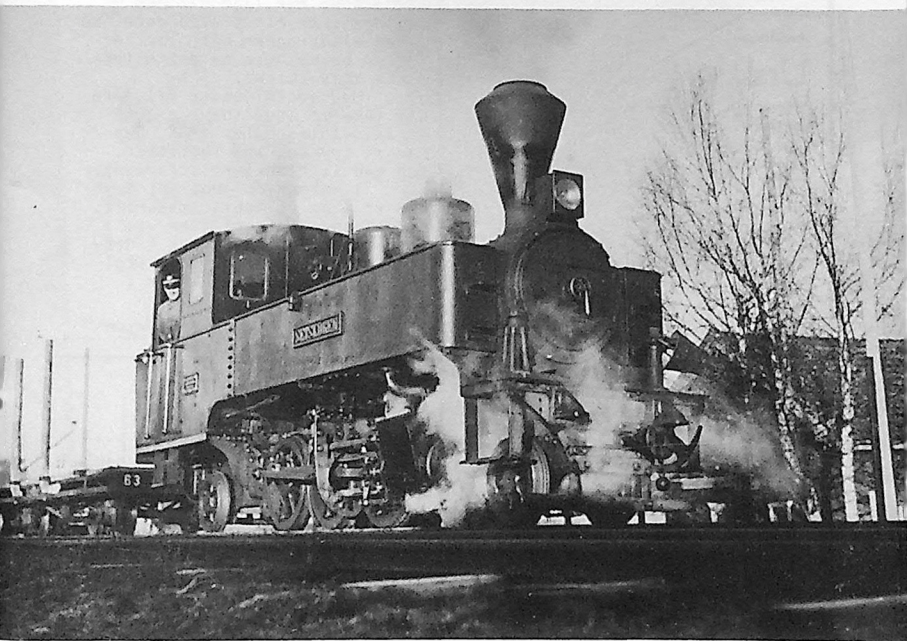


# Tertittent

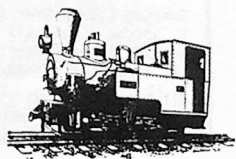
Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 62 mars 1986

# Tertittent



Urskogbanen 90 år

$\frac{A}{L}$  Urskog-Hølandsbanen 25 år



## Tertitten

Medlemsblad for Urskog-Hølandsbanen  
Opplag: 1000

Redaktør: Erik Borgersen

Redaksjon: Roar Stenersen  
Aud Kristin Brevig  
Unni M. Farstad  
Stein Olav Hohle

Redaksjonens adresse:

Postboks 711, Sentrum, 0106 Oslo 1

Annonsepriser:

Baksiden..... 1000,- kr.  
1/1 side..... 600,- kr.  
1/2 side..... 300,- kr.  
1/4 side..... 150,- kr.

### Andelslaget

## Urskog-Hølandsbanen

driver på idealistisk basis "Tertitten",  
smalsporet museumsjernbane ved Sørums-  
sand, Akershus fylke.

Medlem av Norske Kunst- og Kultur-  
historiske museer.

Adresse:

Postboks 711, Sentrum, 0106 Oslo 1

Bankgiro: 6201.20.01628

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid:

Hver mandag kl. 16.00 - 18.00, Oslo S.  
Tlf. (02) 41 83 59

Kontaktpersoner:

Styreformann Roar Stenersen  
tlf. (02) 53 07 49

Driftsbestyrer Finn Halling  
tlf. (02) 11 17 30 - 79 45 73

Museumsforvalter Harald Tyskerud  
tlf. (02) 77 84 89

Medlemskap:

Støttemedlem: 100,- kr.

Aktive: 50,- kr.

Tlf. Bingsfos stasjon:

(02) 72 72 65

Damptog kjøres hver søndag fra  
3. søndag i juni til siste søndag i  
august. Avgangstider fra Sørumsand er  
kl. 11.30, 12.30, 13.30, 14.30.

All henvendelse om kjøring av ekstratog  
rettes til banens adresse.

## 90 og 25

er to sentrale tall i år. Ved dette jubileet kan vi ikke minst reflektere over hvordan A/L UHB har utviklet seg i disse 25 år. Fra den store pionerinnsats til den museumsbane den er i dag. Omfattende arbeider i restaurering, drift, innsamling og administrasjon legges ned av våre aktive medlemmer. Museets størrelse og omfang har økt til kapasitetsgrensen for den ideelle dugnadsform.

Vi vil gratulere alle våre medlemmer med jubileet, og ønske til lykke med de kommende år. Den fremgang vi har sett i de årene vi nettopp har lagt bak oss skyldes ikke minst alle dere som på en eller annen måte støtter opp om bevaringen av dette tekniske kulturminne.

Med dette nummer vil dere som ikke er andelshavere også få Årsmeldingen for 1985. Den har vi trykket som Tertitten, men med litt enklere utforming.

I anledning jubileet trykker vi i år et jubileumsskrift. Redaksjonen av Tertitten vil i stor grad være involvert i dette, og vi vil derfor ikke utgi neste nummer av bladet før i september.

Erik Borgersen

### INNHOOLD

Vi jubilerer.....	3
Medlemsnytt.....	4
Setskogen tar form.....	6
Forbundsmuseet i nye lokaler...	9
Om jernbane.....	11
Dikt fra Solveig Johnsen.....	12
Tjenestereglement.....	13
Vanntårn.....	16
Driftsseasonen nærmer seg.....	18
Sj litra Tp.....	21
Bokanmeldelser.....	27

DEADLINE Tertitten nr 66 er 1/8

FORSIDE: Lok 4 Setskogen på Bjørkelangen stasjon i oktober 1947. På loket lokfører Syriian Aarstad. Foto: Sverre A.Børretzen

Urskogbanen 90 år

A/R Urskog-Holandsbanen 25 år



## Vi jubilerer

av Roar Stenersen

Joda, vi har grunn til å feire i 1986. Nå skal ikke denne skrivelse komme inn på historien bak det hele. Som kommentar til den siden av saken kan jeg opplyse at det arbeides med en Ny bok om UHB's historie fra 1896 frem til i dag. Så kjære leser, sett av nødvendig kapital for å sikre deg ditt eksemplar.

Jeg vil adressere disse ord til deg som ved sitt medlemskap og aktive innsats har gjort UHB til den suksess den vittierlig er. Vi er en forening med ca. 200 medlemmer. Av disse 200 er det med stort og smått rundt 25 stk. som holder det hele igang, de øvrige er støttemedlemmer. Alle som yter frivillig innsats ønsker

seg en stor forening i ryggen. Du, som er medlem i UHB og betaler dine 100 kr i året, gir oss ved ditt medlemskap den moralske støtten vi trenger. Vær så snill og fortsett med det, for selv om UHB er blitt et stort museum med statstilskudd, fast ansatt forvalter og det hele, er det fortsatt ulønnet frivillig innsats det hele drives med.

Et eksempel: Disse linjer er skrevet en søndagskveld, på fritid. De skrives på maskin av vår "kontordame" en mandagskveld, på hennes fritid. Det redigeres, leses korrektur, lages layout av redaktøren en annen kveld, på hans fritid. Bladet trykkes (ikke av oss nei), og pakkes i hver sin

konvolutt for å sendes deg en annen kveld, på fritiden det også naturligvis. Hva gjør vår museumsforvalter spør du kanskje. Svaret er: en masse, men når vi fikk oss tildelt en halvdags-stilling hadde vi bruk for 2 heldags. Derfor: støtt oss i vårt arbeide med å bevare den siste delen av den i dag 90-årige UHB, og vi lover å gjøre vårt ytterste for at UHB også vil være her i morgen.

Og om du ikke har kjørt med "TERTITTEN" før, så kanskje dette blir den sommeren du tar deg en tur? Finn selv ut hvorfor "Tertittten" er like levende i bygdene i dag som for 50 år siden.

Slutt opp om våre bestræbelser med å bevare Urskog-Hølandsbanen, en gang en viktig transportlinje gjennom bygdene, idag et unikt teknisk kulturminne.

## Medlemsnytt

ved Aud K. Brevig

Jubileumsåret 1986 har begynt svært godt for UHB. Medlemsstokken skyter i været, våre publikasjoner selges unna i stor fart, og vi får stadig verdifull "støtte" fra medlemmene til avvikling av jubiléet til sommeren.

Nye medlemmer i år:

Rodeløkkens Maskinverksted A/S	- Oslo
Per Kjeldaas	- Akershus
Bjørn Kvarne	- Akershus
Norsk Jernbaneklubb	- Rogaland
Johnny Pettersen	- Akershus
Kjell Sørensen	- Sverige
Carl Fr. Thorsager	- Aust-Agder
Morten Trippestad	- Oslo
Øivind Wiik	- Buskerud
Jon Richard Farstad	- Akershus
Elisabeth Jensen	- Oslo
Ingebjørg Brevig	- Oslo
John Magne Lien	- Oslo
Synnøve Johnsen	- Akershus
Øivin Lyché Stray	- Akershus

I fjor innførte vi en ny medlemskategori - bedriftsmedlemskap (1000,- kr pr år). Foreløpig er ikke denne gruppen så stor, men det vil i år bli prioritert å øke denne kategorien sterkt. Fortsatt er støttemedlemmene den største medlemsgruppen hos oss.

Annonseringen i flere norske jernbanetidsskrifter har virkelig båret frukter, og er et virkemiddel som vil bli tillagt stor betydning i tiden som kommer. Johan P.s artikler om sin tid på jernbanen har en vesentlig del av æren for det høye salgstall for Tertittten nr. 62, 63 og 64. Bladene er sterkt etterspurt av både kjente og ukjente kolleger av Johan, fra Mosjøen i nord til Kristiansand i sør.

Tidligere nummer av TERTITTEN som kan skaffes:

Nr. 31 - 40, 42 og nyere kr. 10,- pr.stk.

Hølandsbanenyt 1-9, Avskrift av de ni første nummer, kr. 10,-

TERTITTEN nr. 62,63 og 64 samlet til kr. 25,-

Bestilling skjer ved å sette inn rett beløp på vår post- eller bankgiro

## Årsmøte

Årsmøte i Drift og Vedlikeholdsavdelingen ble avholdt 27/2 i Tollbugt. 26. Det var hele 20 medlemmer som hadde møtt fram. Gjeldende ruteplan ble vedtatt opprettholdt, og alle som var på valg ble gjenvalgt.

Lokkontrollør Ivar Rudstad orienterte om den nye godkjennelsesordningen for lokomotivpersonale, og det ble fortalt om framgangen for prosjektene HR Setskogen og Tilbakeføringen.

Etterpå ble det vist lysbilder fra UHB, tatt av Mogens Bruun og Svend Jørgensen i 1959. Forsamlingen ble taus!

## Kalender

Også i år utgir Norsk jernbaneklubb lokalavdeling Trøndelag kalender. Kvaliteten er helt ypperlig, med 13 gode sort-hvitt fotos. Alle jernbaneinteresserte må simpelthen ha den.

Bestilling skjer ved å sette inn kr. 40,- på postgiro

3 66 08 83      NJK-Trøndelag, boks 4551, Kalvskinnet, 7001 Trondheim

Jernbanekalendere er vi ikke bortskjemt med fra andre hold her i landet. Således bemerker vi med glede årets kalender fra firmaet Norsk Elektrisk og Brown Boveri, NEBB, en kjent leverandør av rullende materiell. Kalenderen er viet Bergensbanen og inneholder 13 meget flotte farvefotos i stort format. Gt 5531 i tett snøvær, Avsporet El 14 i snømassene, Ht 601 på Upsete m.m.

## Jubileum

Urskogbanen 90 år - Andelslaget 25 år skal markeres på flere måter i 86. Hovedarrangementet blir 14.juni for spesielt inviterte. Jubileumsdagene er selvsagt mye senere, på høsten. Likevel faller det naturlig å feire dette i forbindelse med første driftsdag 15/6.

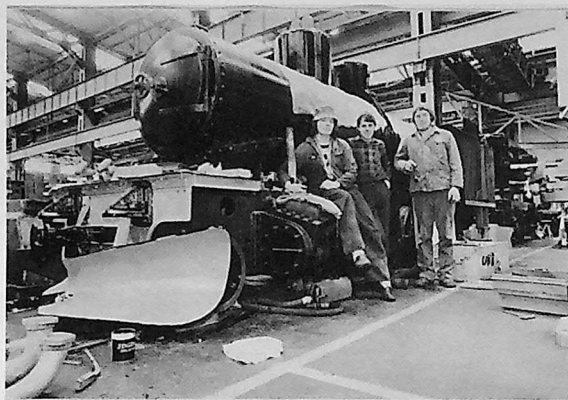
Et jubileumsskrift er under forberedelse. Det vil bestå av artikler om forskjellige emner ved UHB's historie, og skrives av Trygve Panhoff, Pål Ulsteen, Bjarne Rogan, Roar Stenersen, Stein Olav Hohle, Finn Halling og Erik Borgersen. Det er ennå litt tidlig å love når boka blir ferdig. Det dukker stadig opp nytt kilde-materiale.

## På tur med Tertitten

"På tur med TERTITTEN" er en guide til besøket ved Urskog-Hølandsbanen. Der finner en blant annet en oversikt over det rullende materiell ved museumsjernbanen. Pris kr. 15.00 inkl. porto.

**Urskog-Hølandsbanen    Postboks 711 Sentrum    0106 Oslo 1**

Bestilling skjer over postgiro 2 06 77 18 el. bankgiro 6201,20.01628



Setskogen ved månedskifte jan/feb. F.v. Roar Stenersen, Trond Dehli og Håvard Pedersen

## Setskogen tar form

Roar Stenersen

Arbeidet på vårt lokomotiv nr. 4 "Setskogen" går jevnt fremover. Som nevnt i Tertitten nr. 63 oppdaget vi en rekke løse nagler i rammen på loket. Willy Haugen sa seg villig til å hjelpe oss, og onsdag 28/8 rigget vi oss til med klinkhammere og mothold. Med oss som assistenter viste Willy oss hvordan stålplater ble føyd sammen før i tiden. I alt 14 3/4" nagler ble drevet inn i løpet av 2 timer.

Utover høsten tok vi for oss alle delene til bremsene og fjæring/balansesystemet. Nye føringer og bolter ble produsert inntil hele opplegget var klart for montering. Et problem var maskineringen av akselkasseføringene. Vi hadde støpt nye føringer, og disse måtte maskineres med en maksimal toleranse på 0,5 mm. Det er jo greit hvis man har gode tegninger, men denslags ekstravagansa er vi ikke plaget med på Setskogen. Fremgangsmåten måtte bli å måle seg fram i kasse-utsparingene, og på selve lokrammen. Med gode råd fra formann Grønvold i dreieravdelingen kom vi til maskineringsmålene. Lagere og kasser ble montert på akslingene onsdag 16/10, og våre kontrollmålinger gav oss et hint om at dette ville gå bra.

Lørdag 26/10 var satt som dato for det store løftet. Oppmøte kl. 9.00. Kort briefing med kranføreren, og vi var i gang. Først hjulene. Vanlig praksis før i tiden var å sette loket ned

på hjulene, men dette er vanskelig med våre små lok. Løsningen ble å heise en og en hjulgang opp i rammen. Drivhjulene var på plass i løpet en time, og alle akselkasser gled elegant inn i sine respektive geideføringer.

Derneft var turen kommet til løpeboggiene. Disse måtte monteres på gammelt vis, dvs. ramme på hjul. Ingen problemer.

Mens et lag skrudde sammen breideljern og bremsrigg satte et annet igang med å henge opp askekassen under kjelen. Etter at dette var gjort, ble kjelen heist over til spor 9 for å settes på plass i rammen. Kl 19.00 var vi ferdige, og vi kunne for alvor ane konturene av lok 4 igjen. Foruten alt dette har vi fått tid til en del andre ting også. Det er bl.a. lagt helt nytt gulv i førerhuset og under kullbingen. Dørken foran røkskapet er også helt fornyet. Selve fronten på loket ble ille tilredt med skjærebrenner engang tidlig på 40-tallet. Antagelig ble det-

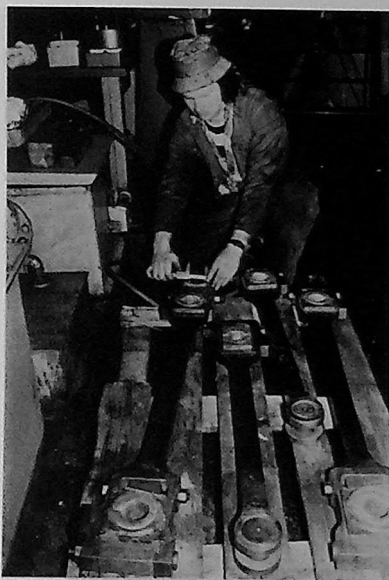
te gjort for å få plass til ymse snøploger som UHB hadde. Skjæremaler ble laget etter gamle tegninger, og de nødvendige platedeler produsert i smia. Sveisingen sto vi selv for, og loket har nå fått igjen sin opprinnelige form i fronten.

Etter at kjelen var på plass i loket, gikk vi umiddelbart igang med å isolere og kle denne. Det er brukt 2,5 cm Glava over det hele. Denne isolasjonen holdes sammen av hønsenetting på selve rundkjelen. Etter isoleringen kommer selve platekledningen. Det er laget nye plater over alt, bortsett fra de to fremre rundkjelplatene. Kjelekledningsarbeidet er utrolig tidkrevende, men vi har nå kommet så langt at bare ende-platene gjenstår. Fargen på kjelen er et problem. Høland er malt i en lys grå-blå farge lik den på lok 225 og Setesdalsbanens nr. 5. Lokene hadde imidlertid polerte Russerstål-plater før i tiden. Det finnes ikke den maling i verden som kan imitere polert stål, men lokmester Jan Salvesen fra Krøderbanen har kommet frem til en blanding som ligger svært nær, og han har gitt oss en liten av denne. Hvis noen lurur på hvordan den ser ut henvises til lok 236, hvor denne fargen er anvendt.

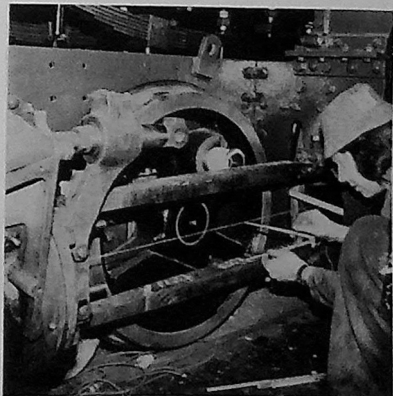
Sammen med ny kjele og askekasser fikk vi også laget nye vanntanker. Vi lurte på om det gikk an å galvanisere disse som rustbeskyttelse og Spikerverket ble kontaktet om saken. Joda, ingen problemer, de skulle gjerne stå for galvanisering, og det til selvkost. For ca. 2 000 kr. fikk vi tankene behandlet, nær saqt for "evig tid".

Hva selve maskinen angår, så har vi tatt ut begge stemplene, og åpnet og kontrollert begge sleideskapene. Sylindrene er nå "snoret" opp for montering av linjalene og krysshoder. Også her blir det en del intrikat måling, i det begge krysshodene har nye bronse-"tøffler". Linjalene er planslipt tidligere

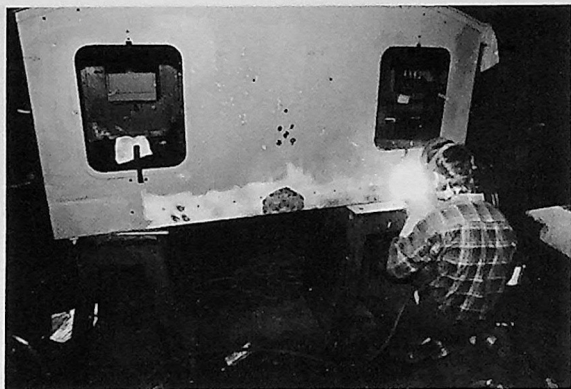
Vi arbeider på spreng for å få loket klart til våren. Målet er å ha "Setskogen" og "Høland" forspent jubileumstoget 14/6.



Veivstengene ferdig til boring. Imidlertid så oppdaget vi at koblingsbolten mellom stengene var svært rom. Følgelig må hullene slipes opp, og nye bolter dreies.



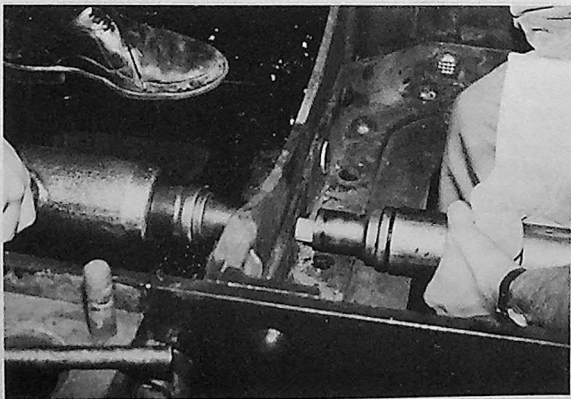
Sylindrene er snart opp og linjalene rettet. Dernest ble det tatt mål for maskinering



Trond Dehli sveiser inn platebiter i førerhus-toppen. Hvis trykken er god, vil man se tilsvarende plate i motsatt hjørne.



Kraftdamp-rørene tilpasses. Disse rørene har linsepakninger som må slipes til for hånd. Dette er et utrolig tidkrevende og kjedelig arbeide!

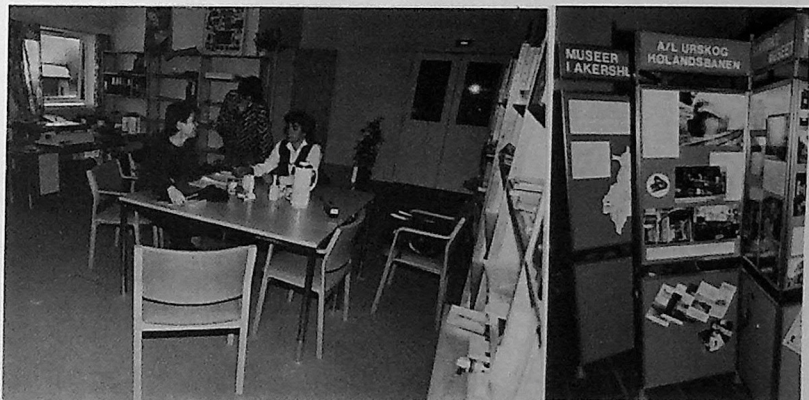


Gammelt håndverk i praksis. Klinkehammer til høyre, mothold t.v.





Willy Haugen i aksjon med å brosjje opp et hull etter en nylig utbrent nagle.



## Forbundsmuseet i nye lokaler

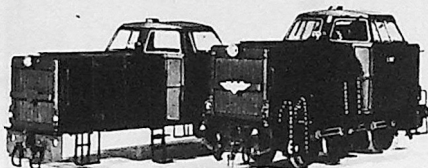
Forbundsmuseet i Akershus har nå flyttet inn i lokaler i det tidligere Strømmen Staal, ved Strømmen sentrum. Vi var oppom som snarest, og tok de nye kontorer i øyesyn. Riktig fint og tilsynelatende god plass var det blitt. På bildet øverst til venstre ser vi f.v. Anne Ragnhild Hoel, Trond Bjorli og Karin Solberg. Til høyre et utsnitt av montasjene over museene i Akershus.

For tiden holder Forbundsmuseet en åpningsutstilling, en utstilling om å høre til i Akershus. Vi anbefaler våre lesere å avlegge Strømmen et besøk!



## NORSK MODELLJERNBANE ROMERIKE HOBBYSENTER

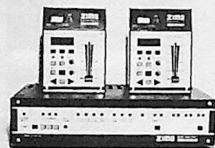
### NYHET:



Byggesett av NSB Di2, MaK'en, i etset og støpt messing. Enkel bygging. Loket egner seg godt som førstegangsbyggesett.

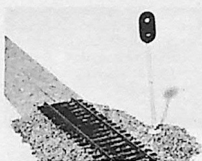
NSB Di2 ble levert fra MaK, Kiel i Vest-Tyskland fra 1954-58 og er av NSB blitt brukt til skifting, i godstog og også litt i persontog. Altså et meget anvendelig lok også på modellbanen.

NSB Di2, MaK'en ferdigbygd.



### ZIMO DIGITAL FLERTOGSSTYRING:

Styr 255 lok med kun to ledninger til sporet. Ingen blokkstrekninger, separat betjening av lys og tilleggsutstyr på lok, f.eks. røyk, avkobling etc. Konstant belysning i alle vogner over hele anlegget, selv når togene står rolig. Kjør alle tog om hverandre, to tog mot hverandre på samme spor, skiftelok over hele anlegget. Systemet passer både for vekselstrøm og likestrøm og strømsystemer kan kombineres på det samme anlegget. Vi demonstrerer ZIMO i vår forretning.



NMJ norske signaler er igjen på lager:  
Byggesett kr. 89,-  
Ferdigmodell kr. 189,-

temet passer både for vekselstrøm og likestrøm og strømsystemer kan kombineres på det samme anlegget. Vi demonstrerer ZIMO i vår forretning.

### NYHET:

PROTOTYPEMODELLEN AV BM 67 er klar og er utstilt i vår forretning.

Levering vil skje i mai/juni 1986.

SHINOHARA CODE 70 skinnesystem på lager. Pensler, kryssveksler, fleksible skinner i den nydelige code 70. Bøybare sporveksler. Pensler i størrelsene 4-6-8. Dette er skinnesystemet for den kresne. NB! trenger RP hjul.

### NYHET:

NSB ROTERENDE SNØPLOG I MODEL: Superbyggesett av den roterende snøplog på Nordlands- og Sørlandsbanen, med roterende skovlhjul. Leveres med tender. Pris kr. 1782,-

NMJ/Romerike Hobbysenter har alt i byggedeler, plastplater, messingplater og profiler, fjærende buffere, koblinger, bremseslanger. 1000 V togvarmeledninger, stiger, dekal, gittere, signaler, blader, bøker og alt du trenger av verktøy. Vi viser deg gjerne utvalget ved besøk i vår forretning. 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

Postboks 76  
1920 Sørumsand

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

1:87 HO  
Postgiro 5 77 40 39  
Bankgiro 6201.05.04460



# Om Jernbane

Avskrift av: Morgenbladet, onsdag  
15. januar 1873

Man ser, at det fra forskjellige Kanter gjøres For-  
slag til nye jernbaneanlæg, og  
det er vel ogsaa muligt at de  
fleste av disse, ifald de kom til  
Udførelse, ville blive gavnlige  
for vort Land; men da vi vel ikke  
har Leilighed til at koste alt  
paa engang, saa gjælder det for-  
nemmelig at kunne udfinde de for  
By og Land rigtigste og mest for-  
delaktige Linier. Man lever i  
en Periode, med Hensyn til Bræn-  
dematerialiernes Dyrhed, som er  
en Gruelighed for vore Byer, og  
naar man tillige er vidende om,  
at der i en Afstand af kun 6 a 8  
Mile fra Christiania ligger flere  
Hundretusen Læs Ved og opraadner  
i Skovene til ingen Nytte, men  
derimod til Skade for disse, saa  
maa det være aldeles klart, at  
her er det netop om at gjøre at  
faa en Jernbane igjennem disse  
store Skovtrakter for derved at  
kunne bringe disse Nødvendigheds-  
artikler til Nytte og Gavn for  
alle Parter. Jeg mener her er  
en Jernbane fra Blakjer ind i  
Urskaugs Prestegjeld, og denne  
vil sikkert blive den bedst  
lønnede Jernbane i vort Land, og  
skal jeg har gjøre Rede for denne  
min Mening, saa at den kan blive  
indlysende for Enhver. Jeg vil  
saaledes foreslaa, at denne Bane  
lægges fra Blakjer over Urskaug  
til Magnor paa Eidskoven eller  
Charlottenberg i Sverige, nemlig  
den Linie, hvor Hovedbanen fra  
Christiania til Stockholm engang  
var paatænkt at skulle gaa, men  
ikke blev tilstrækkelig undersøgt.  
Denne Linie blev fra Blakjer til  
Magnor omtr. 5 Mile eller til  
Charlottenberg omtr. 5 1/2, og  
saaledes omtr. 2 1/2 Mile kortere  
end Banen om Kongsvinger.  
Altsaa vilde den hele svenske  
Trafik komme paa denne Linie, og  
senere i Tiden kunde Banen om  
Kongsvinger, som vil komme i For-  
bindelse med Trondhjemsbanen, for-  
andres til smalsporet i Lighed  
med denne. Man vil paa denne nye  
Linie kun behøve 2 a 3 Stationer  
og nogle Platformer med Laste-  
pladse og Adgang for Passagerer  
til at komme med Trænet, hvori-

mod der paa Krogen om Kongsvinger  
er 8 Stationer.

Saaledes kan man antage, at det  
ved denne Jernvei med færre Stati-  
oner, vil kunne indvindes en Tid  
af omtr. 2 Timer paa Reisen mellem  
Christiania og Stockholm. Foruden  
at denne Jernveisbane kom til at  
gaa gjennem store Urskove, saa vil  
den ogsaa krydse flere Elvedrag,  
der kommer fra lignende Skovtrak-  
ter samt kan komme i Forbindelse  
med den frederikshaldske Kanal-  
linie. I Aaret 1867 lod jeg op-  
tælle de kjørende Reisende fra Ur-  
skaug til Blakjer ved en Landhand-  
ler paa Pladsen Sandem og disse  
Antal beløb sig til 6464, foruden  
Kjørselen at Træløst. Af Hr.  
Stationsmester Stensgaard er op-  
lyst, at i nævnte Aar er der af-  
gaaet 587 Jernbanevogne med Træ-  
løst fra Blakjer til Christiania,  
der saaledes kan antages at have  
udgjort 5870 Hestelæs altsaa til-  
sammen 12334 Læs, som er passeret  
denne Vei i det fornavnte Aar,  
og Trafiken er formentlig bleven  
Større i senere Aar. Det er og-  
saa omtalt, at det til visse  
Tider om Vinteren har været næsten  
1/2 Mil lang Række med kjørende  
op ifra Stationen, saa det saa-  
ledes ved denne store Færdsel er  
meget vanskligt for denne Egns  
Beboere at kunne holde sine Veie  
i farbar Stand. Jeg er godt  
lokaliseret i de Trakter, hvor  
denne Jernbane bør lægges, og kan  
berette, at Terrænet i det Hoved-  
sagelige er meget gunstigt for et  
Jernbaneanlæg. Det skulde saa-  
ledes være særdeles ønskeligt,  
om et norsk Interessentskab vilde  
danne sig for at udføre dette,  
ligesom man kan være forvisset  
om at Staten heller ikke vilde  
unddrage sig for at deltage i et  
saa i øinefallende fordelagtigt  
Anlæg. Hertil kan ogsaa bẽ-  
mærkes, at Grunden til Anlægget,  
paa ganske ubetydeligt nær, vil  
blive Afstaaet frit, og en stor  
Del Slipper blive at finde i  
Jernbanelinien. Da dette mit  
Forslag maa ansees for, saa at  
sige, et Livsspørgsmaal for  
Christiania, saa skal jeg til-  
lade mig at henstille til denne

Byes Formandskab og andre Mænd, som maatte have Byens Tarv for Øie, at sætte sig i Spidsen for dette vigtige Foretagende.

Jeg med flere i disse Trakter lokaliserede Mænd ere villige til at følge med de Ingeniører, som maatte sendes for at udfinne den bedste Linie for Banen, ligesom vi ogsaa vil lægge vores Land med i Vegtskaalen til Sagens Fremme. Hertil viljeg ogsaa paa-pege, at Jernbanebestyrelsen bør

indrette mere hensigtsmæssige Vogne for Vedtransporten, saa Fragten derved kunde blive saa billig som mulig.

Et Jernbaneanlæg gennem disse Trakter har steds været omtalt som hensigtsmæssigt og nødvendigt, men nu formedelst de store Vedpriser kommet Foretagendets Gavnlighed mere tilsynne for Enhver, og er jeg af flere anmodet om at gjøre dette videre bekjendt.

Fosser i Høland, den 10de Januar 1873  
Christian Haneborg

## Dikt

Vårt støtte medlem Solveig Johnsen har gitt et av de mest verdifulle bidrag til vårt fotoarkiv. Hennes onkel var stasjonert på Bingsfos i 1897 og var forutseende nok til å fotografere stasjonsmiljøet og togtrafikken i banens første år. (Gjengitt i Tertitten nr. 60) Siden vi skal feire jubileum til våren, har hun skrevet et dikt som vi takker for og med glede bringer videre til Tertittens lesere:

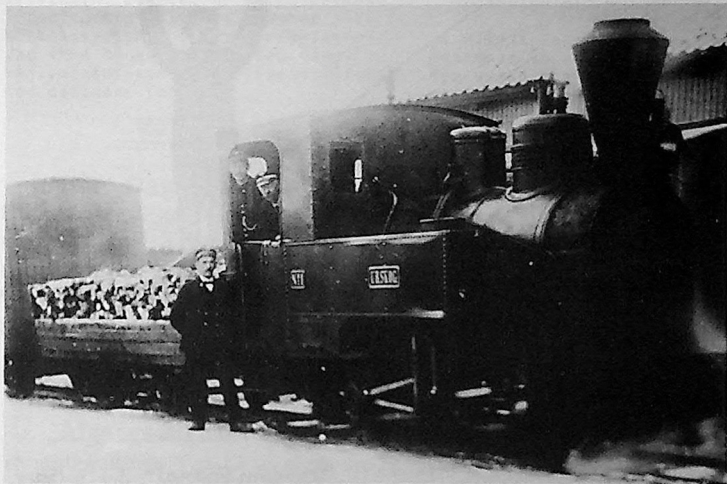
Tertitten kommer og Tertitten går  
og dette gjentar seg år for år.

Mitt ønske er at den alltid består.  
At interessen for denne de fleste får.

Gratulerer med jubileet neste vår.

Hjertelig hilsen

Solveig Johnsen  
støttemedlem



Lok nr. 1 Urskog, fotografert på Bjørkelangen.  
Bildet er merket "tatt 1901".

## Tjenestereglement 1904

Erik Borgersen

"Forbudt er fremdeles høirøstet Tale, Banden og enhver Ulyd; Heller ikke maa i Tjenesten unødige Samtale føres" leser vi i Tjenestereglementet for UHB fra 1904. En jernbanetjenestemann skulle på alle måter oppfylle strenge krav både i og utenfor tjenesten.

Togene ble allerede dengang fremført slik vi kjenner i dag, med togmeldinger mellom stasjonene og ett tog ad gangen mellom to stasjoner. Togmeldingene ble utvekslet på telefon. Hvis telefonen var i ustand kunne en fremføre toget umeldt etter at det "idet mindste er forløbet et ligesaalangt Tidsrum, som der efter Timetabellen skal være mellom vedkommende Togs for begge Stationer bestemte Afgangstider".

Ved kryssing gjaldt, som i dag, at det først innkjørende tog skulle komme inn og stanse før det andre ble sluppet inn.



Innkjørsignal ble ikke vist, bare "stopp" hvis togveien var "uklar". (Først senere ble signal "Varsom" tatt i bruk til dette.) "Hvert Togs Konduktør er maa under Forbifarten forvisse seg om at det andet Togs sidste vogn medfølger".

Klare regler ble gitt hvis "driftsbestyreren finder at maatte bestemme anden Krydsningsstasjon for tvende mødende Tog end den i Timetabellen opførte" Prinsipielt tilsvarer dette dagens system.

"Er et Tog saa tungt at der maa anvendes 2 eller flere Lokomotiver, skulle disse gaa sammenkoblede" Det ble også gitt anledning til å anvende hjelpelok. I driftshåndbøker fra statsbanetiden finner en at hjelpelok da ikke var tillatt.

Om lengden av tog finner vi "I Tog maa ikke medtages saa mange Vogne, at det kan medføre Fare for Koblingenes Holdbarhed". Flere steder er det en del runde form-

uleringer. Dette kommer nok av at dette reglementet var et generelt reglement for sin tid og derfor lite tilpasset UHB.

Bremsing av toget skulle i alminnelighet foretas av bremsene på vognene, og bare når dette var utilstrekkelig skulle lokets bremses anvendes. Bremsevogn skulle forøvrig være utstyrt med sand. I personførende tog skulle det alltid være en vogn med betjent bremse bak personvognene.

Transport av farlig ("Lettfængelig") gods hadde også sine regler. "Hø, Halm, Trækul, Bomuld o. desl." skulle ikke gå i persontog, og dessuten ha 6 dekningsvogner til lok. Mellom vogner med skinner o.l. og passasjervogner skulle en vogn gå som dekning.

Farten skulle avpasses i forhold til ruten. Når varsom kjøring krevides skulle hastigheten ikke overstige 20 km/t.

Signalene, som ble anvendt dengang, avviker noe fra i dag, særlig håndsignalene. Faktisk tilsvarende de til en viss grad de signalene som svenskene benytter. Signalgiving i Norge og Sverige var nok mer lik tidligere.

Slik er det med stoppsignal, som foruten rødt flagg eller lykt kunne gis med "begge Arme, oppbrakte over Hovedet", eller Varsom med "den ene Arm oppbrakt over Hovedet". Forøvrig ble varsom gitt med grønt flagg eller grønt lys fra signallampe, slik vi kjenner. Klart-signal ble gitt foruten med hvitt flagg eller lys, "med den ene Arm horisontalt udstrakt".

Avgang var "med Vink, idet den Signaliserende svinger Armen rundt paatvers af Linien". Om natten hvitt lys. Ranging foregikk med "Vink i den Retning hvori Bevægelsen skal foregaa".

Reglementet behandler også faste signalmidler som semafor og signalskive.

Signaler med lokfløyte var nogenlunde slik vi kjenner i dag. Gi akt, bremses på, bremses av, tog kommer, fare.

Ekstratogs-signal var en ekstra lykt/rød signalskive på bakre vogn. Dessuten var det også da spesielle bestemmelser om signalføring mellom Sørumsanden og Bingsfos. Dvs. hvitt flagg/lys nærmest Glommen.



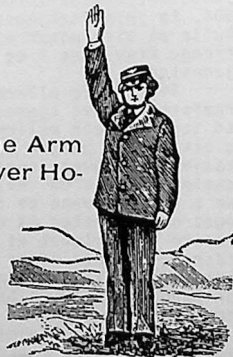
med begge Arme,  
opprakte over Ho-  
vedet,

„Varsom-Signal“, der betyder,  
at Tog skal kjøre forsigtigt og  
langsomt, gives

a) ved Dagslys:

med det grønne  
Signalflag, holdt  
i Retning tvers paa  
Linien, eller

med den ene Arm  
opprakt over Ho-  
vedet;



En del regler, kanskje først og fremst signaler, var ulikt den senere driftstid. Likevel er hovedtrekkene i reglementet slik vi kjenner sikkerhetssystemet i dag. Forholdene var ikke så komplisert den gang, reglementet var nok tilfredstillende for datidens forhold.



„Klart-Signal“

Naar Dagsignal paa Grund af Skumring eller Tykke maatte være mindre synbart, benyttes de for den mørke Del af Døgnet foreskrevne Signaler enten samtidig eller alene.

#### § 19.

„Afgangs-Signal“, det er: Signal for et stillestaaende Tog til at afgaa fra Station eller andet Sted af Banen, hvor det maatte have stanset, gives:



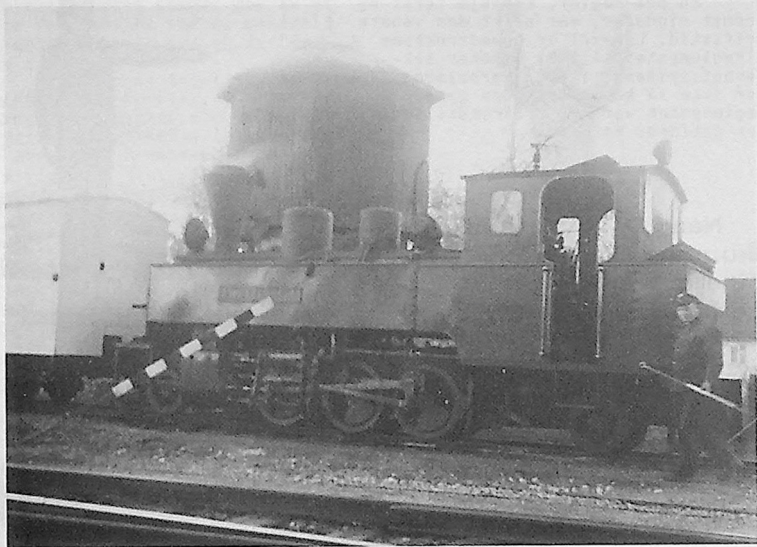
a) ved Dagslys:

med Vink, idet den Signaliserende svinger Armen rundt paatvers af Linien;

b) naar det er mørkt:

med Vink at det hvide Lys fra Signallygten, som føres i Cirkel paatvers af Linien.





## Vanntårn

Urskog-Hølandsbanen var vel utstyrt med vannposter. Det var vanntårn på stasjonene Sørumsand, Killingmo, Finstadbbru, Bjørkelangen (2 tårn) og Løken. Dessuten var det vannstender på Sørumsand (de siste driftsårene) og på Skulerud. Bildene her viser noen av disse tårnene.

Øverst: Lok 5 Bjørkelangen og S62 foran vanntårnet på Sørumsand i 1956. Tårnet ble senere revet og erstattet av standard NSB-stender. Foto: Svend Jørgensen.

Til høyre: Lok 7 Prydz fyller vann fra søndre vanntårn på Bjørkelangen i 1959. Tårnet står slik den dag i dag. Foto: Jac. Brun (Mittet)

Øverst neste side: Vanntårnet på Killingmo. Stasjonen hadde tidligere trebygd tårn. Tanken i dette tårnet er nå på Bingsfos. Foto: Jan Lysaker.

Nederst neste side: Lok 4 Setskogen og To 23 på Finstadbbru st. i 1959. Vanntårnet var da ikke i bruk. Foto: Svend Jørgensen

Finn Halling









Fra vår endestasjon ved Presterud i Sørumsand. De store anleggsarbeidene med Tilbakeføringen vil komme igang i år.

## Drift- sesongen nærmer seg



Fullsatt tog på vei ned igjennom 100-meter-kurven ved Fjeldvang.

Er det ikke gledelig? Vår og sommer lokker, og med det en ny driftsesong. Vel kan det bli i drøyeste laget med UHB-aktivitet. En sommer som "vanlige" folk har, blir det ikke kanskje, men tross mye arbeid gir aktiviteten også hyggestunder. Mange synes at det nettopp har blitt hyggeligere etterhvert, miljøet er vel bedre enn noen-sinne.

Vi tar med noen bilder fra fjorårets driftsesong, og ser frem til å dra opp til Bingsfos igjen. Kanskje noen av dere vi ikke har sett så ofte tidligere også vil komme og bli med i år?

Erik Borgersen



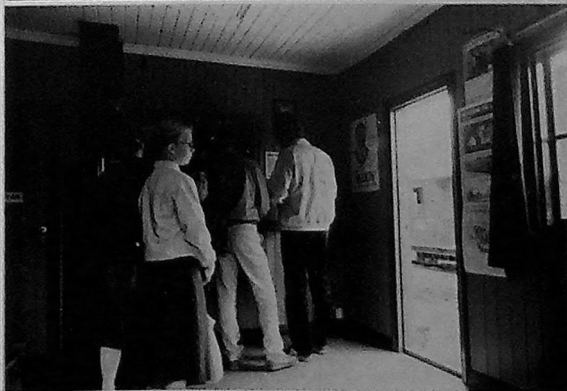
Innimellom slagene  
blir det også tid  
til å hygge seg.  
Utenfor Fjeldvang  
en deilig sommer-  
ettermiddag fin-  
ner vi f.v.  
Håvard Pedersen,  
Finn Halling,  
Vidar Skilnand,  
Aud Brevig.  
Godt skjult bak  
Aud er Trond Dehli



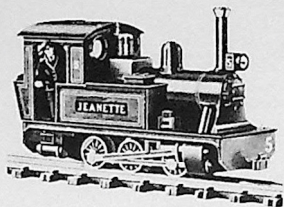
Fyrbøtere som ammer,  
nei slik var det  
ikke i dampens  
tid...  
Anne Hilde, Nina  
og Magne på Bings-  
fos.



I kø for å kjøpe  
postkort, Tertitten  
og annet. Salgs-  
virksomheten har  
litt trange kår  
i Bingsfos st.



# Bygg din egen smalsporbane!



Vi fører utstyr til smalsporbaner i skala H0e - 9mm sporvidde, tilsvarende sporvidden på Urskog-Hølandsbanen.

Lokomotiver - fra små damplok til store diesel- og ellok, som ferdigmodeller og som byggesett.

Vogner - fra små vagger og flatvogner til store boggipersonvogner.

Fleksible skinner og sporveksler i flere varianter.

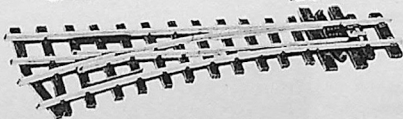
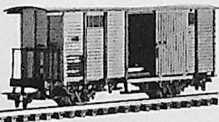
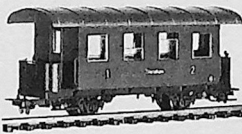
Utstyr fra LILIPUT, ROCO og PECO er lagervare, utstyr fra BEMO kan skaffes.

Til miljøet rundt din jernbane kan du velge i vårt store utvalg av vanlig H0-utstyr, trær, mennesker, biler, bygninger, lamper etc.

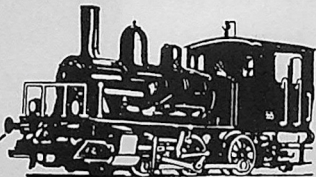
Vi har selvfølgelig også stort utvalg i vanlig normalspormateriell, både i H0, N og Z-skala.

Er du interessert i modelljernbaner - besøk oss!

Bor du utenfor Oslo - skriv eller ring! Vi sender gjerne!



## Standard



### MODELLJERNBANER A-S

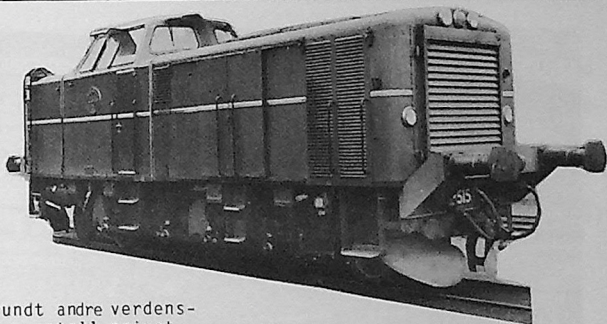
Prinsensgt. 25, 0157 Oslo 1

Tlf. (02) 42 96 40

Sj litra

Tp

Ved Ove Tovås



Tp 3515 (MaK 1953) i Växjö 9. august 1984. De fire gjenværende Tp-lokene er alle tyskbygde.

I tiden rundt andre verdenskrig ble et større antall privatbaner i Sverige overtatt av SJ. Blant disse var også en del smalsporbaner. Mye av materiellet på disse banene var gammelt og nedslitt, og ikke minst, det var et utall forskjellige typer. SJ satset nå på moderne dieselmateriell, motorvogner og lokomotorer.

Til bruk i den tyngre trafikken på 891 mm-banene leverte Motala Verksted i 1943 og 1950 til sammen syv damplok av Litra Gp, men også her skulle det satses på moderne trekkraft. 1953-54 ble det levert 25 lok av Litra Tp til SJ. T - diesellok for Linjetjeneste, p - sporvidde 891 mm. Maschinenbau Aktiengesellschaft Kiel (MaK) leverte de 20 første lokene. Vagn och Maskinfabrikken i Falun bygde de fem siste på lisens. Lokene fikk nummer 3500 til 3524.

### Teknikk

MaK utviklet i begynnelsen av femtiårene en serie dieselloktyper for normalspor. Lokene hadde sentralhytte, hydraulisk kraftoverføring og kobbelstangdrift via en blindaksel. Tp-lokene er bygget over samme lest, men har i motsetning til normalsporlokene utvendig ramme.

Motoren er en åttesylindret firetakts rekkemotor av MaK's eget fabrikk og yter 750 hk ved 750 o/min. Girkassa er hydraulisk med tre trinn med automatisk skifte ved ca 35 og 55 km/t. Lokenes drivakseltrykk er på 10 tonn. For å øke starttrekkraften kan vekten omfordre midlertidig slik at adhesjonsvekten økes fra 30 til 36 tonn.

Størst hastighet er satt til 80 km/t fra fabrikkentene, SJ satte den til 65 km/t.

### Drift

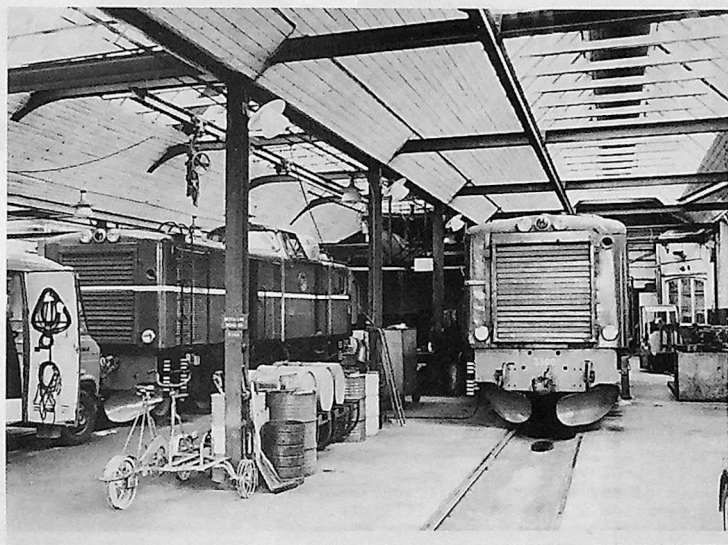
De første lokene kom til Västgötabanene og ble prøvekjørt der. SJ var godt fornøyd med resultatene som ble oppnådd, og lokene ble satt i ordinær drift. Lokenes store vekt og akseltrykk, (det høyeste akseltrykk for damplokene på smalsporet lå på ca 7,7 tonn) begrenset stedene de kunne brukes.

I tillegg til Västgötabanene tjenestegjorde lokene til å begynne med på banene ved Kalmar og Växjö - Hulfsfred.

Tp-lokene var først og fremst beregnet til den tunge godstrafikken. Men de ble også brukt i persontrafikken inntil skinnebussene overtok helt. Det siste ordinære persontog trukket av Tp gikk i 1965 på strekningen Växjö - Hulfsfred.

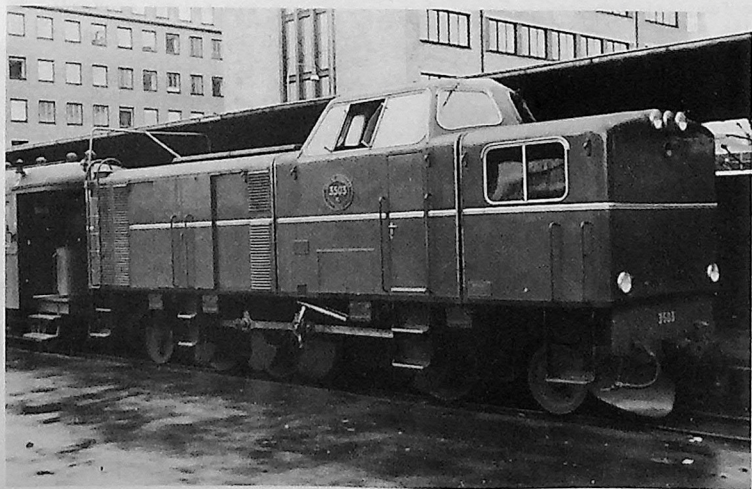
Den svenske staten overtok Stockholm - Roslagens Järnvägar i 1951. Allerede før SJ overtok selskapet i 1959 dukket de første Tp-lokene opp her. Behovet var størst på de nordligste og ikke-elektrifiserte delene av SRJ.

I malmtrafikken Dannemora - Hargshamn gikk de med togsett på opptil 36 vogner og mellom Uppsala Ø og Hallstavik med overføringsvogner. I enkelte tilfeller trafikkerte lokene også den elektrifiserte delen inn til Stockholm Ø. Det såkalte "papperståget" var et av disse. Avispapir til Stockholmsavisene



Over: Lokstallen i Skara sommeren 1984. Tp 3503 til venstre, 3500 til høyre. Denne bygningen var opprinnelig vognverksted.

Under: Tp 3503 (Mak 1953) i Gøteborg (VGJ) ca 1954. SJK-foto.



kom fra Hallstavik med dette toget.

Trafikken på smalsporet avtok utover på sekstitallet. Mange baner ble nedlagt og andre ombygd til normalspor. SJ måtte derfor finne nye oppgaver til Tp-lokene og bygde 15 stk. om til normalspor.

I 1977 forsvant loktypene fra SRj. Dannemora - Hargshamn ble ombygd til normalspor i 1970, og da den nye normalsporlinjen fra Hargshamn til Hallstavik var ferdig, mistet Tp-lokene sin siste arbeidsoppgave. Kalmarbanene mistet også sine lok på syttitallet, og i 1977 var det bare fire lok igjen, 3500, 3503, 3508 og 3515. To var stasjonert i Skara, det gamle smalsporknutepunktet på Västgøtasetta, og de to andre i Växjö.

## T23

Sj's hovedverksted i Ørebro foretok ombyggingen, fem lok i 1965 og ti lok i 1966. Vagn og Maskinfabrikken leverte nye rammer og lokene fikk nå akselfølge D. Lokene fikk også bredere førerhytte. Det var antakelig meningen å bygge om alle lokene til normalspor, for det var satt av plass til 25 lok i T23-serien. Ingen av T23 lokene har vært driftslok etter 1978.

## Forsvinner smalsporet med Tp-lokene?

Lokene har nå en driftstid på over 30 år, og Sj hadde nok helst sett at en fullstendig avvikling av 891-smalsporet løste problemene med det nokså nedslitte materiellet. Ingen hovedrevisjoner, bare det nødvendige for å holde materiellet

rullende har blitt utført. Med et unntak.

3503, som var det loket som kanskje var i dårligst stand, kolliderte i mars 1982 med betongbil på en planovergang og fikk store skader. På det tidspunkt kollisjonen skjedde, var Skaras andre Tp-lok allerede på hovedverkstedet i Ørebro. For å kunne holde trafikken gående og for å få trukket 3503 til omlastningsstasjonen Vara, måtte Sj leie to Z4p-lokomotorer av Skara Järnvägs museum.

I Ørebro kunne det konstateres at 3503 lot seg bygge opp igjen, og vel et halvt år etter ulykken var loket ferdig. Nylakkert og skinnende kunne det ruller ut av verkstedhallen. Motor og girkasse var nyrevidert og resten av loket var også gått grundig over.

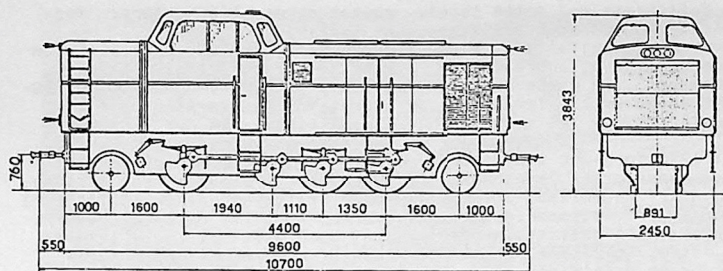
I Småland skjedde det også ting på smalsporet. For å lette transporten av normalsporvogner på overføringsvogner forsøkte man å sløyfe de lange og tunge stangkoblene mellom overføringsvognene. I stedet ble normalsporvogner koblet sammen. Denne ordningen ble permanent fra 1982, og 3513 fikk derfor montert normalsporkobbel og buffere.

1. oktober 1984 skrumpet restene av Västgøtanettet inn enda litt til da strekningen Vara - Skara - Götene ble nedlagt. Skara mistet dermed jernbaneforbindelse med omverdenen og Tp-lokene ble flyttet til Vara. De trafikkerer nå bare de 17 km til Nossebro

De to andre lokene holder fortsatt stand i Växjö hvor de transporterer dumpere fra Volvos fabrikk ved Braås, 33 km fra Växjö.

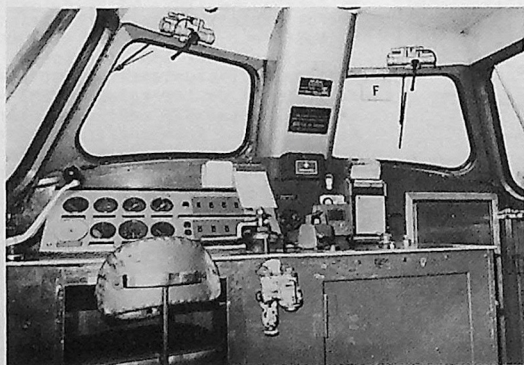
## Kilder

Roslagsexpressen, organ for Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar. 2/72, 3/76, 1/81, 2-4/82.  
Diehl-Jansson, Smalspåriga dragfordon och rälsbusläp vid Statens Järnvägar.  
Diehl-Nilsson, Svenska lok och motorvagnar 73-01-01.  
SJ särtryck nr. 262/421, reproduisert av Ostkustbanans Vänner 1982.



## Tekniske Data

Akselfølge	1'1'1'1'
Motor	MA 301A
Effekt	750 hk ved 750 o/min
Tjenestevækt	46 tonn
Veksel	Voith L37zU
Drivakseltrykk	10 tonn
do med omfordeling	12 tonn
Trekraft	9,9-10,8 Mp
Drivhjul ø	1100 mm
Løpehjul ø	790 mm
Minste kurveradie	80 m
Maks. hastighet	80 km/t, av SJ satt til 65 km/t

Førerplassen på  
Tp 3515.

POSTKORT TIL SALGS: SETT RETT BELØP PÅ VÅR BANK- ELLER POSTGIRO (s.2)

- Lok 4 Setskogen med tog ved vognhallen på Bingsfos. Farvekort. Kr. 3,-
- Lok 8 med tog ut fra Sørumsand. Farvekort. 3,-
- Bingsfos stasjon. Lok 6 Høland med tog fra Sørumsand. Farvekort. 3,-
- Lok 6 Høland med tog oppover Sætrabakken. Farvekort. 3,-
- Løken stasjon i okt. 1947. Lok 4 i bakgrunnen. Sort-hvitt. 3,-
- 5 eldre sort-hvitt kort, selges samlet. 10,-



# 20 SORTER MINERALVANN TIL FABRIKKPRISER HELE ÅRET



TRALLER  
STOR PARKERINGSPLASS

MINERALVANNUTSALG I  
LILLESTRØM, RETT OVERFOR  
DYNO INDUSTRIER + 20  
ANDRE UTSALGSSTEDER PÅ  
ØSTLANDET



ROMA MINERALVANNFABRIKK  
MORTEN BERGERSEN A.S.

Nordahl Brunsgt. 18 - 2000 Lillestrøm - Telefon (02) 71 58 88 - 71 11 35



$\frac{A}{S}$  INGENIØR GRAN  
har levert kjelerør til  
lokomotivet HØLAND  
og nå også SETSKOGEN

$\frac{A}{S}$  INGENIØR GRAN er  
grossistfirma innen:

VVS VA ELEKTRO



**INGENIØR GRAN**

Drammen Larvik Moss Bærum

# Smalspårsaktier

Interimstyrelsen för Växjö – Hultsfred – Västervik Järnväg (VHVJ) erbjuder intresserade företag och privatpersoner till förhandsteckning av aktier i det bolag som skall bildas. Ett bra sätt att bidra till att den kulturhistoriskt värdefulla 187 km långa Smalspårsbanan – Norra Europas längsta – blir bevarad är att gå med som delägare. Aktiekapitalet **är planerat** till kr. 1.200.000:-. Aktierna lyder på 200:- och tryckes på konstpapper efter ett original, framställt utifrån ett aktiebrev från 1870-talet. Observera att förhandsteckningarna inte är bindande. Interimstyrelsen kommer under förutsättning att projektet genomförs, ta kontakt med förhandstecknarna. För vidare inf. tel. 0492-502 88.

*Vi öppnar samtidigt en kampanj för direkta bidrag*

**PG 28 21 51-0**

**BG 451-5896**

Detta är ett unikt tillfälle att för första gången i modern tid som företag och enskilda erbjuds teckna aktier i ett järnvägsaktiebolag.

Till Växjö – Hultsfred – Västervik – Järnvägs AB c/o C.R. Jönsson, Lindgården, Fårhult, 593 00 Västervik.

Undertecknad önskar, utan förpliktelser, göra förhandsteckning av..... aktier á kr 200:- i Växjö – Hultsfred – Västervik – Järnvägs AB under förutsättning att projektet genomföres som planerat.

Namn: .....

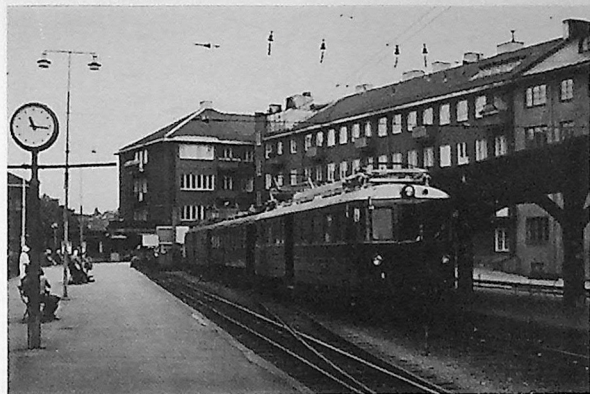
Adress: .....

Postadr. ....

Tel. dag, kväll: .....

**Interimstyrelsen för VHVJ:AB**

# Roslagsbanan 100 år



Fra Stockholm  
Östra

Roslagsbanan er et av de større smalspørnett i Sverige. Fortsatt er en del av nettet i drift, nå utelukkende som forstadsbaner til Stockholm. Disse 891 mm-banene har elektrisk drift, og CTC er bygd ut på mesteparten av nettet. Med SRJ kunne en i sin tid komme fra Stockholm til bl.a. Uppsala, Norrtälje og Dannemora. Ønsker en å vite mer om dette fascinerende jernbanenett, finner en mye interessant i boka Roslagsbanan 100 år, som nylig kom ut.

Roslagsbanan feiret 100 årsjubileum i fjor, og derfor ga Stor-Stockholms Lokaltrafiks Järnvägar som driver banen i dag, ut en bok om banen. Boka er på 194 sider og er rikt illustrert. Noen av fotografiene er i farger, og boka har en tiltalende lay-out.

Boka er systematisk bygget opp, med kapitler om banenettets tilblivelse, drift, lok, vogner, stasjoner, signaler og sikkerhet. Dessuten ikke minst el.driften, som på det meste strakte seg helt til Norrtälje. Utbygging av aut. linjeblokk og CTC kom også tidlig. En fotoberetning om et trafikkdøgn på RB idag hører også med.

SRJ ble overtatt av staten i 1951, og ble en del av SJ i 1959. I 1972 ble banene syd for

Rimbo overtatt av SL. Det er en interessant og fascinerende historie. På sett og vis var jo dette nettet et "mini-SJ", med alt fra rene godsbaner, sidebaner med liten trafikk og dampdrift til tett forstads- og dampdrift med elektrisk drift. For den trekkraft-interesserte hadde/har Roslagsbanan en interessant lok- og motorvognpark.

SJ kjørte godstog (med Tp-lok og overføringsvogner) Uppsala-Rimbo-Hallstavik frem til 1/7-77. Da ble en ny bane (normalspor) åpnet fra Hargshamn til Hallstavik.

Det sier seg selv at 194 sider om SRJ ikke kan bli tilstrekkelig. Når en kommer til veis ende, ønsker en seg mer. Banens driftshistorie kunne nok vært utdypet mer, og fotoutvalget enda bedre. Hovedtyngden av fotografiene er fra banene syd for Rimbo. En litt skjev fordeling, nysgjerrigheten på banene nord for Rimbo tilfredstilles ikke godt nok. Imidlertid er fotografiene og reproarbeidet av meget høy kvalitet, ikke minst fargefotografiene. En slik bok burde inneholdt noen skisser av sporplaner ved enkelte stasjoner, det savnes.

"Roslagsbanan 100 år" er en bok alle smalspor-venner må ha i

bokhylla. Til dere som ikke har besøkt Roslagsbanen: Gjør det! Stockholm Östra er lett å komme til. Hovedlinjen er i dag i drift frem til Kårsta. Linjene til Österskär og Näsby park rusler og går i beste velgående. Näsby parklinjen er en ren forstadsbane, mens en på Kårsta- og Österskär linjene kan "åke smal-spår" i 75 km/t gjennom jordbruks-bygdene.

Museum for Roslagsnettet er museumsbanen Uppsala-Lånna, med hovedbase i Faringe, 33 km lang og Nordens lengste.

Erik Borgersen

Dalborg m.fl.

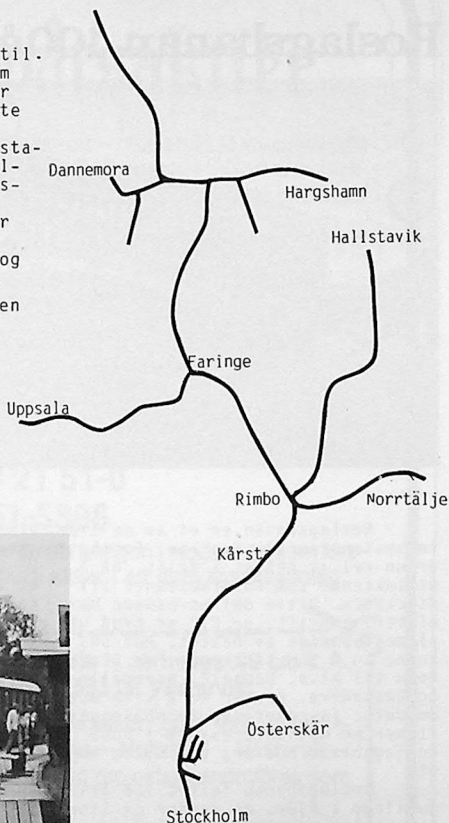
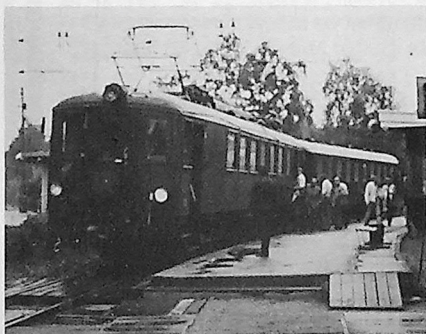
Roslagsbanan 100 år.

StorStockholms Lokaltrafiks Jvg.

Distribusjon: Frank Stenvall.

ISBN 91-7266-087-2

Kr. 130,-



Over t.v.:

Tog fra Näsby park stopper i Djurshölm Ösby 15/7-1975

Til venstre:

Rimbo var en viktig stasjon på Roslagsnettet. I 1975 var det bare restene igjen, i dag går det ikke tog hit.

Tog til Stockholm venter på avgang i spor 2. Til høyre er SJ's del av stasjonen



Österskär station  
19/7-81.



Linjen til Eddavågen ble lagt ned i 1976. Den siste tiden ble trafikken avviklet med én dieselmotorvogn pr døgn. Foto i Eddavågen 15/7-75. Yp 809 skal rusle over den dobbeltsporede tidligere elektriske forstadsbanen på Djursholm



Strekningen Uppsala Faringe er bevart av Uppsala-Länna Jvg. Her ser vi tidl. Byvalla-Långshyttans lok nr 5 på vei mot Länna. 20/7-81.



## RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI



Ingeniør Østrem og driftssjef  
Torjussen fra Rodeløkken  
Maskinverksted & Jernstøperi  
måler sporveksel 2 på Bings-  
foss

Leverandør av

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

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

POSTADRESSE: ALNABRU - SENTRALBORD 64 60 40 - GRUNNLAGT 1896

# Lelångenbanan

I Svenska Järnvägsklubbens skriftserie har det kommet en bok om denne interessante 891-mm banen i Dalsland. Boken er skrevet av Svante Forsåus som selv har bodd ved banen, og det har blitt en bra bok.

Kong Oscar II, monarken som ble grossist i jernbane-åpninger, åpnet Uddevalla - Lelångenbanan (ULB) i 1895. Banen hadde sitt utgangspunkt i Uddevalla og endte i Bengtsfors ved innsjøen Lelången, 89 km inne i landet. Lelångenbanan krysser Dalslandsbanen i Bäcke-fors, knappe fire mil fra Kornsjø.

ULB fikk som mange andre privatbaner problemer i mellom-krigstiden. SJ overtok banen i 1940. Bengtsfors - Bäcke-fors ble nedlagt i 1960, og Bäcke-fors - Uddevalla fire år senere.

Den første delen av boka omhandler byggingen og åpningen av banen, og har blitt svært lesverdig. En hard vinter og problemer med å få traséen til å sette seg resulterte i en stor utsettelse av åpningen. Den respekterte entreprenøren Jehander ble påført et stort tap på grunn av dette som siden førte til hans konkurs.

Arbeidet med å reise kapital til en smalsporbane videre fra Bengtsfors til Åmots-fors mellom Charlottenberg og Arvika startet tidlig. I et kapittel tar forfatteren for seg jernbaneplanene i denne delen av Dalsland og Västra Varmland og hvordan DVVJ til slutt gikk av med seieren i kampen om konsesjonene.

Banen med stasjoner og holdeplasser er godt beskrevet. Holdeplassene har fått hvert sitt avsnitt med bilde. Stasjonene har også en oversikt over hvem som har vært stasjonsmester, og en skisse av sporarrangementet. Et godt oversiktskart er ofte mangelvei i bøker som denne. Å finne igjen småstasjoner på en nedlagt bane på dagens bilkart er som regel en umulig oppgave. Her er det over siktskart med holdeplasser og stasjoner avmerket og i tillegg lengdeprofil for banen.

Den delen av boka som omhandler trafikken på banen, og årene fram til nedleggelsen er ganske spennende. Dal-Västra Varmland Järnväg åpnet sin normalsporbane til Bengtsfors i 1927. Selv om takstene fortsatt skulle være billigst den korteste veien til Uddevalla, det vil si på Lelångenbanan, tok DVVJ mye av trafikken. Etter at SJ overtok Lelångenbanan gikk de i sin nedleggingsiver inn for å få overført så mye som mulig av trafikken til DVVJ. Riksdagsmannen Axel Rubbestad, som bodde ved holdeplassen Rubbestadvägen på ULB, gikk aktivt inn i arbeidet for banens bevaring og ombygging til normalspor. Han lyktes ikke. I september 1964 var hele banen nedlagt.

I kapittelet om rullende materiell har forfatteren naturlig nok lagt hovedvekten på materiell i privatbanetiden. Oversikten over lokomotivenes spesifikasjoner er greit satt opp, men det er ikke oppgitt hvilket år spesifikasjonene er fra. Jeg går ut i fra at det er ved leveransen. Noen tekniske data som finnes i SJ's fortegnelse over damplok er tatt med for noen lokomotiver og utelatt hos andre. Vognmateriellet har også fått sin fortjente plass med mange bilder og oversiktlige tabeller.

Dette har blitt en interessant bok. Forfatteren har i tillegg til tekniske data og trafikktabeller klart å formidle en smalsporbanes hverdag med skiftende konjunkturer og trafikkmengder. De mange illustrasjonene er et ekstra pluss.

SJK 40 Lelångenbanan.  
191 s. Pris: SJK-medl. 135.-  
SEK, Ikke-medl. 200.-sek.  
Pris inkl. porto.  
SJK Bokförsäljning, Box 10236,  
43401 Kongsbacka.

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

*Utføres av:*

**Ørnulf Wiig  
Installasjon A.s**

**1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95**

**Ørnulf Wiig**



**DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:**

**Ørnulf Wiig**  
ELEKTRISK FORRETNING

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

**Ørnulf Wiig**  
MASKIN A/S

Gågaten  
Sandvika - Tlf. 54 27 17

**Ørnulf Wiig**  
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika  
Tlf. 54 29 95

**ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:**

Hverdager: kl. 8.30-17.00  
Lørdager: kl. 8.30-13.00



# Gjør det i Kreditkassen, du også.

Nå kan du få opptil 3.200 kroner mindre i skatt hvert år.



...og få 8% og 10% rente!



**KREDITKASSEN**

-sparing med skattefradrag

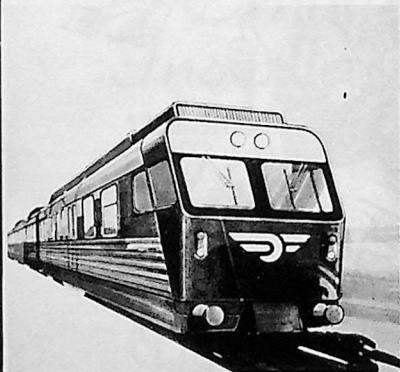
- Lillestrøm

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

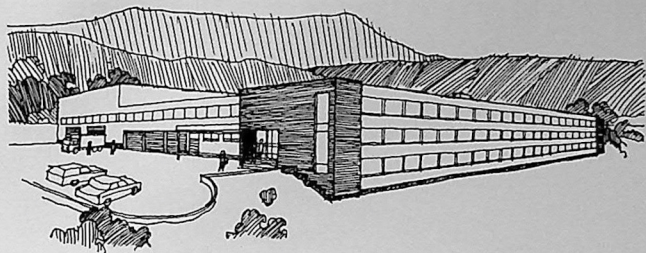
ENDA STØRRE

IDAG!

VI BYGGER MATERIELL FOR

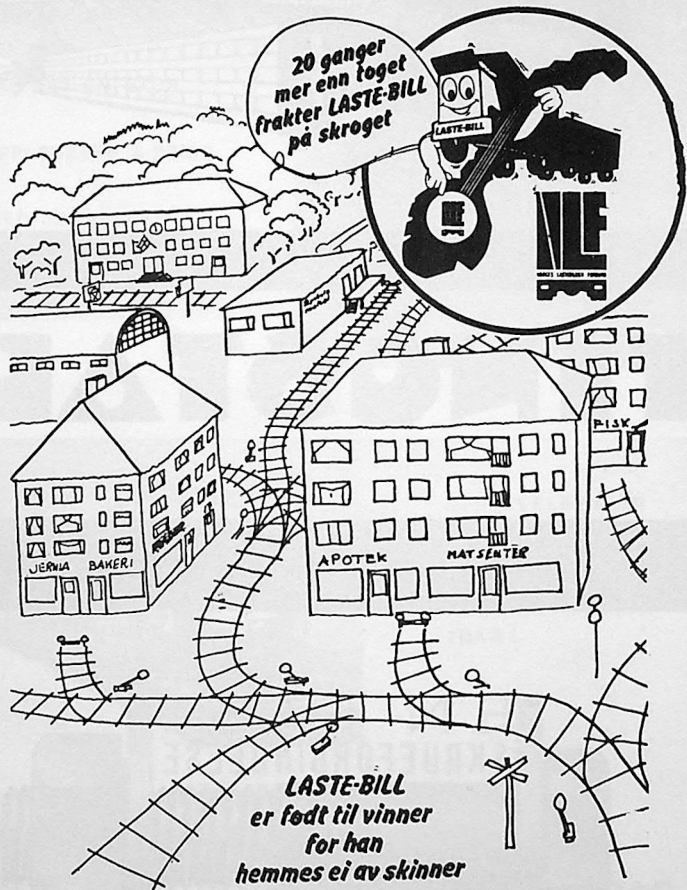
FREMTIDEN IDAG

**A/S STRÖMMENS VÆRKSTED**



# TINGSTAD





**Uten bilen stopper Norge**

NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

