

ISSN 0804-9203

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 104 desember 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 Norges Museumsforbund

Postboks 59 - 1920 Sørumsand  
Bankgiro: 1624.65.35500  
Postgiro: 2 06 77 18  
E-mail: tertitten@sorum.online.no

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 i desember 1999 søndagene  
12. desember, 19. desember og nyttårsaften  
fredag 31. desember kl. 12, 13, 14 og 15.

## Julen nærmer seg

og med den Tertittens tradisjonelle julekjøring. Vi har i år valgt å starte denne allerede søndag den 12.12, og heller valgt vekk søndag 2. juledag, i trygg forvisning om at dette er julens familiedag "par excellence", både for våre gjester og for Tertittens egne mannskaper. Inne i bladet finner du en påminnelse om julekjøringen med dager og tider.

Det har vært en aktiv høst på banen. Når de besøkende ikke lenger strømmer til, begynner arbeidet med vedlikehold og restaurering, slik at vi kan være klare til julekjøring og neste års drift. Det er mye som skjer "bak kulissene", og i bladet har vi denne gang en fyldig artikkel om restaureringen av vogn K19. Dessuten bidrar museumsbestyreren med to lengre, meget interessante artikler. Tertitten blir nå til i små fristunder mellom slagene i en stadig mer krevende jobb, og redaktøren er derfor glad for alle bidrag som dukker opp. De kan håndskrives, skrives i Word-format på diskett eller sendes som E-post til:

jan.deram@narvesen.no

**Så står det igjen å ønske alle våre lesere en riktig god jul, en problemfri overgang til det nye årtusen og alt godt i det nye året.**

*Jan Deram*

#### Forsidebilde:

*Ikke akkurat noe Tertitten-lok, men derimot en Tertitten-lokfører. Vår mangeårige aktive Erik Borgersen i "kjøkkenet" på stortysker 2770 på Raumbanen sist sommer.*

*(Foto: A-H Gudmundsen)*

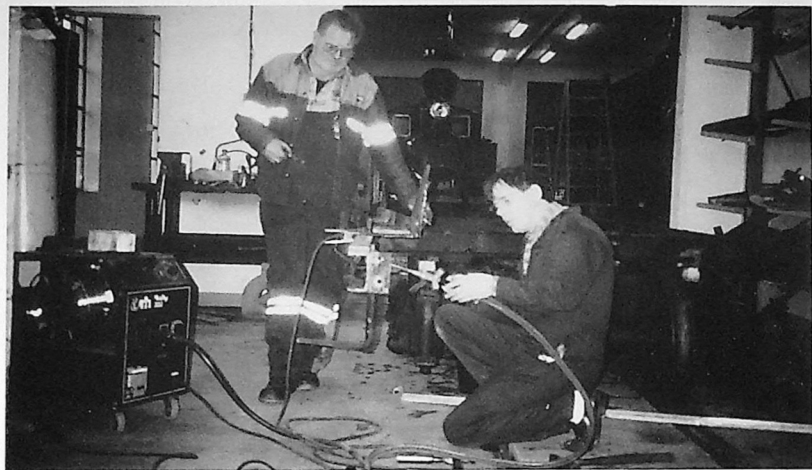
# Den frivillige innsatsen på Tertitten

Jan Deram

Det har opp gjennom årene vært sagt og skrevet mange kloke ord om den frivillige arbeidsinnsatsen som er gjort på Tertitten. En lang rekke entusiaster har lagt ned en meget betydelig del av livet sitt i oppgaven å dokumentere, restaurere og å drive en mer enn 100 år gammel opprinnelig privatbane på et lite sted ca. 4 mil nord for Oslo. For mange synes det kanskje absurd å bruke fritiden sin på denne måten, det er da så mye annet som må være morsommere og mer utviklende enn å tøffe rundt på en smal og rar skinnegang med gamle damplokomotiv og små vogner.

Det er det sikkert, skjønt et årlig publikumsbesøk på mellom 8.000 og 10.000 kanskje forteller oss at noen setter pris på det vi gjør. Det publikum møter er den **synlige** delen av arbeidet ved banen, og vår utadvendte virksomhet er svært viktig for banens fremtid og overlevelsessevne. Riktignok har vi de seneste årene vært i den heldige situasjon at vi har hatt fast ansatte, som har kunne ta seg av administrative og praktiske gjøremål, men vi skal ikke glemme at inntil midten av 1990-tallet var så å si all virksomhet på Tertitten basert på frivillig innsats. På denne tiden hadde virksomheten vokst så meget, og administrasjonen av det hele var blitt så arbeidskrevende at frivillighet på dette planet ikke lenger var realistisk. Det er nok å minne om at den meget krevende stillingen som driftsbestyrer før vi fikk en administrativ ansatt, og all planlegging og gjennomføring av 100-årsjubileet i 1996 utelukkende var basert på frivillig arbeid. Fremdeles foregår mye av virksomheten frivillig. Restaurering av rullende materiell er en slik aktivitet. Her møtes ukentlig frivillige til dugnad under kyndig ledelse.

Det at Tertitten fremdeles ruller og går til glede for våre besøkende, kan vi altså takke i underkant av 100 personer for – for siden banen ble museumsjernbane og åpnet som sådan i 1966, har knapt 100 personer vært innom banen som aktive, det være seg i vedlikehold av bane, bygninger, rullende materiell, administrativ virksomhet eller annet. Like viktige har de vært for oss, alle sammen. Kjernen er til enhver tid på 20-25 personer, og det er ikke mer enn det som så vidt trenges for å holde en museumsjernbane som vår i live, men som tidligere driftsbestyrer Finn Halling for en tid tilbake uttrykte det: "Heltene blir trøtte". Vi kan ikke lenger satse på å drive en museumsjernbane der mange av de aktive begynte på slutten av 60- eller begynnelsen av 70-tallet. Vi trenger friske, frivillige krefter, som i tillegg til engasjement også har øynene oppe for den kulturhistoriske virksomheten vi driver. Ledelsen ved banen tar i løpet av 2000 fatt på en handlingsplan for å bedre den frivillige rekrutteringen, og vi håper dette gir synlige resultater til beste for oss alle.



*Frivillige må det til om Tertitten skal overleve. Øverst ser vi Øyvind Hofseth og Trond Dehli, holde på med sveisearbeider i UHB verksted Sørumsand, og nederst et knippe frose aktive, som venter på avgangstid utenfor Sørumsand stasjon en desemberdag i 1997 (Foto: Erik Borgersen)*

## Julekjøringen – desember 1999

Tradisjonen tro kjøres det også i 1999 juletog på Tertitten. I år kjøres disse togene på følgende datoer og til følgende tider:

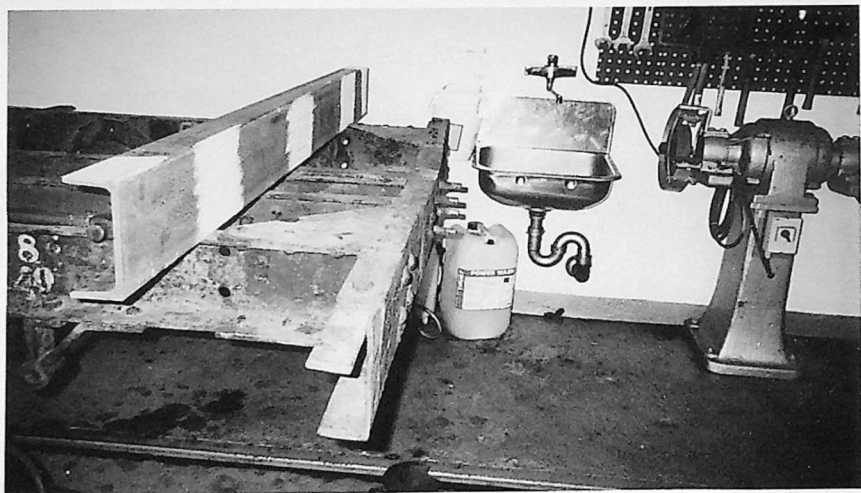
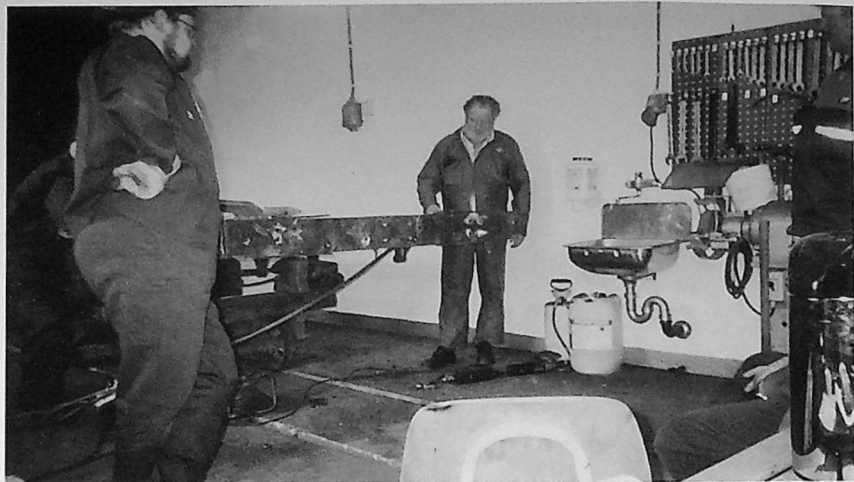
<b>søndag 12.12:</b>	<b>kl. 12, 13, 14 og 15</b>
<b>søndag 19.12:</b>	<b>kl. 12, 13, 14 og 15</b>
<b>fredag 31.12:</b>	<b>kl. 12, 13, 14 og 15</b>

Unn deg en pust i bakken i en ellers travel førjulstid (eller på nyttårsaften!) Vi kjører med damplok og vedfyrte hyggelige vogner med parafinbelysning. Bli med på en stemningsfull jernbanereise slik den var i gamle dager! På Fossum venter hest og slede og vi serverer deg gløgg og pepperkaker!



### **Tertitten retter:**

I Tertitten nr. 103 skrev vi at gamle Finstadbru stasjon sto på Hareton gård. Gårdbruker Holm Borstad har gjort oss oppmerksomme på at gården heter Ødegård og altså ikke Hareton. Vi beklager unøyaktigheten.



*Fra arbeidet med K19 i Verksted Sørumsand. Øverst ser vi Svein Ove Johnsrud, Øyvind Hofseth og Tom Wangen i ferd med å demontere en av de gamle endebjolkene. Det nederste bildet viser med all tydelighet hvor bøyd rammen er blitt pga. diverse sammenstøt. (Foto: Trond Dehli)*

# Restaureringen av godsvogn K19

Trond Dehli



Godsvogn K19 fotografert på Sørumsand stasjon i 1960 (Foto: UHB-arkiv)

**Godsvogn K19 ble tatt inn "i varmen" på verkstedet på Sørumsand etter sommersesongen 1999 for å bli venneforeningens nye restaureringsprosjekt. Den er den første UHB-godsvogn som blir restaurert i verkstedet på Sørumsand i museumsbanens snart 40-årige historie.**

Vognens historie løper helt tilbake til Urskogbanens åpning i 1896. Opprinnelig ble vognen levert som stoppvogn F19, sammen med søstervognen F20. Vognen kunne minne litt om en liten karetvogn med utvendige langsgående stigtrinn i hele vognens lengde. Den var togførers arbeidsplass og hadde egen postkupé. Vognene var i bruk en relativt kort periode, de ble senere erstattet av de store reisegodsvognene som ble levert til Hølandsbanen i 1898.

Den siste perioden vi sikkert vet at vognen eksisterte som stoppvogn var i 1935. Da kolliderte lastebilden til kjøpmann Borstad på Finstadbru med toget. F19 ble truffet og ødelagt. Etter skadene som ble påført vognen ble den ikke reparert som F-vogn, men ble bygget om til åpen, høykarmet godsvogn. Med denne ombygningen fikk altså vognen litra K19, og som K-vogn ble den brukt helt til banens nedleggelse i 1960. Sammen med øvrige vogner i museets samlinger ble K19 avgitt til det som skulle bli den fremtidige museumsbanen på Sørumsand. 64 år i daglig drift og med mange tunge tak for muséet gjorde at vognen kort og godt var "helt ferdig" da den ble hensatt i 1990.

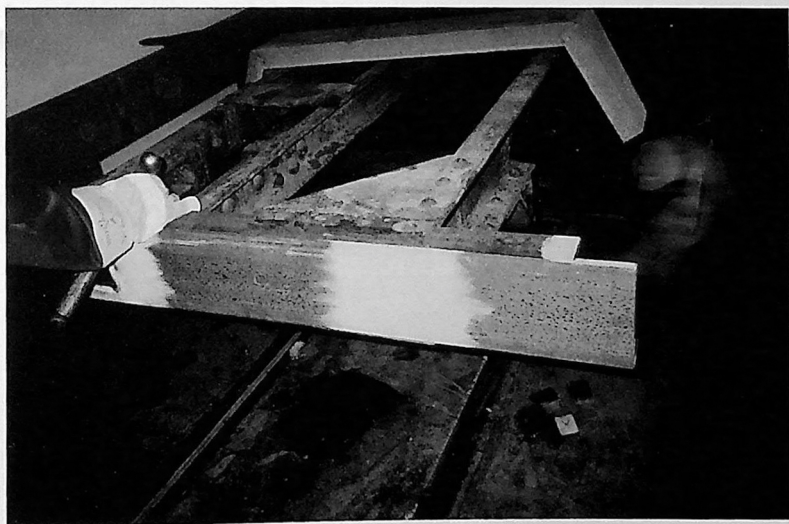
Opplastet på vogn N105 "Liermosen" gikk så ferden til et bedre liv for K19 umiddelbart etter driftssesongen 1990. K19 ble løftet opp i portalkranen og satt ned på en liten tralle, slik at det var lett å trille den på plass i verkstedet. Hjul og akselkasser var demontert allerede den gangen vognen ble hensatt. Ute i dagslyset var det nå svært lett å se at det var mange jobber som sto for tur for å restaurere K19: bøyde bjelker, knekte fester, ødelagte støpedeler og masse rust. Kort sagt var vogna særdeles nedslitt.

Den første dugnadsdagen ble lastekassen i treverk demontert. Lastekassen på K19 var høykarmet. På den tiden K19 ble bygd om var høykarmede godsvogner et ganske vanlig syn på norske spor. Når vi begynner å sette sammen K19 igjen, skal bl.a lastekassen få tilbake utførelsen den hadde etter ombygningen i 1935. I museumsbanetiden fikk K19 bl.a hengslede lemmer, men ut fra gamle bilder er det lett å se at det kun var førings Skinner fastmontert på endelemmene. Dermed kunne de langsgående lemmene løftes opp og fjernes helt fra vognen. En grunn til at vognen fikk hengslede lemmer i museumsbanetiden var nok at den ble brukt som grusvogn. I dag brukes ikke noen originale UHB-vogner i det daglige vedlikeholdet på banen.

Etter at lastekassen var fjernet fikk vi et godt bilde av forfatningen til selve ramma. Med sammenstøtet med Borstads lastebil i friskt minne, skulle det vise seg at det nok ikke var all "julinga" vognen hadde fått. K19 har virkelig fått seg en kjempesnell én gang til. Hva vognen har truffet vet vi ikke, men hele midtseksjonen i rammepartiet og endebjelkene er forskjøvet 30 med mer i forhold til resten av rammen. Flere stålvingler som forbinder de forskjellige bjelkene med hverandre er også knekt helt av. I skrivende stund (medio november) er de bøyde endebjelkene demontert, nye er tilpasset, og hull boret. De er således klare til å bli klinket sammen emd de gamle bjelkene. De gamle bjelkene som fortsatt skal følge vognen er jekket tilbake i riktig posisjon. Vi håper at arbeidet med sammenklinkingen er ferdig i løpet av januar 2000, slik at vognrammen kan gå til Kværner Sørumsand for sandblåsing. En gammel vognramme har også mange påskrifter. Disse er viktige å kartlegge, fotografere og måle opp før vi får sandblåst rammen. Mens rammen er til sandblåsing skal vi ta for oss småreparasjoner på øvrige deler vi har demontert. Bortsett fra én akselkasse og føringer til koblingene blir de aller fleste delene brukt om igjen. Deler som må repareres er 3 stk. akselkasser. Disse har noen små skader i førings sporene til treringene. Treringene skal forhindre at det kommer skitt inn i akselkassene. Geidejernene er på det meste 15 med mer for brede, så disse må smales inn igjen. Fjærene til K19 er bra, så disse skal bare få ligge en stund i oljebad.

Når det gjelder koblingen er stammene svært nedslitte, så her er det neppe noen vei utenom å lage nye. År ut og år inn med vandring i foringene har





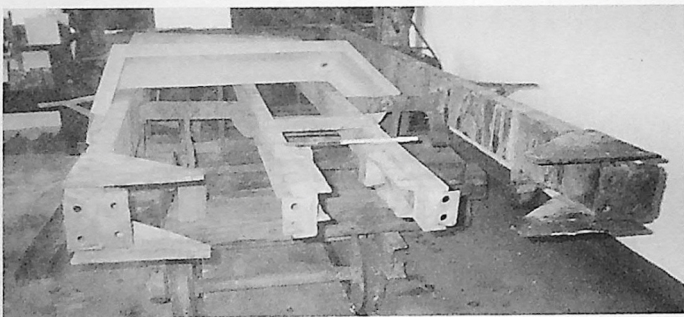
*På bildet øverst på siden sees lett de gamle påskriftene på vognen. Nederst på bildet ser vi også den store slitasjen på geidejernene. Nederst prøvemonteres en ny endebjelke, som er uvanlig rett i forhold til resten av vognen. (Foto: Trond Dehli)*

satt sine spor. Føringsklossene i støpejern har tilsvarende slitasje, hele 20 med mer har koblingen slitt seg nedover i godset. den nedre delen av føringsklossene er også knekt av. I nedre del er også festepunktet for sikkerhetslenken. Disse klossene må vi støpe helt nye. I skrivende stund har vi mottatt nyprodusert støpemodelle fra modellsnekkeren. Sikkerhetslenken bruker vi om igjen, her er det bare snakk om å reparere på kjettingene.

Bremsene må få full overhaling, alle stag og bommer må demonteres. Noen stag er i tillegg svært bøyd og må rettes. Når det er gjort er det viktig å få sandblåst også disse delene. det må støpes nye bremsklosser til vogna, de gamle har en krumming som er helt feil i forhold til radien på hjulene. Lastekassen blir i sin helhet laget ny. det gamle tredekket var helt råttent med opptil flere store hull i. Som nevnt tidligere var ikke lemmene i riktig utførelse, så disse er det heller ikke aktuelt å bruke om igjen.

Nå, i midten av november nærmer tidspunktet seg raskt at vi kan begynne med klinkingen. Planen er at vi i verkstedet skal få vår egen kullsesse til å gløde opp nagler i. Vi har glødd opp mange nagler med gass i tidligere prosjekter, men dette er ikke måten vi liker best å gjøre dette på, så savnet av å kunne legge naglene i glødende kull har absolutt vært til stede. Vi får en jevnere oppløsning av naglene med en kullsesse, dessuten kan vi bruke opp småkull som vi ikke får benyttet på våre damplok. Dessuten burde en kullsesse stå på inventarlisten i det gamle verkstedsmiljøet vi gjensker på Tertitten.

K19 kommer til å bli en flott godsvogn å vise fram til publikum ferdig restaurert til sommeren. Kanskje burde den henge rett bak lokomotivet på noen tog, lastet med bakhun-ved for å vise at lokene i vanskelige perioder når banen ikke klarte å skaffe kull, ble fyrte med ved. Tertitten kjørte jo for det meste blandede tog, og for å gjenspeile dette har vi fått en god start med K19. Flere interessante godsvognprosjekter venter på tur, og vil du være med, så er det bare å møte fram på søndagsdugnadene på Sørumsand.



Rammen på K19 med den gamle endebjelken fjernet (Foto: Trond Dehli)

# Forlengelse av Urskog-Hølandsbanen?

Eyvind Bagle

Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen har siden 1994 utredet muligheten for en forlengelse av den ca. 4 km lange banetraséen. Den opprinnelige prosjektgruppens mandat var å vurdere kostnader og nytte forbundet med en forlengelse helt til Bjørkelangen. Aurskog-Høland kommune var blant bidragsyterne, og en bakenforliggende ide var å knytte kommunen til museumsjernbanen. Dette forutsatte en forlengelse på ca. 2,8 km., eller med andre ord nesten syv ganger dagens totale lengde. Det ble forholdsvis raskt fastslått at kostnadene helt ville overstige det man kunne forvente av kapitalreisning. Prosjektet har imidlertid stått på stedet hvil i den tid det ikke har vært en fast daglig ledelse av stiftelsen.

I januar 1998 ble prosjektgruppen reorganisert. En rapport ble utarbeidet på grunnlag av gammelt og nyinnsamlet materiale. Det ble besluttet å arbeide med to alternativer; ett langs den gamle traséen i retning Kvevli og Mork stasjoner. Det andre alternativet var en forlengelse i en retning hvor Urskog-Hølandsbanen i sin tid aldri gikk, nemlig Blaker stasjon/Blaker Skanse (en forlengelse på ca. 2-2,5 km. stukket ut fra området ved Fjeldvang kurve).

Tanken bak det siste alternativet er å knytte Urskog-Hølandsbanen mot en fremtidig utvikling av Blaker Skanse som reiselivsmål (se nærmere omtale av Blaker Skanse). Det er foreløpig såvidt mange usikkerhetsfaktorer knyttet til utviklingen på Blaker Skanse, at rapporten ikke entydig kunne finne å gå inn for et slikt alternativ. En forlengelse i retning Blaker Skanse forutsetter også en nøye vurdering av hvilken museumsidé som skal ligge til grunn for Urskog-Hølandsbanens virksomhet. Prosjektgruppen fant det for utenfor sitt mandat å gå i dybden av dette ved denne korsvei. Men tanken er formulert. Det er i og for seg heller ikke noe i veien for senere å vende tilbake til den, selv om det kommer til en lengre eller kortere forlengelse i retning Mork stasjon.

## Blaker Skanse

*Blaker skanse ligger ca. 4 km. nord for Sørumsand. Tettstedet Blaker utgjør et av fire tettsteder i Sørum kommune. Blaker skanse ble anlagt i 1683 som en del i forsvarslinja langs Glomma mot angrep fra øst. Den var i kamp mot svenskene i 1718. Skansen ble nedlagt som militært anlegg i 1820. Skansen er en stjerneformet jordvollsfestning, og består av særegen bebyggelse med krutthus, kommandantbolig og artillerihus som sentrale komponenter. Sistnevnte, som er fra 1740-årene, er en av Norges største fredede trebygninger. Statens lærerhøgskole for formingsfag (i dag Høgskolen i Akershus, formingslærerinja) har hatt tilholdssted på skolen siden 1917.*

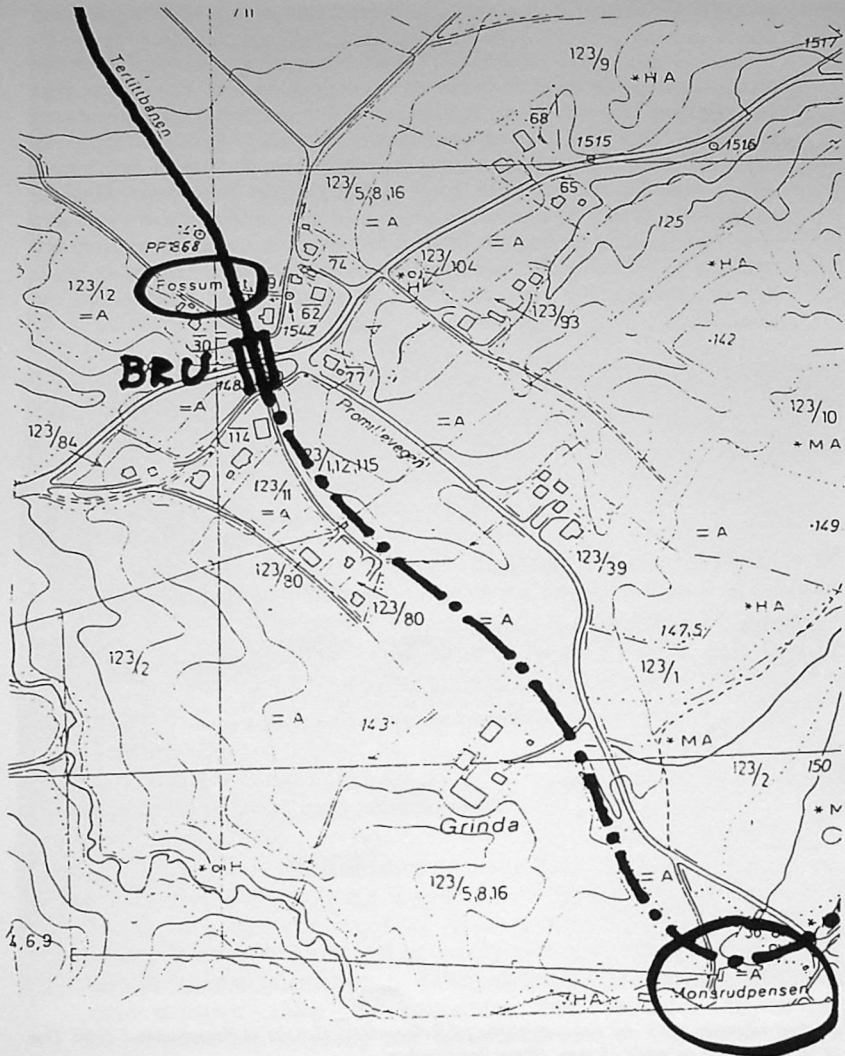


terskelen innebærer at prosjektets fordeler fremtrer som *klart* mindre enn dets ulemper.

Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen vil på denne bakgrunn anbefale at det arbeides for en forlengelse av banen til Monsrudpensen. Et slikt prosjekt bør sammen med selve forlengelsen inneholde elementer som anses som kvalitativt nye på museumsjernbanen Tertitten, f.eks. i form av opplevelsesmuligheter på den nye endestasjonen. Prosjektet bør legges opp etappevis, på en måte som gjenspeiler de ressursene Urskog-Hølandsbanen har, og ressursene banen med sannsynlighet kan vente å rå over i overskuelig fremtid. Et første mål i arbeidet er at det legges en bro over RV 171 Blakerveien, noe som involverer både anskaffelsen av broen og en formulering av prosjektet sammen med Vegvesenet og kommunen.”



*Bro over riksveien må vi ha, uansett lengde på forlengelsen. Her ser vi Fossum bro i 1960. Den var 20 meter lang og veide 25 tonn. (Foto: Jan Lysaker)*



Bildet viser den foreslåtte traséforlengelsen frem til Monsrudpensen. Øverste sirkel viser dagens endestasjon, Fossum, mens nederste sirkel viser Monsrudpensen.

Rapporten sendt ut til over 30 instanser til høring, deriblant berørte grunneiere. Det er satt en høringsfrist til 1. januar 2000. Saken bidrar også til en viss interesse i presse og media.

Stiftelsen har begynt arbeidet for å tilrettelegge for en bro over riksveien. Det er visse tekniske sider ved en evt. forlengelse som må avklares med veivesenet. Det er sendt søknad til Hof kommune i Vestfold om å få overta Sundbyfoss bro etter de forlengst nedlagte Vestfoldske Privatbaner. Akkurat Sundbyfoss bro ville passe særdeles godt til formålet, noe det også er gjort rede for ovenfor lokale myndigheter og interessenter til broen. Urskog-Hølandsbanen valgte å gå inn for en åpen linje rundt en eventuell overtakelse, hvor også den lokale siden av saken skulle belyses. Det har, nesten som ventet, reist seg lokale motforestillinger mot at broen skal tilføres Urskog-Hølandsbanen. Urskog-Hølandsbanen vil imidlertid arbeide hardt for at dette kan skje, og mener at verneinteressene uten tvil vil bli best ivaretatt ved en plassering på Fossum.

### **Fra Stiftelsen Urskog-Hølandsbanens søknad om rivetillatelse for Sundbyfoss bro**

“ (...) Det er flere fellesnevnerne som gjør at Urskog-Hølandsbanen søker om å få overta nettopp Sundbyfoss bru. Den og Fossum bru hadde samme lengde, 20 meter. Begge var klinkede fagverksbruer i jern, med noe varierende utforming av sidevangene. De tjente begge som bru for smalsporet jernbanetraffikk.

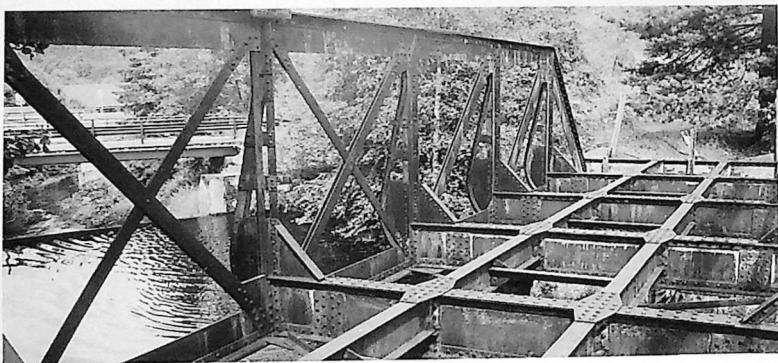
De stammer fra samme fase i norsk jernbaneutbygging etter 1890, da det ble anlagt flere mindre s.k. chaussebaner på lokalt og privat initiativ (...) Sundbyfoss bru tjener i dag ikke noen samferdselsmessig funksjon, ei heller har den noen klart definert plass i kulturvernet i Hof kommune (...) Urskog-Hølandsbanen vil kunne tilby brua en ny tilværelse som jernbaneteknisk innretning, hvor tusenvis av reisende vil få anledning til å oppleve den som en attraksjon i forbindelse med museumsbanedriften. Det vil entydig bli gjort rede for bruas opphavssted, slik sett vil også Vestfold Privatbaners historie nå flere jernbane- og kulturinteresserte enn i dag.”

Sørumsand, 24.9.1999.

På nyåret vil det neste skritt være å foreta en oppsummering av de tilbakemeldinger som er kommet inn. Særlig viktig er Venneforeningen Tertittens synspunkter på det foreslåtte alternativet. Det er viktig at en såvidt energikrevende prosess som en baneforlengelse er nøye vurdert, og at den har bred støtte innad i banen. På bakgrunn av dette bør det være mulig å fremme et reguleringsforslag i løpet av våren 2000.



*To bilder av Sundbyfoss bro, som vi håper kan komme til nytte over riksveien ved Fossum. Bildene er tatt sommeren 1999 av Carl Fredrik Thorsæver.*





# Fredag

# 1

## En toghall til bejær

Et nytt og spennende konsertlokale ble i går kveld innviet på Sørumsand. Et begeistret publikum fikk oppleve temperamentsfull tango i Tertittens toghall.

Kultur, side 16 og 17

# Tertittens lokverksted - nå også som konsertlokale!

*To ganger i høst har Tertittens lokstall på Sørumsand fungert som konsertlokale – resultatet av et nytt og spennende samarbeid med kulturetaten i kommunen. Inngressen til venstre er hentet fra Romerikes Blad, mens artikkelen nedenfor, som forhåpentligvis er leselig i forminskelse, er hentet fra Indre Akershus Blad 27.08.*

18

Reportasjer/Annonser

Indre Akershus Blad – fredag 27. august 1999

# Tog og tango i lokstallen

**Sørumsand:** Damplokomotivene Holand og Prydz måtte vike plass for tang i går.

– Et spennende forsøk på å skape noe nytt, sier kultursjef i Sørumsand, Ida Johre like før gårdsdagens konsert i Tertittens lokomotivverksted. Ute i regnet sto lokomotivene Holand og Prydz inne i verkstedet satt et 30-talls personer og koste seg med musikk, kaffe og kakor.

– Da jeg ble med museumsbestyrer Eyvind Bagle for å se på lokalene til Tertittens, fant vi raskt til at disse lokalene kunne brukes til noe mer enn å reparere damplokk og vogner, sier kultursjefen.

– Det har vært gøy å jobbe med prosjektet. Tilbudet er nok noe folk må venne seg til, men vi håper å kunne gjøre dette til en tradisjon, sier Ida Johre.

Tangorama var navnet på arrangementet. De to musikerne Espen Leite på akkordion og Jens Karlsson på gitar, tok oss med på en rundreise i tangos historie, fra gammelt til nytt.

Det var kulturkontoret, musikk- og kulturskolen med Magrur Osland i spissen og musikkrådet som sto bak dette arrangementet, samt konserten på Festiviteten onsdag, der 50 personer var vitne til en musikkopplevelse med Veu-Africansk sang, trommer og dans.

• SVEIN SAMUELSEN



Lokverkstedet til Tertittens ble omgjort til konsertsal. Det var sammen med Espen Leite og Jens Karlsson spilte opp



Jens Karlsson med gitar og Espen Leite på akkordion tok publikum med på en rundreise i tangos verden torsdag kveld. Begge foto: Svein Samuelssen

## **Bør Numedalsbanen bygges som smalsporbane?** **Driftsbestyrer Eigil Prydz**

Vårt medlem, Dagfinn Lunner, har sendt oss en artikkel forfattet av tidligere driftsbestyrer Eigil Prydz, og med tillatelse fra Teknisk Ukeblad hitsettes den. *Eigil Prydz, som var driftsbestyrer ved Urskog-Hølandsbanen fra 1917 til 1951, engasjerte seg også i den offentlige debatt om andre jernbaneprosjekter. I Teknisk Ukeblad nr. 10 av 11. mars 1921 har han noen betraktninger om valg av sporvidde ved Numedalsbanen. Han uttaler at det gjort bitre erfaringer med det «normale» smale spor på 1067 mm., og at et enda smalere spor under visse forutsetninger kan ha sine fordeler. Driftsbestyreren er også forundret over at det ikke er innhentet opplysninger om driftsforholdene ved UHB, og han reklamerer ikke så lite for den elektriske omlastningskranen på Sørumsand*

«Jeg har med megen interesse fulgt den strid som har reist seg om dette spørsmåal inden Teknisk Ukeblads spalter. Spørsmålet er av overordentlig stor betydning for et land med de økonomiske og naturlige forutsætninger som Norge har. Fordi man her tillands har gjort bitre erfaringer med det normale smale spor (1067 mm) forhindrer dette ikke, at et endnu smalere spor under visse forhold og forutsætninger kan vise sig forsvarlig. Efter min personlige mening ligger det norske «normale» spor for nær det normale brede spor. Derved forsøkes et smalt spors fordeler - og det brede spors fordeler er like langt borte. Når avdelingsingeniør H. S. Hanssen saa bestemt uttaler at Numedalsbanen bør bygges som en 75 cm smalsporbane er jeg ikke enig heri; men jeg er samtidig ogsaa uenig med veidirektør Baalsrud og overingeniør Lund naar disse bestemt fordømmer en ting, de kun har kjendskap til paa anden hånd. Hvorvidt en smalsporbane paa 75 cm vilde være forsvarlig maatte nøie undersøkes. Først og fremst burde da de driftserfaringer som er gjort ved Urskog-Hølandsbanen granskes. Denne bane er landets længste privatbane med smalt spor og dens væsentligste indtækt er av godstrafik. Som muligens bekjendt har banen netop den omdiskuterte sporvidde av 75 cm. Vognens lasteevne 12 ton, stigning 20 o/oo, minste kurveradius 75 m. Skinnevækt 15 kg, driftslængde 57 km. Banen transporterer paa rulleskamler statsbanenes fuldlastede bredsporede gjødsel- og trækulvogner. Det øvrige gods maa omlastes. Det er nu etablert mekanisk omlastning med elektrisk kran i Sørumsand, og man har ved denne kunnet bringe omlastningsutgiftene betydelig ned.

Saaledes vil fra nu av for trælast, omlastning kunne utføres for ca 20 øre pr. ton. Det forbauser mig, at der ikke fra nogen av partene er søkt opplysning om disse forhold og videre om f. eks. denne banes driftsforhold under sterke snevintre og lignende.

For foreliggende sak maatte det ha interesse.

# Museumsbygg/vognverksted på Sørumsand

**Eyvind Bagle**

Våren 1999 satte Urskog-Hølandsbanen i gang et forprosjekt med siktemål om å få reist et nybygg på den ledige tomta bak lokverkstedet. Utgangspunktet for prosjektet er behovet for bedre plass til å drive vedlikehold på vognmateriellet, slik at lokverkstedet mer kan brukes til det egentlig er ment som, nemlig magasin og verksted for museumsjernbanens tre damplokomotiv. Underveis har det meldt seg en ide om å gi det nye vognverkstedet noen museumsbyggfunksjoner, først og fremst utstillingsmuligheter i en litt større skala enn det som er mulig med dagens bygningsmasse.

Hvilke funksjoner bygningen kan tenkes å romme skal drøftes nedenfor. Det er en overordnet målsetning med at den skal kunne gi grunnlag for hyppigere og mer inntektsbringende aktiviteter ved museumsjernbanen. Dette gjelder både utvidelse av åpningstid, og en utvidelse av spekteret av tjenester Urskog-Hølandsbanen kan tilby.

Med en slik bygning kan man se for seg at Tertitten kan holde mer åpent enn det som er mulig i dag, f.eks. fire/fem dager i uken i sesongen 1. mai - 1. september. Det er viktig å understreke at en slik utvidelse vil skje som et tillegg til den regulære trafikken i Venneforeningen Tertittens regi på søndager, og at den levende togkjøringen fortsatt må og skal være hovedattraksjonen på banen. Der er likevel verdt å undersøke om en utvidelse også i retning av den ordinære togdriften, dvs. utstillinger med muntlig formidling, har noe for seg. På 1990-tallet har (det registrerte) besøkstallet på Tertitten vært stort sett i området 8.000 - 10.000. Vi vet også at mange besøker banen utenfor "åpningstid", dvs. på dager hvor det ikke kjøres tog.

Enkelte omvisninger på stasjonsområdet arrangeres, ikke minst for skoleelever. Det er liten mulighet til å tilby noenlunde organiserte opplevelser utenom forhåndsavtalte omvisninger. Vi tror derfor at det er et potensielt stort publikumstilfang som ikke utnyttes i dagens situasjon. Sørumsand ligger forholdsvis nært både Oslo og Gardermoen.

Utviklingen rundt Gardermoen er en spore til å undersøke behovet for en museumsbygning. Kurs- og konferansemarkedet i regionen er i sterk vekst. Samtidig øker behovet for atspredelser og kulturinnslag rettet inn mot dette markedet. Tertitten har et sjeldent, levende museumstilbud som på denne måten kan nå langt flere. En "Gardemo-effekt" kommer likevel ikke over natten. Det er for vår del viktig å planlegge med visjoner der fremme, men med realitetskompasset intakt.

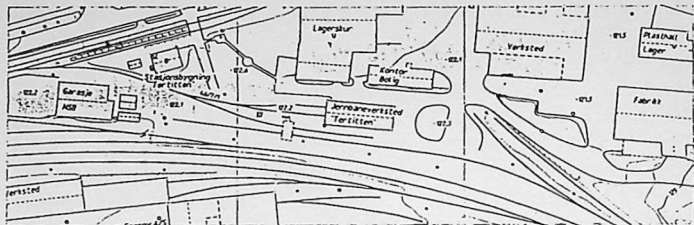
# Arkitekt Knut Kittelsens idéskisser til museumsbygg/vognverksted for Urskog Hølandsbanen.

URSKOG HØLANDSBANEN - TERTITTEN - SØRUMSAND

## IDESKISSE TIL NYTT VERKSTED OG MUSEUM

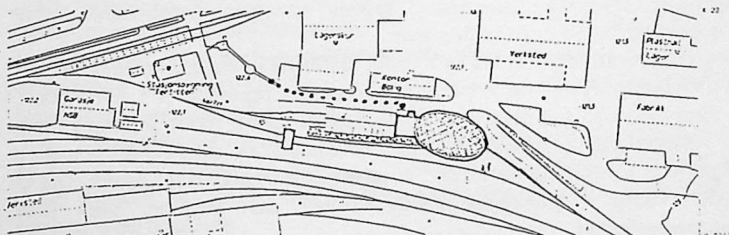
### BEHOV

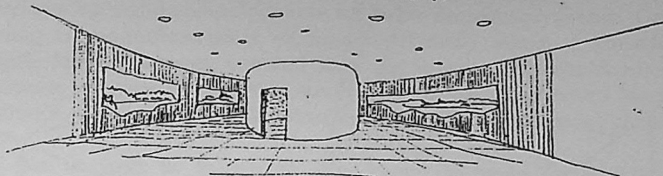
- Snekkerverksted for restaurering og vedlikehold av vognparken m.m
- Museumsbygning for formidling av banen og bygdens historie.
- En permanent og en skiftende utstilling.
- Adkomstfoyer med billettsalg m.m
- Garderobe / toaletter for publikum
- Et auditorium med ca 30 plasser



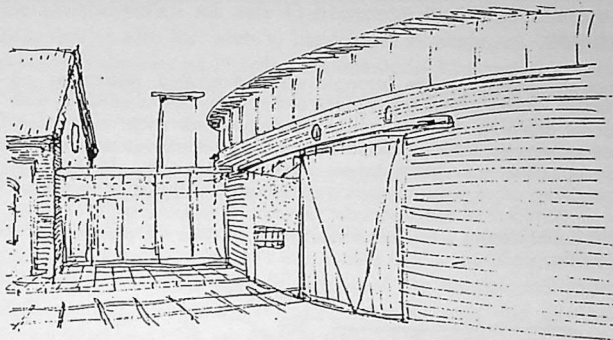
### MULIG TOMT

Areal mellom lokverksted og lasterampe på Sørumsand stasjon. Adkomst fra stasjonsbygningen via stasjonsparken og veistompen bak lokverkstedet.

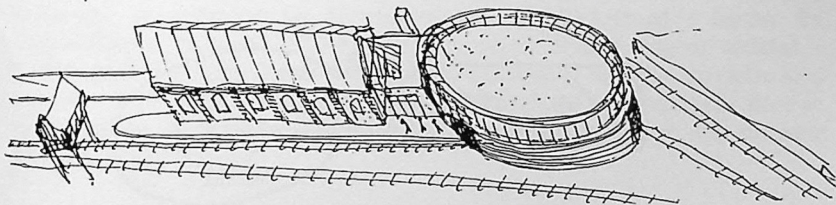


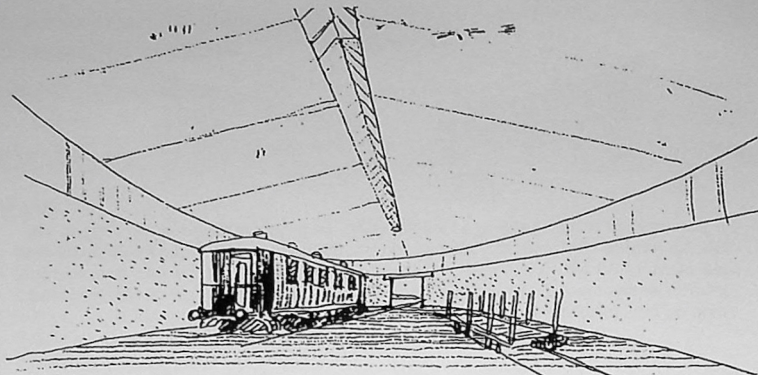


De permanente utstillingene er i kjelleretasjen. Den kontinuerlige ovale veggen har nisjer for montre som viser modeller og gjenstander. I rommets midte ligger auditoriet med plass til 30 personer. Under foajeen er det plassert garderober og toaletter. Kjelleren er tilgjengelig for publikum også når hallen i 1. etg. er i bruk som verksted. Trapp og heis forbinder kjelleren med foajeen i 1. etasje.



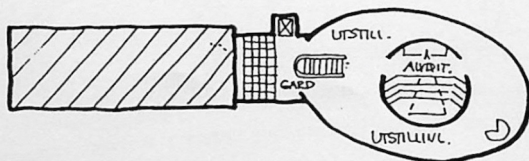
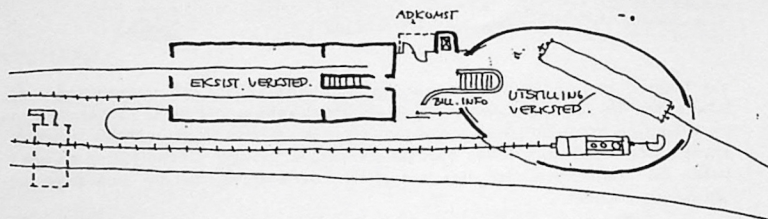
Via foajeen kan publikum føres ut på en perrong mot syd. Denne leder til løftekranen. En kan f. eks. tenke seg at en skoleklasse legger fra seg veskene sin i en løftekasse som står på en smalsporvogn inne i hallen. Vognen kjøres ut under kranen hvor løftekassen løftes over på en normalsporvogn. Denne kjøres så inn i hallen på normalsporsiden. Her kan skoleelevene hente sakene sine etter en omvisning i museet.





### ARKITEKTONISK IDE

En oval hallbygning fanger opp alle retninger som lokverksted, lasterampe og jernbanespor danner. Verkstedbygningen og den ovale hallen bindes sammen med foaje / adkomst for publikum. UHB's smalspor som passerer under omlastingskranen forlenges og føres inn i hallen fra vest. Et av normalsporene ved lasterampen føres inn i hallen fra sørøst. Inne i hallen danner sporene en åpen vifte. Høysittende vinduer i hele periferien sikrer gode dagslysforhold både for verksted og utstillingsbruk. Hallen er en flerbrukshall som i perioder benyttes til restaurering av vogner. Den kan også lett omdisponeres til en temporær utstilling i UHB's regi eller leies ut til f. eks en kunstutstilling.



Kæller

Bygget skal utvide museets virkeområde i retning av inntektsskapende restaurerings- og vedlikeholdsoppgaver for andre museumsjernbaner. Derfor er tilknytning til normalsporet (Kongsvingerbanen) viktig. I perioder kan bygningen fungere som et verksted hvor det gjøres vedlikeholdsarbeid på normalsporet togmateriell. Det er et stort behov for slike fasiliteter i Norge. Det er imidlertid grunn til å se med nøkternhet på hvilke inntektsmuligheter dette gir.

Det er tenkt at bygningen skal kunne ha noen (inntektsskapende) kulturbyggfunksjoner, i et miljø som vil være særpreget av å være en del av Sørums mest sentrale kulturminne og museum. Det tas sikte på et aktivt samarbeid med lokalt nærings- og organisasjonsliv og Sørum kommune for å sikre flerbruk av bygningen. Med dette menes for eksempel arrangementer av konserter, mindre kulturfestivaler og utstillinger. Nå er det ikke Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen ansvar å ta på seg kommunale kulturoppgaver, og Urskog-Hølandsbanen må selv få bestemme hva slags arrangementer en slik bygning kan gi rom for. Men vi har i løpet av sesongen 1999 sett et par svært vellykkede eksempler på hvordan lokverkstedet kan romme musikkbegivenheter (se faksimile). Det er sterk grunn til å anta at behovet for kulturarenaer vil vokse i Sørum fremover, og at Tertitten vil være et attraktivt arrangementssted. Utfordringen er å finne nøkler for hvordan dette kan fungere sammen med togkjøring og annen formidlingsvirksomhet.

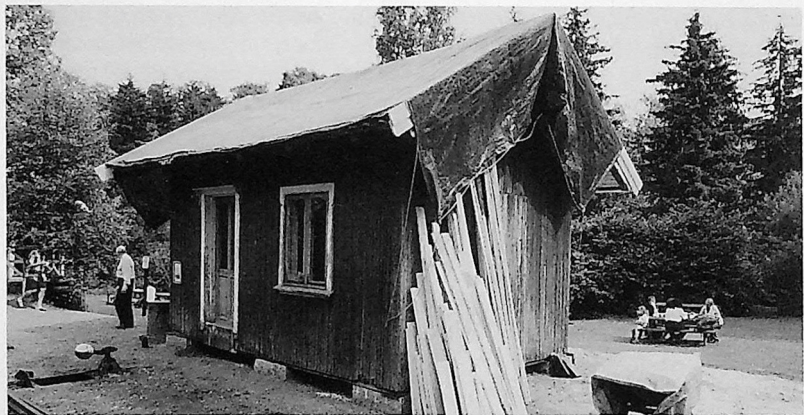
Planleggingen av en utstilling i bygget er ikke kommet veldig langt, og ses på som avhengig av de rammer bygget ut i fra finansielle og driftstekniske sider gir til slik virksomhet. Vi kan tenkte oss at utstillingen bør bestå av både en fast del og et areal som er disponert for vandretstillinger av mer bred tematisk bredde. Bygningstekniske finesser, som for eksempel bevegelige montasjemuligheter på jernbaneskiner, kan være med på å gi bygget et funksjonelt særpreg.

Dersom det skal lages en utstilling som peker utover Tertitten og andre jernbanetekniske elementer, bør denne gis et innhold som kan sammenfattes i begrepet samferdsel, eller også kommunikasjon. For eksempel kan utstillingen grunnfestes med tre hovedpillarer: Kommunikasjonen på skinner (Tertitten, Urskog-Hølandsbanen), sjøverts kommunikasjon i steinalderen (stokkebåtfunnet i Sørum, se nedenfor) og fergetransporten ved Blakersund i Sørum fra middelalderen frem til 1920-årene (se professor Bjarne Rogans artikkel i *Tertittens årbok 1999*). Dette er kanskje en uhandterlig tematisk utvidelse som må være nøye gjennomarbeidet. I utgangspunktet er det en utstilling av flere av gjenstandene og stasjonsmiljøene til Tertitten som bør være den primære målsetningen.

Forprosjektet har mottatt generøs støtte fra Norsk kulturråd, Gjensidige og Sørums kommune. Sistnevnte har ytret et ønske om se oppføringen av et slikt museumsbygg i sammenheng med en markering av stokkebåtfunnet i 1994-96. Som kjent ble det funnet en opptil 4000 år gammel uthulet båt i Glomma rett ved Sørumsand det året. Dette elementet tas med i den videre planleggingen, selv om det på langt nær er sikkert at det kan skaffes et areal/rom for en stokkebåt, eller en kopi, inne i selve bygningen. Urskog-Hølandsbanens ide om dette er ihvertfall foreløpig at en mer attraksjonspreget markering av stokkebåtfunnet nok bør plasseres noe nærmere elveleiet, enn det de foreliggende museumsbyggplanene egentlig medfører.

Sist, men langt i fra minst: arkitekturen. Det foreligger p.t. en ideskisse utarbeidet av arkitekt Knut Kittelsen (se illustrasjoner). Kittelsen har søkt å fange inn de forskjellige sporvinklene i et ovalt bygg. Forslaget innebærer avvik fra tidligere praksis ved at det reises en bygning som ikke har noen av de tidligere UHB-bygningene som modell. Meningene om dette kan trolig være flere. Det er ikke tatt noen endelig beslutning på dette. Som med mye annet i denne prosessen, vil også forutsetningene for den arkitektoniske utformingen bli mer spesifikk etterhvert som arbeidet skrider frem.

## Bingsfoss stasjon



I Tertitten nr. 103 skrev vi at vi regnet med å ha "nye" Bingsfoss stasjon (ex Finstadbru) ferdig til julekjøringen. Pga. annet nødvendig arbeid og en meget opptatt snekker, vår gamle venn Otto Nattestad Hansen, er ferdigdato for stasjonen nå satt til 01.05.2000