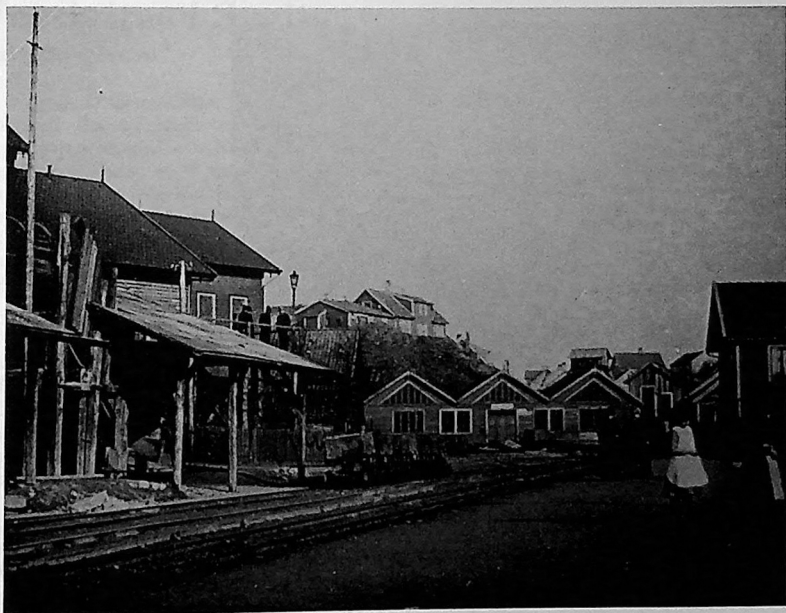
ligt i Møde, maa man være saa snil at trykke sig tæt op til Væggen, ellers kunde man risikere at faa sig selv smurt udover Stenerne i temmelig ugjenkjendelige Forme."

Så hendte det da også ulykker i gruvene, og samme medarbeider i "Skillingsmagasinet" beskriver en tragisk episode i heissjakta som følger:

"Naar Vognerne skal heises op, bliver der ved et Klokkeapparat signaliseret til Maskinisten deroppe. Dette Signal maa af ham opfattes og følges med den største Nøiaktighed, ellers kan store Ulykker foraarsages, som f.ex. ifjor engang: Han havde en Dag holdt med paa at heise Malm op fra 460 Meter, og var bleven saa vandt til dette Signal, at han ikke mærkede det, da det én Gang blev signaliseret fra kun 360 Meters Dybde. Følgen var at

Parti fra Wignæs.





der var for stor Kraft paa Maskinen, den 1200 Kg. tunge Malmvogn farer bardus i Taget deroppe, Kabelen slides af, og Vognen farer som en Tordenkile nedigjennom Hullet.

En arbeider mindre

Nede i Dybet stod to Mand og arbeidede. Den ene hørte Braget og stillede seg staks klods intil Væggen, men den anden bøier og anstrenger sig for at se: lægger Hovedet bagover og vrænger Øinene opad og stirrer -- og saa kommer Stenerne bent i Ansigtet paa ham, saa hele Vognen - og et Par Sekunder senere kimer 12 Slag i Klokkeapparatet gjennom Maskinrummet og forkynder at Værket har en Arbeider mindre. Han blev sanket sammen og bragt

op under sterk Bevægelse blandt Arbeiderne. Maskinisten var ligesaa sønderknuet paa Sjælen som den Ulykkelige paa Legemet."

Vigsnes Kobberverk hadde sin glansperiode omkring 1885, dengang som det største bergverk i Norge. Rundt verket vokste det opp en hel liten by med 3000 innbyggere. Men kobberverket møtte snart store problemer, og allerede i 1894 ble gruvene nedlagt og alle spor av et pulserende liv forsvant.

Få år senere ble det åpnet en ny gruve på Rødklev, et stykke bortenfor, men så langt meg bekjent spilte ikke jernbanetransport den samme rollen her. A/S Vigsnes Kobberverk gikk konkurs i 1972.

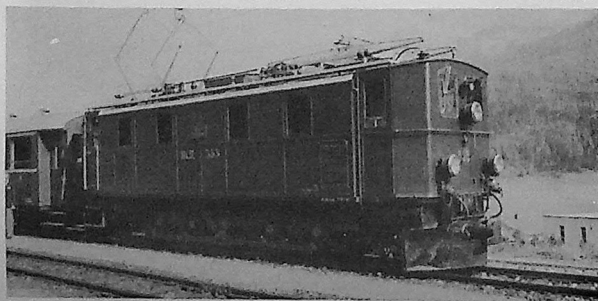
Kilder: "Gravedriften på Vigsnes 100 år" utgitt av Kobberverkets venner v/Erling Osland
Foto: Gave til Tertittten fra Per A. Smedberg.



*Tog på Landwasser-
viadukt, Albulabahn,
i banens første tid.
(RhB)*



*Underveis-
godstoget
Landquart-
Davos i
Klosters,
aug. 1988,
trukket av
en av de be-
rømte
"krokodillene"
Lok 411 type
Ge 6/16 I*



*Lok 353 type Ge 4/6,
fra 1913 i kavalkaden
24.9.1989*

Festivitas i Sveits

Erik Borgersen

Store jernbanejubiléer har det vært endel av de siste årene. I år var turen kommet til Rhätische Bahn, Tsjekkoslovakias jernbaner og de Nederlandske jernbaner. Vi skal stoppe opp litt ved Rhätische Bahn's 100-årsfeiring. RhB, i kantonen Graubünden i Sveits, har nemlig sporvidden 1000 mm. Dette er imidlertid ikke noen gammelmodig smalsporbane, men moderne og effektivt drevet.

Samtidig er selskapet opptatt av å ta vare på sin historie. Derfor var det ikke overraskende at det ble lagt opp til en rekke arrangementer, og at RhB's lok nr. 1, Rhätia fra 1889 ble satt istand.

TERTITTEN dro naturligvis nedover...

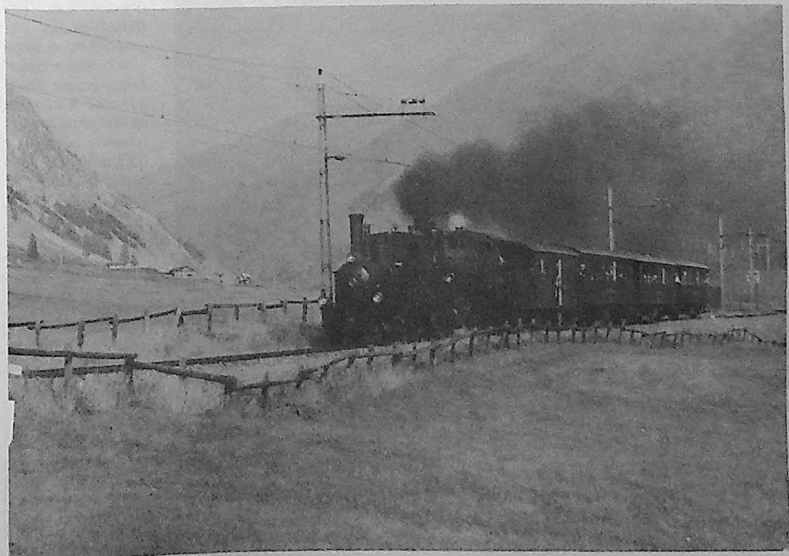
Hovedlinjen til Rhätische Bahn er den 125 km. lange strekningen Chur - St. Moritz. Til hovednettet hører også linjene Chur - Landquart - Davos - Filisur, Bever - Scoul Tarasp, Reichenau - Disentis og Samedan - Pontresina. Disse banene er elektrifiserte med 11 kV 16 2/3 Hz.

Dessuten har RhB noen likestrømsbaner, hvorav Bernina-bahn er mest kjent. Den går fra St. Moritz til Tirano i Italia over Berninapasset 2300 m.o.h. og er den høyeste bane over alpine. Største stigning er hele 70 o/oo, og det er vanlig adhesjons-

drift.

På hovednettet kjøres det "stive" ruter med timefrekvens. Blant togene hører også gjennomgående ekspress tog som Glacier-ekspress til Zermatt, i samtrafikk med to andre privatbaner.

Trekraft er elektriske lok av flere typer. De mest moderne har tyristorregulering, og de siste motorvognene på likestrømsbanene har asynkronmotorer. Vi finner smalsporede ekvivalenter av El 11, og mest interessante av driftslokene er "krokodillene".



Lok nr. 1 "Rhätia" fra 1889 og lok 107 med persontog ved Zous 24.9.89



Stasjonen Preda ligger 1800 m.o.h ved inngangen til Albula-tunnelen. Loket er nr. 604 fra 1948 (tilsvare El 11), disse blir nå modernisert med ny front



Fra Preda til Bergün kan man gå "Bahnlehrpfad" og se de flotte viaduktene på Albulabahn. Banen går gjennom tallrike vendetunneller og krysser fra én dalside til den andre flere steder. Her kommer underveisgodstoget. Det går med "krokodille" og har plass for reisende, bare for å tilfredsstillte entusiastene. Aug. 1988



Likestrøm-motorvogn nr. 47 i Alp Grün på Bernina-bahn. Aug. 1988

Damp

RhB har tatt vare på endel av sine loktyper. 2 av de store tenderlokene G 4/5 (aks. 1'D) benyttes til ekstratog fra tid til annen, dessuten noen av de gamle el.lokene av type Ge 2/4 og Ge 4/6. Forvirrer disse typebetegnelserne? F.eks. betyr 2/4 at loket har 2 drivaksler og 4 aksler totalt, G betyr smalsporlok og indeksen e betyr elektrisk.

Arrangementet som vi skulle ta del i gikk over to dager og var konsentrert omkring Samedan. Samedan er et viktig knutepunkt og lokdepot i fjellområdet Engadin, i overkant av 1700 m.o.h.

Lørdagen var det åpent hus i lokstallen der. Og for en lokstall! Strøkent er nesten mildt sagt. En rekke loktyper var utstilt og naturligvis var det også rigget til med langbord og salg av øl, vin, pølser og kaffe.

Søndagen var viet strekningen St. Moritz - Zernes (- Scuol Tarasp). Der ble det avviklet en kavalkade som gikk over hele dagen. Togsett fra forskjellige tidsepoker og med all mulig trekkraft trafikkerte i de ordinære tog og i ekstratog. På stasjonen var det rene folkefesten med langbord, salg av mat og drikke, og levende musikk. Det var bare å rusle ut i terrenget, nyte det flotte

landskapet og se togene komme og gå.

Størst oppmerksomhet fikk nok loket Rhätia fra 1889, men de store tenderlokene 107 og 108 var et imponerende skue, og noe for øret!

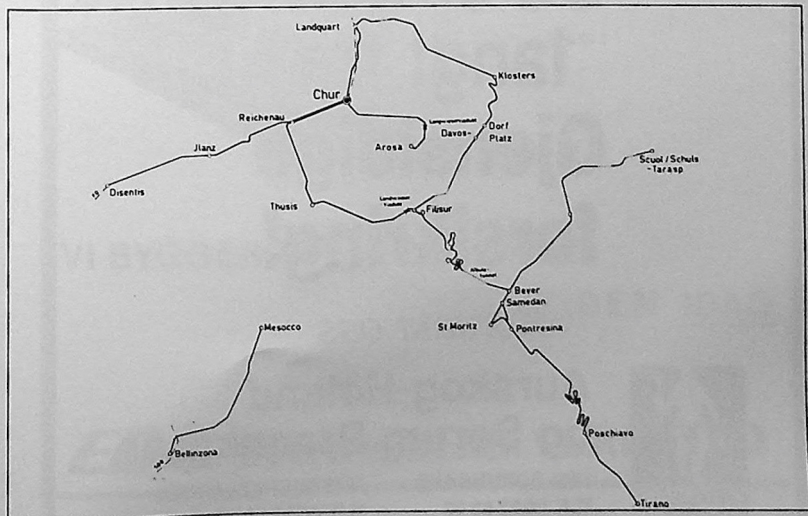
Etter en lang dampende dag ispedd brune el-lok med mye messing, trakk vi oss tilbake til vårt Gasthof i landsbyen Bergün på nordsiden av Albulapasset. Vår jernbanenese hadde oppfattet at 2 damplok og en "krokodille" med salongvogn skulle kjøre tomtog over Albulabahn til Chur om kvelden. Vi studerte nemlig lok-turnusen i telefonvaktta i lokstallen i Samedan.

Om kvelden var vi på plass på stasjonen i Bergün (1400 m.o.h.). Og det ga full uttelling. Tomtoget stoppet for smøring, og stemningen var til å kunne spises. Krokodillen først, så en

G 4/6 og bakerst lok nr. 1 Rhätia. Det ble en dampende igangsetting i høstkvelden.

Jernbanesti

Fra Bergün til Preda ved begynnelsen av Albulatunnelen stiger banen 400 meter. Den går i en rekke vendetunneler, over store viadukter og vekselvis på den ene og den andre siden av dalen. Her går det en sti





Hurtigtog til St. Moritz med lok type Ge 6/6 II mellom Muot og Preda.

(Bahnlehrpfad) som er en liten turistattraksjon. Langs stien finner vi opplysninger om byggingen av banen og grafiske ruter. Grafiske ruter og lokturnuser kan forresten også kjøpes på banens stasjoner. Vi tok turen ifjor og gjentok suksessen i år.

Enkelte av togene på RhB fører restaurantrvogn, og det måtte selvfølgelig prøves. Vi reiste fra St. Moritz ved 18-tiden, og spiste oss over Albula-bahn. Det var bordsetting med 3 retters middag, en nytelse! Spisevognen var også av klasse. Kelnerne hadde tydelig teknikken med å servere på smale spor.

Mette gikk vi av i Thusis og vendte nesen hjem til vårt Gasthof. Neste dag gikk ferden over Bernina. Urbant kledd gikk vi av i snøen på Bernina Ospizio og spiste middag på jernbanerestauranten der, 2300 m.o.h, før reisen gikk til Italia.

Har du ikke vært på Rhätische Bahn sier du. Liker du smalsporbaner i full vigør bør du reise dit. I kantonen Graubünden finner du Europas smalspornett nr. 1

Du er aldri langt fra Gjensidige forsikring!

Kontakt oss



GJENSIDIGE
forsikring

**Aurskog-Høland
og Sørums Brannkasse**

1920 SØRUMSAND
TLF. 06/82 63 22

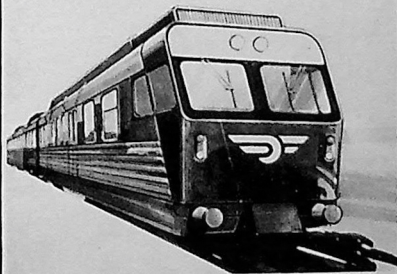
1940 BJØRKELANGEN
TLF. 06/85 65 22

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

IDAG!

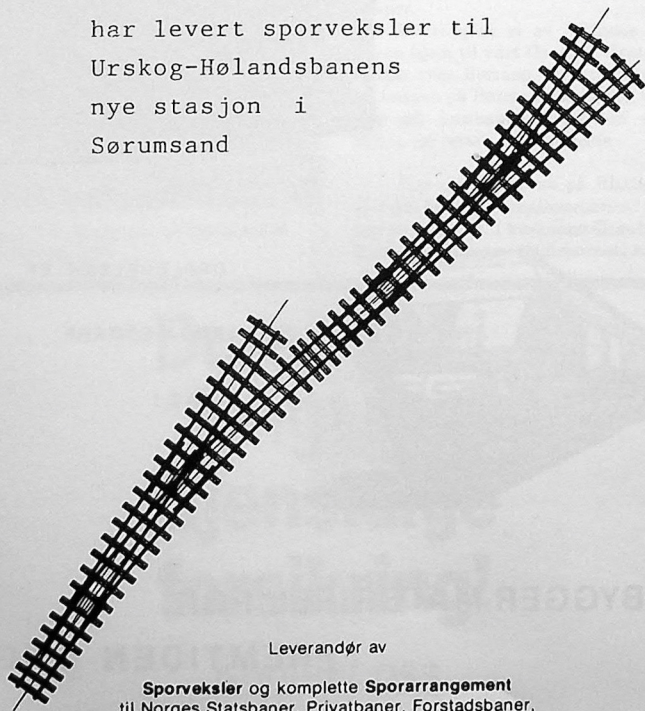
VI BYGGER MATERIELL FOR
FREMTIDEN IDAG

EBA STRØMMENS VERKSTED



RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

har levert sporveksler til
Urskog-Hølandsbanens
nye stasjon i
Sørumsand



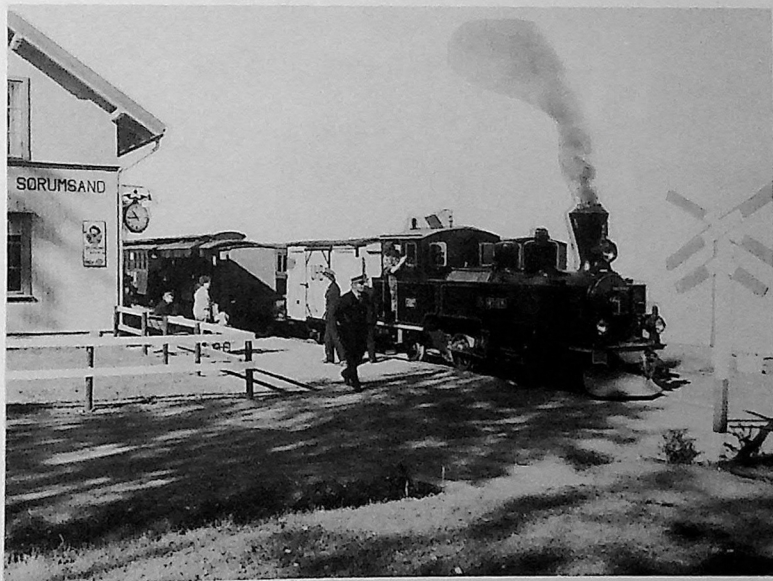
Leverandør av

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

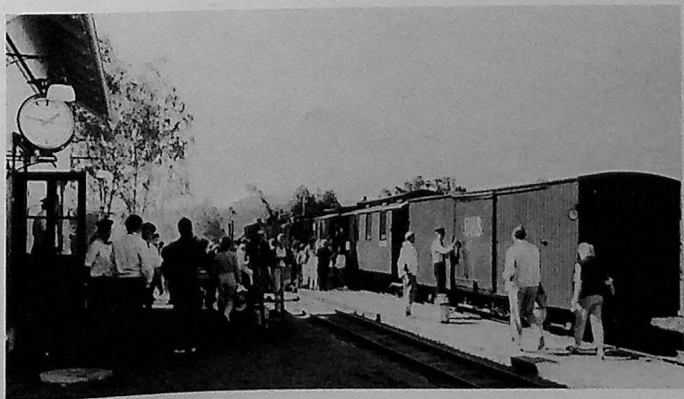
**A/S RODELØKKENS MASKINVERKSTED
& JERNSTØPERI — OSLO**

POSTADRESSE: ALNABRU - SENTRALBORD 64 60 40 - GRUNNLAGT 1896

Sommerminner



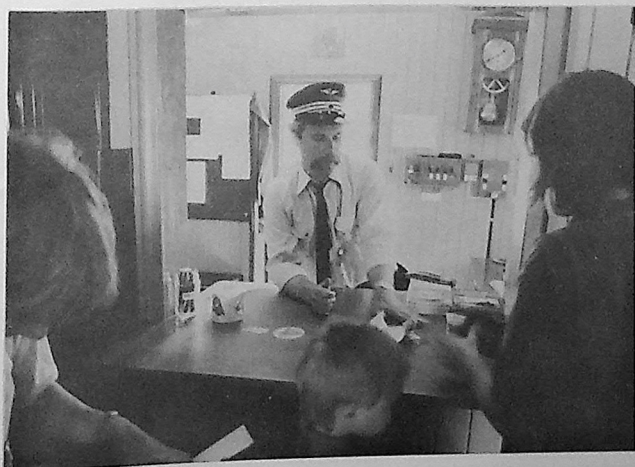
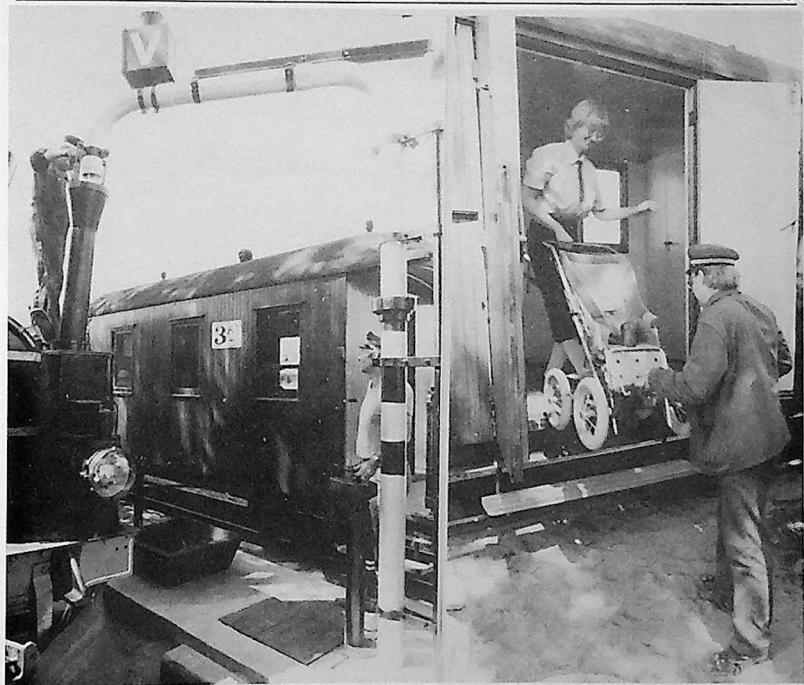
Vår fantastiske driftsseason i år er nå bare et koselig sommerminne. Vi har bladd i albumet og bringer her noen fotos som vi tror vil varme i kalde kvelder.



*Siste drifts-
dag var det
totogsdrift og
stor stemning
på Sørumsand
som bildene på
denne siden
viser.*



Til venstre:
 "Høland"
 med tog ut av
 100-meter'n 23.7
 Øverst: siste
 driftsdag var det
 kryssing i Sørums-
 sand. Knut Kværner
 Johansen og Ole
 Jonny Flateby over-
 våker fotografen.



Øverst t.v.: Vannfylling på Sørumsand ble et populært innslag i driften.

Over: Barnevogner ekspederes greit i CF05. Togf. Anne Hilde Gudmundsen og Lokf. Finn Halling tar i et tak.

Til venstre: Salgstjenesten på Bingsfoss blir her profesjonelt ivaretatt av hr. trafikkef Kjell Navestad.

MODERNE GRAFISK KOMMUNIKASJON

datablanketter • snapsett • datalister
laserblanketter • skriveunderlag
kopipapir m/design • bank- og postgiro

GRAFISK NYTENKNING

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

Utføres av:

**Ornulf Wiig
Installasjon A.s**

1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

Ornulf Wiig



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

Ornulf Wiig
ELEKTRISK FORRETNING

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

Ornulf Wiig
MASKIN A/S

Gågaten
Sandvika - Tlf. 54 27 17

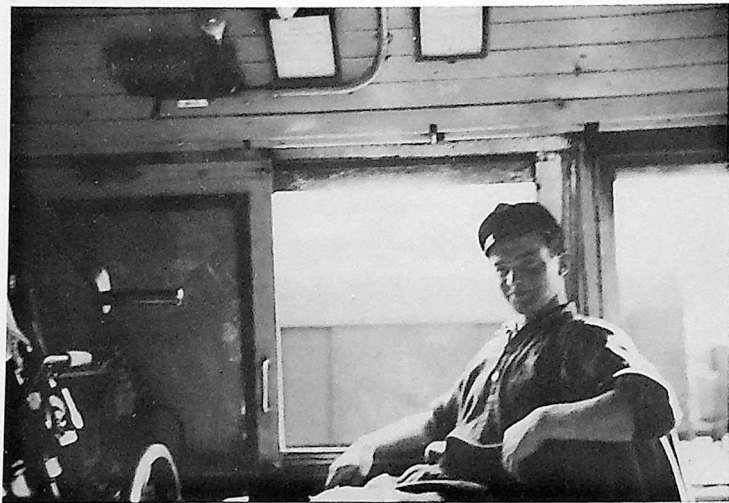
Ornulf Wiig
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika
Tlf. 54 29 95

ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

Hverdager: kl. 8.30-17.00

Lørdager: kl. 8.30-13.00



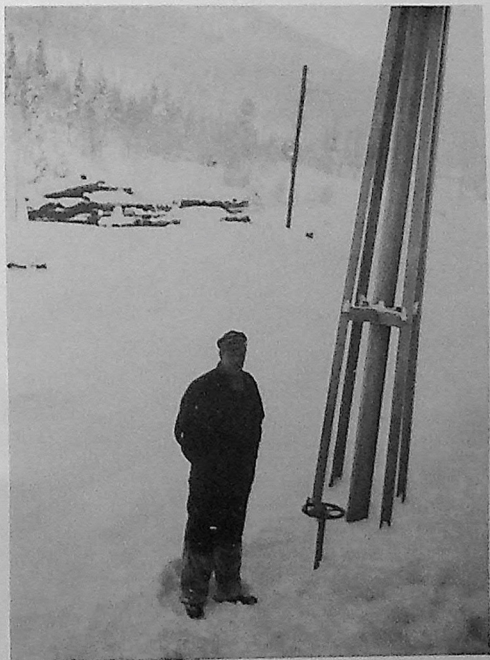
Fotografiene til Alf E. Selvik.

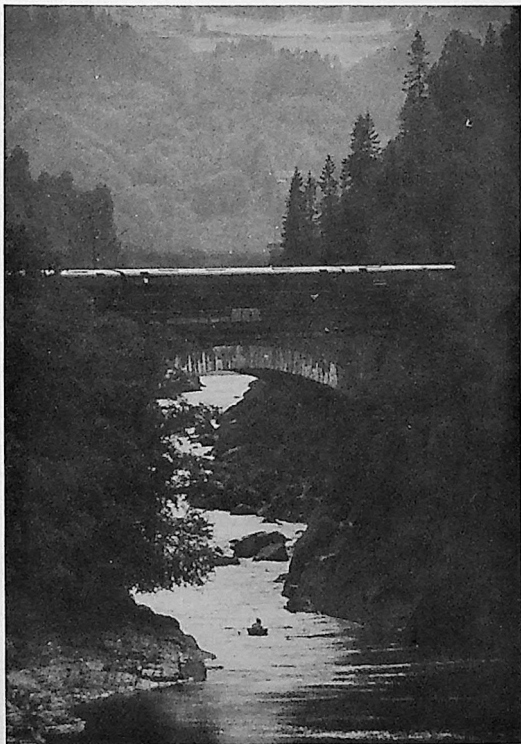
Nordlandsbanen i 50-åra har vært tema flere ganger i Tertittent. Her bringer vi noen fotos tatt av lokk kontrollør A.E. Selvik (tidl. Olsen). Over er han på plass på en stortysker som fyrbøter aspirant. Nedenfor et blikk bakover langs tog 456 ved Polarsirkelen.





Over: Lok Di 3 - 612 og et
lok av type 21 på Harran
stasjon.
Under: Vår gode venn Johan
P. Kristiansen ved vannstenderen
på Majavatn.





**Redd skogen!
Redd ozonlaget!
Redd for ulykker?**

Ta heller toget!

NSB

