

ISBN 1503-4135

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 122, november 2008



To generasjoner kjøretøy



Tertitten -
medlemsblad for Venneforeningen

REDAKSJON
Kjell Wiulsrød
REDAKSJONENS ADRESSE
Postboks 59
1921 SØRUMSAND

KOPIERING OG KLARGJØRING:
ServiceCompagniet

MEDLEMSSKAP
Støttemedlem: kr. **250,-** pr år
Familiemedlemsskap:
1 betaler støttemedlemsskap, deretter
kr. **125,-** pr person pr. år
Juniormedlem (under 18 år) kr. **125,-**
pr år
Bedriftsmedlem: kr. **2000** pr år

BANKGIRO (Blaker Sparebank)
1321 12 20370

LEDER
VENNEFORENINGEN TERTITTEN:
Kjell Wiulsrød

VENNEFORENINGENS HJEMME-
SIDE:
www.tertitten.org

Urskog-Hølandsbanen
En avdeling av Akershus Fylkesmuseum

Kontor: Sørumsand stasjon
Kontortid: mandag-fredag kl. 09-16
Telefon: 63 86 81 50
Telefaks: 63 82 71 21
Epost; post@tertitten.no
Hjemmeside: www.tertitten.no

Vi nærmer oss slutten av året 2008, og kan se fram til et nytt år om ikke lenge. Det er en bevissthet som står i fokus det kommende året. Et jubileum. Og denne gangen er det nr.4 Setskogen som skal få æren av å stå i fokus. På side 23 er det satt inn en liten notis om dette jubileet.

Målet for årets siste medlemsblad var å få det ferdig i god tid før jul. Nå er det jul snart og vi er omtrent på tidspunktet for starten av årets julesesong. Det blir helt klart en del reisende i år også. Alle signaler som kommer tyder på det. Vi for brette opp armene og stå på i år også.

Innholdet i dette bladet er preget av nostalgi. Det starter på side 5 og avsluttes på side 15. Det betyr at mye er viet omkring den artikkelen. Det er fin lesing, så nyt det.

Ellers vil jeg ønske alle mottakere av dette bladet en riktig god jul og et godt nytt år.

Kanskje vi sees under årets julesesong også?

Forsidebilde:
To generasjoner kjøretøy
Foto: Knut Hansen



60 år

Tekst: Kjell Wiulsrød og Norhild Algum

Foto: Dagfinn Lunner

Lørdag den 31. mai var Tertittent chartret til en 60 års feiring. Det har resultert i hyggelige brev og innmelding av nye medlemmer. Norhild Algum som var 60-års jubilarnten har også skrevet et dikt som vi gjengir her.

Vi gleder oss over at det ble en hyggelig opplevelse både for jubilarnten og gjestene.

60 år er vel ingen alder
Men jeg ville feires uten rabalder!
Aller helst ville jeg reise bort,
Men jeg liker ikke fly eller tog som går fort.
Som liten jente jeg til Hornåseng dro
Da satt jeg på toget og friste og lo
Egentlig var det en koslig tid
Og med ett så visste jeg hva jeg skulle bli!
En tur med Tertittent det vil jeg ha
Og da ble hele slekta så glad.
Og Tertittent kunne jeg fint få leie.
Og Fossum velhus for dagen "eie"
Så satte jeg i gang og skreiv mange brev
Og jeg fikk lønn for mitt strev.
Alle mine gjester de svarte ja
Vi gleder oss veldig hipp, hipp hurra

Vi møttes på Sørumsand litt føre klokka 3
Og det var e viktig grunn for det
Tertittent kom med sangfugler mange
Som til ære for meg fremførte sange
Fossegrimmen jeg takker hermed dere
Takker også danskene for strevet!
Endelig kunne vi på toget ta plass
Med alle 50 ble det tungt lass.
Dagfinn passet på alle fikk sitte
Slik at de kunne på naturen titte



På Bingsfoss tok Dagfinn til ordet
Og fortalte både små og store
Om gamle dager når toget i rute gikk,
Ja han gav oss en god og morsom historikk.
På Fossum der sto kaffen klar,
Og Norhild stadig nye kaker bar.
Vi koste oss alle og klokka gikk fort
Plutselig var "selskapet gjort"
Tertitten ventet på oss der ute
For at alle skulle høre måtte den tute.
Så kjørte vi pent og pyntelig hjem,
Men alle sa, vi kommer igjen!

Tusen takk for en kjempefin bursdagsfeiring
Takktil alle som stilte opp.

Hilsen Norhild Algun



Norhild ved Setskogen med fyrbøter Christer Berg og lokfører Håvard Apeland



Caroline var med i 34 år og dro lasset ved Klevfos

Skrevet av
Sigurd Tomter

Denne artikkelen er hentet fra Tertittten nr. 26, utgitt i oktober 1973. Som nevnt i medlemsblad nr. 121 er denne artikkelen tatt med på oppfordring. Håper den faller i smak. Har også forsøkt å beholde skrifttypen fra den gang slik at det vil være litt nostalgisk å begi seg ut på lesingen.

Tertittten
UHB's medlemsblad nr. 26 oktober 73
Tertittten



Malin - NORDSTAD BILLAG - SIGURD TOMTER/STAVANGEN BILLAG

Faksimile fra Medlemsbladet utgitt i oktober 1976

I 1888 ble A/S Klevfos Cell. - & Papirfabrik grunnlagt. Bedriften ligger ved Svartelva, ca 1½ km fra Ådalsbruk jernbanestasjon. En bedrift i denne bransje har behov for store mengder råstoff i form av ved, tømmer og kjemikalier. Alt dette ble den første tid fraktet med hest fra jernbanen til fabrikk og det ferdige papir kjørt til stasjonen for å lastes opp på vogner der. Det sier seg selv at det måtte bli en livlig hestetrafikk på denne måten, med arbeide for mange karer og hester.

Omkring år 1895 ble så sidesporet anlagt og jernbanevognene kunne kjøres like fram til fabrikk for lossing



eller lasting. Samtidig anla det daværende Aadalsbrug Jernstøberi & Mek. Verksted sitt eget sidespor som løp ut fra Klevfossporet omtrent halvvegs mellom bedriftene og jernbanestasjonen. Ordningen var da at bedriftene hver for seg skulle bekoste og vedlikeholde sine respektive sidespor, mens utgiftene til fellesanlegget skulle deles.

Sporene var smalsporet og Klevfos sørget for lokomotiv og betjening til dette. Jernstøberiet leide så igjen av Klevfos og betalte for timen for den transporttid som ble benyttet. Det var nok å gjøre hele dagen for "Klevfos-merra", som var kjælenavnet på loket, men noen sa bare nr. 19, som for øvrig framkom i pene messing-tall på lokets sider. To mann betjente "merra", dessuten var en mann fast ansatt med vedlikehold av sporene. Dette var helst en pensjonert baneformann som var sluttet ved NSB og syntes det var litt for tidlig å legge opp. Med en erfaring disse pensjonistene hadde, var sporene alltid i god stand.

Det første anlagte spor til Klevfos gikk delvis noe lengre vest for det nåværende. Fordi en ny bygdeveg skulle bygges måtte sporet flyttes og man begynte på en trasé lengre øst. Imidlertid ble denne forlatt etter at halve arbeidet var ferdig, og det endelige og nåværende spor ble liggende midt i mellom. Begge de trasèene som ikke var i bruk, hadde en slakkere helling enn sporet i dag, men det skyldes at det måtte skaffes nok høyde for en bro over den nye vegen som ble anlagt mellom Nyhuset og Klevbakken. Dette bevirket at det ble en sterk stigning fra fabrikktomta og opp til broen. Denne "kneiken" skulle Caroline få mye bry med senere.

Det smalsporede lokomotivet var det min bestefar som kjørte fra 1914. Jeg bodde like ved sporet og holdt øye med trafikken hele dagen. Liten guttunge som jeg var, syntes jeg det var svært til stas med dette svarte, pensende og sterke uhyre som bestefar åå lett kunne styre. Ekstra gøy var det når jeg fikk sitte på hans fang og små guttehender fikk lov å sette "kolossen" i gang. Det var selvsagt ikke helt lovlig med slike utsvevende blindpassasjerer, men det var store øyeblikk for en 5-6 åring.



Nr. 19 gjorde mye godt i sine transportiver. En gang holdt det forresten på å gå galt og lokomotivet kunne lett blitt offer for drukkingsdøden. Bremsene sviktet under en vedtransport og loket braste gjennom endeveggen i lokstallen og ble hengende på noen bergrabber ut mot Klevfosdammen som for øvrig har sitt dypeste punkt akkurat her. Det var på et hengende hår at både lokomotivet og de tre mann som befant seg på "sjappen" kunne ha gått til bunds. Men hele transporten stoppet heldigvis fidsnok til at en stor ulykke ble avverget, men hele lokstallen raste sammen og det hele så meget stygt ut.



Lok nr. 17 "Caroline". Legg merke til førerhytten.

Jeg husker at av og til kom nr. 19 på "sykelisten". Under slike ettersom og reparasjoner måtte likevel transportbehovet dekkes og dette ble ordnet ved at NSB lånte bedriften lokomotiv for noen dager. Det var stor stas når disse var her for en tid. Jeg husker bl a to lok som var vikarer. Det var de avakre og blanke "Erling" og "Gudrun", men best husker jeg nok vesle "Alf" eller kattungene som den helst ble kalt. Dette vesle nøstet gjorde tjeneste ved Klevfos flere ganger. Alf var jo som et lite leketøy, og det var neget begrenset hva den kunne henges på, så vel oppover som nedover, da den var



så lett og så ut til å ha moro av å skli.

Med tiden kunne ikke den smalsporede banen fra Hamar til Elverum og videre nordover dekke transportbehovet og omlegging til normalspor tok til. Til å begynne med ble det lagt en tredje skinne og en tid gikk det smalsporede persontog og bredsporede godstog. Også ved Klevfos foregikk det omlegging og alt var klart den dagen NSB sendte det første normalsporede godstog østover fra Hamar.

Før omleggingen ved Klevfos var nr. 19 kjørt inn på et sidespor for aldri mer å bli brukt. Som en morsomhet kan nevnes at få dager etter hadde en eller anen, uten tillatelse, begynt demonteringen idet alle tilgjengelige kobberrør var fjernet i nattens mulm og mørke. Også den gang, i 1919, var det vel noe "produksjon" hvor kobberrør ble ansett som nødvendig byggemateriale.

Sa kom Carolinetiden. Jeg vil heretter helst si "hun" eller "henne" om denne ærverdige gamle engelskfødte damen. Vi lærte henne å kjenne i alle disse årene og har bare godt å si om samværet.

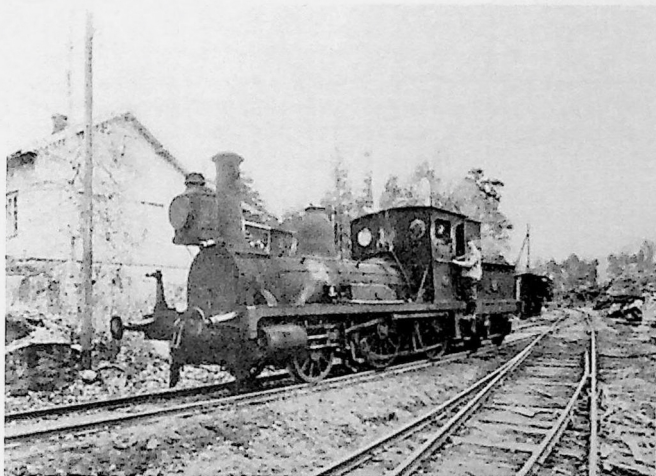
En svart høstkveld i 1919 fikk hun henge på et ordinært tog fra Hamar. Bestefar gikk på stasjonen for å overta henne der. Litt senere seg hun sakte og forsiktig inn på det spor hvor hun siden skulle ta så mange tunge tak.

Historien om Carolines tid ved Klevfos blir ikke svært lang, selv om hun gjorde tapper tjeneste i 34 år. Hun gjorde ingen spesiele store bravader, ingen sprell, var drfritsikker tross sin framskredne alder, følgelig blir det bare den jevne, daglige tjeneste det kan berettes om. Jeg var 9 år den gang hun kom til Klevfos og jeg var meltig imponert over det "store" lokomotivet. Det var liksom alt var større og annerledes.

Caroline hadde en stor petroleumslampe foran på skorsteinen. Mye større enn på nr. 19, dessuten var det rød lampe bak på tenderen. Senere "arvet" hun frontlampen fra nr. 19, og denne ble da plassert bak på tenderen, for det var jo nødvendig med lys til begge kjøreretninger. Apropos tenderen, dette var også noe nytt og den gjorde Caroline så lang og ruvende. Drivhjulene var mektige, og den hadde dampbremse i tillegg til skrubremse. I førehuset var det armatur for et slags sentralsmøresystem, dessuten anlegg for vacumbremser.



Det siste ble snart demontert da man fant at det ikke var anvendelig i Klevfos-trafikken. Det hele var like-
som så stort og innviklet i forhold til før.



Lok nr. 17 "Caroline" fra 1919 til 1953, fotografert i 1952

Men Caroline lot seg ikke merke med noen ting, hun tok straks fatt på sin lange arbeidsdag, en tjeneste hun har all ære av.

De store drivhjulene, som også dampbremsen virket på, gjorde den ikke best egnet i det bratte sporet. Hun hadde liten kraft når det røynt på og hadde lett for å skli. Dette ble ikke bedre av at sporet i nærheten av fabrikken, hvor det var størst stigning, ofta var såpeglatt av lutpartikler fra avdampen fra fabrikken. Bark fra vedtransportene gjorde også sitt til at skinnene ble den rene rutsjebane. Caroline var nok utstyrt med sandkasser på begge sider, med rør ned til skinnene, men de skarpe kurvene gjorde at den tørre sanden helst havnet ved siden av skinnene. Derfor måtte sporet sandstrøs for hånd nesten hver morgen før første tur. Mens caroline sto og samlet krefter i stallen om morgenen, gikk lokføreren med bøtte og en liten skuffe og



strødde sand på 500 meter med skinne. Dette var særlig nødvendig når det var råvær.

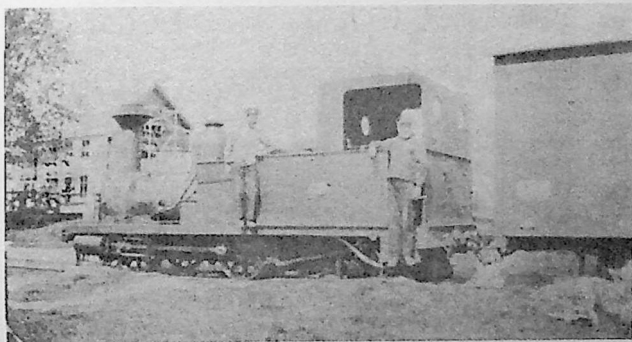
Var ikke sporne glatte og man belastet Caroline moderat, utførte hun sin jobb sp godt hun kunne og som oftest godt nok. Fra Klevfos og oppover var det nok med to laster à 12 - 14 tonn gods. nedover kunne hun vanligvis holde tra laster, men vi kunne henge på opptil fem hvis en av vognene hadde god brems. Da disse vognbremsene var svært ujevne, måtte vi prøve oss frem på strekningen nærmest jernbanestasjonen, der sporet var mindre bratt. Skulle det gjøres en tur til stasjonen med to fulle laster eller 5-6 tomme vogner, måtte vi utnytte en 100 meter lang strekning hvor det var et svakt fall før den sterke stigningen begynte. Lokstallen lå i enden av sporet, og Caroline rygget helt inn i stallen og tok spennetak. Hun greide da å opparbeide litt fart før kneiken, og erfaring og samspill gjorde at vi som oftest kom oss over "kulen", og med lange stønn gjorde hun sitt aller ytterste. Men det hendte nok mer enn en gang at hun måtte gi opp. Da var det bare å slippe seg nedover igjen og forsøke på nytt. Enkelte ganger måtte lasten reduseres. Vi hadde nok stilt for store krav til en "dame" som hadde vært noe så fint som hurtigtogslokomotiv på Kongsvingerbanen lenge før vi andre var født.

Carolines arbeidsdag var ofte lang og tett besatt med arbeidsoppgaver. Hun var ofte ute før andre fikk på seg sko om morgenen, og mangen gang var det sen kveld før hun roet seg i den gode, varme stallen som var bygget for henne.


Trafikken var særlig stor mellom 1920 og 1930. Da kom det, helst vinterstid, store mengder langved fra Østerdalen og Solør-Kongsvingerdistriktet. Opptil 30 vognlaster kunne godstogene sette fra seg på Ådalsbruk stasjon. Disse transportene kom som oftest ut på ettermiddagen og kvelden, og caroline måtte sørge for at alt var plassert på de rette sidespor før den nye dagen grydde. A allefall måtte det være unnagjort til frokosttider, for da kom godstoget fra Oslo og hamar med kull, kalk, bakhon og andre råstoffer. Det ble forsøkt å ordne tilførelsene slik at ikke for mye kom på en gang, men til enkelte tider nærmet det seg trafikkork. I slike tilfeller ble det med velvilje fra NSB lagret vogner på Hamar, Hørsand og delvis i Elverum til Caroline hadde fått ryddet opp.



Mengden av Vognlaster var i disse år så stor at det ved enkelte anledninger kom ekstratog til Ådalsbruk. Under siste krig var det smått stell med kreftene i lokene som dro godstogene fordi brenndselet var for dårlig. Det hendte at strekningen mellom Hørsand og Ådalsbruk ble for tung for "Gulros", et av de lokene som ble mye brukt i godstogene mellom Hamr og Elverum. Dette loket var kjent på lang avstand på grunn av sin vaggende gang. Det hendte at "Gulros" måtte gi opp i denne seige stigningen. Det ble da til at hele togstammen slapp seg tilbake til Hørsand for å sette tilside noen av de tunge kullvognene som var bestemt for Klevfos. Et par ganger ble "Caroline" sendt inn på hovedsporet for å bistå "Gulros" som sto fast. Med felles tak greide disse to å trekke hele togstammen inn på stasjonstomta. Etter at "Caroline" var tildelt sine vogner, mange ganger nesten hele tog, kunne "Gulros" dra videre mot Elverum, og nå var det nærmest lettskyss. I tillegg til den store trafikk til Klevfos måtte Caroline også daglig foreta minst to turer til Ådalsbruk Jernstøberi & Mek. Verksted. Det var ikke så mange vognlaster i disse transportene, men de måtte utføres. Noen bestemte ruter ble ikke fulgt, men en viss rytme måtte det bli om alt skulle gå bra.



Lok nr. 19 "Klevfos-mærra" fra 1895-1919



Dessuten var togenes ankomst og avgang ved jernbanestasjonen bestemmende for skifteopplegget. I tider med stortrafikk var det ikke lite planlegging på morgenkvisten. Det gjaldt å utnytte sporene best mulig, dessuten måtte Carolines krefter og evner til å greie brasene vurderes nøye. Som oftest gikk det bra, men en gang spilte hun oss et stygt puss. Vi skulle rekke godstoget om ettermiddagen med to vognlaster med papir. Som vanlig tok vi spenntak i lokstallen og dro i vei. Etter 40-50 meter, i en kurve, ligger en sporveksel som Caroline har taklet fint før, men ikke denne gang. Vognene hun skjøv foran seg gled fint over, men Caroline gikk "utenfor alfarvei" med brask og bram. Alle hjul havnet i grusen og etter at hun hadde humpet seg framover 20-30 meter, la hun seg til ro mellom forvridde skinner og brukne sviller. Caroline har alltid virket noen "flatklemt", men i den stilling hun nå inntok, virket hun flatere enn noen gang. I løpet av påfølgende natt og dag var hun løftet i været og nytt spor var lagt under, og for egen maskin trakk hun seg tilbake til lokstallen. Papirlastene rakk denne gang ikke fram til Grønliabrygge i Oslo i rett tid og båten til Syd-Afrika hadde ikke Klevfospapir om bord som meningen var. Årsaken til avsporingen var klar: Caroline har en løpehjulgang foran. Disse hjulene var meget slitte og flensene hadde knivskarpe kanter etter å ha styrt gjennom sidesporenes kurver i årevis. Den skarpe kanten på venstre hjul hadde greid å gripe tak i pen-setungens spiss og løp over denne, dermed var Caroline i den situasjon at hun valgte to spor og havnet mellom begge.

Hele natten etter at hun kom på skinnene igjen, satt fire mann med meisel og hammer og meislet vekk de skarpe kantene på forhjulene og senre greide hun sporvekslene som før.

Det var mye slitasje på de andre hjulflensene også. Den var så merkelig at bredden på sporene ble innsnøret etter hvert. Dette bevirket da at sporet ble litt trangt for vognenes hjul og resultatet ble en øredøvende "skriking" fra vognhjulene, særlig når skinnene var tørre.

Bunnkassen på Caroline gikk meget lavt. Der var ikke mange centimeters klaring over skinnetoppene i sporvekslene. Da mange palnoverganger måtte holdes godt rene for



sne og is om vinteren av dene grunn. Det var ofte man kunne se striper i isen etter bunnkassens nagler. En gang hengte hun seg opp på en slik isete overgang. Hun hang faktisk og sprellet med de store hjulene sine. Hjulene gikk, men Caroline sto fast. Etter en tid tinte isen såpass av varmen fra fyrrimet, at hun kom seg fri igjen.

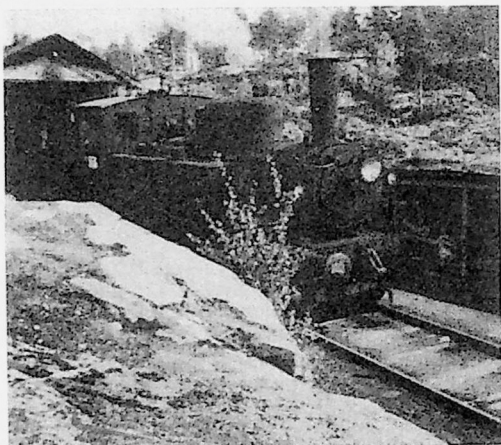
Hverdagen var stort sett den samme år ut og år inn. Hun skjøv og trakk vogner hit og dit morgen, middag og kveld. Noen stasunder var det likevel. Det var i tiden før jernstøberiet brandt ned i 1928. Verkstedet leverte bl.a. godsvogner til NSB og malmvogner til Ofotbanen. Vognene ble levert i puljer, helst 8 stk. om gangen. Det var gjerne bestemt en tid på forhånd hvilken dag en slik forsendelse skulle foregå og det var møtt fram mange mennesker langs sporet for å se den lange rekke med svarte, blanke stakevogner (Nils'er). Selv hadde Caroline fått en ekstra omgang med pussegarnet ved slike anledninger. Gildere var det kanskje når det var en rekke med nye, rødmalte malmvogner hun trakk forbi Klevbakken. To ganger skjedde det ulykker ved sporene. Første gang ble en mann på dressin påkjørt og drept på stedet. Andre gangen var det en dame som ble påkjørt, men hun ble helt bra etter et lengre sykeleie.

Det slet på nervene til lokbetjeningen med alle disse farlige planovergangene. Særlig ved Klevbakken hvor sporet ålte seg fram mellom stakitter og hus, og med to private planoverganger og en kryssing av bygdevei. Bommer var det ikke, ingen varselsignaler - bortsett fra carolines foreskrevne fløyting på fastsatte steder langs linjen. Her gikk det imidlertid godt, selv om barna i område ofte brukte sporet som sandakssse. Mange ganger så vi småroller løpe for livet mens blikkspann og tresleiver lå igjen mellom skinnene.

Sporene ble mye brukt som benvei selv om dette ikke var lovlig. Under snøfaø ble det alltid kjørt plog og morgenen, og det var derfor lett å ferdes her, hvilket man ike bestandig kunne si om bygdeveien den gang. Derfor var det stadig ferdsel langs linjen, til fots, med kjelke om vinteren og sykkel om sommeren. En gang møtte vi til og med en mann med hest og slede. Og det hendte nok mer enn en gang at kvinner med kurv og melkespann kastet seg over snøplogkanten og ut i løssnøen når Caroline kom



overraskende. Særlig ille var det morgen og kveld ved høst- og vintersid. Fra Klevfos til jernbanestasjonen skjøv Caroline vognene foran seg of var det lukkede vogner, skjernet disse nesten helt for utsikten. I mørket skulle loket ha tente lamper, men frontlampen lyste rett i vognveggen en meter foran, og dette blendet i stedet for å være til hjelp. Men likevel hendte det ingen ulykker disse mørke kveldene.



Carolines etterfølger, nr.18

Jeg har før nevnt at Caroline var meget driftssikker tross framskreden alder. Av og til måtte det skiftes et kjelerør eller to, bremseklosser ble utslitt eller lignende, men dette var enkelt og tok liten tid. Verre var det da et stempel slo seg vrannt, knuste stempelfjærene, bøyde en av rådene og stempelstangen slo krøll på seg. Da var hun på "sykelisten" i mange dager, og et diesellok fra NSB tok over byrdene imens.

Min bestefar var lokfører fra 1914 og overtok som sagt Caroline i 1919 og skjøttet henne til 1926 da han 70 år gammel gikk over i pensjonistenes rekke. Hans sønn, som var min onkel, overtok deretter og passet henne godt inntil hun en høstdag i 1953, og egen maskin, tøffet



Klevfossporet oppover mot Ådalsbruk stasjon, hvor NSB tok henne i sin varetekt. Jeg var med min onkel som skiftekonduktør i 17 år med noen korte vikariater som fører.

Det er kjent for de fleste at Caroline gjennomgikk en "make up" etter at hun trakk seg tilbake fra aktiv tjeneste, og når hun nå står blank og fin på Jernbanemuseet så fortjener hun denne heder.

Men nr. 17, Caroline er sprek og andsfrisk, og selv om det vel ikke vil bli forlangt noen arbeidsinnsats av henne hertter, kan det vel bli spørsmål om en eller annen gjesteopptreden før eller senere. Hun greier nok det, den engelskfødte "The grand old Lady".

Det hører vel med til historien at hennes etterfølger ved Klevofs var nr. 18 "Camelia". Dette loket rakk ikke å tilegne seg samme respekt og ærbødighet som Caroline. Etter få år møtte Camelia sitt endelige, ved at kjelkontrollen ikke fant p kunne utsede nye attester, og dermed ble den snart oppdelt i sine enkelte bestanddeler og havnet i smeltedigelen, slik som nr. 19 måtte i 1919.

Regntung sesongåpning

Foto: Kjell Wiulsrød





Kommunen med 4 jernbanestrekninger

Skrevet av: Kjell Wiulsrød

Sørum Kommune har 4 jernbanestrekninger innenfor sine grenser. Her kommer en liten oppsummering av hvilke det er og en kort historie omkring dem.

Norsk Hoved-Jernbane eller såkalt Hovedbanen åpnet 1. september 1854 strekningen Kristiania—Eidsvoll. Dette var starten på jernbaneutbyggingen i Norge. Hovedbanen går gjennom Sørums kommunes vestlige kant med stasjonene Frogner og Lindeberg. Strekningen var opprinnelig på 67,8 km. I tabellen utgikk av Jernbanelinjen står det at strekningen nå er på 68 km. Det betyr at det ikke har blitt kortet mye inn på banen siden åpningen. Åpningstoget i 1854 brukte 2,5 timer på strekningen, mens det i dag brukes 51 minutter (lokaltoget) og 31 minutter (regionstog). Nå er det litt juks å sammenligne slik da nåværende tog tar noen snarveier her og der, blant annet Romeriksporten. Konklusjonen bør likevel være at hastigheten har økt betraktelig på disse årene.

Neste strekning i denne historien var **Lillestrøm-Kongsvinger**, som en del av Kongsvingerbanen. Den ble åpnet den 3. oktober 1862 og hadde en opprinnelig lengde på 79,1 km. Dermed var det blitt to jernbanestrekninger gjennom Sørums Kommune med Sørumsand stasjon som midtpunkt på denne strekningen.

Kongsvingerbanen hadde en viss betydning for byggingen av Urskog Hølandsbanen da det ville være mulighet for å frakte varer både inn og ut av distriktet som UHB skulle håndtere.

Derfor kunne nå Sørums Kommune føye til seg en strekning til når **Bingsfos-Bjørkelangen** ble åpnet den 14. november 1896.

Det skulle nå gå mangfoldige år før det igjen ble snakk om nyutbygging. Før den tid ble jo UHB lagt ned den 1. juli 1960, men gjenopptok noen år senere som hobbybane og senere museumsbane.

Året 1992 kom den siste banelinjen på lass. **OsloS-Gardermoen** (Gardermobanen) ble åpnet den 8. oktober. Dermed var det 4 strekninger innen kommunen.

Kilder:

Jernbanelinjen

NSB

Trond Bergh: Jernbaner i Norge 1854-2004

Hans Fredrik Dahl og Finn Halling: Banen og bygda

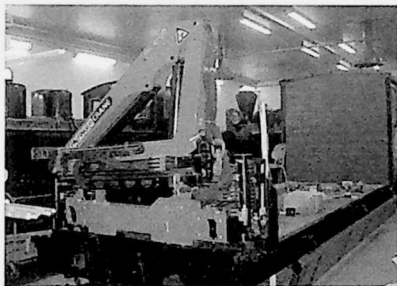


Smånytt

Utdrag fra Infoskriv siden forrige utgivelse forfattet av de ansatte ved UHB

LASTEBILKRAN

Kranvogna er restaurert, lastebilkrana ferdig montert, og sertifisering foretatt slik at den nå er klar til bruk for de som har kranførerbevis



(fra Infoskriv nr.3/2008)

NYTT FRA KONTORET

Nå er det på høy tid med et infoskriv igjen. I påsken klarte jeg (Lena) å skade meg i ryggen på en sledetur med litt for ivrige hunder! Jeg var sykemeldt i en uke og denne uka har jeg vært her på ca. 50%, men fra uka regner jeg med at jeg kan jobbe fullt igjen. I forrige skriv står det at jeg skal slutte 18. april, men jeg blir ut april.

Fra neste uke vil det være ny dame på plass her – hun heter Anniken Olsen og er ansatt på

Strømmen (fylkesmuseet). Det er meningen at hun skal ha en 50% stilling, men dette kan hun tilpasse etter behov i sesongen. Hun skal ha kontakten med publikum (kunder og andre aktører), markedsføring, planlegging og tjenesteplan for charterturer og ellers forefallende arbeid. Jeg regner med at dere kommer til å ha en tett dialog med henne. Hun vil også overta dette informasjonsskrivet.

(fra Infoskriv nr.4/2008)

DIVERSE

Det er satt opp nye brannslukningsapparater denne uken. (uke 22 red.anm:)

Rørlegger har vært og satt opp ny varmtvannsbereder på Bingsfos, og han har satt opp tilbud på å legge inn varmt vann på kundetoiletter her på Sørumsand. Dette tilbudet er videresendt til Akershus fylkesmuseum til gjennomsyn. Så håper vi det er midler et sted i budsjettet, så vi kan få godkjenning til å utføre dette.

(fra Infoskriv nr.7/2008)



Driftstatistikk sommeren 2008

Sammenlignet med fjoråret er antall reisende med ordinære tog en nedgang på 1020 reisende, til tross for at vi hadde en ekstra kjøredag i år. Men vi manglet totogdriften.

For andre arrangementer viser det en økning på 109 reisende selv om det i år ikke ble arrangement rundt den kulturelle skolesekken. Økningen ligger i flere reisende på charteroppdrag.

Totalt har vi en nedgang på 941 reisende.

Værmessig må vi nok påstå at vi var særs uheldig i år da det i stor grad regnet hver eneste driftsøndag. Likevel bør vi se på om vi må sette inn andre tiltak i form av bedre markedsføring.

Ordinære tog:

Tog	15.6.	22.6.	29.6.	6.7.	13.7.	20.7.	27.7.	3.8.	10.8.	17.8.	24.8.	31.8.	Antall
Kl11:00	133	51	85	59	98	61	94	85	57	51	50	120	950
Kl12:15	128	99	113	43	110	82	83	82	57	92	90	147	1126
Kl13:30	87	77	87	59	66	69	31	78	48	84	70	110	866
Kl14:45	61	45	21	58	54	40	50	51	35	30	21	54	520
Totalt	409	272	306	219	328	252	258	296	197	257	231	437	3462

Andre arrangementer:

Arrangement	Antall
Skoler og barnehager	1428
Sørumssanddagene/togroveriet	140
Den kulturelle skolesekken	0
Diverse charteroppdrag	759
Charter desember	-
Totalt	2327

Reisende hittil i år: **5759**



Medlemsnytt

Det siste året har vi fått knyttet til oss flere nye medlemmer. Det som er gledelig er at gruppen aktive medlemmer igjen er på vei oppover. Vi kan også glede oss over flere nye støttemedlemmer.

Alle ønskes velkommen!

Nedenfor lister vi opp de som har sagt seg villige til å støtte oss og som har meldt seg inn i perioden 01.02.—31.08.2008:

Nye støttemedlemmer som har betalt kontingent for 2008:

Thor Kolberg Larsen

Anniken Olsen med familiemedlem
Sindre Øverland

Norhild Algum med familiemedlem
Jan Merli

Thomas Algum Aastad med familiemedlem
Line Hogseth Aastad

Nye aktive medlemmer som har betalt kontingent for 2008:

Ragnar Andenæs

Pål Roberg

Morten Fjellstad

Steinar J Schau

Petter Nyborg

Nytt bedriftsmedlem for 2008:

Brødrene Søgård AS

Vi takker disse nye og alle andre medlemmer for støtten dette året og ser fram til videre samarbeid og medlemskap i mange år framover.



Fryksdalsbanan før og nå

Skrevet av Christoffer Skjelvan Sundby



Fryksdalsbanan ved Sunne

Foto:
Christoffer Skjelvan Sundby

Forslaget om en jernbane fra Kil til Torsby kom opp i årene rundt 1909. Banen ble påbegynt rundt ca 1910. Banen ble åpnet fra Kil til Sunne i 1913, og i de 2 første årene gikk togene til Sunne, men på slutten av 1913, kunne togene gå til Oleby. Denne stasjonen lå ca 5 km unna endestasjonen på banen. I desember 1915 ble banen åpnet for full trafikk fra Kil til Torsby. Banen hadde et stasjonert lok med navn Betty, det sies at det loket gikk masse på banen. Noen ganger ble det innleid lok fra andre baner, men Betty var stjerna på banen og det medførte at det etter hvert ble innkjøpt større loktyper til

banen. Det sto ikke noen typebe-tegning på lokomotivene. Det var SJ som drev banen. Under hele damptiden gikk det bare fem tog til og fra Torsby. Det var et godt trafikkgrunnlag, men det gikk for lite tog. Banen ble en gang opprus-tet hvor det ble byttet ut sviller og lagt inn nye skinner. Det medførte at det kunne kjøre flere tog til Tors-by.

Ulykker på banen

Banen hadde mange ulykker. En av ulykkene var da et damp tog sporet av og 4 damer ble sendt til legen for sjekk, og noen som bare



fikk et sår. Det kom redningsmannskap med en gang. Damploket fikk bare noen skrammer, og ingen vet grunnen til avsporingen. Men det var noen som trudde at det var en vogn som kunne ha hoppet av sporet og så gjort det slik at hele toget sporet av.

En annen ulykke var da stasjonsmesteren på Trongstad stasjon våknet opp av at det luktet røyk. I det han kom ut i ventesalen så stod mye av veggen i flammer. Brannvesenet kom, men han hadde klart og slukke brannen innen de kom. Stasjonen trengte bare et nytt lag med maling så var den som ny igjen.

En natt så hadde det snødd så mye at toget fra Sunne til Kil hadde kjørt seg fast og sto der i ca 2 dager. Når snøen hadde tint ut litt så kunne toget kjøre videre. På stasjonen så gikk det da kommentarer om forsinkede tog.

Skinnebussene kommer!

Endelig fikk Fryksdalsbanan sine aller første skinnebuss. De gikk i en hastighet på maks 60 km/t. Det var ikke fort, men det var et bedre reise tilbud enn tidligere. På 60-tallet kom motorvogner som var oransje og gule. Det var noen av de som også gikk på Fløkkefjordbanen. De viste seg og være helt utmerket. I 1965 gikk det 10-11 tog

på hele banen. Motorvognene var fine og folk likte å reise med dem. På 70-80 tallet overtok motorvogner av type Y1 passasjertrafikken på banen. Men en ting må ikke glemmes, og det var at på 70 tallet ble det diskutert nedleggelse, men folk tok å protesterte mot det, og det fikk faktisk reddet banen. En kunstner var også med på og bevare banen, han lagde da en tegning og skrev Fryksdalsbanan, Sveriges vacraste jernveg. Og noen år etter så ble banen faktisk kåret til Sveriges vacraste jernveg. SJ klarte ikke til slutt og drive trafikken på Fryksdalsbanan. Så de som tok hånd om trafikken var da altså Värmlandstrafik AB. De kjøpte inn nye motorvogner av samme type som Y1, men denne gangen i et design som var ganske typisk, nemlig med skogsbilde og gult og grått og grønt. På siden av togene så var det bilde av noe som lignet juletrær, det var ikke det. De ble likevel kalt juletretogene.

I 1990 så gikk det ikke mer enn ca 5-6 tog til Torsby igjen, og det viste seg og være mer en nok, og til slutt så gikk det bare 4. Men ble straks hevet til 7 tog daglig. Men i 2006 så skjedde det noe på banen. Det ble bestilt nye motorvogner igjen. Det var en oppgradert versjon, mye finere og se på og designen inne i toget var annerledes. Inni toget



hadde de satt inn glassdører som åpnet seg i det du kom inn. Og i trappetrinnene inne i togene er det lys.

De nye motorvognene er de fineste som i det hele tatt har gått på banen. De gamle togene hadde ikke AC, men det har de nye.

Jeg reiste med toget til Torsby på bursdagen min, og fikk da lov til og være inne hos lokomotivføreren, det var gøy det. Han sa at i de gamle togene når sola var på sitt varmeste så kunne det være opptil 40 varmegrader inne hos lokomotivføreren

Godstog på Fryksdalsbanan

Godstogene kom ikke før sånn rundt 1920 etter at de hadde sluttet og kjøre blandet tog på banen.

Godstogene gikk 3-4 ganger i uken, men økningen av trafikken gjorde at godstogene gikk ca 1-2 ganger daglig hver vei. Rottneros Bruk som var og er banens største godskunde sørget for mye plank- og tømmertrafikk. Banen fikk også mye papirtrafikk, siden Rottneros Bruk produserte papir ble sendt med banen. Men stort sett ikke mer en 1.3 vogner i uka, siden de sendte mye av papiret sitt med bil.

Godstogene ble trukket av damp så langt frem til 60 åra.

Etter dampdriften overtok diesellokomotiver. Typenavn husker jeg

ikke, men det var en to ganger mindre utgave av loktypen T44 322.

Disse var i drift frem til ca 1980 da en sterkere lokomotivtype overtok. På 90 tallet så kom T44 322 på banen, disse var i bruk frem til rundt midten av 1990 tallet. Etter det så overtok lok av type T44 337. Disse er i bruk den dag i dag på banen.

Godstrafikken til Torsby ble nedlagt i 1993, men gjenåpnet i 2005 fordi det skulle gå tømmertog frem til Torsby. Disse tømmertogene ble trukket av enten Nohab V 16, eller V 12, men de blir også noen ganger trukket av TMZ. Da er det fint at banen går igjennom camping plassen der jeg har camping vogn. Gods trafikken går bare 2-3 ganger i uke inn til Sunne, eller mindre, men fra Rottneros til Kil og Karlstad så går de 1-2 ganger hver dag.

Rute tilbudet

Den gang banen gikk til Sunne så gikk det to tog hver vei. Når banen ble åpnet frem til Torsby så gikk det to tog til Torsby og et fra. Det vil si 3 tog i torsby og 3 tog på den delen som går til Sunne (Fra Kil-Sunne gikk 5-6 tog, og delen Sunne -Torsby så gikk det 3 tog.) Men etterhvert begynte det å gå godstog på banen. Da gikk det 3 tog hver vei på hverdager. På 50 tallet



da motorvognene kom så ble det ikke noen endringer i rutetabellen.

Bare at det ble satt inn et tog Sunne - Kil- Sunne.

Rute tilbudet ble bedret på 1980 tallet da det gikk ca 5 tog hver vei. Bedre rute tilbud ble det i 2005 da de aller nyeste motorvognene overtok trafikken.

Da gikk det i en periode ca 10-12 tog hver vei. .

Men i sommer så gikk det bare 7 tog hver vei. Men jeg tipper nå som skolen har begynt så går det litt over 20 tog daglig. Helgerutene var som regel 2-3 tog på hele banen. I dag så er det vel en 4 - 5 tog på hele banen strekningen.



Kil den 23 okt 2003 © Ronny Maarud

Fra Kil en gråkald høstdag



Setskogen 100 år i 2009

Vi ønsker bidragsytere til et mulig jubileumshefte som skal omhandle Setskogen og dens historie fram til nå.

Vi trenger bidrag. Meld dere på!

Foto: Jan Haugen



Dressintur på Valdresbanen

Skrevet av Christoffer Skjelvan Sundby

Valdresbanen ble i 1906 åpnet helt frem til Fagernes fra Eina. Fra Eina til Dokka er banen ganske grei, men når vi da snakker om banen ifra Dokka og mot Tonsåsen, så stiger den med 22 promille. Og det er 3 mil fra Dokka til Tonsåsen. Fra Tonsåsen går det lettere. Trafikken altså PT ble lagt ned i 1988, mens godstrafikken gikk ifra Eina til Dokka. Iblant gikk godstogene så langt som til Tonsåsen. Godstrafikken på banen ble lagt ned omkring 2000. Etter dette har det vært charter Eina-Dokka og dressiner Leira-Tonsåsen og i sommer Dokka-Tonsåsen, og lenger vis du orker, og vis du gidder.

Dagen før dressinturen

Håvard Pedersen og Trond Dehli og Christoffer Sundby dro ifra Oslo ca klokken 16:00. På turen til Dokka kjørte vi på den gamle linja ifra Jaren- Røykenvik. (Gamle Røykenvik Linja) Turen til Dokka fra Oslo skjedd med buss siden det ikke går tog.

Turen fra Oslo til Dokka tok litt over 2 timer.

Da vi kom frem til Dokka så sto Roel og Mateiss og ventet på oss. Vi gikk til hytta og lempa av oss all bagasjen før vi gikk og spiste (Roel og Mateiss hadde allerede spist). Middagen denne dagen ble pizza. Så etter middagen gikk vi en tur på Dokka stasjon (Roel og Mateiss var i hytta). På Dokka står godshus og stasjonsbygning og lokstall, svingskiven var også der.

Så gikk vi for å ta en titt på dressinene, de var nye og Christoffer Sundby kunne ikke motstå fristelsen til å sette seg og prøve. De hadde gode seter. Håvard og Christoffer gikk da en tur oppover langs banen.

Banen var ganske så gjengrodd. Men vi snudde og beveget oss hjemover til hytta, vi måtte få oss god natte søvn vis skulle klare og sykle opp de 22 promillene som ventet på oss.

Lørdag 17. august

Ja, er vi klare da? Alle svarte ja, så vi begynte og sykle. På turen ut fra Dokka gikk det ganske greit, men et par kilometer unna Dokka, så begynte farten og synke, og vi begynte og bli mer slitne. Vi lurte på hvor langt det var igjen til Nordsinni stasjon.

Vi stoppet opp ved en arbeidsbrakke som har vært brukt til å huse materiell som de brukte ved banen, noe av det vi fant var årgangspiker. På turen så gikk det vel direkte oppover, var ikke en eneste nedover bakke.

Men da vi endelig kom frem til Nordsinni så var det faktisk helt rett, ikke oppover og ikke nedover. Så her tok vi da lunsjen vår denne dagen. Stasjonsbygningen på



Nordsinni er revet. Men perrongen står enda. Den er der i mellom gress og all vegetasjon.

Mateiss syklet til enden av stasjonen, for han skulle fylle diesel. Du hvet jo at store Nohab lok trenger masse diesel, spesielt i de oppover bakkene fra Dokka til Tonsåsen.

Neste stopp etter Nordsinni er Etna. Men før vi kom til Etna så skulle vi igjennom en tunnel på ca 130 meter. Vi stoppet jevnlig imellom stasjonene, siden det var jo da 22 promille hele veien oppover.

Inne i de bodene så er det ganske mye rart inni, ting som bøyer skinnene og ting som holder skinnene på plass. Og årgangs spiker. Noen av bodene hadde ikke tak, mens noen nesten datt sammen. Eller kort sagt, hadde dettet sammen. På veien til Etna så måtte vi stoppe og åpne en port, siden de hadde stengt av på grunn av dyr som beiter i området.

Sporvekselen sto i stilling til spor en så vi måtte av dresinen og løfte og dytte.

Spor vekselen var rustet fast så det gikk ikke å bruke den, men den var fin å ta bilde av, med pilene som viser hvem vei den går osv..

Etna stasjon er egentlig en bane vokter bolig fra Numedals banen. Den opprinnelige stasjons bygningen ble borte, revet eller brent en gang på 30 tallet.

En fin tømmer bygning..

Vi så litt i en bok som Håvard hadde med, og det viste seg da at det skal ha stått et vann tårn på Etna stasjon en gang i tiden. Vann tårnet

er nå revet, men det er fortsatt rester etter det.

Ved Etna stasjon så kom vi over et skur med en dresin som var motor dreven.

Oppover fra Etna er det tungt og bratt, og hele banen er jo svingete, men fra Etna var banen ekstremt kurvete. Men vi koste oss, sleit oss oppover. Fra Etna var det også tyngre og sykle, i tillegg til kurvene så var det så mye vegetasjon. Små gran busker og de var opptil 2 m høye, det gjorde ikke syklinga lettere, siden det bremsset mye av farten som vi hadde klart og jobbe opp. Like ved tunnelen i høgberget så kom vi over 60 cm spor vidde.

Da vi endelig kom frem til tunnelen så måtte vi finne frem lomme lykter, siden tunnelen er bare et mørkt hull for og si det rett ut, slo vi av lomme lykte så, så vi ingen ting. Vi kom oss ut av mørket og inn i "lyset" og da slo vi opp telt og spiste middag. Middagen var karbonader og brød og skogs kaffi..

Mateiss og Christoffer syklet litt videre og stoppet opp ved en tunnel som var ferdig spreng, men som det ikke gikk spor i, det eneste sporet var 60 cm for anleggs vognene. Inne i den tunnelen lå det bare hauger med stein.

På kvelds tid så tok alle en tur unnatt Trond opp til Tonsåsen.

Vi måtte da stoppe en gang et par km unna Tonsåsen, siden Håvard og Christoffer skulle ta et bilde av utsikten. Vi måtte også stoppe og trille siden et sted så hadde pukken rast ut og sporet glidd ut litt. Oppe



ved Tonsåsen så var det ikke grus i en gammel paller fabrikk, der så hadde taket rast sammen på grunn av tungt snø fall.

Tonsåsen stasjonen er vel kanskje under dårlige forhold, beboerne har ikke sørget for noe særlig godt vedlikehold av stasjonen. Og gods huset har de begynt og rive.

Christoffer og Mateiss satt på samme dresin på turen nedover. Ja da, vi klarte det vi.

Spora av etter planovergangen. Det gikk bra da, ble ikke så ille som det toget som kjørte ut av sporet og ut i åkeren.

Turen nedover igjen gikk ganske greit, men det tok jo lang tid før vi kom til telt plassen igjen. Grunnen

til det var jo at det var sauer i sporet, og de gikk jo aldri ut sporet heller, så Christoffer og Mateiss tog og jagde dem litt, men allikevel, de gikk ikke ut av sporet da heller. Når de da endelig hadde funnet en veei ut, så kom de opp i sporet igjen, men de gikk da ut av sporet til slutt, slik at vi kunne komme oss ned til telt plassen. Da satt vi oppe i 10 minutter også gikk vi og la oss.

Søndag 17.august

I dag skulle vi sykle hjemover eller for og være helt nøyaktig: trille hjemover.

Turen hjemover gikk greit, det var i hvertfall lettere en turen til.

Når vi lå et stykke unna hverandre så kom Christoffer og Håvard opp i



På den store fyllinga like øst for Tonsåsen har det skjedd en utglidning

Foto: Håvard Pedersen



ca 20 km med dresinen. Så det gikk unna på turen hjemover. Da vi kom frem til Dokka og satte fra oss bagasjen på Dokka stasjon. Før vi gikk og spiste pizza, så kjøpte vi med oss noen suvenirer, nesten alle kjøpte film om valdres banen. Og etter at vi hadde spist middag da så var med bussen hjemover igjen da.

Og Trond, Roel, Mateiss og Christoffer tog toget fra Oslo S- Sørumsand.

Og da var en helg over og skolen venter for noen av oss. Og andre jobben.

Men det var en utrolig korslig hæljl. Alle koste seg.



Togmøte ved Bingsfoss sommeren 2007. I år har vi ikke hatt totdrft grunnet at en maskin var inne til kjelerørsbytte. Når dette skrives skal Prydz igjen være klar til innsats denne vinteren.

Da blir det nok en sommer i 2009 hvor vi igjen kan kjøre med to tog en søndag.

Fotograf sommeren 2007 og som fanget dette motivet var Jan Haugen.



Black Hills Central Railroad

Tekst og bilder: Jan Haugen

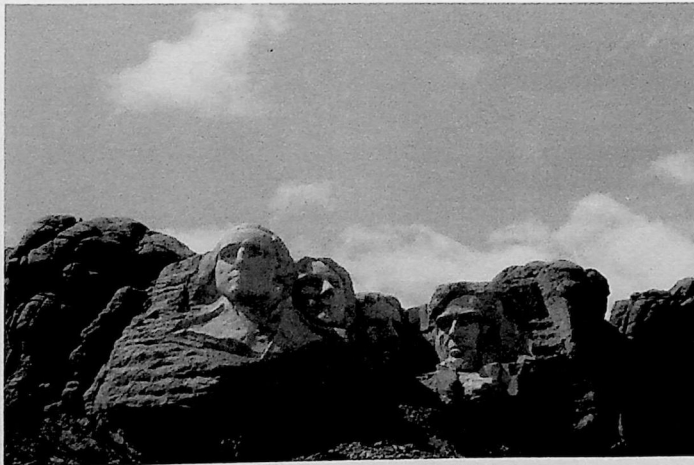
Black Hills Railroad er en av USA sine første baner som hadde som formål å vise frem damplok i drift. Opprinnelig var dette en smalsporet jernbane som hadde trafikk mellom Hill City og Olibion på strekningen gikk de i samtrafikk med Rio Grande på 3 skinnedrift. Materiellet som ble benyttet denne perioden kom fra Rio Grande sitt smalspornett i Colorado som stadig skrumpet inn.

Smalspordriften foregikk helt til lokene trengte større vedlikehold. Da begynte man å se seg etter annet materiell – og valget falt da på normalspor. Det gamle smalspormateriellet ble solgt, og nytt normalspormateriell henta inn.

Og det er med normalsportrafikken avikles i dag.

Jeg er i tvil om man skal kalle det for en museumsbane, da hovedfokus er damplok, og liksom en reise tilbake i tiden. Vognene er en salig blanding av hummer og kanari – og så vidt jeg kunne bedømme så er vel ikke forståelsen av en nyrestaurert vogn der lik den vi har.

Men en effektiv og veldrevet museumsbane er det, informasjonen underveis og på stasjoner var utrolig bra. Det var høytalere i alle



Mount Rushmore—velkjent motiv i Statene



110 på vei ut fra lokstallen i Hill City

vognene. Her kom det informasjon om alt som var å se, historisk om banen.

Dagens materiell er 4 damplok, hvorav hovedloket er en mallet bygd av Baldwin 2-6-6-2t

Originalt var det loket bygd for Weyhauser Lumber Company. De siste

50 årene har loket stått på utstilling i Nevada. Når man ser tilstanden på loket før restaurering tror jeg Bjørkelangen kan bli ett enkelt prosjekt.

I tillegg har man No7 som er en Baldwin maskin bygd i 1919, den var i sin tid også en maskin levert for å trekke frem tømmer. Den ble

kjøpt inn til banen i 1962. Lokomotivet er en typisk amerikansk "Western" lokomotiv, med hjulstilling 1d1 som har lokomotiv vært med i flere filmminspillinger

Man har også to sadeltankmaskiner bygget av Baldwin 1909, det er nr 103 som står og venter på restaurering, mens 104 er driftsmaskin.

Man har en Gp9 som man bruker til togkjøring. Maskinen har en Gm 567c 16 sylindret motor – det samme man kan oppleve på di3 lokene. I tillegg har man en Withcomb maskin bygd i 1940. Den har en Buddamotor til skifting ved



anlegget i Hill City. Hovedsete for banen er i Hill City, hvor man har sitt lokale Kløtgefoss og lokstall/verksted. Verkstedet er oppsatt i 1990 årene sammen med en lokstall. Slik at man kan utføre tungvedlikehold og restaureringer året rundt.

Banen som trafikkeres i dag er 16 km lang og siden 1986 er det en isolert stump siden sidebanen fra Egdmont til Keystone ble nedlagt. Og for de spreke er det i dag er det mulig å sykle på den tidligere traseen som for en stor del er gjort om til sykkelsti, den passerer gjennom en flott natur og flere severdigheter som f. eks Crazy Horse Memorial, Deadwood City etc. Man skal vel

ikke bli overrasket om banen bygges tilbake til Deadwood City – en gang i fremtiden.

Dagens bane er som sagt ca 16 km lang, det er kun stasjon i hver ende av banen – Hill City og Keystone. Den går igjennom en skogkledd åsrygg med stigning på opptil 60 promille ut fra Hill City. Det er avgreining til flere tidligere sidespor/baner som forbant de forskjellige gruvene med omverdenen. Deriblant så ligger en del av det tidligere smalsporet fortsatt inntakt en del av strekningen frem til gruve – det var denne strekningen de første museumstogene trafikkerte.

Souvenirbutikken var mildt sagt imponerende. Her kunne man få alt, og det var ett jevnt sig av handlende, så at dette var god butikk kan det ikke være tvil om.

Til slutt om du er i Rapid City/ Mount Rushmore-området er det absolutt å anbefale en tur med banen.



GP9 på første tog fra Hill City



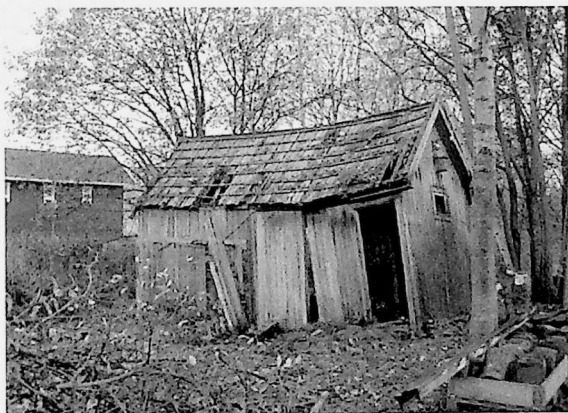
Prosjekt uthus og privet på Fossum

Tekst: Kjell Wiulsrød

Bilder: Jan Haugen

Prosjektet er godt i gang og ledes av Trond Dehli i samarbeid med Knut Hansen. Mer om dette kan leses på:

www.tertitten.org



Bilde fra USA-turen til Jan Haugen



Keystone Station ved Black Hill Railroad

Husk 100 års jubileet i 2009

Se side 23