Tertitten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 54. JUNI 1983.

Selskapet driver på idealistisk basis „Tertitten", smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke.
Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.

Medlemsblad for
A/L Urskog-Hølandsbanen

Nr. 54 utgitt i juni 1983

Redaktør : Erik R. Gjertsen
Redaksjon: Hans P. Grøner
Finn Halling
Gaute Narverud

Redaksjonens adresse:

Postboks 31 Vinderen
Oslo 3

Postgirokonto: 2 06 77 18
Bankgirokonto: 6201 20 01628

Medlemskontingent:
Aktive kr 25,-
Støttemedlemskap kr 50,-

Annonsepriser:

Baksiden	kr.	1,000.-
1/1 side	kr.	600.-
1/2 side	kr.	300.-
1/4 side	kr.	150.-
Rubrikkannonse med høyst 50-femti ord	kr.	15.-
do. for medlemmer	kr.	10.-

Eftertrykk kun tillatt med forfatterens tillatelse.

Opplag 1,000

Tertitten

1983

Vi er inne i et nytt år og nye oppgaver venter oss i tiden fremover. Oppgaver som vil kreve såvel økonomiske uttellinger som stor egeninnsats fra våre arbeidsaktive medlemmer. Ikke minst de økonomiske trange tider vil stille store krav til egeninnsats og en nøktern pengeanvendelse.

Virksomheten på UHB er med årene blitt så omfattende at vi har mistet noe av vår handlefrihet. Store tekniske anlegg og en omfattende samling med en tiltagende bygningsmasse krever tilsvarende med vedlikehold og stell. Dette innebærer at en større del av våre ressurser må settes inn på ivaretagelse av det eksisterende museum og derigjennom mindre til videreutvikling og nyanlegg.

Dette representerer et "følelsesmessig" problem for oss UHB-ere. Ingen legger vel skjul på at nettopp nyanlegg og løsningen av større tekniske prosjekter er det mest interessante - det er her skapertrangen kan få sin utfoldelse - og så er det akkurat her vi må bremse. Forklaringen er altså tosidig. En begrensning i den økonomiske støtten kombinert med store løpende vedlikeholdsoppgaver setter sine begrensninger; og det krever disiplin.

Ingen kan vel mene at man skal gjennomføre store rehabiliteringsarbeider, omfattende restaureringsarbeider og baneutvidelser, hvis man ikke har tenkt å avsette tilstrekkelige midler og nok arbeidskraft til å holde disse forbedringer i hevd når de er gjennomført. En oppbygging, som ikke samtidig motiverer til skikkelig ivaretagelse av det som er bygget opp, er vanskjøtsel av antikvariske og kulturelle verdier. Skulle slikt skje, har vi "skjendet" vårt eget ideal - og det gjør man bare ikke!

Ovenstående er en selvfølgelighet, vil alle hevde. Sant nok, men vedlikehold i praksis syntes ikke å være like mye av en selvfølgelighet for alle. Nyhetens interesse kommer ikke det bestående til gode.

Nå må man ikke oppfatte oss dithen at vi ikke etter beste skjønn foretar et godt vedlikehold av vårt museum - det gjør vi. Men, vedlikeholdsoppgaven er så vesentlig, og blir vesentligere jo større samlingene blir, at det er på sin plass med en påminnelse om hva som ligger foran oss - også av mer trivielle gjøremål.

Alle vi som jobber med UHB må akseptere denne realitet og gjøre vårt til at muséet Urskog-Hølandsbanen fremstår som en stadig mer representativ og verdig representant for det "levende" museum.

HPG

Formannstanker !

Først, takk for tilliten og gjenvalg trass i at det er kjent at min innsats må foregå på kontoret, stort sett.

Tiden går fort, og det er som så ofte før på denne tid (månedsskiftet april-mai) litt skremmende å se på listen over det som må utføres før den rutegående trafikk kan begynne.

Men, mye har vært gjort i løpet av vinteren også, og det skal bli godt å se "HØLAND" og BCo3 tilbake på sporet - som så langsomt begynner å krype tilbake mot Trekanten.

Kontorlokalene i 4. etasje på Oslo S er til stor nytte, ihvertfall for oss i "administrasjonen", men jeg skulle gjerne ha sett flere på besøk på mandags ettermiddag. Det går forresten an å ringe dit i kontortiden også, fordi vi for tiden har et midlertidig kontorfellesskap med bestyreren i Forbundsmuséet i Akershus, Liv Hilde Boe, og hun kan ta imot kortere beskjeder. Nummeret er: 41 83 59.

Når det gjelder vår egen museumsvirksomhet har vi også kommet et steg videre, idet vi har fått overtalt en profesjonell til å overta ledelsen av Museumsavdelingen, nemlig Bjarne Rogan, som for tiden driver som stipendiat på Folkemuséet.Hans interesseområde har vært - og er - "skinneløs transport", og han har bl.a. undersøkt og skrevet om fergetrafikken på Glomma i vårt distrikt. Så nå håper vi å få orden på den delen av virksomheten, og jeg ber alle som er interessert i å melde seg - vi trenger hjelp til innsamling og registrering.

Tallet på reisende hos oss gikk ned ifjor, en skjebne vi delte med de aller fleste museumsbaner i Europa. Årsakene er vel mange, bensinpriser, varmebølge, bading osv., og ikke minst vår egen elendige markedsføring!

Og med det sistnevnte kan alle hjelpe. Vi har nå nytt opplag av plakater, ruteplaner og brosjyrer. Be om å få noen, og hjelp til med å legge dem ut på bensinstasjoner, campingplasser og butikker. Vi har også skaffet oss klistremerker, noen for salgsformål (kr. 3.00) og noen for markedsføringsformål. De er der for å brukes, men skal brukes på en "vettug" måte.

Så litt om TERTITTEN og dens misjon, eller dets misjon. I nummer 1 fra november 1964 introduseres bladet bl.a. med et håp om at det "skal bli en fast institusjon som kan binde medlemmer og andelshavere bedre sammen". Fortsatt er TERTITTEN primært et medlemsblad, selv om enkelte nummer har vært benyttet som mer almen informasjon. I tillegg har vi nå også for de aktives vedkommende begynt å sende ut en UHB-melding, som gir informasjon om pågående og kommende arbeider o.l. som skal utføres og som ikke kan vente på at bladet skal gå i trykken.

For bladets vedkommende har det vært kritisert at det forekommer interne meningsutvekslinger og kritikk, og det har videre vært antydet at dette kan skade UHB utad, og at redaktøren skulle avstå å trykke slike innlegg.

Dette er ikke en farbar vei, bladet skal stå fritt, men skal det være en meningsutveksling så bør den være balansert, og det må gå tydelig frem av inseratet (leserbrevet, artikkelen e.l.) hvem som gir uttrykk for hva. Det står også redaktøren fritt å avslutte en diskusjon i bladet når han mener den har pågått lenge nok. Husk at den overveiende del av de som leser TERTITTEN er "ikke-aktive" medlemmer.

God sommer. Thor Mellin-Olsen

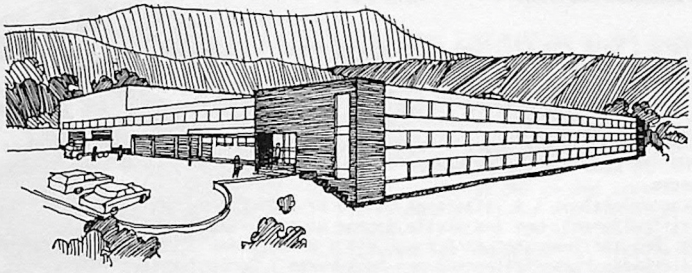
TIDLIGERE NUMMER AV TERTITTEN SOM KAN SKAFFES:

Nr. 31 - 49 og 51 - 53 á kr. 7,50 Kultur på Skinner: kr. 15,00
Nr. 50 - Jubileumsnummeret kr. 10,00

Beløpet forhåndsbetales til museets post- eller bankgiro konto. Merk tallongen med hva som ønskes tilsendt.

FORSIDEBILDET: For full fart inn i kurven ved Presterudkrysset sommeren 1959. Det er lok nr. 7 "PRYDZ" som trekker toget.

Foto: Arkiv UHB.



EN FAST
SKRUEFORBINDELSE
TINGSTAD A/S
STÅLFJÆRA 17 — OSLO 9
TLF. (02) *25 20 53 — TELEX 71577

Andelslaget

Urskog-Hølandsbanen

ÅRSMELDING 1982

STYRETS VIRKSOMHET

I 1982 ble det avholdt fire styremøter. Dette er færre enn i tidligere år, noe som skyldes at postmøtene behandler en rekke saker som tidligere ble behandlet i styret av mangel av annet forum.

Styrets sammensetning har vært, hhv før og efter generalforsamlingen:

Formann	T. Mellin-Olsen	T. Mellin-Olsen
Varaformann	Olaf Wiegels	Hans P. Grøner
Kasserer	Finn Halling	Nils A. Magerøy
Sekretær	Nils A. Magerøy	Aud K. Brevig
Styremedlem	Roar Stenersen	Roar Stenersen
Fylkesrepr.	Kirsten Ormseth	Kirsten Ormseth
Driftsbestyrer	Ubesatt	Finn Halling
Varamann	Stein Olav Hohle	Ole J. Flateby
	Gaute Narverud	Stein Olav Hohle
Revisorer	Jørgen Seeman Berg	J. Semann Berg
	Eivind W. Robertsen	Eivind W. Robertsen

De viktigste sakene styret har behandlet i løpet av året har vært hovedrevisjon av Høland, restaurering av BCo3, budsjett og økonomi, tilbakeføring av banen til Sørumsand sentrum, flytting av Mork stasjon, forholdet til Forbundsmuseet i Akershus og til NSB, bl.a. i forbindelse med kontorrommene i Oslo Østbane-stasjon.

Urskog-Hølandsbanen har i 1982 tatt ibruk to kontorrom på Oslo Ø. efter oppussing og tilførsel av nye kontormøbler m.v. Kontoret holder som regel åpent mandag kveld.

Styret har også såvidt begynt å tenke på 25-årsdagen for andelslaget i 1986 og markeringen av den.

For øvrig vises til det som er berettet under de øvrige overskrifter.

DRIFTEN

Driftsstatistikk for 1982 - 17. driftssesong

Dato	5/6 C	12/6 C	19/6 C	20/6	27/6	4/7	11/7	18/7	25/7
Totalt	323	78	161	179	247	355	235	400	304
Antall tog	4	1	3	4	4	4	4	4	4
Antall pr. tog	80,7	78	53,6	44,7	61,7	88,7	58,7	100	76

Dato	1/8	8/8	15/8	22/8	28/8 C	29/8	31/8	5/9
Totalt	231	143	344	224	304	292	30	284
Antall tog	5	4	5	4	2	4	1	4
Antall pr. tog	46,2	35,7	68,8	56	152	73	30	71

*Lokkilometer, lok nr. 4: 280 km. Lok nr. 8: 128 km. Vognkilometer: 1871 km.

Dato	11/9 C	Sum	*Totalt ant. reisende 1966-1982: 65.262
Totalt	100	4234	*Totalt ant. enk.reis 1966-1982: 129.318
Antall tog	2	63	*Totalt ant. pers.km. 1966-1982: 403.333
Antall pr. tog	50	67,2	

C = Chartertog

*) betyr tillegg til den utsendte årsmelding.

Resultatet for 1982, 4234 reisende, 886 færre enn forrige år, er ikke tilfredsstillende. Urskog-Hølandsbanen har nå opplevd en nedgang på over 30% i antall besøkende på et par år og må foreta en omvurdering av markedsføringen for å øke publikumstilstrømningen. Sporadiske pressemeldinger og plakatopphenging viser seg ikke å være nok.

Størst effekt i 1982 hadde et innslag i radioens "Reiseradioen" lørdag 18/7 - med 400 besøkende påfølgende søndag. Opphengning av Tertittenplakater på samtlige lokaltogsett i Oslo-området i juli måned fikk dessverre mindre effekt enn antatt.

Sommervarmen i juli må ellers bære sin del av skylden for en stille sommer på UHB, likeså var det nok mange som fattet større interesse for Krøderbanen efter et Norge rundt-innslag i begynnelsen av august.

Det bør nevnes at de øvrige museene på østlandsområdet i likhet med oss hadde nedgang i besøkstallene, mens statistikkene for Setesdalsbanen og Krøderbanen er mer positive. Skibladner hadde 10% økning i passasjertallene.

Generelt kan besøkstallet fremstilles som en funksjon av følgende 5 variabler: Bensinpriser, konjunkturer, temperatur, vær og markesføring. Hvilken av disse som har høyest vekttall skal være usagt, men selv påvirker vi bare den siste - og det blir en hovedoppgave for oss i 1983.

Togfremføringen har gått knirkefritt uten større forsinkelser eller uhell. Overgangen til timestog har i praksis også vært problemfri.

Personalsituasjonen har vært noe anstrengt i 1982. Trafikksjefen har ofte hatt problemer med å få kab alen til å gå opp, men har ved hjelp av gode overtalelseskunster alltid skaffet nok folk. Det er grunn til å gi honnør til alt personale - særlig til de som hadde over 10 tjenestedager eller hadde tjeneste alle driftsdagene i juli da temperaturen krøp godt over 30° C i skyggen.

Om personalet er det ellers å si at utøvelsen av sikkerhetstjenesten er særdeles god, fremmøteunnlatelse til oppsatt tjeneste har knapt forekommet og uniformeringen blir tatt alvorlig. Personalet er stabilt og solid, men det bør bli flere å dele tjenestene på!

BANEAVDELINGEN

Banestrekningen m/stasjonsområder har i 1982 fått rimelig godt vedlikehold både hva angår alminnelig justering av sporet og svilleskifting. I løpet av sesongen er det skiftet ca. 130 sviller i hovedspor. En del vekselsviller er skiftet ut i en veksel på Bingsfoss og en på Fossum. Det benyttes nå bare nye trykkimpregnerte sviller ved utskifting.

Hele banestrekningen er omhyggelig sprøytet mot ugress og vekster. Sprøytingen har gitt godt resultat.

Alle laskebolter som ble skiftet ut foregående år er efterstrammet i 1982.

En viss opprydding langs linjen er også foretatt, men fremdeles gjenstår det nokså meget før en kan si at det er ryddig langs banen. På flere steder finnes

Et lite minne fra "gamle dagers" Bingsfoss. Bildet er tatt på slutten av 60-tallet, Her mangler både skikkelig stasjonsbygning, platform mellom sporene - ja vi har kommet langt siden dette bildet ble tatt.

Foto: Arkiv UHB.

det lagre av skinnemateriell som burde vært sortert og samlet i et sentrallager.

I løpet av året er det gravd kabelgrøft langs store deler av banestrekningen. Det kan forventes visse setninger som følge av disse gravearbeidene. I så fall vil mer omfattende justeringsarbeider finne sted, - men dette må bli for Televerkets regning.

Visse pålegg fra NSBs tilsynshavende lot seg ikke gjennomføre i 1982. Dette gjelder innlegging av ledeskinner på Fyen bro og forsterkning av stoppbukken på Fossum. Dette er oppgaver som må prioriteres våren 1983.

Banestrekningens alminnelige kvalitet er nå bedre enn noen gang tildligere i museumsjernbanens historie. Ved fortsatt godt arbeide og jevn innsats skulle vi kunne forbedre denne standarden ytterligere og derved øke sikkerheten samt redusere slitasjen på det rullende materiell.

MASKINAVDELINGEN

Hovedbeskjeftigelsen for maskinavdelingens folk var i 1982 som i 1981 våre prosjekter BCo3 og Høland (omtalt nedenfor). Men i sommerhalvåret ble det dog utført en del arbeider på Sørumsand.

Både lok nr. 4 og lok nr. 8 forfalt til liten revisjon i juni, og ble kaldtvannsprøvet under overoppsyn av vm. Østensen og avd. ing. Hagen fra NSB Verkstedet Sundland. Begge lokomotiver viste seg tette, og ble godkjent, nr. 4 frem til HR i juni 1983 og nr. 8 for 2 år. Kaldtvannsprøving består i å trykke opp kjelen til 50% overtrykk, holde trykket i 5 minutter og under denne tiden inspisere kjelen for lekkasjer.

Under prøvingen denne gangen ble benyttet Dima høytrykkspyler med påmontert sikkerhetsventilutrustning, i stedet for håndpumpe. En genial idé som sparte oss for mye slit. Nevnes bør også at begge lok ble grundig utvasket før inspeksjonen.

Setskogen fikk tilbake sine stangsmøringsnipler efter mange års fravær. Nipler og fjærer måtte lages nye da de gamle var forsvunnet. Vi merket straks 3 endringer: bedre bremser, mindre oljeforbruk og renere understell.

Det rullende materiell forøvrig har i 1982 bare fått løpende vedlikehold.

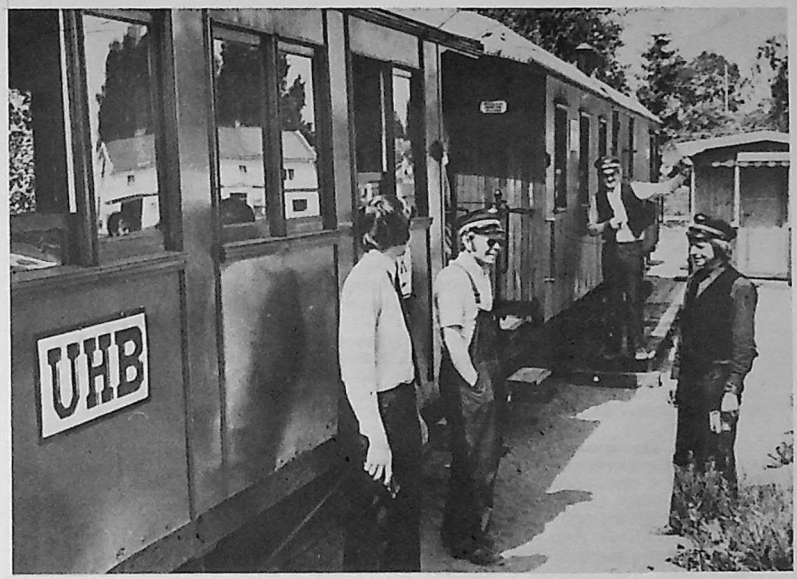
Løftekasse 93 ble omsider ferdigstilt efter et par år med presenningstak. Kassen er nå malt og taket fornyet med bjelker, borddekke og papp.

For øvrig er det ryddet ut av løftekasse 97 og etablert et smøredepot i kasse 93.

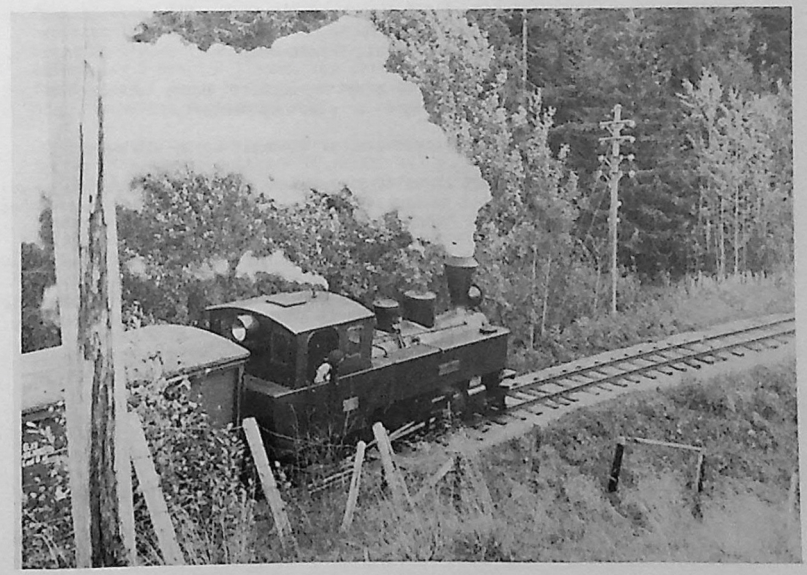
På høsten ble det anskaffet en ny kappsag, og vedlageret bak lokstallen ble fyllt til randen i løpet av en dag. Sagen har fått plass i kasse 97.

I august hadde vi materiellsyning for NSB. To karer fra NSB Verkstedet Hamar gikk grundig over alt rullende materiell. Dette avstedkom en tilsynsrapport som vi må ta for oss i 1983.

Televerket grov i 1982 ned en ny kabel langs hele vår strekning. Vi benyttet anledningen til å legge ned vår egen telefonlinje fra Fossum til Sørumsand samt vannledning fra Fjeldvang til Bingsfoss. Fjeldvang er nå tilknyttet vannverket via en stikkledning fra Sætra. Selv kjøpte vi inn og monterte en enkel kjøkkeninnredning i Fjeldvang.



Ytterligere to "gamle" bilder fra museumsbanen. Presterud stasjon (snart holde-plass)er for tiden i forvandlingens tegn (over) men togene kjøres som før (under).
Foto: Arkiv UHB.



På høsten ble begge lok igjen utvasket og kjelene svært vitenskapelig konservert for vinteren.

STASJONSAVDELINGEN

Det viktigste som ble utført i 1982 var snekring og montering av gitterverk mellom fundamentene til godsbygningen. Her har vi fått brukbar lagerplass for trillebår, plenklipper m.m. Dessuten har gitterverket efter fleres mening en positiv estetisk betydning for bygningens utseende. Støtteforeningen for Sørumsand musikkorps malte bygningen med NSB standard grå maling. Den ble fin. Nå gjenstår bare maling av vindskier og gerekter.

Av andre arbeider som bør nevnes er forlengelse av mellomplattformen på Bingsfoss. Det ble kjørt på subbus både her og på Sørumsand. På Bingsfoss ble loddet til sporvekselen inn til lokstallen fjernet og erstattet av en låsanordning. På denne måte eliminerte man den store mulighet det var for at publikum kunne snuble på plattformen.

Til slutt kan nevnes den årvisse beplantning av sommerblomster som vår venn distriktsgartneren nok en gang har bidratt med. Dette er jo selveste prikken over i-en i vår avdeling.

MEDLEMSBLADET TERTITTEN

Medlemsbladet kom i 1982 ut med 3 nummer. Planen gikk ut på 4 nummer, men redaktørens stasjonering i Tanzania fra september måned medførte at redaksjonen ikke maktet å gi ut et eget julenummer. Bladet er på det nærmeste selvfinasierende gjennom annonseinntekter. Redaksjonen har bestått av Erik R. Gjertsen (redaktør), Finn Halling, Gaute Narverud og Hans P. Grøner.

HOVEDREVISJON HØLAND

Arbeidet med revisjon av Høland har pågått i hele 1982.

Drivhjulene er dreiet og nye lagre er støpt og montert. Begge løpeboggiene er tatt ut, akseltappene dreiet, nye lagre er støpt og montert.

Alle utbalanseringsarmer, fjærstropper etc. er overhalt og delvis nylaget.

Sylindrene er utvendig rengjort og malt, smørerørene er i sin helhet laget nye. Begge sylinderblokkene har fått ny isolasjon og platekledningen er overhalt og montert.

Vanntankene er rustbehandlet innvendig og etterbehandlet, likeså kullboksen.

Hele lokomotivet forøvrig er skrapt til bart metall, grunnet og malt. Førerhuset har fått delvis ny panel i bakveggen, forøvrig er diverse rustskader utbedret.

Bremsesylinderen er heloverhalt og montert. Bakre kopling og innslåtte rammeplater er rettet og montert.

Lokomotivetsomløpsventiler er tatt ut, overhalt og montert.

Fremre bufferplate er tilbakeført til sin opprinnelige utførelse.

Lokomotivets kjele har vært under bygging på Sundland Verksted hele året.

All armatur er overhalt. Vannstandsarmaturen er i sin helhet fornyet. Samtlige damprør er overhalt eller nylaget. Kjeleplater er skrapt og grunnet, og en

dekkplate for rundkjelen laget ny.

Lubrikatoren er heloverhalt og montert. Smøresystemet vil i sin helhet bli lagt opp på nytt.

Koplingsstengene er rettet opp, pusset og blankpolert.

Arbeidet fortsetter i 1983 og loket forventes tilbake på banen i juni.

Det er medgått anslagsvis 1.000 arbeidstimer i 1982.

RESTAURERING BCo3

Arbeidet med restaurering av personvognen BCo3 har pågått gjennom hele 1982.

Vognkassen var i meget dårlig teknisk stand da den ble sendt til Oslo høsten 1981 og efter faglig vurdering ble det bestemt å skifte ut alt treverk i gulv og vegger samt deler av taket.

Målet med restaureringen er å tilbakeføre vognen til utførelsen den hadde efter en større ombygning i 1925. Eksteriørmessig betyr det at vognen males brun, får teaklakkerte vindusrammer og seildukstak. Interiørmessig ble endingene større; 2. klassen får ny innredning med nye plysjtrukne seter, teakplater på vegger, bjerkeplater i taket og linoleumsgulv. 3. klassen får malt furugulv, veggene får faspanel som ådres/kammes mens taket får hvitmalt faspanel. Ialt 5 parafinlamper monteres innvendig.

Efter at rivningen var avsluttet sto bare takbjelkene med ytterpanelen tilbake, støttet opp av et enkelt rammeverk.

Rammebjelkene til gulvet ble produsert "ute". Til langbjelkene i gulvet er benyttet limtre, slik at de er skjøtfrie og dermed mer solide. Likeså er det benyttet limtre i de groveste tverrbjelkene i gulvet. Antikvarisk sett er det betenkelig å benytte limtre, men praktiske og tekniske hensyn har vært mer tungtveiene i denne vurderingen. Arbeidet med gulv inkl. stubloft og isolasjon er i sin helhet fullført i 1982.

Også vindusfeltene er produsert ute. Disse kunne faktisk serieproduseres siden det var såpass mange like - 10 felter til 3. kl. avdelingen og 4 doble til 2. kl. avdelingen. Feltene ble levert ferdig montert.

Montering av veggene tok til da arbeidet med gulvrammen var avsluttet. Samtlige 14 vindusfelter ble montert på en dag! Montering av spikerslag og skråavstivere derimot var særdeles tidkrevende og tok over ½ år. Senere er også all innvendig panel satt opp.

Efter at gulv og stenderverk var montert slik at vognkassen var stiv, ble kassen løftet ca. 25 cm. opp slik at jernrammen kunne trekkes ut. Rammen ble sendt til sandblåsing, og for utskifting og påklinking av en endebjelke. Efter sandblåsingen ble rammen malt fire ganger.

Parallelt med ovennevnte arbeider er det utført oppussing av løse deler som dører, håndtak, beslag, grinder, koblinger osv., og nytt utstyr laget, bl.a. seter til 2. kl., vinduer, lister og platekledning.

Vognens boggier er også tatt inn til revisjon, og den ene boggien er sandblåst og malt i 1982. Dessuten er akseltappene dreiet og nytt lagermetall istøpt.

Det er, forsikrig anslått, medgått 1.200 arbeidtimer i 1982.

RESTAURERING/REKONSTRUKSJON BCol OG BCo2

Arbeidene med forberedelser til restaurering/rekonstruksjon av BCol og BCo2 er påbegynt i 1982. Forbundsmuseet i Akershus har bevilget 47.000 til prosjektet.

TILBAKEFØRING, FREDNING

Ved Miljøverndepartementes ekspedisjon av 19. februar 1982 ble hele UHBs banestrekning mellom NSB Sørumsand stasjon og Fossum med påstående tekniske anlegg og bygninger fredet efter Lov om Kulturminner § 15 hvorefter tekniske kulturminner kan fredes.

På bakgrunn av fredningen er det søkt om ny konsesjon for hele den omtalte strekning slik at hele banestrekningen blir dekket av én konsesjon som er sammenfallende med fredningens omfang. Søknaden er fremmet overfor NSB - Privatbanekontoret. Sist i 1982 ble søknaden oversendt Samferdselsdepartementet med NSBs uforbeholdne anbefaling.

UHB har inngått egen leieavtale med NSB vedr. det såkalte "trekant-området" på Sørumsand. Området inngår som et geografisk definert areal innenfor stasjons-området på Sørumsand.

Strekningen mellom UHB km 0,625 (nåværende utgangspunkt) og "trekant-området" er Sørum kommunes eiendom. Kommunen vil i forbindelse med konsesjon overføre eiendomsretten til denne del av strekningen til Urskog-Hølandsbanen.

Arbeidet på tilbakeføringen er påbegynt idet vi sommeren og høsten 1982 har fått utført en del arbeider i marken. En del av strekningen er planert og gruset ved hjelp av Statens Vegvesen på Sørumsand. Selve sporleggingen er begynt og vi har fått lagt ut og justert opp ca. 80 m komplett spor. Alt nød-vendig spormateriell fra km 0,625 og frem til "trekant-området" er kjørt ut og lagret langs denne strekningen. Det er bestilt 300 sviller for levering mai/ juni 1983 til de videre arbeider.

MORK STASJONSBYGNING

Ved eget kommunestyrevedtak ble UHB i 1982 eier av Mork stasjonsbygning på Mork.

Bygningen var ment flyttet til UHB i 1982, men plasseringen bød på vanskeligheter.

Vi søkte om tilskudd til flytting og restaurering gjennom Norsk Kulturråd, men søknaden ble avslått p.g.a. problemer og usikkerhet vedr. plasseringen. I løpet av 1982 ble plasseringsspørsmålet endelig løst idet Sørum bygningsråd godkjente plassering på Fossum som foreslått av UHB efter anmodning fra Riksantikvaren. UHB har nå fornyet sin søknad om tilskudd til prosjektet og har rimelig grunn til å anta at søknaden nå vil bli innvilget. I så fall vil bygningen bli flyttet til Fossum i løpet av 1983.

REGNSKAPET

Som man ser av resultatregnskapet, gikk vi ut med et større underskudd som driftsresultat. Her må bemerkes at kr 80.000 er utgiftsført på HR Høland, som påløpne ikke betalte kostnader.

Underskuddet dekkes ved overføring fra revisjonsfond. Den avsetning som er foretatt til det samme fond gjelder de gjenværende øremerkede midler til revisjon av To27.

oooOOooo

Vårt arbeide med Müllerhotell er ikke det du ser best.

Resultatet står der. Müllerhotell Norge – et funksjonelt hotell som gjestene vil trives i. For at håndverkerne skulle kunne skape det byggverk som nå står der av betong, stål, glass og tre, utførte vi en rekke konsulenttjenester.

Våre eksperter i byggeteknikk og geoteknikk samarbeidet med våre egne byggeledere, byggherre og arkitekt i et effektivt team for en hurtig gjennomføring av dette omfattende og interessante prosjektet.

Fra prosjekteringen startet og til hotellet kunne ønske gjestene velkommen tok det kun 2 år.

Vårt arbeide er ikke lenger det du umiddelbart ser, men Müllerhotell er i høy grad et produkt av vår innsats.

Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. er representert over hele landet. Vi har betydelige ressurser å tilby gjennom våre fagavdelinger.

Geoteknikk, Byggeteknikk, EDB, Kraftverk og Dammer, Vann- og Avløpsteknikk samt Offshorekonstruksjoner.

Våre medarbeidere i disse avdelingene er innstilt på å yte en service man blir fornøyd med.

Vi kan gi den rådgivning og bistand enhver har behov for – når behovet er der – enten prosjektet er lite eller stort.

Det vil glede oss å få legge frem vår omfattende referanseliste.

Velkommen.

Offshore

Vannkraft

Geoteknikk

EDB

Vann, avløp og renovasjon

GRØNER
RÅDGIVENDE INGENIØRER

Kjørbuveien 14, 1300 Sandvika. Tlf. (02) 39 22 01.

GENERALFORSAMLING 1983

Møtet ble avholdt onsdag 23. mars 1983 i Oslo Distriktsorganisasjons møtesal i Tollbugaten 26.

Generalforsamlingen ble satt av Andelslagets formann T. Mellin-Olsen klokken 18:45 med 13 personer tilstede, som tilsammen representerte 79 andeler. Som møteleder ble foreslått Thor Mellin-Olsen, hvilket ble enstemmig tiltrådt.

Til å underskrive protokollen ble foreslått Jørgen Seemann Berg og Kjell Harry Navestad, hvilket ble enstemmig tiltrådt.

T. Mellin-Olsen ønsket forskningsstipendiat Bjarne Rogan hjertelig velkommen til Urskog-Hølandsbanen. B. Rogan skal begynne som leder av Museumsavdelingen.

Det fremkom ingen bemerkninger til innkallingen og den foreslåtte dagsorden. Dagsorden ble derefter gjennomgått som følger:

3. Årsmelding og regnskap, decharge for styret.

Følgende punkter ble gjennomgått:

- Styrets arbeid : Ingen kommentarer
- Baneavdelingen : - " -
- Maskinavd. : - " -
- Stasjonsavd. : - " -
- Medlemsbladet TERTITTEN : Ingen kommentarer
- Hovedrevisjon av HØLAND : - " -
- Restaurering av BCo3 : - " -
- Restaurering/Rekonstruksjon av BCo1 og BCo2 : - " -
- Tilbakef. og fredning : - " -
- Mork stasjonsbygning : - " -
- Regnskapet : Revisorene har revidert og godkjent regnskapet for 1982. Det fremkom ingen kommentarer til regnskapet.

Årsmeldingen ble derefter enstemmig vedtatt og styret meddelt decharge.

4. Valg.

Det fremkom ingen kommentarer til styrets innstilling. Følgende stillinger var på valg: Styreformann, to styremedlemmer og ett varamedlem. Stillingsinnehaverne tok alle gjenvalg, og ble enstemmig valgt. Valgresultatet ble således:

Styreformann : Thor Mellin-Olsen
Styremedlemmer : Nils-Are Magerøy og Roar Stenersen
Varamedlem : Stein-Olav Hohle

Generalforsamlingen ble hevet kl. 18:55.

Oslo 23. mars 1983.

Aud Kristin Brevig

Aud Kristin Brevig / Referent

Jørgen Seemann Berg

Kjell Harry Navestad

NORSK MODELLJERNBANE
ROMERIKE HOBBYSENTER

NMJ nå også med butikk, hvor du kan se hele vårt kjempeutvalg i modelljernbaner.

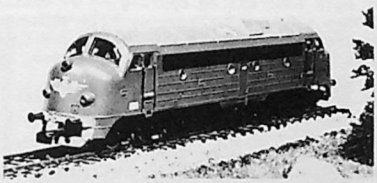
Av vårt utvalg nevner vi:

NSB damplok type 63a, „Stortysker"

Liliput's flotte modell av „Stortyskeren". Nydelig modell! Vår pris:

Type 63a, likestrøm ..... kun kr. 740,—

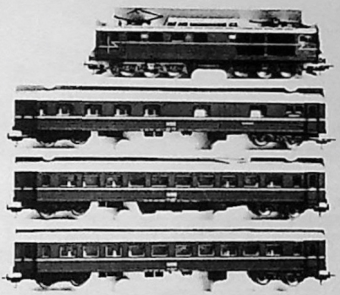
NSB type Di 3, grønn



NMJ's modell av Di 3 i leveranseutførelse, grønn med hvitt emblem. Merk prisene:

NSB Di 3 grønn, likestrøm ..... kr. 730,—
NSB Di 3 grønn, vekselstrøm ..... kr. 630,—

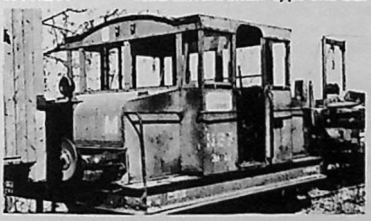
LIMA: Dovreekspressen.



Inneholder: 1 stk. El 14
2 stk. B 3 personvogn
1 stk. BF 12 kombinert vogn

NB! Pris (likestrøm) ..... kun kr. 298,—
Med vekselstrømslok ..... kr. 498,—

NYHET: NSB skiftetraktor type Skb 22.



BYGGESETT FRA KEYSER. I godsvogn medfølger.
Pris ..... kr. 359,—

Rimelige priser, eget reparasjonsverksted, deleservice. Vi fører Perl, Swedtram, Lima, Märklin, Fleischmann, Liliput, Peco, NMJ, byggedeler, verktøy.
Besøk oss, skriv eller ring. VELKOMMEN!

Romerike Hobbysenter

Strømsveien 102
2010 STRØMMEN
Tlf. (02) 71 31 96.

200 m fra Sagdalen hlp.
19 km fra Oslo sentrum.
2 km fra Lillestrøm.

NORSK MODELLJERNBANE

1:87 HO

Postboks 76
1920 Sørumsand

Tlf. (02) 71 31 96
(02) 72 72 29

Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460

Avsporing i TANZANIA.

Som utsendt medarbeider for TERTITTEN er det hyggelig å kunne rapportere litt fra varmere breddegrader. Her hvor jeg oppholder meg, i Dar es Salaam i Tanzania er det også jernbane - ja faktisk to systemer er i drift her nede. Det er den gamle metersporede, tidligere East African Railways, anlagt av den tyske kolonimakt rundt århundredeskiftet, den andre ble anlagt av kineserne som u-hjelp, bygget med 1067 mm. sporvidde, og går i dagligtale under navnet Tazara-banen.

Blandt mine mange gjøremål i Tanzania er også kontroll og oppfølging av mottatt prosjektgods fra Norge, som klareres inn over havnen i Dar es Salaam, og blir videresendt med enten lastebil eller jernbane. Mitt firma assisterer Ministry of Water and Energy med vann-prosjekter i det vestlige Tanzania, et av områdene heter Kigoma Region, og varer dit blir sendt med jernbane - distanse fra Dar es Salaam 1500 km.

Tenk dere så en stekende varm dag i februar (dette er sør for ekvator) solen står i zenith, det er 45 meget fuktige varmegrader i skyggen - i solen vesentlig flere, og vi er i ferd med å laste opp en 2-aksling med diverse kasser. Humøret er ikke på topp, det koker under topplokket, tempoet er meget lavt og lysten på en halvliter enormt stor.

Plutselig, midt under opplastingen av vognen, hvor vi brukte gaffeltruck pluss mange sjauere, så kommer det en slerke G-vogner trillende inn mot vogna vår - det er automatkobbel på vognene her nede av nesten samme type som på UHB, bare noe mere solid - kroken kobler til og vips - så er vogna på vei bortover skinnestrengen.

Forbausende utrop fra sjauere og undertegnede, som så absolutt ikke hadde ventet å få vogna fjernet rett for nesa. Tenk om gaffeltrucken hadde stått med gafflene inne i vogna i ferd med å laste opp, da vogna ble kroket opp og forsvant. Det var ingen skiftekontrollør tilstede, og loket befant seg over 20 vognlengder lengre frem, i en kurve, og det var overhodet ingen oversikt fra lokomotivet. Det ryker lett armer og bein her nede.

Med vidt åpne dører forsvant vårt objekt, men en afrikaner sa: "We are shunting, bwana. Your wagon will be back in 10 to 15 minutes".

Tre kvarter gikk, da var det at undertegnede mistet humøret og la ivei bortover sporet. TAKK FOR I AFTEN. I den andre enden av godsbanegården fant jeg igjen slerka, og vår vogn sto med alle fire hjulene godt plantet i grusen og med god slagside. Den åpne luken hadde huket tak i en platformkant ved et godshus, og elegant dratt seg selv pluss tre andre vogner ut i grusen - og der sto den godt.

Det myldret med folk rundt vognene, det ble ropt og skreket - vår vogn var 90 prosent lastet - de andre var tomme. Etter en tre-timers diskusjon om hva som skulle gjøres, kom så endelig Dar es Salaam's katastrofevogn, inneholdende noen hydrauliske jekker fra kolonitiden.

Etter syv timer var vår vogn endelig tilbake på sporet igjen, og da hadde også en avdeling fra den lokale baneavdeling rettet opp sporet og skiftet 6 sviller. La meg få si med en gang: Hva som enn er skrevet om UHB's baneavdelinger opp gjennom årene - alle våre avdelinger har utelukkende bestått av høyst kvalifiserte banearbeidere, sammenlignet med hva som ble prestert her på "Ilala freightyard".

Fem timer tok det å skifte 6 sviller samt å pakke opp. Da en banearbeider begynte å spikre skinnespikerne til svillen med en snekkerhammer, brast det for undertegnede. Egenhendig skiftet jeg 4 sviller, pakket opp, demonstrerte og viste hvorledes det skulle gjøres. Etter at de 4 første var vel på plass, klarte så de lokale selv å få skiftet inn de siste to, men da hadde også medgått innpå fem timer.

Vår "kjære" vogn var så sent på kvelden på sporet igjen, og imorgen skal vi laste om. Vognen kan jo ikke lenger brukes (selv om det på alvor ble foreslått å sende den avgårde i tog). Har jeg flaks, så går det nok bedre med vognen vi får imorgen. Den er i allefall noe større og har rullelager. Den avsporede hadde glidelager - var fra 1944, og akselkassene var helt uten beskyttelse (samtlige lokk var borte) så her var det fritt frem for sand og skitt.

Men så kjøres det ikke fort heller da. 30 km/t er max. hastighet på godstogene her i Tanzania, slik at det som til slutt kommer frem til Kigoma har brukt innpå 4-5 døgn på turen, og da er vel ikke varmgang så hyppig heller.

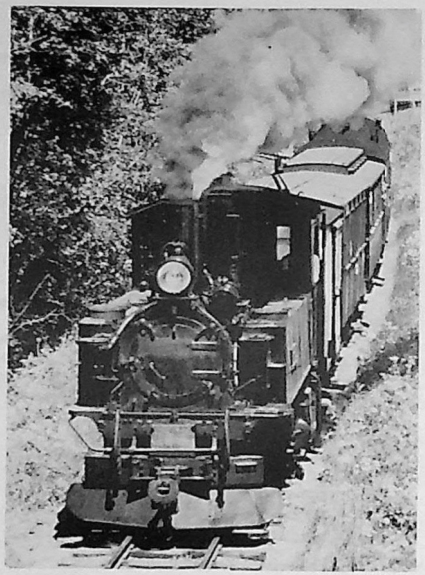
Vel, dette var litt om hva man som "utskremt" medarbeider i et norsk konsulentfirma kan oppleve på de sørlige breddegrader.

Nå skal det til undskyldning for den jevne Tanzanianske arbeider sies at når solen står loddrett over hodet, det er nesten 50 grader i skyggen, vindstille og stor fuktighet da er nok ikke arbeidsinnsatsen ved hardt muskelarbeid den høyeste heller. At undertegnede gikk ned minst 5 liter i vekt etter svilleskiftingene er helt sikkert - men det var så lenge siden sist. . . . .

Erik R. Gjertsen. 15/2-83.

CL 61912 med god slagside og nesten komplett opplastet. I over 45 graders varme et meget deprimerende syn.

Den lokale ekspertise samlet rundt den avsporede vogn. Rådslagningen er i full gang nede til venstre ved vogna.



VI GÅR EN KULL-ALDER I MØTE!

Tertitten går kullalderen i møte med kull fra

NORCEM

IMPORT

LAGRING

DISTRIBUSJON

FYRINGSTEKNOLOGI

NORCEM Kull
Cementdivisjonen

NORCEM – GÅRDEN
POSTBOKS 253
3470 SLEMMESTAD

TEL.: 78 03 60
TLX.: 71149

Banevedlikehold ···· forlengelse 1983.

Det er vel ingen tvil om at interessen for TILBAKEFØRINGEN er større enn interessen for generelt banevedlikehold likesom det alltid synes å være slik at interessen for det nye er større enn interessen for ivaretagelse av det bestående. For en hvilken som helst virksomhet er dette et konstant problem. UHB er intet unntak.

Den tekniske tilstand på vår banestrekning er etter min mening ganske god - faktisk så god at jeg tror vi kunne innstille vedlikeholdet i et par tre år uten at dette ville medføre noen sikkerhetsmessig risiko. Jeg ser da bort fra uforutsette feil som måtte oppstå som følge av utglidninger, oversvømmelser m.v. Man kan selvfølgelig av dette ikke trekke den konklusjon at vi derfor sløfer banevedlikeholdet i de første årene og bare konsenterer oss om selve tilbakeføringen. Dette ville medføre et etterslep som skulle bli vanskelig å ta igjen. Dessuten ville vi også inndirekte komme i skade for å venne oss til at banestrekningen greier seg selv. Slik må det bare ikke bli.

Noe arbeide må vi gjøre på banestrekningen også i 1983 - og ikke minst må vi få laget plattform m.v. på Presterud slik at forholdene der blir tilfredsstillende de årene togene fortsatt skal starte her. Vi er nå ferdige med den perioden der våre besøkende strømmet opp på riksveien etter endt tur. Togene vil nå bli bakket så langt tilbake at hele den delen av den gamle plattformen på Presterud som lå langs med riksveien kan fjernes.
Pr. idag er legging av spor nådd frem til hjørnet av eiendommen til Dag Foss, d.v.s. at vi har lagt ca. 55 m nytt spor. Dette er fullt ut tilstrekkelig m.h.t. til endringene på Presterud stasjon. Imidlertid ligger sporet delvis høyere enn tilstøtende grunn slik at vi fra "Myggbua" og ca. 40 m i retning mot Sørumsand må bygge opp plattform på utsiden av sporet. Det kan lages en plattform av tre eller vi kan fylle opp til overkant sville og bygge en forstøtningsmur ut mot plassen som nå benyttes til salg av betongprodukter. Til denne forstøtningsmuren kan vi bruke materialene vi fikk fra gamle Oslo Ø. Denne siste løsningen er nok den beste idet plattformen godt kan bli liggende igjen som støttekant i ytterkurven når vi i fremtiden skal kjøre fra Sørumsand. En plattform av tre måtte vi demontere. Treplattformen ville også bli dyrere.

Arbeidene med bygging av denne plattformen, fjerning av den gamle langs riksveien og justering og oppretting av sporet på deler av denne strekningen er prioriterte oppgaver våren 83 - de er en forutsetning for at publikum skal komme seg av og på toget uten for mye mas og strev. Altså må vi ta denne jobben før vi fortsetter med sporlegging mot Sørumsand.

På selve banestrekningen er det jo også en del arbeider som vi med respekt å melde må gjøre. Begge planovergangene må renskes skikkelig opp etter vinteren. På de steder der det er ført kabler m.v. under sporet må det etterpakkes godt da massene i disse grøftene har sunket en god del sammen og gjort sporet om til en hengebro. Det dreier seg om 3 steder; ved Fjeldvang, utenfor "godshuset" på Bingsfoss og like ved undergangen med Kongsvingerbanen. Dette er arbeider som gjøres så fort grunnen er fri for tele. Gravingen av kabelgrøft langs nesten hele banen kan føre til setninger og skjevheter i sporet. I så fall må dette rettes opp, men dette skal da gjøres av leid arbeidskraft for entreprenøren/Televerkets regning. Dog må vel UHB eventuelt kjøre ut grus.

En viss svilleskifting bør også utføres i 1983. Etter den oversikten jeg har er det rimelig behov for utskifting av mellom 40 og 50 sviller. I det alt vesentlige fra Fyen og ned til Presterud. Også kryssingssporet på Fossum har nokså mange råtne sviller, men her kan en vel likevel være mer sparsom p.g.a. den lille "trafikken" og de lave hastighetene. Vi må imidlertid være oppmerksom på vekselsviller. I sporveksler blir normalt brytningskreftene større enn på vanlig linje. Det er derfor viktig at det er god svillemate med skikkelig spikerhold i alle sporveksler. Ifjor ble det skiftet sviller i øvre veksel på Fossum og i innkjørsveksel på Bingsfoss retning Sørumsand. Det er nok i 1983 ønskelig med skifte av noen sviller i sporvekselen inn til vognhallen.

Materialene til forlengelsen ligger klare, trallene er kjørt frem, det er bare å begynne.

Ferske spor etter televerket var det også.

Arbeidet med forlengelsen er kommet godt igang, og de første skinnelengder er allerede lagt.

Og så langt kom vi i 1982. Hva '83 vil bringe av ytterligere forlengelser er på det nåværende tidspunkt ikke klarlagt, men et par lengder til kan vi nok regne med.

Forutsatt at vi kan få unna de arbeider på Presterud og langs banen som er skissert i det foranstående, skulle vi kunne legge vår sjel i arbeidet med sporleggingen inn mot Sørumsand. Å få lagt spor så langt som det foreløpig er planert burde ikke være noe problem. Dog må vi regne med en viss grøfting på denne strekningen. Erfaringene fra høsten 82 tyder på det.

Den videre tilbakeføringen er et noe mer komplisert kapitel. Den videre planeringen vil avstedkomme ganske store mengder forurenset overskuddsmasse som må kjøres bort. Likeens må flere av veiskiltene på strekningen flyttes og noen trær må ned og røttene graves opp. Og så er det selve planovergangen inn til Noractor som også innebærer flytting av 2 kummer - en for overvann og en for kloakk.

Disse arbeidene kan selvfølgelig gjøres raskt og effektivt om vi setter det hele bort på entreprise. Men da blir det også raskt penger av det. Jeg betviler at UHB har økonomi til en slik fremgangsmåte. Det blir vel til at vi må benytte oss av vante fremgangsmåte med "billig assistanse" når denne er tilgjengelig. Dermed går det også med mer tid. Dette tror jeg vi må tollerere. Dessuten er det også slik at denne fremgangsmåten er langt mer anstrengende administrativt, noe som også begrenser tempoet i utbyggingen.

Ikke rent skjelden kommer spørsmålet om når vi kan regne med å starte fra Sørumsand. Det eneste svaret jeg kan gi er "vet ikke". Vi har vel på UHB erfaringer for at vi undervurderer tidsperspektivet. De fleste prosjekter har tatt lenger tid enn først antatt. Det burde imidlertid ikke bekymre oss for mye så lenge vi har utmerkede erfaringer med de resultatene vi har oppnådd - og stadig oppnår, selv om det nå skulle ta litt mer tid enn vi egentlig trodde.

Utbyggingen av selv stasjonsområdet på "Trekanten" er heller ikke noe "bare-bare". Området er langt fra plant. Der hvor selve kryssingssporet skal ligge må det høvles av ganske mye masse. Og også denne må kjøres bort. Dessuten skal vi i første omgang legge inn tre sporveksler. Også det tar tid. Og samtidig med alt dette så skal vi altså holde hjulene igang.

Og enda en ting: Vi skal flytte Mork stasjon til Fossum. Det er en oppgave som må prioriteres når vi først har fått bygningen, har fått byggetillatelse for plassering på Fossum og ligger an til kulturfondmidler til oppgaven. Vi kan ikke bare la Mork bli stående til en gang i fremtiden. I 1983 må vi få flyttet bygningen og foretatt nødvendig utvendig oppussing slik at den ikke virker skjemmende på stedet.

HPG

Høststemning på UHB. Bladene er for det meste borte fra trærne, og snart kommer de første snefillene fykende ...

Go 109.

Vår nyanskaffede "sommervogn", GGW 97-13-17 fra DR kom til Sørumsand stasjon torsdag 6. januar. Vi ventet den i slutten av mars måned! Altså kom vognen helt uforberedt på oss. Det umiddelbare problem var å få frigjort den flatvognen fra DR som den var lastet opp på. All registrering av vogner går nå via EDB, - og dermed ville det ikke være noen vei utenom vognleie.

Vi har gode forbindelser når det gjelder transporter og kran-løft. Denne gangen kom det godt med. Allerede fredag 7.1. kl. 12.oo var biler med kran på stedet og overføringen til UHB-strekningen kunne begynne. Avlastingen, transporten og sporsettingen ved Presterud tok ca. 2 timer - og alt forløp uten særlig dramatikk. Den nærmest totale mangel på sne gjorde det til en lett oppgave å få satt vognen på sporet. Riktignok ble løftet nokså marginalt for en av kranbilene, en stund sto bakhjulene på bilen høyt hevet fra bakken, men det holdt!

Ettersom vi først antok at vi skulle måtte la vognen bli stående like ved portalkranen inntil våren gikk det hele over all forventning. Da det heller ikke var nevneverdig med sne og is i sporet til Bingsfoss var det fristende å få kjørt vognen hit opp. Etter at vognen var satt vel på sporet dro man derfor til Bingsfoss for å se om det var mulig å få startet Tinfos. Det var det. Den startet uten problemer og var straks på vei ned til Sørumsand. Ved Småfoss var det bare såvidt den kom seg igjennom uten enstra fart. Her var det en del is og noe sne i sporet, men ellers var det rene "sommer-føret".

GGw'n, eller Go109, som den heter hos oss, ble først skumpet forsiktig frem og tilbake for kontroll av lagere. Den rullet lett og uten besværligheter. Da vognen er utstyrt med Scharfenberg-kobling måtte tilkoblingen til Tinfos improviseres med en kjetting. Dermed bar det avsted - først i langsomt tempo. I fallet ned fra Presterud trykket vognen på loket - den rullet betryggende godt. Inn med 4. gearet og full fart mot Bingsfoss. Kl. 15.22 sto toget foran stasjonsbygningen, UHB var blitt en godsvogn rikere.

Så litt om selve vognen, først noen tekniske data:

Største lengde : 9,60 m ekskl. koblinger
" bredde : 1,96 m
" høyde : 2,95 m
Vekt tom : 7.700 kg
Bremseutrustning: Skrubrems (alle hjul) Vakumbrems, Körting (alle hjul)

Vognen er i rimelig god stand. Hjulganger er førsteklasses med tykke hjulringer og korrekt profil på hjulbanene. Rammen såvel som reisverk i vognkassen er av stål og meget solid. Boggiene er i prinsippet bygget opp på samme måte som godsvognboggiene på UHB med faste uavfjærede hjulganger idet all avfjæring ligger i bolsterfjærene. Forøvrig er bolsterene, - i motsetning til på UHB-materiell, av stål.

Treverket i vognkassen er noe merket av elde, men utskifting synes bare nødvendig i svært begrenset omgang. Taket er tett og trenger ikke tekkes om.

Vognen vil i prinsippet ha samme utseendet som vår nåværende "sommervogn" Tol når den er ferdig ombygget. Det blir inngang i endene og den store skyvdøren på midten brukes for barnevogner og rullestoler. Vognen utstyres med løse benker langs veggene. Benkene blir av enkleste type uten rygg

Vognen får montert UHB-koblinger på samme måte som dette er gjort på vårt lok nr. 8 BINGSFOS. Det kan i denne forbindelse nevnes at Go109 kommer fra samme bane som BINGSFOS, - nemlig strekningen Wolkenstein-Jöhstadt.

Når og hvor GGw 97-13-17 er bygget vet vi ikke idet den mangler fabrikk-skilt, men ut fra nr. etc. skal det nok la seg gjøre å finne frem til den riktige identiteten.

HPG

GGw'n er vel ankommet Sørumsand stasjon etter en lang ferd, som startet i Sachsen, i DDR, nærmere bestemt Wolkenstein.

Her er det straks før vognen for første gang skal stifte kontakt med "norsk skinnestreng".

Og litt senere har vogna, etterhengt "TINFOS" ankommet vår hovedbase, Bingsfoss stasjon

Datoen var 7. januar 1983 - og det er vel første gang i muséets historie at det blir kjørt arbeidstog i januar!

PEUGEOT

505

Den nye modellen fra Europas største bilkonsern

Stabekk Auto – Kolsås Auto.
To navn i Bertel O. Steen-gruppen.

MORK.

I møte 22. mars d.å. bevilget Norsk Kulturråd kr 50.000,- til flytting av Mork stasjonsbygning. Bevilgningen var i overensstemmelse med innstillingen fra Kulturrådets kulturvernutvalg.

Dermed har UHB, etter 2. gangs søknad, fått den fornødne økonomiske bistand for å kunne gjennomføre flyttingen til Fossum ved museumsbanens endestasjon. UHB ble eiere av bygningen etter vedtak i Sørum kommunestyre og fikk tillatelse til å sette bygningen på Fossum etter 2. gangs behandling i Sørum bygningsråd. Byggetillatelse forelå først 18. mars 1983.

Hele saken har vært administrativt relativt komplisert idet en har vært henvist til å følge vanlig prosedyre i byggesaker med søknad om byggetillatelse, nabovarsel og særlig tillatelse fra landbruksmyndighetene. Det hele har gått rimelig greit, men Bygningsrådets endelige vedtak ble fattet med 3 mot 2 stemmer etter at det var kommet inn klage fra en av naboene. I bygningslovens § 78 heter det:

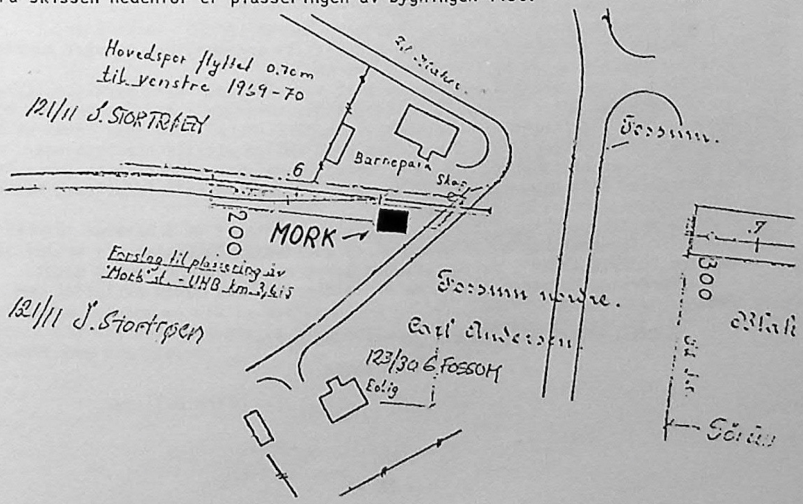
> "I boligstrøk må det ikke føres opp bedrifter og anlegg eller drives "virksomhet som etter bygningsrådets skjønn vil medføre særlig brann- "fare eller være til vesentlig ulempe for beboerne i strøket.

Under henvisning til § 78 valgte altså 2 av bygningsrådets medlemmer å stemme imot en plassering på Fossum som omsøkt av UHB. Lovanvendelsen er sikkert diskutabel, men dette er ikke av noen interesse for UHB slik saken utviklet seg i positiv retning.

Mork stasjonsbygning står på ringmur og synes å være i rimelig god stand tross mangel på vedlikehold gjennom mange år. Bygningen ble pusset opp og noe påbygget på 30-tallet, men er ellers slik den ble bygget i 1895-96.

Selve transporten kan nok by på problemer p.g.a. høyden likesom den trolig må heises opp fra riksveien til sporet ved Fossum da det nok vil være umulig å få kjørt den opp veien. Et annet problem er at vi pr. idag ikke vet om bygningen er forankret til grunnmuren eller om den bare står løst oppå denne. Alt dette må vi ha bragt klarhet i før transporten som forøvrig må foregå på nattetid med politieskorte og assistanse fra E-verk og Televerket. Ja, det blir i sanhet litt av en transport, men vi må greie denne oppgaven. Mork stasjonsbygning blir den eneste fra UHB som blir bevart i tilknytning til jernbanedrift i et eutentisk miljø.

På skissen nedenfor er plasseringen av bygningen vist. HPG



BJØRKELANGEN.

Efter nedleggelsen av Aurskog-Hølandsbanen i 1960 skjedde det uvanlige i norsk jernbanehistorie at samtlige av banens lokomotiver ble besluttet bevart. Lokomotiv nr. 2 "URSKOG" og nr. 7 "PRYDZ" ble sendt til Jernbanemuseet på Hamar, nr. 4 "SETSKOGEN" og nr. 6 "HØLAND" ble overlatt A/L HØLANDSBANEN, mens lokomotiv nr. 5 "BJØRKELANGEN" ble flyttet til Norges Tekniske Høyskole i Trondheim.

I utgangspunktet bør man være takknemlig for at flyttingen av "BJØRKELANGEN" til NTH kom i stand. Hadde ikke dét skjedd, ville trolig lokomotivet blitt skjærebrennerens bytte.

"BJØRKELANGEN" har i A/F Smørekoppens (A/F = akademisk forening) eie vært med på litt av hvert, særlig da i forbindelse med sin egen "gebursdag", som feires hvert år på årsdagen for ankomsten til Trondheim.

Lokomotivet er bl.a. blitt plassert på en trailer, som har kjørt rundt i byens gater med elleville studenter løpende rundt, det er blitt oppfyrt, til og med påmontert fabrikkpipe for å lage ekstra trekk - alt for å få tilstrekkelig trykk på kjelen til at det blir lyd i fløyta.

Efter at kjelkontrollen for noen år siden nektet videre oppfyring av lokomotivet, har man nøyd seg med å more seg rundt lokomotivet - og andre steder - på gebursdagene. Forøvrig har lokomotivet fått stå i fred.

Det kan synes som den reelle interessen for "BJØRKELANGEN" dabbet av da det ikke lenger var mulig med oppfyring. Lokomotivet er idag i en trist forfatning, og de siste års sporadiske vedlikehold har knapt hindret rusten i å spre seg ytterligere.

Saken har også en annen side: Kulturgjenstander - herunder lokomotiver - bør alltid bevares i sitt opprinnelige miljø, dersom dette kan skje på en betryggende måte. Urskog-Hølandsbanen mener at "BJØRKELANGEN" kan bevares på en vesentlig mer betryggende måte på Sørumsand i UHB's regi, enn hva som er tilfelle i Trondheim. UHB ser det samtidig som en av sine hovedoppgaver å sikre alt gjenværende UHB-materiell.

På denne bakgrunn tok Urskog-Hølandsbanen kontakt med Smørekoppen vinteren 1981/82 med tanke på å bringe lokomotivet tilbake til tryggere omgivelser - på Sørumsand.

Det ble innledet en positiv dialog, og efter styrebehandling hos begge parter, fremla UHB på vårparten 1982 et forslag til avtale om utlån av lokomotivet.

Smørekoppen skiftet styre og utpå høsten mottok UHB et endret avtaleforslag, som bl.a. inneholdt følgende:

- avtalens varighet er 5 år.
- UHB forplikter seg til å hovedrevidere "BJØRKELANGEN" innen 5 år.

Urskog-Hølandsbanen kunne ikke godta slike betingelser, og vårt korrigerte avtaleutkast ble sendt Smørekoppen i oktober.

Først i februar 1983 mottok UHB nytt svar fra det igjen nyvalgte styre i Smørekoppen der det ble meddelt at Generalforsamlingen i A/F Smørekoppen med et "overveiende flertall" hadde bestemt at "BJØRKELANGEN" ikke skal lånes ut til UHB, men derimot forbli ved NTH som en pryd mellom sterile stenbygninger.

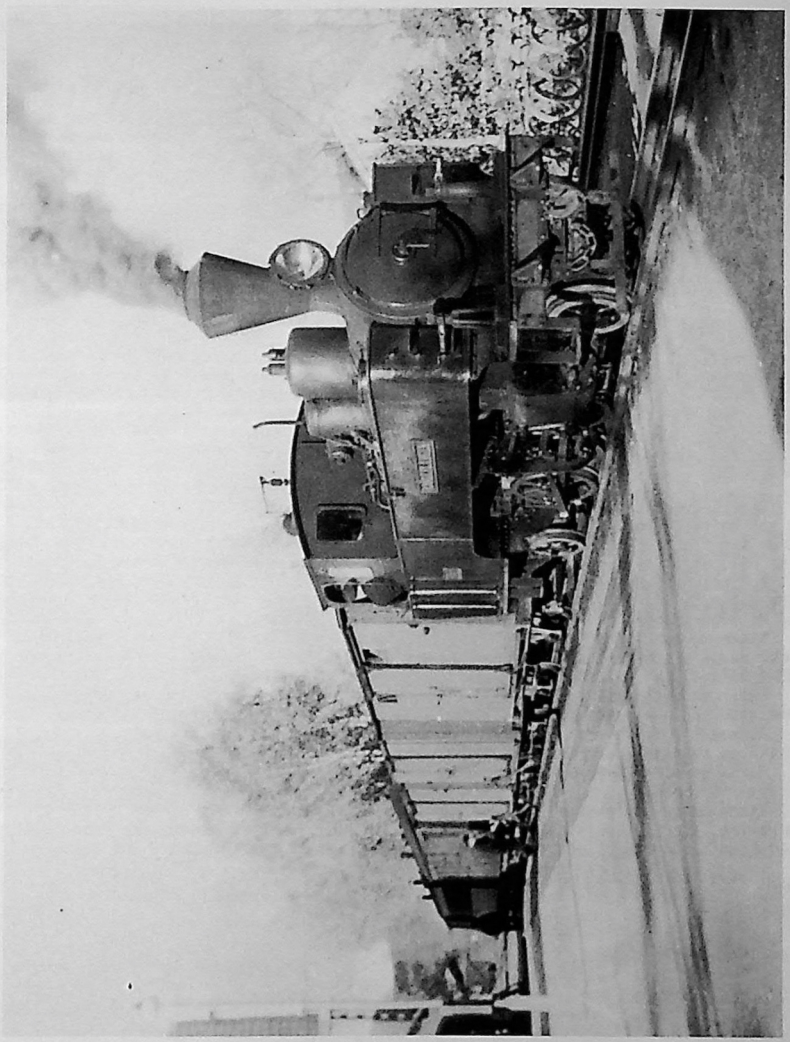
Svaret er beklagelig, men ikke overraskende. Stemningsreportasjer i Trondheimspressen tatt opp under avviklingen av "BJØRKELANGEN"s fødselsdag høsten 1982 varslet forsåvidt utfallet.

De vurderinger som ligger til grunn for vedtaket om å beholde "BJØRKELANGEN" i Trondheim er neppe gjort på et antikvarisk grunnlag. Ei heller synes det som "BJØRKELANGEN"s mulige skjebne bekymrer studentene særlig meget.

Fra Urskog-Hølandsbanens side er imidlertid ikke saken avsluttet med dette.

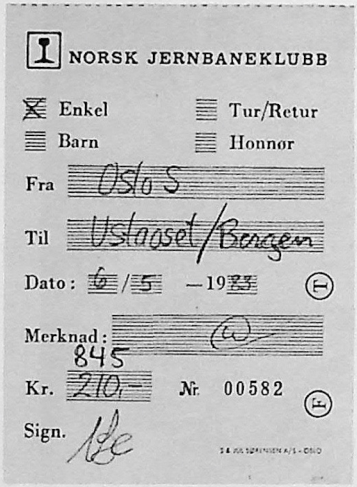
"BJØRKELANGEN" må ikke bli jernmarkens bytte!

Finn Halling



Sørumsand stasjon en tidlig morgen på 50-tallet. "BJØRKELANGEN" står klar med dagens første tog til Bjørkelangen og Skulerud. Som det tydelig fremgår av bildet er det blandet tog som kjøres.

Foto: Arkiv UHB N-374.


NORSK JERNBANEKLUBB

Enkel Tur/Retur

Barn Honnør

Fra Oslo S

Til Ustaoset/Bergen

Dato: 6/5 —1983

Merknad: 845

Kr. 210.- Nr. 00582

Sign.

Med 411 til Bergen.

Fredag den 6. mai gikk startskuddet for den til nå største dampopplevelse i Norsk Jernbaneklubb's regi. For første gang på årtier skulle atter dampfløyten gjalle utover høyfjellet og varsle om at "dampen" er i anmarsj.

Med EL 5.2039 bar det ut fra Oslo S en strålende morgen. Værgudene lot det riktig pene været få fritt spillerom, og solen varmet.

Etter diverse kryssnings- og fotostopp ankom vi så Ål stasjon i rute, og på et sidespor så vi 26c411 med trykket på topp, klar til innsats.

Etter kryssing og forbikjøring, og med ilagt fotokjøring ut fra Ål stasjon bar det ut på fri linje.

Etter en tur på Vestfoldbanen i vinter måtte 411 "doktoreres" for varmgang i et lager, dette var imidlertid reparert, og uten problemer av noen slag bar det ivei oppover mot Geilo.

Denne gangen var det avsatt rikelig med tid til opphold og fotokjøringer under veis, og selv de mest fotogale måtte bli tilfredse over de muligheter som bød seg på veien opp til Finse den dagen.

Undertegnede hadde meldt seg på hele turen - altså fullt opplegg, og selv om påmeldingen var mottatt sent i jernbaneklubben, skal turarrangør og tangklipper Ulf Berntsen ha all honnør for flott opplegg og fin gjennomføring av hotellkabaler og bordsetninger. Takk skal du ha Ulf, og tilsvarende takk til alle som hadde med arrangementet å gjøre. Det var topp!

Vel ankommet Finse utpå kvelden var det riktig koselig å kunne avrunde dagen med en Hansa eller to på 1222 i lag med gode venner. Samtaleemner mangler det ikke på med en så bred deltagergruppe.

Neste morgen, etter en god frokost bar det ivei videre - mot Myrdal og EL 9. EL 9 synger nå på siste verset i sin lange NSB-tjenestetid og det er vel ikke å anta for mye at 1983-4 blir siste driftsår for typen.

Etter en vellykket tur ned alle de 55 promillene gikk det samme vei oppover igjen, men denne gang hadde vi en sprek EL 11 til å dra oss opp.

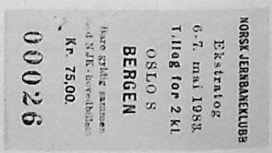
Rutemessig avgang fra Myrdal, og vi gjorde ikke veien lang til Voss, d.v.s. vi tok oss tid til en fotokjøring kombinert med vannfylling på veien vestover.

Hardangerbana kunne oppvise BM64 motorvogn forspent to ombygde 91-styrevogner som tok tur-retur Granvin.

Etter denne opplevelsen var det bare "tunnellbanen" inn mot Bergen by som gjensto, og som vanlig, i rute, ankom vi Bergen i fin stil, og sannelig var det ikke proppfullt med skuelystne mennesker på perrongene. Dermed var turen slutt - når blir det neste gang ?

Fra Oslo S fredag morgen. Et stilfullt tog er oppstilt i spor 5.

"Reisende til Bergen med ekstratog - ta plass, lukk dørene".


NORSK JERNBANEKLUBB

Ekstratog

6-7. mai 1983.

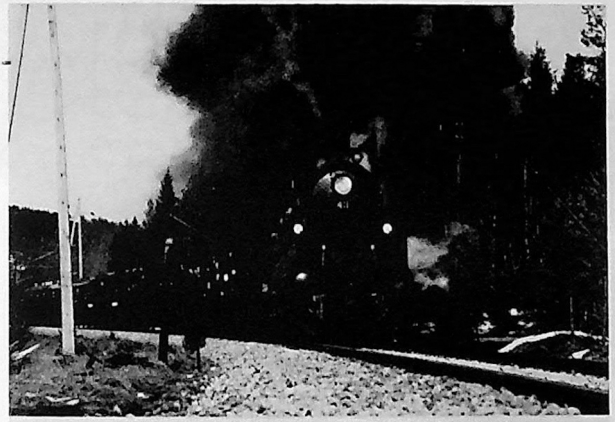
T.log for 2 kl.

OSLO S

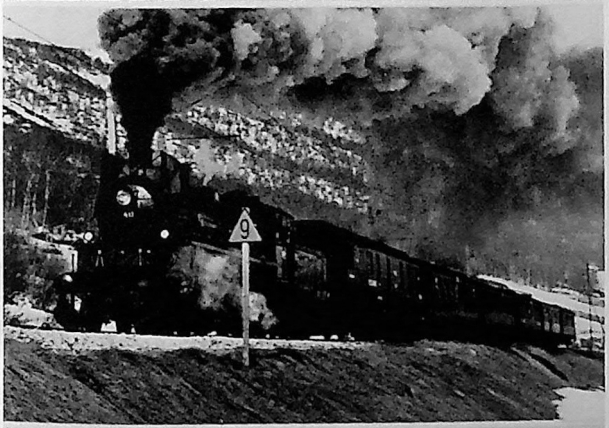
BERGEN

Kr 75,00.

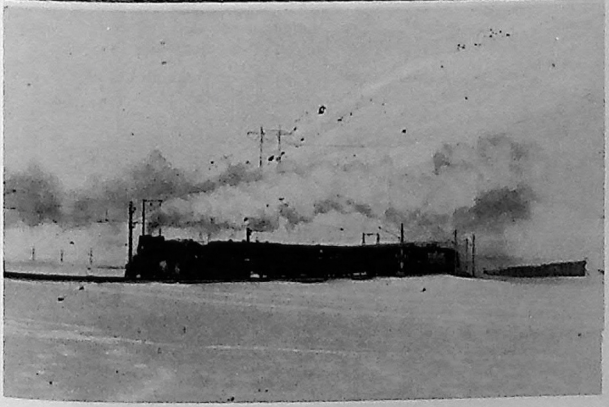
00026



Første fotokjøring etter Ål. Det er et imponerende syn som kommer imot en, nå gjelder det bare ikke å stikke hodet for langt frem.



Vi har passert Geilo og er på vei mot Ustaoset. Hastighetsskiltet skal ikke tas bokstavelig, men skulle det røyne på så kunne det kanskje gå alikevel. Men lagrene skal vel helst holde en stund til.



Og så er vi endelig oppe på fjellet - og hvilket syn det er når "dampen" kommer stormende mot en under full utfoldelse og i røk og damp. Det er derfor vi er jernbaneentusiaster.

Tekst og fotos: E.R.Gjertsen

DU FÅR ALT PÅ ET KORT

Det du trenger av kontormøbler og utstyr fra en forhandler.

EINERSEN KONTORMØBLER A/S
Ringeriksvn. 39, 1300 Sandvika
Tlf. 54 50 28 / 47 19 62

DAMPLOKOMOTIVETS 9 BUD (MED FORKLARENDE TILLEGG).

Fra Bergslagarnas Järnvägssällskap mottok jeg for et par uker siden følgende ni bud for/fra samtlige foreningers damplokomotiv. Her kommer de.

Skrivet er ikke rettet mot noen personer eller klubber - skulle noen alikevel ta det til seg - så vær så god !

ERG.

1. Du skall icke onödigtvis hava andra lok jämte mig! (I så fall endast Ånglok!)
   - Splittra dig inte på så många uppgifter att min vård blir eftersatt.

2. Du skall kunna styrka din kompetens i handhavandet av mig!
   - All min personal bör, och de som aspirerar på ansvarsposter SKALL föra arbetsbok över gjenomgången teoretisk och praktisk utbilding, avlagda prov, deltagande i revisions- och löpande underhållsarbete, linjepraktik i eldning och i förekommande fall övningskörning o.s.v.

3. Du skall göra dig väl förtrogen med mitt innersta väsen!
   - Förkovra dig genom självstudier och kurser, så att Du väl känner min konstruktion och mitt verkningssätt. Du får aldrig ge dig på uppgifter Du inte till fullo behärskar, annat än under sakkunig ledning.

4. Du skall icke förhäva dig i mitt namn!
   - Endast den, som känner min konstruksjon och funksjon i VARJE detalj, och som till fullo behärskar varje moment i mitt løpande underhålls- och reparationsarbete, och som dessutom deltagit i någon storrevision av mig och fått god inblick ock praktik i revisionsarbete, har rätten att kalla sig riktig Ångloksførare respektive kan gøra anspråk på at ha full Ångloksseldarkompetens.

5. Du skall icke svika mig under för- och efterarbetet!
   - All "min" personal, även förare och eldare, skall vid varje körning delta i förberedelser och klargörning, liksom efterarbete och avställning. Den som inte kommer förrän vid avgång eller smiter strax efter ankomst är inte välkommen i min hytt! Undantag beviljas givetvis för force majeur, såsom ordinarie tjänstgöring, och för de Lokmän som i sin ungdom genomgått "hundåren" i sin Reguljära Ånglokstjänst.

6. Du skall vara dine kolleger behjälplig och respektera vars och ens olika förutsettningar vid umgänget med mig!
   - Det ideella lagarbetet vet inte av nogon social rangskala, utan endast praktiska skillnader i erfarenhet och kompetens accepteras. Alla skall hjälpa alla. Ingen är för mer eller för mindra än nogon annan. De yngre skall respektera och ta lärdom av den gamla stammens rutin och erfarenhet, och de gamle skall godvilligt dela med sig så mycket som möjligt av denna, och båda skall vara medvetna om att ingen längre ågenhendigt kan förvärva dylik och aldrig någonsinn i en grad motsvarande åratals daglig Ånglokstjänst.

7. Du skall icke tala illa om andre i min hytt eller i min närhet!
   - Allt fackligt, politiskt eller annat gruff är BANNLYST i det ideella arbetet! Den ideella Ånglokstjänsten skall vara, och förbli, ett fritidsnöje. Alla är lika välkomna oavsett åsikter. Lemna kvar gruffet där det hör hemma, ock kom till mig och samsas kring vårt gemensamma intresse, så kanskje vi alla börjar respektära varann i stället!

8. Du skall hälsa, respektera och hjälpa mina systrar och deras personal!
   - När jag mötar systrar från andra föreningar vill vi alla salutera varandra. Vår personal skall göra det samma. De skall också inse at alla försöker göra sitt beste och inte söka fel och kritisere varandra utan hjälpa och underlätta varandras arbete i möjligaste mån.

9. Du skall få stor glädje med mig, om du följer dessa bud!
   - Du får åtnjuta ett gott kamratskap, såväl i min hytt som i umgänget med alla övriga medlemmar i din egen förening och i andra föreningar. Du får se din förening utvecklas och blomstra, och Ni får alla åtnjuta ett högt anseende i vida kretsar. Slutligen får Du se mig vid liv och god hälsa i många goda år.

Ditt hjärtenärmaste Ånglok.

F.S. Platou A.S. a limited company of architects was founded in 1930. The company totals a staff of approximately 65 architects, planners, landscape architects, interior- and graphical designers and a model workshop.

The nearly 50 years of experience has given the company professional design projects all over the country.

In the planning and design of activities directly and indirectly related to the oil industry, both offshore and onshore, the architect generally finds his place as a member of a project team.

FS PLATOU

PROSJEKTERING, PLANLEGGING,
LANDSKAPSARKITEKTUR,
INTERIØRARKITEKTUR,
GRAFISK DESIGN, MODELLVERKSTED

ARKITEKTFIRMAET F.S. PLATOU AS
RÅDHUSGT. 23 OSLO 1 — 41 48 50

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

RESULTATREGNSKAP FOR ÅRET 1982

DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER		1982	1981
Driftsinntekter		66.189,20	61.867,05
Driftstilskudd		174.000,-	133.500,-
Diverse tilskudd		17.000,-	36.500,-
Inntekter medlemsblad		13.730,50	17.042,50
Inntekter arrangementsavd.		6.755,-	2.960,-
Inntekter møtevirksomhet		0	722,-
Diverse inntekter		0	4.589,20
Sum driftsinntekter		277.674,70	257.180,75
Trafikkostnader		33.381,46	41.570,35
Baneavdelingen		12.849,55	41.423,29
Maskinavdelingen		14.398,22	43.691,40
Tyngre pålagt drifts- teknisk vedlikehold jfr. NSB-trykk 398	BCo3	52.505,41	11.774,45
	Nr.6 Høland	105.163,98	1.579,47
	BCo1/BCo2	7.291,36	0
	To27	7.997,40	0
Stasjonsavdelingen		2.075,10	69.833,06
Inventar og samlinger		31.356,-	6.364,-
Fotoarkiv		2.059,50	6.655,70
Bibliotek		740,-	566,-
Fredning/tilbakeføring		23.731,70	5.569,20
Kontorhold		7.996,53	0
Administrasjon og markedsføring		9.308,80	7.811,65
Møtekostnader		3.171,96	1.836,75
Reisegodtgjørelse		5.500,15	6.619,80
Forsikringspremier		8.150,-	2.980,-
Kontingenter		254,-	1.640,-
Kostnader medlemsblad		14.310,40	18.780,-
Kostnader arrangementsavdelingen		8.224,60	8.890,75
Skattetrekk/folketrygd		0	353,-
Diverse kostnader		0	6.710,80
Sum driftskostnader		350.466,12	284.649,67
Driftsresultat		-72.791,42	-27.468,92
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER			
Renteinntekter		5.543,82	6.263,18
Medlemskontingenter		11.095,-	8.840,-
Sum finansinntekter		16.638,82	15.103,18
Resultat før årsoppgjørsdisposisjoner		-56.152,60	-12.365,74
ÅRSOPPGJØRSDISPOSISJONER			
Avsatt til reservefond		0	0
Avsatt til revisjonsfond		5.002,60	28.420,53
Oppløsning av revisjonsfond		61.155,20	11.774,45
Oppløsning disposisjonsfond		0	29.011,82
Netto årsoppgjørsdisposisjoner		56.152,60	12.365,74
Årsoverskudd til disposisjon		-	-

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

BALANSE PR. 31. DESEMBER 1982

E I E N D E L E R

OMLØPSMIDLER	1982	1981
Kontanter	131,80	-
Bankinnskudd	84.420,56	67.957,05
Postgirobeholdning	17.345,35	7.038,26
Fordringer	2.000,-	2.000,-
	103.897,71	76.993,31
ANLEGGSMIDLER		
Lokomotiver, vogner, bygn. og sk.g.	122.200,-	122.200,-
Varige hjelpemidler	25.000,-	25.000,-
	147.200,-	147.200,-
Sum eiendeler	251.097,71	224.195,31

G J E L D O G E G E N K A P I T A L

KORTSIKTIG GJELD		
Forskuddsbetalte medlemskont.	7.005,-	4.050,-
Påløpne ikke bet. kostnader	80.000,-	-
	87.005,-	4.050,-
EGENKAPITAL		
A-andelskapital	36.500,-	36.400,-
B-andelskapital	6.700,-	6.700,-
Reservefond	15.000,-	15.000,-
Disposisjonsfond	85.399,23	85.399,23
Revisjonsfond	20.493,48	76.646,08
Årets overskudd	-	-
	164.092,71	220.145,31
Sum gjeld og egenkapital	251.097,71	224.195,31

Oslo S den 10. januar 1983
I styret for A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

kasserer formann

REVISORENES BERETNING

Til generalforsamlingen i A/L Urskog-Hølandsbanen

Vi har revidert A/L Urskog-Hølandsbanens årsoppgjør for 1982 som er gitt i samsvar med aksjelovens bestemmelser. Årsoppgjøret gir, efter vår mening, et forsvarlig uttrykk for Andelslagets stilling og for resultatet av årets drift. Styrets forslag til årsoppgjørs-disposisjoner er i samsvar med gjeldende lover og lagets vedtekter.

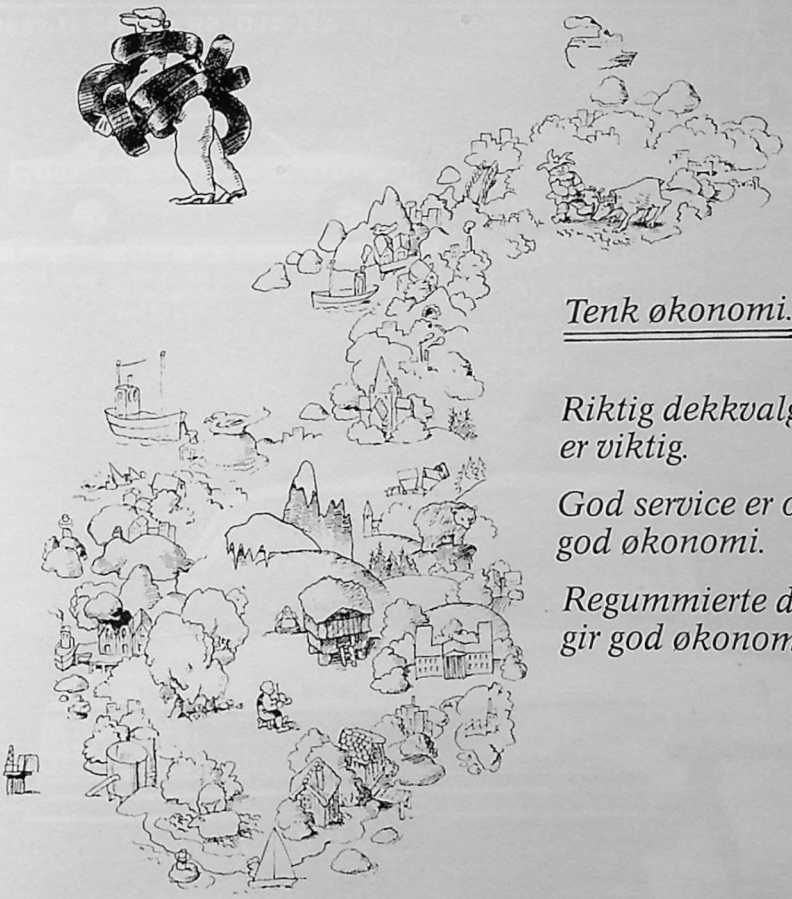
Vi anbefaler Generalforsamlingen å fastsette balansen og resultat-regnskapet som selskapets regnskap.

Oslo, den 7.3 1983

revisor revisor

Olrich finnes der folk kjører.

Du får samme behandling og like betingelser ved samtlige verksteder over hele landet.



Tenk økonomi.

Riktig dekkvalg er viktig.

God service er også god økonomi.

Regummierte dekk gir god økonomi.

Salgs- og serviceavdelinger.

Arendal	Strømsbuskletta 10	Tlf. (041) 21 579
Bergen	Dvre Ervik	Tlf. (05) 25 59 04
Bodø	Langstranda	Tlf. (081) 25 290
Drammen	Hard Kjørvgt. 12	Tlf. (03) 81 88 70
Hamar	Bakkegt. 4–6	Tlf. (065) 24 154
Harstad	Tore Hundsgt. 5	Tlf. (082) 61 530
Haugesund	Industrigt. 8	Tlf. (047) 27 697
Kløfta	Trondheimsvn. 127	Tlf. (02) 98 00 41
Kongsberg	Brødr. Bråthen, Numedalsvn. 7	Tlf. (031) 31 240
Kongsvinger	Bilco, Eidskogen 12	Tlf. (066) 15 344
Lillehammer	Sære Aj.	Tlf. (062) 50 806
Lillehammer	Torntegt. 14	Tlf. (062) 52 883
Lillestrøm	Depotgt. 6–8–9	Tlf. (02) 71 26 80
Moss	Th. Pettersonsgt. 4	Tlf. (032) 53 560
Narvik	Tjørvevn. 3	Tlf. (082) 41 730
Oppdal	Laugen Olrich A/S	Tlf. (074) 21 292
Oslo 9	Stanseveien 40	Tlf. (02) 25 32 88
Oslo 3	Slemdalsvn. 1	Tlf. (02) 69 35 96
Porsgrunn	Grensgt. 6	Tlf. (035) 53 952
Sandefjord	Pindsleyn. 13A	Tlf. (033) 77 520
Sarpsborg	Tunesporet	Tlf. (031) 51 530
Skien	Bedriftsvn. 4	Tlf. (035) 95 600
Stavanger	Forus	Tlf. (04) 57 56 55
Trondheim	Laugen Olrich A/S	
	Holtermannsvn. 75	Tlf. (075) 40 300
Tønsberg	Kjærkgheitsvn. 28	Tlf. (033) 11 651
Ulla Førre	4234 Vassbus	Tlf. (047) 99 895
Ytre Vinje	Årnot	Tlf. (036) 71 100
		Lyse 96

Produksjonsavdelinger.

Harstad	Tore Hundsgt. 5	Tlf. (082) 61 530
Skien	Bedriftsvn. 4, Kjørbekk	Tlf. (035) 95 600

Hovedkontor:

Oslo	Stanseveien 40	Tlf. (02) 25 95 50

Olrich

– din dekkspesialist –

PEUGEOT

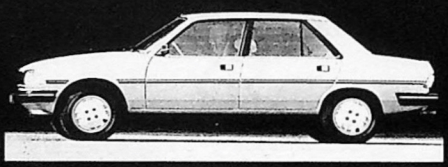
8 modellvarianter:

305 Berline, GLS, GLD og SR. GL, GLD, SR og SRD st.vogn

PEUGEOT 305

Importør: Bertel O. Steen A/s

Nye 305:
Utrolig stabil
Bedre ytelser
Lavere forbruk
Nytt dashbord
Nytt interiør
Bredere sporvidde
Ny kompakt front



305 GLD. Ny råsterk og sporty diesel. 1.905 cm³ og 65 HK DIN, 5 gear. 0–100 km/t på 16,5 sek.

6 års fabrikkgaranti mot gjennomrusting.

STABEKK AUTO

Avd. av BERTEL O. STEEN A.S

Bildene viser 305 SR med bl.a. tweed interiør, turteller, spoiler bak, sidelist og heldekkende hjulkapsler som standardutstyr.

Da krigen kom til UHB.

Aprildagene 1940 var svært hektiske og særdeles forvirrende på hele samfunnsmaskineriet. Masseevakuering ble igangsatt fra Oslo, helt planløst, og utover bygdene strømmet nå store skarer av Oslo-folk på flukt fra et "alliert flyangrep" som var varslet over byen.

På Urskog-Hølandsbanen merket man også godt den totale forvirring som rådet. Ved invasjonen ble endel skinnelengder demontert og gjemt unna, slik at okkupasjonsmakten ikke skulle kunne nyttiggjøre seg av anlegget men etter et par dagers tid kom disse skinnelengdene på plass igjen, og livet kunne så smått begynne å pulsere igjen.

Vi bringer her noen smakebiter fra både pressen og dbs. Eigil Prydz' papirer.

TELEGRAM 12/4-40. Fra Oslo.

Fraktgods, ilgods og reising kan ikke mottas til befordring hvis godset eller passasjerene skal sendes (reise) over følgende strekninger som her nevnt:
Hakadal-Roa, Disenå-Kongsvinger, Dal-Bøn, Østfoldbanen Østre linje, Fredrikstad-Sarpsborg, Vestbanen bortenfor Skollenborg og Åmodt. Transport til/over Vestfoldbanen kan ikke angis.

DC Lilleåsen.

TELEGRAM 12/4-40. Fra Oslo.

Voksne mannfolk får ikke reise ut av Oslo.

DC Lilleåsen

TELEGRAM 13/4-40. Fra Oslo.

Gods kan nå mottas til stationerne Krokstad og Spydeberg over Ski.

DC Lützen.

TELEGRAM 15/4-40. Fra Oslo.

Til alle stasjoner. Linjestrekningen Oslo-Fredrikstad er iorden. Il- fragt- og reisegods kan nå mottas til transport over denne strekning.

DC Lilleåsen.

TELEGRAM 15/4-40. Fra Oslo.

Stm. alle stasjoner. De tyske Reichskreditkassenschein skal godtas som betalingsmiddel ved stationerne for billetter og frakt efter en kurs av kr. 166.66. Chekker blir indtil videre ikke å motta som betalingsmiddel.

DC Lilleåsen.

NORDRE HØLAND FORMANNSKAP

Til: Herr fylkesmannen i Oslo og Akershus.

R A P P O R T

Der er stille og rolig i Nordre Høland. Mange evakuert fra Oslo. Alle har fått mat og husly. De som ingen penger har, har fått mat og husly gjennem anvisning.
Beholdningen hos kjøpmennene er liten, men rettet på da vi har fået kjopt noget mel og kolonialvarer fra Oslo.
Maling av korn er satt igang ved Eidsverkets mølle. Der er pålagt kjøpmennene å være yderst forsiktige med salg og utdeling. Kommunen har nedsatt en Tellingsnevnd for å bringe på det rene beholdningen av korn og poteter.
For tellingsnevnd trenges myndigheternes fullmakt.

Der har været endel engstelse blandt befolkningen når tyske patruljer har passert veiene, men dette har lagt sig, da tyskerne er meget høflige og forståelsesfulle.
Der har været nogen tilløp til spærring av veiene om natten, men disse er blitt fjernet og passasjen er fri.
Veiene må en si er i meget god stand. Der er lite bensin i bygden, og der blev henstillet at læger og syketransport og muligens nogle andre etter rekvisisjon og konferanse med stedets kommandant kan få.
Urskog-Hølandsbanen er i drift. For å spare bensin burde melketransport 1ra Hemnes meieri, Løken mottager og Aurskog mottager sende melken med banen. Løken opplyser at de får bensin i Oslo. Andre varer kan gå med jernbanen.
Der er flere henvendelser angående betaling av lån (Boligbanken m.fl.). Det er bra for disse å kunne få utsettelse til man får arbeidslivet skikkelig igang.

Bjørkelangen den 19/4-1940.

Ærbødigst
(sign.)
Ordfører.

OPROP!

TIL BEFOLKNINGEN !

Tyske tropper har besatt stedett bare vor å beskytte bevolkningen og sikre tilførsel av levnetsmidler.

Vi ber innbyggerne om å ta situasjonen med ro.

Vi vil arbeide i beste forståelse med de norske myndigheter. Ingen behøver å forlate stedet. Enhver går til sit arbeide som vanlig.

Broen og jernbanen er i serdeleshet betroet befolkningens egen beskyttelse.

Alle klager å besværinger må rettes til stedets kommandanten.

Passersedler blir utstedt av stedskommandanten.

Bjørkelangen den 19 april 1940.

S T A L L E I C H E R
stedets kommandant løittnant.

Riktig avskrift bevidnes
(sign.) A. Lier
Ordfører.

Til Den tyske militærkommando i Bjørkelangen

26 april 1940
247/1940

Transporter for den tyske mil. kommando.

Jeg tillater mig at gjøre opmerksom på at privatbanen Urskog-Hølandsbanen har hel samtrafikk med Norges Statsbaner og benytter samme takster og regler som de der til enhver tid gjeller ved disse.
Fra distriktschefen i Oslo mottok jeg igår en cirkulærskrivelse til alle stasjoner mrk. nr. 80/1940. Denne skrivelse som vedkommer tyske militærtransporter har jeg i nøiagtig avskrift gjort gjellende også ved denne bane og har i den anledning tilstillet alt trafikkpersonale denne.
Videre har jeg dags dato konfereret med distriktets overtrafikkinspektør som bekrefter, at nevnte militærtransporter forutsettes skje på den foreskrevne måte også i samtrafikk med privatbanen Urskog-Hølandsbanen.

Ærbødigst
Eigil Prydz.

Over: Sørumsand stasjon. Toget til Skulerud er straks klar til avgang. Med det høye innslaget av personvogner, samt barn som lener seg ut er det nærliggende å tro at det er en skoleklasse på rundtur ombord på toget.

Under: Her er toget kommet vel frem til Løken. Forerst etter lokomotivet er det lastede tømmervogner på vei til Skulerud og Haldensvassdraget.

Begge foto: Arkiv UHB.

I vedkonjukturens tegn.

URSKOG-HØLANDSBANEN LEVER AV VEDEN PÅ TO MÅTER:
SOM DRIFTSMIDDEL OG FRAKTGODS. Aftenposten 7. juni 1940.

Skogen er en allsidig venn i nøden. Den er god å ty til når importen av fremdriftsmidler som olje og kull svikter. Det sier ikke bare de mange tusen som efter hvert må gå over til generatordrift for bilene, men det sier også driftsbestyreren på Urskog-Hølandsbanen, hr. E. Prydz i en samtale med Aftenposten idag.

"Vi har gammel erfaring i veddrift allerede fra den forrige krig, da vi kjørte toget med ved i hele to år, og denne gang gikk vi over til vedfyring igjen allerede før krigen kom til Norge. Våre kullbeholdninger er nemlig så små at de må spares til vinteren, da det blir vanskeligere med veddrift".

"Hvad slags ved bruker De til å fyre med?"

"Bakhun og tynningsvirke. Det siste, den veden som hugges for å tynne ut skogen, har vist sig å være et udmerket driftsbrendsel for banen. Veden er rund og gir altså mer luft enn bakhunveden som gjerne klumper sig sammen".

"Hvor meget bruker banen?"

"200 favner pr. måned. Vi regner fra gammelt med at 2,4 favner er lik 1 tonn kull".

"Veden medfører vel et øket arbeide?"

"Det er riktig nok. Det blir mer strev med transport og lagring i tenderen. Men det trenges ikke flere folk på selve toget av den grunn. På den annen side sliter ikke veden slik på riststengene i selve fyren som kullene".

"Gir veddriften chanse til å holde samme ruteplan som før, eller går togene langsommere?"

"Nei, vi holder akkurat samme rute som ellers. Men i denne tørre tiden må vi passe på gnistene fra vedfyringen".

"Veden er vel også en meget betydelig del av den godsmengde Deres bane transporterer om dagen? Den går jo i et av Østlandets typiske store veddistrikter".

"Det er sikkert og visst at vi har nok av vedtransporter, særlig til Oslo. Heldigvis fant vi for endel år siden på å laste veden i store kasser, hver på 8 favner, men i en så stor vedtransport som vi har om dagen, har vi altfor få slike kasser. Det vil forresten kanskje interessere at Statsbanene også har konstruert slike kasser efter vår type. De har 80 kasser på Setesdalsbanen og 20 på Åmlibanen. Det går svært lett med slik containertransport. Kassene tas fra våre godsvogner på Sørumsand og løftes over med kran til Statsbanenes vogner. Bare vi nu hadde flere av dem. Alle folk skal ha veden sin så snart som mulig, til tross for at den vilde ha bedre av å stå ute en stund i stedet for å bli lagret i kjellerne. Bare igår hadde vi rekvisisjoner på et par hundrede kasser. Under forrige krig kjørte vi et enkelt år 4600 kasser. Og slike tall kommer vi nok op i i år også. Når vi ved siden av denne økede godsmengde også har økning i vår passasjertrafikk på grunn av bensinmangelen, så har vi altså ingen grunn til å klage".

UHB BYGGER GARASJE FOR SINE BILER.

I Dirkesjonsmøte i Urskog-Hølandsbanen forleden besluttedes å bygge vintergarasje for sine biler ved Kragtorp i Søndre Høland.

Garasjen er bestemt for 2 busser og får antagelig størrelse av 7 meter bred og 12 meter lang.

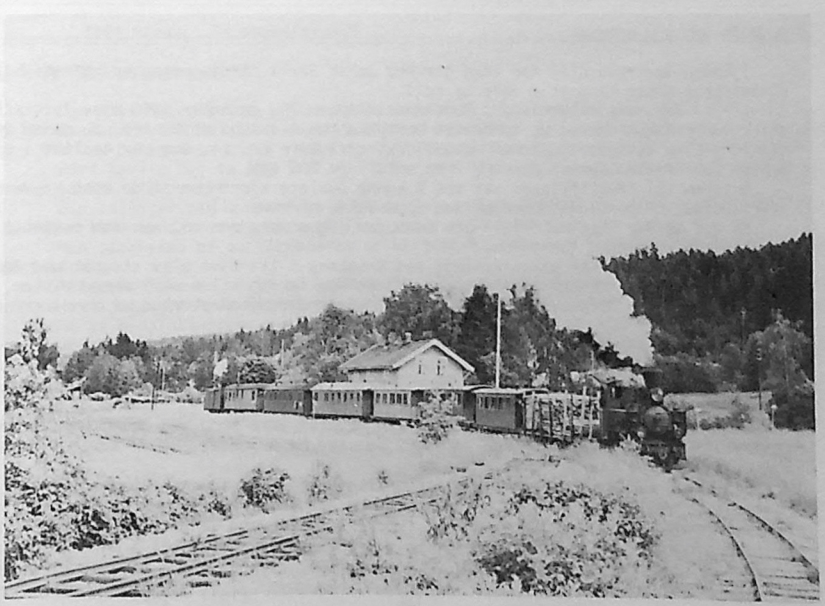
Den blir som man vil skjønne noe lengere enn garasjer i almindelighet, men dette er på grunn av at man har beregnet å få plass til buss med tilhenger. Tilhengeren skal da være forsynet med generatordrift.

Tidligere har banens biler vært plassert i leiet garasje.

Indre Akershus Blad 19. september 1940.

Over: Med fullt pådrag bærer det ivei gjennom de brede bygder mot Bjørkelangen og Skulerud. Bildet er trolig tatt i nærheten av Mork stasjon.
Under: Vel fremme på Skulerud etter 57 kilometer langs det smale spor. Tømmervognen skal rangeres ut på bryggesporet for omlasting til det våte element.

Begge fotos: Arkiv UHB.



UHB og bilrutene!

Helt siden UHB overtok bilrutene har det vært no tull med disse, og verre og verre blir det. Det er nu på tide at det blir gjort noe for å bedre på forholdene, hvis det er meningen at rutene skal fortsette å gå.

Som oftest er det for lite materiell så de reisende kan ikke komme med. Det er kanskje gjort med hensikt for å få folk til å bruke toget, men den går ikke. For folk som bor mellem Løken og Fjellsrud er det nesten umulig om de vilde aldri så gjerne.

I den siste tiden har også UHB tatt sig den frihet å innstille ruten når det passet (eller ikke passet). Dette eksperiment blev også foretatt den 29. desember 1940. En del av oss som skulde reise med bilen om kvelden for å begynne på arbeide den 30. stod da lenge og ventet på "rutebilen", men den kom ikke.

Vi måtte til slutt ta toget, som heldigvis ikke var gått enda. For dem som stod efter veien og ventet, hvor det ikke gikk noe tog i nærheten, kom vel ikke til byen i det hele tatt den dagen, og denslags kan ikke folk finne sig i.

Jeg forstår bare ikke hvad UHB skulde med bilruten når de ikke makter å drive den på forsvarlig måte.

Denslags tull med ruten forekom ikke når de tidligere eiere drev den, så det skulde jo også kunne undgåes nu. Det hadde ikke vært no for meget om UHB hadde ringt og sagt ifra så man kunde slippe å stå ute i kulden og vente på en "rutebil" som ikke skulde komme.

Med togruten er det også så som så. Hender det at toget som kommer fra Sørumsand er noenlunde i rute når det kommer til Bjørkelangen, så er det en time, og ofte mer forsinket når det kommer til Skulerud.

Dette må da kunne rettes på. Er det så umulig å holde toget i rute, hvorfor heller ikke sette opp en rute som kan holdes, for den som er nu er lite å stole på.

Johan Sørlie.

U H B OG BILRUTENE. Bjørkelangen 23. januar 1941.

I Indre Akershus Blad for idag går hr. Johan Sørli hårdt irette med banens bilruter og betegner disse nermest å være no tull.

Et par faktiske oplysninger. Ruteinnstillingen 29. desember 1940 blev foretatt efter forhåndskonferanse og innhentet samtykke fra Akershus veikontor, og denne innstilling blev kunngjort gjennem rutebilenes cirkulære nr. 14, som var opslått i alle busser og dessuten spredt omkring i et antall av 200 stk.

Årsaken til innstillingen var den å kunne dublere kjøringen på de mest krevende trafikkdage, da bensinrasjonen ellers ikke vilde strekke til.

At det er for lite materiell ute beklager ingen mere enn vi, men som bekjendt er der bensinrasjonering for tiden.

Fordi det påbegynte garasjeanlegg ved Kragtorp i 11. time blev stoppet med den følge at vi ikke fikk det planlagte garasjeanlegg ferdig til bruk i denne vinter, er vi blitt praktisk talt avskåret fra å bruke vår vedgassgeneratorbuss i denne strenge vinterkulde.

Jeg kan forsikre om, at banen helt ut loyalt har gått inn for å drive bilrutene så godt som mulig, hvilket også til en viss grad fremgår av det faktum, at vi ifjor benyttet ikke mindre enn kr. 5,286.20 til bare istandsettelse av de gamle busser vi overtok.

Det er mange ting som ikke er slik, som de skal være ennu ved bilrutene, men vi forbedrer stadig på forskjellige områder. Jeg tør be erindret, at vi lever i en meget vanskelig tid med sterke restriksjoner.

Det samme får også sies til kritikken likeoverfor jernbanens ruter og toggang. Vi korresponderer i Sørumsand med statsbanens tog, og er ikke selv herrer over de tider for toggangen som derav følger. Dertil fyrer vi togene med ved, og forholdene forøvrig medfører at vi må drive så økonomisk som mulig for å få endene til å møtes. Godstrafikken krever meget, og i tider som nu må vi være tolmodige og glade til, at vi kan holde det gående så pass som det gjør.

Eigil Prydz.

U H B OG BILRUTENE.

HERR DRIFTSBESTYRER P R Y D Z !

Banens bilruter er ikke no tull, men det er måten hvorpå de er drevet siden banen overtok dem.

Hårdt irette? - Nei, litt for beskjedent for ikke å gjøre UHB's renomé noe verre enn det er fra før.

Et par faktiske oplysninger. Cirkulæret om ruteinnstillingen er datert og skrevet den 11. januar 1941. Altså ca. 14 dager efterat den var foretatt, så det var umulig for oss som skulde reise med "ruten" den 29. desember 1940 å vite dette. Dette cirkulæret blev efter hvad De skriver slått op i alle bussene, men bare en var i drift. De andre 3 befant sig, og befinner sig fremdeles, henholdsvis på Skulerud og Kragtorp. De resterende 200 eksemplarer har visst heller ikke opfylt sin opgave da det var få eller ingen som visste om innstillingen.

Efter trafikken på UHB å dømme var 29. desember 1940 en av de mest krevende trafikkdager.

Hvad hjelper det å beklage at det er forlite materiell når det ikke blir gjort noe for å skaffe det nødvendige når det er å få tak i. Bensinrasjoneringen har hittil ikke vært strengere enn at andre rutebilselskaper har fått leid det de har trengt.

Å fortelle at det er kostet på bilene 5,286.20 er ingen god reklame. Spørsmålet er om de er i forskriftsmessig stand eller ikke. Det er nemlig ikke alle som kjører med biler hvor folk holder på å dø av exhaustforgiftning.

Apropos sterke restriksjoner. Har ikke UHB vært med på å få istand disse restriksjoner? Ihvertfall overfor private bilkjørere - og så er UHB blitt rammet av dem selv. Det kan kanskje bli en lærepenge for eftertiden.

Dette med jernbanens ruter og toggang er ikke noe nytt som følge av rasjonering og vedfyring, bare at det er enda verre enn tidligere. Jeg håper imidlertid at UHB vil ta sig litt mere av rutebilene for eftertiden, så man slipper å stå og vente i det uendelige. Eller, om den engang kommer, blir møtt med at det ikke er plass.

Lillestrøm den 3. februar 1941.

Johan Sørlie.

U H B OG BILRUTENE.

Den måte herr Sørlie i sine siste utgydelser i Indre Akershus Blad for idag utdeler eselspark til høire og venstre ikke alene nærmer sig, men endog overskrider grensen for den betegnelse disse raske meningsutvekslinger begynner med - nemlig no tull.

Herr Sørlie bør ta sig iagt for å servere "faktiske oplysninger" av lignende art som i hans siste opsett.

Han tillater sig å påstå at mitt cirkulære (nr. 14/40) om ruteinnstillingen 29. desember 1940 er datert og skrevet 11. januar 1941 - 14 dage for sent.

Men sannheten er at cirkulæret er utstedt 6. desember 1940 og distribuert umiddelbart efter.

Rutecirkulære nr. 1/41 er utstedt 11. januar d.å. og omhandler innstilling inntil videre av kjøringen hver lørdag og søndag med en buss til Soprim, som følge av, at der på grunn av bensinknapphet kun kan brukes en buss i ruten Høland-Oslo.

De øvrige spark om exhaust, restriksjoner, jernbane, vedfyring, trafikk og annet anser jeg det for hensiktsløst å gå nærmere inn på, når man kiler ivei med likt og ulikt, slik som herr Sørlie gjør.

Bjørkelangen 8. februar 1941.

Eigil Prydz.

UHB bestiller nytt lokomotiv fra Tyskland!

LOKOMOTIVET VIL KOMME PÅ OMKRING 90,000 KRONER.

I Urskog-Hølandsbanens direksjonsmøte tirsdag blev det fattet store beslutninger. Det er ikke dagligdagse ting at man beslutter å ta en uttelling på henimot 100,000.- kroner, men skal materiellet holdes vedlike så må det av og til skje.

Denne gang gjaldt det innkjøp av et nytt lokomotiv. Man hadde fått tilbud fra Berliner Maschinenbau i Tyskland, det samme firma som man tidligere har kjøpt lokomotiver fra.

Prisen vilde dreie sig om 90,000 kroner for lokomotivet, som ventes til banen om henimot et år.

Indre Akershus Blad 22. juni 1941.

"UTMERKET DRIFTSÅR PÅ UHB".

I en samtale vi hadde med driftsbestyrer E. Prydz forleden forteller han at det tegner til å bli et utmerket driftsår for Urskog-Hølandsbanen.

"Blir det rekordår?" spør vi.

"Nei, det gjør det vel neppe", svarer han. "Forresten er det ikke så godt å si enda. Jeg vil anta at vi nok var like høit oppe i perioden under forrige dyrtid. Dengang var det jo nesten ingen biler her i distriktet. Men, som sagt, det tegner til et absolutt godt år".

Indre Akershus Blad 24. juni 1941.

LOKOMOTIV NR. 6 "HØLAND"

på Urskog-Hølandsbanen er satt inn i maskinverkstedet til storreparasjon. Det er nær sagt plukket helt fra hverandre og det skal blandt annet forsynes med ny kobber fyrkasse, nye kjelrør og ny forende. Det er en reparasjon som man regner med vil ta mange måneder.

I denne tid har man kun en eldre maskin i reserve, mens de to øvrige man har går i daglig drift. Av den grunn har man, som før nevnt, besluttet å innkjøpe et nytt lokomotiv fra Tyskland.

Indre Akershus Blad 30. oktober 1941.

FORSKJELLIGE FORFREMMELSER VED URSKOG - HØLANDSBANEN.

I siste direksjonsmøte ved Urskog-Hølandsbanen er det foretatt endel forskjellige forfremmelser og forflytninger blandt banens personale, hvorav vi hitsetter:

Som ekspeditør ved Hjellebøl stasjon er ansatt baneformann Kristian Thuen, som for tiden er baneformann ved 5. avdeling med bopæl Løken.

Samtidig blev banevokter Bjarne Olsen som for tiden er ved 3. avdeling utnevnt til baneformann ved 6. avdeling, idet den derværende baneformann, Karl Svartbæk, blir overført til 5. avdeling.

Midlertidig verkstedsarbeider Olaf Evensen og lokomotivpusser Alf Sand blev gitt ansettelse som lokomotivfyrbøtere.

Midlertidig tjenestegjørende ved trafikkavdelingen, Kristian Slorbak, blev ansatt som trafikkaspirant.

Indre Akershus Blad 30. oktober 1941.

Åsgårdsreien.

"Det går et stille tog" har en dikter en eller annen gang skrevet. Men det kunne ikke være søndagskveldstoget på Urskog-Hølandsbanen han mente - det tør jeg sette to brødmerker på.

For noe som har mindre til felles med "et stille tog" skal det letes lenge efter.

Det tar til allerede på Sørumsand. Ungdommen går stille og pyntelig ute på platformen - vognene står tomme og alt ånder av bare fred.

Men, så lyder et signal og dermed blir det liv i massene - toget skal inntas. Og det skal sies til ungdommens ros, at "hvad den gjør, gjør den fullt og helt".

Toget blir stormet - gjennom de smale dørene tyter de inn - pustende og pesende - men med et triumferende blikk i øyet som tydelig sa: "Jæ vant lell".

Nå skulde en tro at etter slike kraftutfoldelser ville reaksjonen komme, men nei, ennå var jomsvikingene langt fra døde. Først etter i god fart å ha gjennemsøkt alle vognene lar de seg slippe ned på en benk for å ta en liten pust så de kan være i form til nye strabasser.

Og det blir ikke lang ro de under seg - etter et par minutter lurer de på om det ikke er bedre plass i "den andre vogna", og så tar det til igjen - smelling i dører - gjentehyl og brøl fra gutter i stemmeskiftet.

Og så er vi på en ny stasjon hvor nye skarer foretar akkurat de samme øvelser som vi nå hadde regnet med var et tilbakelagt stadium.

På hver stasjon inntas ny last og nye promiller og de reisende blir mere og mere tommelomske i hodet - de ser stivt ut i luften og prøver å fastslå om det er toget som slingrer eller om det kanskje er dem selv som sjangler aldri så lite. De blir ikke riktig klar over det, og så sier en til kameraten: "Det er forbanna au at detta toget aldri kan gå stødig"! - Og kameraten som lenge har studert på det samme spørsmålet griper halmstrået og mener også at "dom burde kjøre mer forsiktig når dom har følk ombord". Og så er de begge glade og fornøyde, for nå er det jo slått fast at det er t o g e t som slingrer.

En fredelig anlagt passasjer ser nervøst på klokka og tenker: "Er vi ikke framme nå snart så er jeg sikker på at jeg får tømmermenn i morra bare av lufta og bråket".

Og da ekspressen med hvinende bremser stopper på stasjonen griper han hastig sin hatt og forsvinner idet han mumler: "Det gikk da bra denne gangen au".

Aftenposten 17. oktober 1942.

SLO PÅ BREMSENE PÅ TOGET, MEN BLE TATT PÅ FERSK GJERNING!

På kveldstoget fra Sørumsand søndag kveld merket konduktøren at hjulene på en av passasjervognene stod stille. Dette var mellom Mork og Killingmo like før Harkerudbakkene, og da skinnene etter regnværet var meget sleipe var det ikke så rart at toget stanset.

Konduktøren gikk resolutt for å undersøke brekket på nevnte passasjervogn og her tog han en synder på fersk gjerning.

Det var en gutt i 19-års alderen som hadde satt på brekket, og da politiet også var med toget denne kveld blev han overlatt til det.

Indre Akershus Blad 10. oktober 1942.

KOM, SLO OG FORSVANT. BERUSET UNGGUTT PÅ BJØRKELANGEN STASJON.

Søndag ble stasjonsmesteren på Bjørkelangen stasjon meget ubehagelig overrasket. Mens han går fullt opptatt i sitt virke, finner en ung mann det for godt å slå til ham. Hva grunnen til slaget var, vites ikke, men en kan vel gå ut fra at mannen hadde drukket litt, og så vilde gi uttrykk for sin livsglede på den måten.

Etter at han hadde slått fant han ut at stasjonen ikke var noe blivende sted og

så la han bena på nakken og forsvant sørover. Han etterlot seg sin hatt og en forbauset stasjonsmester på Bjørkelangen.

Med siste tog fra Sørumsand fulgte det med en masse bråkete unggutter og blandt dem mente stasjonsmesteren å kjenne igjen mannen fra dagens slagmark, men ved nærmere undersøkelse viste det seg å være en uskyldig, som så fikk gå igjen.

Det er sannsynlig at mannen som slog, blir funnet snart da stasjonsmesteren foruten hatten også har et meget godt signalement av mannen.

Indre Akershus Blad 11. oktober 1942.

LILLE NORSK BANE "KÆRLIGHEDS-TOG".

MYNDIGHEDERNE SKRIDER IND !

OSLO, søndag (STB)

Norges eneste Privatbane, den lille Urskog-Høland-Banen er kommet i den ejendommelige Situasjon, at den har maattet tilkalde Politiassistance for at beskytte de Rejsende.

Sagens Sammenhæng er, at Ungdommen fra Distriktet, der ikke har noget Samlingssted, har valgt Toget til Tumleplads paa deres Lørdag-Søndagsture - mere for Togrejsens Skyld end fordi de har noget bestemt Maal.

Banens Driftsbestyrer udtaler, at Ungdommen hærger i Togene og gør Urskog-Hølands-Banen til "rene Kærlighetstog".

På grund af Mørklægningen er Togene saa svagt belyst, at dette ifølge Driftsbestyrerens Udtalelser "udnyttes til den rene Ekspansion af visse følsomme Tendenser".

Man har nu tilkaldt Politiet for at komme denne "Ekspansion" til Livs, da det har vist sig, at Banens Personale ikke kan hamle op med de 4-500 Unge, det drejer sig om.

Politikken, København, 26. oktober 1942.

RENE JULETRAFIKKEN MED UHB LØRDAG.

HUNDREDER AV BÆRPLUKKERE TIL DISTRIKTET.

Lørdag var kveldstoget fra Oslo drøye timen forsinket ved ankomsten til Bjørkelangen. Det var en kolossal reisetrafikk denne helg, og nevnte tog kunde først avgå en halv time over fastsatt tid fra Oslo.

Søndagen var første dagen som var tillatt å plukke tyttebær i samtlige av de bygder som sokner til Urskog-Hølandsbanen, og det var således en masse byfolk som var dratt ut for å plukke tyttebær.

Vi henvendte oss til driftsbestyrer Eigil Prydz, som forteller at godt og vel 400 passasjerer blev befordret med tog oppover lørdag kveld.

Det var verre reisetrafikk lørdag enn det pleier å være selve julekvelden, uttalte han. Heldigvis hadde vi regnet med storinnrykk på forhånd, og vi hadde sendt to lokomotiver ned til Sørumsand og hadde praktisk talt alt det vognmateriell vi for tiden rår over i bruk.

Søndag hadde vi tenkt å møte trafikken noe bedre rustet, og vi hadde derfor satt opp ekstratog fra Bjørkelangen.

Begge tog blev igrunnen godt besatt, men kanskje var det ikke så stor tilbakefart som vi hadde ventet, sluttet han.

Aftenposten 8. september 1942.

Over: En stille ettermiddag på Sørumsand. Prydz med blandet tog kommer langsomt glidende inn til Trekanten og endestasjonen for UHB. Om ikke lenge skal vi igjen kunne gjøre det samme.

Under: BFo5 hensatt på et sidespor ved Bjørkelangen. Den ser noe medtatt ut av tidens tann, men den er fortsatt driftsklar dersom det skulle bli behov for den.

Begge fotos: Arkiv UHB.

Stasjonsbygningen ved Hjellebøl brente ned igår natt.

INTET AV STASJONSGODSET BLE REDDET !

Stasjonsbygningen ved Hjellebøl i Norder Høland brente ned til grunnen inatt. Stasjonsmester Thuen, som ekspederte nattoget søndag kveld, merket ingenting da han kom hjem igjen.

Ved halv tre tiden ble han imidlertid vekket av noen forbipasserende som hadde oppdaget brannen, men allerede da var alt slukningsarbeide forgjeves. Det hele brente ned på kort tid og alt som var inne i bygningen brente opp.

Her var det selvfølgelig endel pakker og andre verdifulle og uerstattelige ting som ble luenes rov, så skaden må betegnes som total. Hvordan ilden er oppstått er helt på det uvisse.

Indre Akershus Blad 23. mars 1943.

TOPPMÅLET FREKKHET !

En utrolig frekkhet har driftsbestyrer Prydz, Bjørkelangen vært utsatt for på selveste julaften. Driftsbestyreren hadde for ca. 20 år siden plantet 3 grantrær i sin naturpark innenfor hagegjerdet og disse hadde han gjennem årene stelt med og vernet om hele tiden og gledet seg over deres trivsel og vekst.

Julaften kommer et par småguttter og lurer på om de ikke kan få lov til å ta et av disse til juletræ. De får den beskjed at det må de da ikke finne på. Det er jo nok av juletrær å finne ellers.

Nok av det, julaften forsvant allikevel 2 av trærne. Enten det nå var disse småguttene eller andre som har forøvet herverket vites ikke, men kan det virkelig være så vanskelig å finne juletrær at man må begynne å ta av det som andre har plantet og stelt med i mange år ?

Kan det være noen hygge ved å ha et juletre som en har erhvervet seg på denne simple måte ?

Indre Akershus Blad 2. januar 1943.

UHB ARBEIDER FOR EN LEMNING AV RESTRIKSJONENE.

NEDGANGEN I PERSONTRAFIKKEN ER PÅ HELE 72 PROSENT.

I en samtale vi forleden hadde med driftsbestyrer Eigil Prydz, Bjørkelangen angående reiserestriksjonene, uttaler han at man arbeider med spørsmålet for å finne frem til en løsning herav.

Som kjent er nå strekningen Oslo-Sørumsand frigitt, mens det er helt stopp, uten reisetillatelse, fra Sørumsand og videre over med Urskog-Hølandsbanen.

Som følge av disse restriksjoner går inntekten sterkt ned og medfører den alvorligste konsekvens for banen. De siste rapporter har vist en nedgang i persontrafikken på hele 72 prosent, og da skjønner man jo straks hvor det bærer hen.

Som sagt arbeides det med saken og man håper på en lempning av restriksjonene her i distriktet med det første.

Indre Akershus Blad 1. juni 1943.

Hikken bredte seg til toget.

En mann som reiste med Urskog-Hølandsbanen, spurte konduktøren hva den evindelige rykkingen i toget kom av.

"Jo", sa konduktøren, "lokomotivføreren drakk iskaldt vann på Sørumsand, og nå sitter han og hikker".

Denne lille vitsen stod å lese i Fritt Folk forleden, og har nok fått mange av leserne til å trekke på smilebåndet, særlig hvis disse har hatt den kuriøse opplevelse å reise med lilleputtbanen som har en sporvidde som en håndkjerre.

Om "Tertitten" - som er bygdens kjelenavn på denne rullende usannsynlighet av en jernbane - går det et utall av historier av samme harmløse slag som i sin tid har versert om andre langsomtgående smalsporbaner.

I enhver paradokssal overdrivelse er det imidlertid alltid et lite moment av sannhet; i dette tilfelle banens diminutive størrelse som på litt avstand bringer tanken hen på fornøyelsesavdelingens leketøystog som vi kjenner dem fra utstillingene.

Det nære naboskap til de imponerende ekspresstog som daglig passerer Lillestrøm, er jo også et motsetningsforhold egnet til å kildre den humoristiske sans hos Romeriksbygdenes trafikkanter.

Men, som en i sin tid nokså regelmessig reisende med Urskog-Hølandsbanen kan jeg fortelle ikke så få muntre "passasjer" om trafikkforholdene på "Tertitten". Flere av disse episoder vil for mange lesere ha et anstrøk av apokryf opprinnelse, som f.eks. at ovnene var inne i kupéen, og at passasjerene ofte sjøl måtte fyre for ikke å fryse fordervet på turen vinterstider.

Og den gamle historien kjenner De vel - at passasjerene måtte gå ut av toget i de verste kneikene og skyve på.

Av andre muntre historier om Urskog-Hølandsbanen skal jeg servere én som nok må sies å være av tvilsom pålitelighet:

Toget stanser, og de reisende får opplyst at det er kommet ei ku inn på linja. Toget setter seg i bevegelse og stanser igjen etter en tids forløp. - Toget hadde innhentet kua.

Og ta til slutt denne lille fra Jærbanen - om engelskmannen som stanset toget. Han fikk en svær laks på kroken da han drev laksefiske fra kupévinduet.

Eller kjenner de denne om Hølandskuene som står på linja for å la seg skrubbe og klø når vognene kommer ?

Fritt Folk 3. mars 1945.

HØRT PÅ TOGET !

"Hva går Urskog-Hølandsbanen med ? Jeg ser ingen røyk".
"Den går med trass!"

NÆR TOGULYKKE PÅ LØKEN SØNDAG NATT. PENSEN VAR SLÅTT OVER OG TOGET TOK INN PÅ SIDESPORET !

Ved nattogets fremkomst til Løken stasjon i Nordre Høland søndag var det nær inntruffet en togulykke som lett kunde ha fått alvorligere følger.

Idet toget kjørte inn på stasjonen viste det seg at pensen til sidesporet var slått over, slik at toget tok inn på feil spor.

Lokomotivet tørnet mot noen vogner som stod der og det ble et ganske kraftig sammenstøt, som imidlertid forløp forholdsvis bra, og det ble heldigvis bare små skader på vognene og ingen på lokomotivet.

Indre Akershus Blad 10. oktober 1944.

URSKOG-HØLANDSBANEN BLIR STATSBANE !

I 1944 vedtok staten at den privatdrevne Urskog-Hølandsbanen skulle overtas av staten og drives som stasbane. Gjennom mange år hadde bl.a. driftsbestyrer E. Prydz, UHB's direksjon og kommunene i distriktene arbeidet aktivt for at staten skulle overta banen. Allerede i innkallelsen til generalforsamlingen i 1917 var dette et viktig punkt.

Krigen i Norge var nå inne i sitt 4. år. Det satt en NS-regjering ved makten og i alle fremtredende stillinger i statsadministrasjonen satt det NS-medlemmer. Så også i NSB.

I Aftenposten den 21. september 1945 er det røster som hevder at den tidligere NS-regjeringens vedtak om statsovertagelse av Urskog-Hølandsbanen skal kjennes ugjyldig, men heldigvis for UHB ble den endelige beslutning at atatsovertagelsen skulle opprettholdes.

Vi vil her bringe noen avisreferater fra sommeren og høsten 1944 som viser opptakten til og beslutningen om statsovertagelsen av Urskog-Hølandsbanen.

FORSPILLET

Indre Akershus Blad 10. juni 1944.

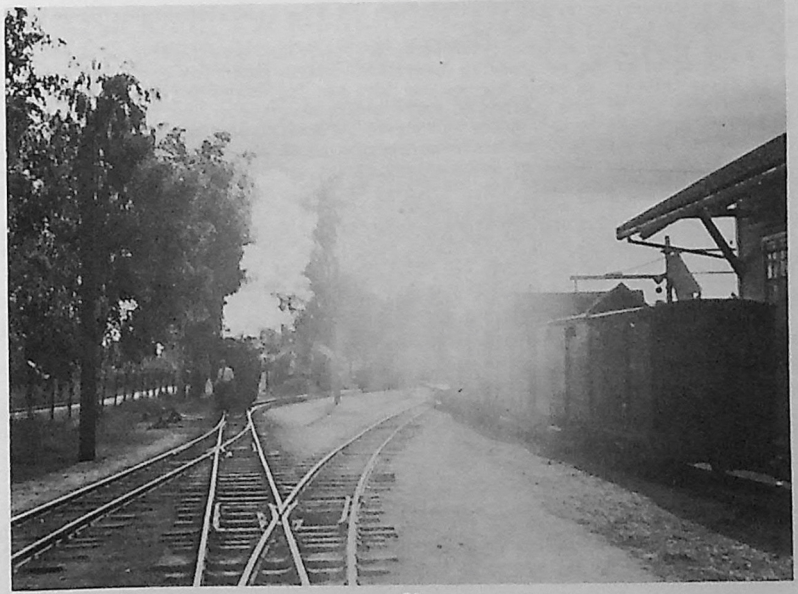
DET LYSNER FOR DE INDRE AKERSHUSBYGDER. SPØRSMÅLET OM URSKOG-HØLANDSBANENS OVERDRAGELSE TIL STATEN FORAN SIN LØSNING.

GENERALDIREKTØR VIK: I DETTE DISTRIKT HAR MAN DE FINESTE OG RIKESTE JORDBRUKSBYGDER MAN KAN ØNSKE SEG, BYGDER UNDER RIK UTVIKLING. PERSONLIG MENER JEG AT STATENS OVERTAGELSE AV BANEN VIL VÆRE DET RETTE.

Det har vært store ting igjære de siste dager, ikke bare ute i Europa, men også på våre breddegrader. En av de aller største saker som noensinne har vært oppe til behandling her i distriktet er det satt alt inn for å bringe til en for alle heldig løsning, nemlig: STATENS OVERTAGELSE AV URSKOG-HØLANDSBANEN.
Vel er det så at vi ikke akkurat idag kan si og skrive at saken er avgjort - hvor gjerne vi enn ville det - men vi kan ihvertfall si at saken i n g e n l u n d e t i d l i g e r e har vært så nær sin løsning som den nettop er idag. Vi skulde ta m e g e t feil om det skulde gå så lang tid hen før vi med trygghet kan spre nyheten for våre lesere om at overtagelsen virkelig er et faktum.
Det har vært skrevet så meget om denne sak - for vårt vedkommende kan vi vel nesten si at den har fått hundrevis av spalter - da den som kjendt har vært drøftet i årtier tilbake. Mange har også antydet at den ville komme til å bli en "hundreåring", på samme måte som senkningen av Bjørkelangen sjø ble det. Men vi så også at d e n sak fikk sin løsning når de rette menn fikk det avgjørende ord.
På samme måte har vi idag oppfatningen av at det også vil gå med vår kjære bane, og ingen skulde vel være gladere for det enn distriktets egen befolkning, banens trafikkanter og banens funksjonærer.
Men ikke nok med det. Den kan også komme til å spille en stor rolle som forbindelseslinje mellom Kongsvingerbanen (eventuelt også Hovedbanen) og Østfoldbanen, hvilket man også skulde ha grunn til å se frem til.

Generaldirektør for Norges Statsbaner, hr. Bjarne Vik sendte mandag en kommisjon her opp for nøye å gjennemgå banens affærer og bringe dens faktiske stilling for dagen. Denne kommisjon som bestod av de herrer kontorsjef Foss (komitéens formann), avdelingsingeniør Siljan, kontorsjef Heier fra generaldirektoratet for Norges Statsbaner, ingeniør Skjenneberg, overingeniør Eliassen og trafikkinspektør Jørgensen, har visselig allerede nedlagt et meget betydningsfullt arbeide.

Over: Lokomotiv nr. 6 "HØLAND" med nesten rent godstog i 1956. Det var faktisk en god del gods som ble befordret med banen, selv i dens siste driftsår.
Under: Sørumsand Stasjon. Vogner rangeres på plass, godsvogner til omlastingssporene, personvognene hensettes til neste togavgang. Arkiv: UHB.



Hver på sitt område har de gått sjelden grundig tilverks, og arbeidsdagen har vart til klokken har vært både 12 og 1 om natten. De har samlet alle mulige opplysninger som de ved sine beregninger og overslag vil komme til å få bruk for når de den 20. i denne måned skal avgi sine fullstendige utredninger.

I hele denne tid har hr. driftsbestyrer Eigil Prydz stått til tjeneste som et fullgodt oppslagsleksikon.

Ute i distriktet har saken som rimelig kan være vært omfattet med overveldende interesse, og spenningen har steget etterhvert som dagene har gått. I denne ryktenes tid har det også svirret rykter for banens vedkommende.

En visste å fortelle at saken stod dårlig, en annen visste at den stod bedre. Høydepunktet nåddes imidlertid da generaldirektør Vik med følge torsdag foretok befaring av selve banen.

Det var oppsatt ekstratog med avgang fra Sørumsand kl. 9,45. I befaringen deltok foruten generaldirektøren, banedirektør Aubert, overingeniør Eliassen, avdelingsingeniør Skjenneberg, trafikkinspektør Jørgensen og overinspektør Mørk. Som banens representanter medfulgte driftsbestyrer Prydz, direksjonens formann S. Holmsen og banemester Rønningen, og som distriktets representanter lagfører Halland og ordfører Dahl, Nordre Høland.

Ved elskverdig imøtekommenhet fikk vi anledning til å ta del i befaringen. Det ble en overmåte interessant tur, selv med den lokalkjennskap vi var i besiddelse av. Det var imidlertid én ting som vi straks ikke kunne undlate å legge merke til, nemlig den kolossale interesse som samtlige de høye herrer la for dagen under hele befaringen, og nettopp her var selve generaldirektøren den mest interesserte.

Ute på platformen, bakerst i toget, hadde han sin plass under hele ferden fra Sørumsand til Skulerud, med utsyn bakut over banelegemet og til sidene over distriktet. Ved samtlige stasjoner ble det gjort holdt hvor stasjonsbygninger og godshus ble tatt nøye i øyensyn, likesom man også gjennomgikk banens verksted og lokomotivstall på Bjørkelangen og lokomotivstallen på Skulerud.

Etter endt befaring ved Skulerud returnerte toget tilbake til Bjørkelangen. Mens man på strekningen utover kjørte med noe dempet fart, ble det gitt noe mere "gass" på tilbaketuren, slik at strekningen Skulerud-Bjørkelangen ble tilbakelagt på den imponerende tid av 38 minutter.

GENERALDIREKTØRENS UTTALELSE:

På tilbakereisen nyttet vi anledningen til å be generaldirektøren om en uttalelse, hvilken han elskverdig gikk med på.

"Hva er så Deres hovedinntrykk etter den foretatte befaring?" spør vi.

"Jeg må si at jeg er gledelig overrasket" svarte han. "Det er jo første gang jeg er på disse trakter, og etter hva jeg har hørt har jeg dannet meg et bilde om at denne banen nærmest skulde føre gjennom en rekke mindre skogsbygder, og så finner jeg at det isteden må være noen av de fineste og rikeste jordbruksbygder man kan ønske seg. Dessuten har jeg også fått det bestemte inntrykk av at det må være bygder som er under rik utvikling. Mange nybruk er under anlegg og det ser også ut til å være plass for ennå mange, mange fler. Etter hva jeg delvis har sett og delvis hørt under turen, forstår jeg også at det er meget store skogstrakter som sokner til dette distrikt, og dette vil jo uvilkårlig medføre store transporter av ved, tømmer og materialer av alle slag. Dertil har man jo også flere større bedrifter, som sagbruk, torvstrøfabrikker, m.v., som selvsagt også må regnes for meget gode kunder for en jernbane".

"Hvilket resultat er den komite som nå har vært her i flere dager kommet til?"

"Det er det ennå for tidlig til at jeg kan uttale meg noe om. Komitéens arbeid har bestått i å klarlegge det økonomiske og tekniske forhold ved banen, med Statsbanens eventuelle overtagelse for øye".

"Hva mener De om banelegemet og materiellet?"

"Selve banelegemet er jo smalsporet, men det later til å være meget bra, og det rullende materiell har jeg også inntrykk av må være forholdsvis godt. Det er sikkert godt vedlikeholdt og jeg syns det ser riktig bra ut. Det er mitt bestemte inntrykk. Jeg har også inntrykk av at banen har vært ledet og passet av folk som har kunnet sine ting, folk som har passet godt på og holdt det hele iorden og vedlike".

"Hva mener De om Statens overtagelse av denne banen?"

"Personlig mener jeg at det vil være det rette. Det er nemlig mye her som taler for en forbindelsesbane mellom Kongsvingerbanen og Østfoldbanen, altså en forlengelse av Urskog-Hølandsbanen til Mysen. Da tenker jeg ikke bare på lokaltrafikken og de

lokale interesser, men også på trafikken nordfra, blandt annet som en utferdselsåre for fisk og andre produkter. Med andre ord: En naturlig forbindelse nordfra og sydover gjennom Østfold til Sverige, Danmark og videre. Men når en slik forbindelse kommer, avhenger selvsagt av forholdene, når de tillater det. Banen her må imidlertid sees som et ledd i Statsbanene, i den forbindelsesbane som er nevnt. Det er også av stor betydning at bygdene støtter banen og bidrar til å føre trafikk til samme, slik at disse som arbeider med denne sak ikke blir skuffet. Når banen blir overtatt av Staten vil jo også det bety at statsbanenes frakter blir innført. Forsåvidt er de vel det også idag, idet statsbanenes takster har vært innført lokalt for Urskog-Hølandsbanens vedkommende siden 1936. I samtrafikkforbindelse lider trafikken ved den delte frakt-beregning i to soner ennskjønt Statsbanene ved innrømmelse av 10 pst. moderasjon over sin strekning til en viss grad har avdempet de verste følger. Tar Staten over vil fraktene gå betydelig ned og distriktet vil spare adskillig. Til slutt vil jeg ha sagt at det er driftbestyrerens dyktige arbeide som gjør at banen er i så god forfatning som den er idag. Likeledes vil jeg også ha nevnt at ved en eventuell statsovertagelse vil det bli tatt alle mulige hensyn til personalet".

OVERINGENIØR ELIASSENS UTTALELSE:

Den neste vi henvender oss til er overingeniør Eliassen som har sett over det rullende materiell, banens verksted og verkstedets maskiner.

Han uttaler at han har fått et jevnt godt inntrykk av det hele. Enkelte vogner er selvsagt dårlige her som ved andre baner, men ellers er det stort sett bra.

Maskinene er i god stand og vedlikeholdet er det ikke noe å si på. På grunnlag av det materiell man i disse dager har skaffet tilveie skal man så utarbeide den tekniske verdi etter prisnivået 1938-39.

AVDELINGSINGENIØR SKJENNEBERGS UTTALELSE:

Avdelingsingeniør Skjenneberg som har foretatt besiktigelse av banelegemet, samt banens stasjonsbygninger m.v. uttalte også sin tilfredshet med det hele og under-streket at også på dette område hadde vedlikeholdet vært iorden.

LAGFØRER HALLANDS UTTALELSE:

Vi ba også lagfører Halland om en uttalelse, og han sa:

"I denne sak som i alt annet tror jeg fullt og fast på Føreren. Han har i større saker vist at han har det rette syn og det gleder oss at han har vist forståelse for distriktets interesser når det gjelder kommunikasjonene.

Han har forstått at et distrikts interesser også er landets interesser. Dessuten vil jeg også framholde fylkesordførerens standpunkt i samme retning. Han er en ildsjel som vil arbeide opp framgang i sitt fylke og i landet, og hevder at ved d e t skal vi nå fram og ikke ved snakk.

Uten ham sto vi ikke der vi står idag i denne sak. Det var å ønske at folk måtte forstå tiden og ville det gode. Da skulde landet bli bygget og vernet som aldri før".

Etter befaringen var samtlige deltagere driftsbestyrer Prydz og frues gjester til en strålende middag. Etter å ha holdt et meget interessant kåseri over banens tilbli-velse, ønsket han velkommen til bords og uttalte håpet om at alle måtte forsyne seg rikelig av det som ble servert, en oppfordring som sikkert alle etterkom.....

G e n e r a l d i r e k t ø r e n takket for maten og uttalte blandt annet at såframt middagen var å regne som et mål for distriktets håp om Statens overtagelse av banen, så måtte dette være enormt. Overtagelsen går forhåpentlig iorden, uttalte han, og jeg vil håpe at det som skjer blir tilbeste for distriktet og likeledes at ditrik-tet etter overtagelsen vil få like stor glede av banen som det har hatt hittil. Hjertelig takk for god mat.

Ved kaffen talte først overinspektør Mørk og tilla heri driftsbestyreren æren for at banen var i den gode stand den var. Han ville takke driftsbestyreren for det han hadde utrettet til beste for banen.

Aller er skjønt enige i at det er gjort mye for små midler. Selv om banen går over til Staten vil nok driftsbestyrer Prydz fortsatt komme til å arbeide for dens trivsel, sluttet han.

Driftsbestyrer Prydz takket for de pene ord som var rettet til ham. Han hadde vært ved banen i 27 år og Urskog-Hølandsbanen og jeg har på en måte vokset opp sammen, uttalte han. Jeg vil også si til direktøren at vi har arbeidet meget godt sammen og vil samtidig takke for det gode samarbeide.

Avdelingsingeniør Skjenneberg holdt en humørfylt tale og hyldet i velvalgte ord vertskapet. Komitéens medlemmer hadde ikke noe med å uttale seg om banens overtagelse eller ikke, men om j e g ble spurt, uttalte han, så ville jeg ihvertfall anbefale at man ventet ennå en tid, og dette mitt standpunkt tillegger jeg driftsbestyreren og frue skylden for. Vi er kommet her og har hele tiden vært her som gjester i huset. Vi har hatt det så godt og kunne gjerne fortsette med å ha det slik. Jeg føler trang til å takke for det.

Lagfører Halland som var siste taler framholdt at man etter denne befaring var gitt de beste forhåpninger om sakens løsning. Han vilde imidlertid fremholde at bygdene siktet litt lengere, nemlig at man måtte få en bredsporet bane med tilknytning til Østfoldbanen, og at man fikk nytte Statsbanens materiell på strekningen. Folket venter at ombyggingen vil komme etter overtagelsen. Det vil da bety et stort oppsving i såvel jordbruks- som skogbruksnæringen i distriktet. Med andre ord: En gjensidig vinning.

Jeg vil ønske Dem hr. generaldirektør tillykke med den stilling De er satt i, og jeg vil på distriktets vegne få takke for at vi har fått Dem. Jeg vil også takke de øvrige herrer som har vært her, og som arbeider med saken. Hjertelig takk alle sammen.

Etter oppbruddet bega generaldirektøren med følge seg pr. bil tilbake til Oslo, men tok vegen om Mysen for å få et inntrykk av det distrikt som banens eventuelle forlengelse vil komme til å gjennomskjære - og som vi også tør håpe på vil komme - - -.

Staten har besluttet å overta UHB!

MEDDELELSE HEROM INNLØP TIL BANENS KONTOR PÅ BJØRKELANGEN IGÅR. BANENS DIREKSJON SAMMENKALT TIL MØTE TIRSDAG.

Bjørkelangen fredag: Det er idag innløpet en meddelelse til Urskog-Hølandsbanens kontor på Bjørkelangen om at Staten har erklært seg villig til å overta privatbanen Urskog-Hølandsbanen på visse betingelser.

Direksjonen skal ha møte i sakens anledning tirsdag 4. juli. Det nærmere tidspunkt for overtagelsen er ennå ikke fastsatt, men det sier seg selv at det blir gjort all mulig fortgang hermed.

GENERALDIREKTØR VIK BEKREFTER AT STATEN OVERTAR URSKOG-HØLANDSBANEN. HAN UTTALER HÅPET OM AT SAKEN ER LØST TIL ALLES TILFREDSHET.

I meddelelsen til Urskog-Hølandsbanen heter det:

Ministerpresidenten har den 29. juni gjort sådant vedtak:

"URSKOG-HØLANDSBANEN OVERTAS AV STATEN OG DRIVES SOM STATSBANE I SAMSVAR MED TRAFIKKDEPARTEMENTETS FORSLAG I FOREDRAG DEN 29. JUNI 1944. OVERTAGELSEN BLIR Å SETTE I VERK SÅSNART DE AV STATSMYNDIGHETENE FASTSATTE VILKÅR ER OPPFYLLT".

Indre Akershus Blad 1. juli 1944.

TAKKETELEGRAM TIL MINISTERPRESIDENTEN OG FYLKESFØREREN I AUST-VIKEN !

Fra Nordre Høland herredsting i anledning Statens overtagelse av Urskog-Hølandsbanen besluttedes å sende Ministerpresidenten og fylkesføreren i Aust-Viken, dr. Hæreid følgende telegram:

Nordre Høland herredsting samlet til møte har mottatt meddelelsen om at Føreren har gjort vedtak om at Staten har overtatt Urskog-

Nordre Høland herredsting samlet til møte har mottatt meddelelsen om at Føreren har gjort vedtak om at Staten har overtatt Urskog-

Hølandsbanen.
Herredstinget vil herigjennom gi uttrykk for distriktets glede og dyptfølte takk. Hensynet til fellesnytten har seiret.

Heil og Sæl

Konrad Halland
Lagfører

Eugen Dahl
Ordfører

Hølandsbanen.
Herredstinget takker Dem for Deres uvurderlige støtte i denne sak. Hensynet til fellesnytten har seiret.

Heil og Sæl

Konrad Halland
Lagfører

Eugen Dahl
Ordfører

Indre Akershus Blad 20. juli 1944.

URSKOG-HØLANDSBANEN BLIR STATSBANE. BANENS OVERDRAGELSE TIL STATEN VEDTATT I EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING PÅ BJØRKELANGEN IGÅR MED 210 MOT 15 STEMMER.

DEN STØRSTE OG MEST SAMFUNDSGAVNLIGE SAK SOM NOENSINNE HAR VÆRT OPPE I DE BYGDER SOM SOKNER TIL BANEN ER HERMED BRAGT VEL I HAVN.

Helt siden statens beslutning om overtagelse av Urskog-Hølandsbanen for godt og vel 2 måneder siden og den ekstraordinære generalforsamling ved banen ble berammet, har spørsmålet overalt i de store bygder som banen berører vært omfattet med den største interesse.

Dette gjelder såvel banens trafikanter som funksjonærer og forøvrig hele distriktets befolkning. Etterhvert som man har kommet tidspunktet for generalforsamlingens avholdelse nærmere har spenningen steget etterhvert som dagene har gått.

Til behandling på den ekstraordinære generalforsamling igår forelå direksjonens forslag om:

1. Banens overdragelse til staten overenstemmende med trafikkdepartementets innstilling av 29. juli 1944. Man gjør uttrykkelig oppmerksom på at etter denne overdragelse vil det intet beløp bli til fordeling på de private aksjer som således vil bli verdiløse.
2. Oppløsning av A/S Urskog-Hølandsbanen. Til generalforsamlingens vitner ble valgt ordfører Vikan, S.Høland og gårdbruker H.Foss-Haneborg, Aurskog. Som Stemmekomite ble valgt de to forannevnte vitner samt lærer Halland, N.Høland og som komitéens rådgivende konsulent høyesterettsadvokat Chr.B. Dyvik, som av banens direksjon var engasjert for å stå til rådighet med opplysninger om forskjellige juridiske spørsmål som måtte komme opp.

Etter at banens statutter og trafikkdepartementets innstilling var referert ble direksjonens forslag punkt 1. satt under avstemning, hvilket resulterte i som foran nevnt at 210 stemmer ble avgitt f o r overdragelse til staten, og 15 stemmer imot.

Direksjonens forslag punkt 2. ble deretter tatt under avstemning. Også dette punkt ble vedtatt, nemlig med 210 stemmer mot 11.

Det ble så bestemt at den nåværende direksjon fungerer som likvidasjonsstyre.

Tilslutt takket formannen for frammøtet og uttalte i forbindelse hermed håpet om at den beslutning som nå var tatt måtte bli til distriktets gavn.

Generalforsamlingen ble deretter oppløst, og en 30 år gammel sak hadde endelig funnet sin heldige løsning.

Indre Akershus Blad 9. september 1944.

Slik endte altså den private Urskog-Hølandsbane sitt 48-årige liv. Staten leide banen av likvidasjonsstyret fra 1. januar 1945 og frem til 15. mars s.å. som var den endelige dato for overtagelsen.

Som statsbane skulle Aurskog-Hølandsbanen leve i ytterligere 15 år, og små epistler og anektoder om den liv som statsbane vil følge i senere nummer av "TERTITTEN".

Erik R. Gjertsen.

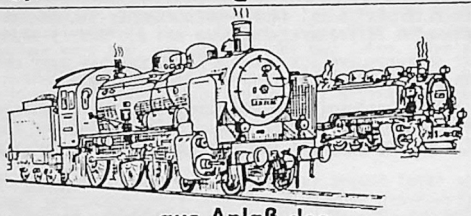
Sonderfahrt

des

Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der

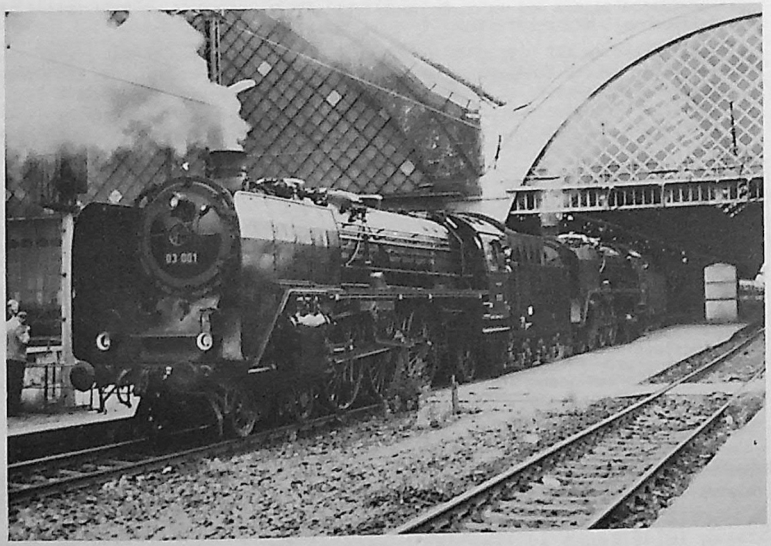
DDR

Bezirksvorstand Dresden



aus Anlaß des

TAG DES EISENBAHNERS 1982



Dresden Hbf. en tidlig morgen før avgang med Sonderzug til Zittau. Her har 03.001 og 01.137 nettopp ankommet. og har stilt seg opp for fotografering rett utenfor portalen. Dresden Hbf. er en imponerende stor stasjon med tog i 2 etg.

Foto: Erik R. Gjertsen.

"Jeg tror ikke jeg gidder være med på noen spesialtur med damp - hele landet kryr jo av damp!! Det er jo sprøtt å dra rundt med en gjeng "nuts" når vi kan se skikkelig "live-steam" overalt"!

Diskusjonen var kanskje ikke helt dekkende for det meste av oppholdet i Dresden og omegn; men omtrent slik falt nå ordene fra undertegnedes munn under diskusjonen med Erik R. og Hans P. i Pragerstrasse kvelden før den planlagte rundturen.

Ca. 250 km. hoved-, side- og smalsporsbanedamp med i alt 5 forskjellige lok, delvis i ekstra forspann.

For fans, som har opplevd å henge bak mange av de "gamle" europeiske damplok-typene, var det ikke fritt for annet enn at hjertet hoppet over noen slag, og resultatet ble selvfølgelig at undertegnede var den mest entusiastiske turdeltager.

Avgang var satt til 09:00, og når tyske jernbaner oppgir 09:00 menes 09:00,0, hverken mer eller mindre, selv for "Sonderfahrten".

Trioen var med andre ord ute i god tid, og da Erik R. allerede ved utgangen av hotellet oppdaget en røyksøyle - forventningens bue var spent til bristepunktet - kunne Hans P. tørt konstatere at det nok dreide seg om røyk fra et nærliggende industrikompleks.

Straks efter bakket imidlertid et tog inn i avgangshallen på Dresden Hbf. Forspent med 03.001 og 01.137, og bestående av 8 lokaltogsvogner, vognene tilhørende Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR.

Som ved vestlige turarrangementer var platformene fylt av "steam-maniacs", de aller fleste fra DDR, noen fra BRD, Norge og én fra Østerrike - som flere ganger underveis ble truet med lynsjing, da han systematisk fylte andres kameravinkler med seg selv og sine foto- og filmapparater.

Alle hadde tildelte plassnummer i toget og på denne måten ble de 8 vognene raskt og effektivt fylt til bristepunktet.

Straks før avgang på Dresden Hbf.

Fansen er på plass, og kameraene har fritt spillerom.

Foto: G. Narverud

Presis klokken 09:00 satte toget avsted i retning Dresden Neustadt, hvorfra det bar oppover stigningen mot Dresden Klotsche og Radeberg. Vi var tildelt plass i første vogn, og der kjente man rykningene fra de 2-sylindrede kjempene foran, som efterhånden brakte toget opp i ca. 100 km/t.

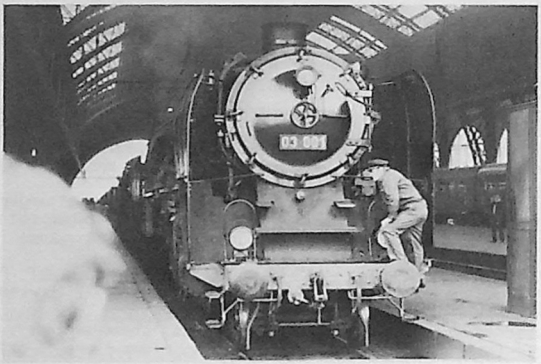
I denne hastigheten ble Radeberg passert - her brygges Øst-Tysklands mest kjente øl.

Efterhvert flatet strekningen seg ut, og vi nærmet oss Arnsdorf (km. 25,8), hvor lokaltogene fra Dresden vender, og hvor det går jernbaner i retning Pirna i syd, Kamenz i nord og Bischofswerda i øst.

Flere stortyskere under trykk så vi på ulike spor i det våre 12 2-meters driv-

hjul igjen hugget løs på skinnestålet for å bringe ekstratoget enda raskere i retning øst mot Zittau.

15 kilometer og bare få minutter senere gled vi med skrikende bremseklosser inn til lokbytte i Bischofswerda. "Das betreten des Bahnkörpers ist verboten" hadde øyensynlig heller ikke i DDR gyldighet for fans.



Siste inspeksjon før avgang.

Foto: G. Narverud

Bare 27 sekunder efter at toget var bragt til hvile var anslagsvis 600 personer ute i kryssingssporene for med sine 950 kameraer å forevige frakobling og bortkjøring av 01 og 03.

På grunn av lengden ble disse kjempene kjørt som løslok til Görlitz ved den polske grensen for å komme på "tørn", en strekning på 65 km.

Livlig fløyting i østenden av stasjonen, utveksling av damp mellom de "to store" som skulle nordøstover, og de "to små" som skulle bringe oss sydøstover langs, og over, den tsjekkiske grense.

Fotokjøring ved Wilthen.

I "bushen" ligger fansen tett i tett med skuddklare kameraer.

Foto: G. Narverud

Et syn som G. Stephenson ikke ville ha foraktet, 38.205 og 74.1230 med den minste først, røyk og damp i rikelige mengder. Den gamle saksiske type P8 var så driftssikker at den var i full tjeneste helt frem til 1967. 38.205 hørte til den første serie på 10 lokomotiver, levert av Hartmann i 1910. Lokene var utstyrt med Belpaire-kjele.

74.1230 ble bygget av Borsig i 1916 som type T12 til Berliner S-Bahn. Da bybanen i Berlin ble elektrifisert, ble lokomotivene brukt som skiftelok og sidebanelok p.g.a. sine små forråd. Største hastighet er 80 km/t.

Overfylt tog mot Oybin under utkjøring fra Zittau.

Foto: G. Narverud.

Dette var altså ekvipasjene som skulle bringe oss videre. Med tysk sans for orden ble toget raskt besteget, og med utvikling av store mengder røyk og damp slang vi utover vekslene mot turens første fotokjøring i nærheten av Wilthen.

Videre gjennom saksisk, kupert høyland langs den tsjekkiske grensen, og også en tur over på tsjekkisk område i nærheten av Ebersbach.

99.4532-0. Tidligere Trusetalbahn, og nå i bruk som skiftelok i Zittau.

Foto: G. Narverud.

På dette sted er det en øvre og nedre stasjon, den øvre er tsjekkisk, den nedre tysk - begge forbundet med et overføringsspor. Grensen går midt mellom stasjonene, som ligger parallellt med 10 m. avstand. "Fotographieverbot!"

I 80 km. fart gikk turen videre i strålende solskinn de siste 25 km. mot Zittau. "Fotoverbot" på normalsporsområdet. Zittau er grensestasjon mellom DR, CSD og PKP, samtidig er det utgangspunkt for den smalsporede bane til Oybin og Jonsdorf.

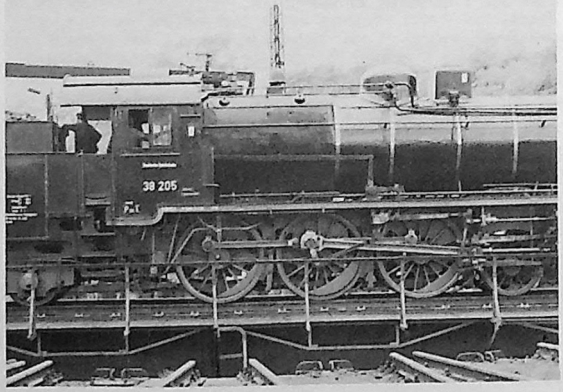
I spor 1 på smalsporstasjonen sto et ekstratog til Oybin. 7 vogner skulle ta passasjerene fra et i høy grad fullsatt 8-vogners normalsporstog. Selv undertegnedes begrensede aritmetiske kunnskaper strakk til for å fastslå diskrepansen.

Vi ble med andre ord ikke med til Oybin. Vi lot oss istedet friste til å besøke jernbanerestauranten, som faktisk hadde kulinariske overraskelser i vente for våre kulldekkede ganer.

Efter at såvel vommen som bladmagen var fylt beveget vi oss mot lokstallområdet for om mulig å knipse enkelte bilder.

En opplevelse som for oss var nærmest grensesprengende - her fikk vi bl.a. bilder av tidligere Trusetalbahn's lok 99.4532, som i en årrekke har vært brukt til skifting på smalsporsområdet i Zittau.

Lokstallområdet i Zittau. Damp og diesel i skjønn forening - aktiv damp, passiv diesel.



Stilstudie av Belpairekjelen til 38.205 midt i piruetten.

Fotos: G. Narverud

I tillegg fikk vi se 38.205 "danse piruett" utenfor den 16-spors lokstallen i Zittau. 4½ ganger ble skjønnheten dreiet rundt til glede for de få fansene som hadde funnet veien ned til dreiskiven.

Stallpersonalet frydet seg storligen over entusiastenes begeistrede ansiktsuttrykk og den høylytte smellingen i lukkerne; det ble vel festet noen hundre bilder til filmen i løpet av få minutter.

Efterhvert kom avgangstiden for turen tilbake mot Dresden, denne gang via Löbau, hvor vi igjen fikk lokbytte; denne gang med 01 først og 03 efter.

Halve Löbau ble oversvømmet av fans over alle spor, men et par myndige herrer i blå uniformer brakte fort orden i flokken igjen. Et par 52'ere tuslet omkring på området med godstog, og kameralinsen dekket en 360° sirkel.

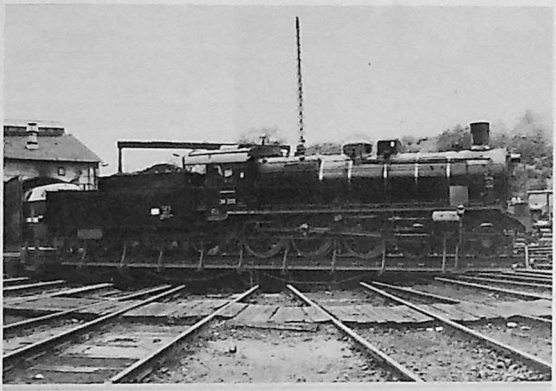
Fotokjøring ved Obercunnersdorf, denne gang med 38.205 foran.

01.137 og 03.001 gjør klar til dagens høydepunkt, men "die Fahrdienstleiterin" spolerte opptakene.

Margit og Winfried Liebschner, som perfekt stod for det prikkfrie arrangementet.

Fotos: G. Narverud.

Først nå fikk de to aldrene kjempene virkelig vist hva de var gode for. Med en røykfane på 60 m. høyde satte toget seg i bevegelse. Farten bare økte på inntil 130 km/t var nådd - den store stasjonen Bautzen ble passert i denne hastigheten.



Saksisk P8 "Rollwagen" på dreiskiven i Zittau.

Preussisk T12 hviler ut i Zittau.

Hans P. ser fornøyd ut etter opplevelsene så langt.

Fotos: G. Narverud

På dette tidspunkt hadde såvel Hans P. som undertegnede en bakutstrittende pønkefrisyre samt kullfylte øyne. Men i 130 km/t bak 01 og 03, som gir alt, må simpelthen oppleves!

Alt for få minutter senere gled vi inn på Arnsdorf, hvor det skulle være fotokjøring. 800 passasjerer ut - 400 til en nærliggende bro over banen, 200 til platformen og resten til et formidabelt berg av betongplater.

Disse ble med innsats av liv og lemmer besteget og kameraene ble bragt i stilling.

Alt utstyr skuddklart - akk oh vee! Hva skjer - jo, det er gitt "klart ut" for et godstog mellom oss og "fotomotivet". Du slette tid - skrekk og gru!! Mere er der ikke å si - sjokk-sjokk!!!

På en hurtig improvisert konferanse ble den kvinnelige "Fahrdienstleiterin" enstemmig tildelt jernbanefansens internasjonale pris: "Frau des Jahres". at hun også ble endel aggressive trusler til del, skal ikke stikkes under en stol.

30 minutter efter ruten rullet århundredets utfluktstog inn på Dresden Hbf, ca. 11 timer efter avreise fra samme. Et i det store og hele glimrende opplegg, som man nok bør få oppleve igjen.

G. Narverud.

Slå et slag for „TERTITTEN"

Nå målet med en konto i:

KREDITKASSEN

- Lillestrøm

VINTERSTEMNING PÅ SOLØRBANEN 2. JANUAR 1967. FOTO: J. SEEMANN BERG.

LOKTYPE 26 VAR EN AV VÅRE KRAFTIGSTE DAMPLOKOMOTIVTYPER. LOKOMOTIVENE, SOM BLE ANSKAFFET I TIDEN 1910-1924 FRA THUNE, MOTALA, WINTERTHUR, HAMAR JERNSTØPERI OG NYDQVIST & HOLM, BLE OPPRINNELIG BYGGET SOM PERSONTOGLOKOMOTIVER, OG HAR GJORT TJENESTE SOM DETTE VED DE FLESTE AV VÅRE BANER.

MASKINENE VAR OGSÅ MYE I BRUK I GODSTOG; DE FANTES BÅDE SOM TVILLING OG COMPOUND-LOK, OG TOPPHASTIGHETEN VAR SATT TIL 70 KM/T.

UTOVER I 60-ÅRENE BLE MASKINENE EFTERHVERT UTRANGERT, SÆRLIG INNFØRINGEN AV DIESELDRIFT PÅ RØROSBANEN TYNNET UT BLANDT 26-LOKENE. DET KAN SOM EN KURIOSITET NEVNES AT LOK NR. 411 VAR I DRIFT SÅ SENT SOM EFTER AT 69-SETTENE VAR TATT I BRIK VED NSB I NOVEMBER 1970.

I DAG EKSTISTERER LOK NR. 26c411 SOM ENESTE REPRESENTANT FOR 26-LOKENE, DEN HAR FLERE GANGER VÆRT Å SE I FORSKJELLIGE VETERANTOG OG SÆRTOG, BL.A. VAR DETTE LOKET BRUKT UNDER DEN BERØMTE KAPPKJØRINGEN PÅ FYEN DA 411 DUELLERTE MED UHB'S SETSKOGEN I MAI 1970.

LOKET ER IDAG I DRIFT OG VEDLIKEHOLDES AV AKTIVE NJK'ERE.