

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 90 - mai 1994  
med årsmelding for 1993



## Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjon: Aud K. Brevig  
Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Annonsepriser:

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

## Stiftelsen

### Urskog-Hølandsbanen

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

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid: Mandager kl. 17.00 til 18.00  
Sørumsand stasjon

Tlf. 63 82 69 70 (Telefonsvarer mottar beskjeder utenom kontortid.)

Tlf. Bingsfoss 63 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling

Trafikksjef Erik Borgersen

Stiftelsens formann: Gunnar Apeland

Avd. ing. Vidar Skilnand

Medlemsskap: Støtte- kr. 175,-, Aktiv kr. 90,-, Familie: En betaler full pris, deretter kr. 60,- pr. person. Livsvarig: kr. 1750,- Bedrifter: kr. 1000,-

Damp tog kjøres hver søndag fra ca. medio juni til medio september.

kl. 11.00, 12.00, 13.00 14.00 og 15.00

## En redaktørs lodd.....

er å vente på stoff til sitt blad. Bladet skulle vært ute for over en måned siden, men den som venter på noe godt venter jo sjelden forjeves.

Vårnummeret av Tertitten inneholder tradisjonen tro årsmeldingsstoff for året i forveien. Slik også denne gangen. I tillegg bringer vi et intervju med vår nyansatte daglige leder, Bjørn Haavaldsen. I serien av artikler fra driftsbestyrer Eigil Prydz' hånd, har vi denne gangen tatt med hans tanker om "hobby- banen" Tertitten, og ellers finner du litt av hvert om jernbaner spredt utover i bladet.

Om ikke lenge begynner driftsseasonen på Tertitten igjen, først med skolebarn- og charterkjøring, og fra midten av juni også søndagskjøringen. Husk på at vi har nye avgangstider i år (kl. 11.00, 12.00, 13.00, 14.00 og 15.00). Vi som driver aktivt på banen satser på en kjempesong, og håper at vi ser deg hos oss i løpet av sommeren. Velkommen skal du være!

Ha en riktig god sommer!

Jan Deram

Av innholdet:

<i>Spennende muligheter</i>	s. 3
<i>Årsmeldingsstoff</i>	s.4 - s.21
<i>Prosjekt Col</i>	s.22
<i>Medlemsnytt</i>	s.23
<i>Intervju m/vår nye dagl. leder</i>	s.25
<i>UHB som hobbybane</i>	s.31
<i>Hva avisene skriver</i>	s.35
<i>Jernbaner i Island (?)</i>	s.37

Der intet annet er nevnt i teksten eller ved bildene er fotos tatt av Erik Borgersen.  
Forsidebilde: Skikkelig snøvinter for første gang på flere år. Lok 4 med tog for full damp under julekjøringen i desember 1993.

# Spennende muligheter.

Gunnar Apeland

"Hva er det dere skal nå?", sa en fjern bekjent på Sørumsand nylig. Han hadde hørt i radioen at landbruksdirektøren i Akershus hadde bevilget kr 100.000.- til forprosjektet vårt om forlengelse av banen, hvis Sørum og Aurskog-Høland kommune også deltok.

Jo, selvsagt fikk han forklaring. Han fikk også en god del annen informasjon samtidig. At vi hadde ansatt museumsbestyrer (velkommen, Bjørn!), at vi skulle i gang med mye banearbeid i sommer, at vi nylig har støpt golv i vognhallen på Bingsfoss (takkt for jobben, Vidar og dere andre som har deltatt), at media er meget interessert i banen, at en flott dugnadsgjeng hver uke driver aktivt museumsarbeid og restaurerer vogner, at.....OSV, OSV.

Det er utrolig hva dere klarer, sukket han med beundring i stemmen. Og det er sant. Innsatsen medlemmene viser, er utrolig.

Er hver enkelt av oss egentlig klar over hvor mye som skjer, og hvilken verdi det har? Neppe!

Tenk litt over at det du er med på, også har stor betydning for samfunnet. Å ta vare på historien og tradisjonene bidrar til at de som kommer etter oss, gis opplevelser om fortiden. I tillegg er det moro for oss som deltar, enten interessen vår går i retning av å kjøre tog, skru, snekre eller å få folk til å være passasjerer. Vi får opplevelser, og vi gir andre opplevelser!

Nå står en ny sesong for døren. Blir den like god som i fjor? Skal enda flere finne veien til Tertitten?

Mye kommer an på markedsføringen. Og den viktigste markedsføreren vi har, er nettopp du som leser disse linjer. Uten din innsats - uansett hva den går ut på - vil hverken du selv eller andre få oppleve Tertitten.

Takk for innsatsen hittil. Vi regner med at du fortsatt blir å finne på laget.

Lykke til med sesongen!

# ÅRSMELDING 1993

## Venneforeningen Tertitten

Tillitsvalgte i venneforeningen Tertitten (tidligere d&v) før og etter årsmøtet i mars 1993:

	<b>Før årsmøtet</b>	<b>Etter årsmøtet</b>
Driftsbestyrer (db)	Finn Halling	som før
Trafikksjef (tc)	Erik Borgersen	som før
Rutesjef (rc)	Kjell H. Navestad	som før
Lokomotivmester (lom)	Roar Stenersen	som før
Lokomotivformann (lokm)	Ole Jonny Flateby	som før
Vognmester (vgm)	Trond Dehli	som før
Banemester (bm)	Vidar Skilnand	ubesatt (ivaretas av db)
Baneformann (bfm)	Jan Kaprol	som før
Stasjonsmester Sørumsand (stm)	Erik Borgersen	Aud K. Brevig
Stasjonsmester Bingsfoss (stm)	Aud K. Brevig	Øivind Skråmm
Stasjonsformann (stfm)	Svein Ove Johnsrud	som før
Redaktør Tertitten (red)	Jan Deram	som før
Gartnerformann (gfm)	Øivind Skråmm	som før
Verksmester (vm)	Øivind Midtskogen	som før

Pr. 31.12.93 var det ialt 291 betalende medlemmer i Venneforeningen Tertitten, en fremgang på 24 fra året før. Av disse var 27 familiemedlemmer, 33 livsvarige og 3 bedriftsmedlemmer.

Kontingentsatsene var i 1993 kr 90 for aktive, kr 175 for støttemedlemmer, kr 60 for husstandsmedlemmer og kr 1750 for livsvarige medlemmer.

Det ble i løpet av året avholdt 2 arbeidsutvalgsmøter i Venneforeningen Tertitten. Arbeidsutvalget behandlet saker vedr. drift og vedlikehold, og består av driftsbestyrer, trafikksjef, banemester, lokmester, vognmester og redaktør. Dessuten innkalles stiftelsens styreformann. Prosjektledere, verksmester og stasjonsmestere innkalles ved behov.

Følgende prosjekter har vært i gang i 1993:

Restaurering Co1

Rehabilitering vognhall

Prosjektleder Trond Dehli

Prosjektleder Finn Halling



*Fossum stasjon sto i fokus i 1993. Stasjonen og miljøet rundt den ble satt istand. Her ankommer toget fra Sørumsand en av de få sommersøndager det ikke regnet. (Foto: E. Borgersen)*

## Driften

### Stor julitrafikk

Tertittens driftssesong ble også i år innledet med fire dagers kjøring av nær 2000 skole- og barnehagebarn. Deretter fulgte chartertog for firmaer og privatpersoner, før vi startet den ordinære søndagskjøringen 13. juni. I løpet av tre sommermåned reiste nærmere 7749 mennesker med banen, en nedgang fra året før på ca. 5 %. Belegget var meget godt i skoleferien, med 27. juni som den beste dagen med 513 reisende. Før og etter skoleferien kunne besøket vært langt bedre, gjennomsnittet for en søndag ligger i denne perioden på 298.

I løpet av hele året reiste 8.644 mennesker med Tertitten, en tilbakegang på 349 fra året før. For hele driftssesongen gjelder at mens morgentogene har få reisende, er turen midt på dagen meget populære, som f.eks. 1/8 med 166 reisende på ett tog.

## Juleeventyr med tog

Julekjøringen ble imidlertid en ubetinget suksess, med 895 reisende, en fremgang på over 8 % fra året før. Nytt av året var medlemsdag lørdag 4. desember, da vi inviterte tidligere aktive og samtlige nåværende medlemmer til vintertogkjøring. Elendig vær la dessverre en demper på oppslutningen, men vi syntes erfaringene var positive, og vil gjerne igjen gi et slikt tilbud til våre støttespillere.

Forøvrig var julekjøringen en opplevelse for noen hver. Bitende kulde og gnistrende vintervær ute, mot vedfyrte vogner med parafinbelysning inne, ble av en journalist beskrevet i avisen som "Et juleeventyr med tog".

## Færre reisende, flere besøkende

Til tross for den lille nedgangen i antall reisende, er besøket totalt sett stigende. Etter at stasjonsanlegget og verkstedet på Sørumsand ble ferdigstilt, er det jevnt besøk på området vårt hver uke, mange får også omvisning i vognverksted og lokstall.

I tillegg var et par tusen tyskere innom vår salongvogn Ao100 da vi stilte ut denne i byen Potsdam to dager i mai 1993 i forbindelse med en salongvognutstilling i anledning byens 1000-årsjubileum.

Andre muséer i omegnen oppgir vesentlig høyere besøkstall enn UHB. Disse opererer imidlertid med besøksanslag, mens vi teller billetter. Dessuten er driften av banen basert på frivillig innsats. Vi har heller ikke noe helårstilbud, bare ca 20 - 25 åpningsdager da vi teller besøkende. Andre faktorer som spiller inn, er større krav til markedsføring og økt konkurranse i markedet, men dette gir også inspirasjon til ytterligere forbedring av vårt tilbud i de kommende år.

Billettprisene var uforandret i 1993, for voksne kr. 50 og for barn kr. 25 på 3. klasse, og kr 70 og kr. 35 på 2. klasse plysj.

## Nytt av året

Når det ikke er for fulle tog får vi tatt oss bedre av de reisende. Det blir anledning til å informere dem bedre om banens historie og til å svare på de mange spørsmålene våre reisende stiller. Og det har vært godt salg, de nye salgsartiklene; pins, luemerker og krus, har gått raskt unna. Salg av "gammeldagse" drops på Fossum og ponnyridning på Sørumsand har også vært særdeles populære innslag i året som ligger bak oss.

Fossum stasjon stod i fokus i 1993, og ble meget fin. Flaggstang, gamle steintrapper, vedovn inne og parafinlampe på veggen har gjort stedet til en stasjon de fleste nå velger å gå av toget på.

## Juleeventyr med tog !



Øverst: "Gutten i røyken" driftsbestyrer Finn Halling iferd med å fyre opp loket søndag 12.12.  
Nederst: Klar til avgang fra Sørumsand samme dag. Bedre vintervær kunne vi ikke fått!

# Driftsstatistikk 1993

## Ordinære driftsdager

Tog nr.	13/6	20/6	27/6	4/7	11/7	18/7	25/7	1/8	8/8	15/8	22/8
751	8	20	22	44	28	22	47	30	36	59	24
753	53	45	100	89	109	81	94	98	100	84	127
755	103	127	143	139	143	153	128	166	73	89	48
757	83	112	130	67	108	163	124	109	110	35	40
759	24	57	118	116	94	70	49	64	76	56	30
5047	10	8		13		22		5		7	5
Sum	281	369	513	468	482	511	442	472	395	330	274

Tog	29/8	5/9	12/9
751	15	32	22
753	26	68	62
755	90	67	86
757	77	82	80
759	32	43	50
Sum	240	292	300

Tot. ant. reisende ord. driftsdager: 5369

## Charter

Kl.	10/6	11/6	14/6	15/6	16/6	14/8	11/9
9.30	134	87	56	150			
10.20	156	153	154	139			
11.10	144	126	109	43			
12.00	122 + 17	150 + 11	83	29 + 13			
18.00					25	39	100
Sum	573	527	402	374	25	39	100

Tot. ant. reisende charter: 2040



## Andre

Lørdag	12/6	Lørdag	11/9	Sum
kl. 12	117	kl. 18	33	
kl. 13	48	kl. 19	7	
kl. 14	115	kl. 20	20	
Sum	280		60	340

Totalt ant. andre reisende: 340

## Julekjøringen

Dato -->	4/12	5/12	12/12	19/12	31/12
kl. 13		67	113	105	73
kl. 14	Medl.tur	102	74	56	42
kl. 15	40	28	91	57	47
Sum	40	197	278	218	162

Totalt antall julereisende: 895

**Totalt antall reisende 1993: 8.644**



Lok nr. 4 "Setskogen" på vei oppover bakkene mot Fossum en gråværsdag sommeren 1993

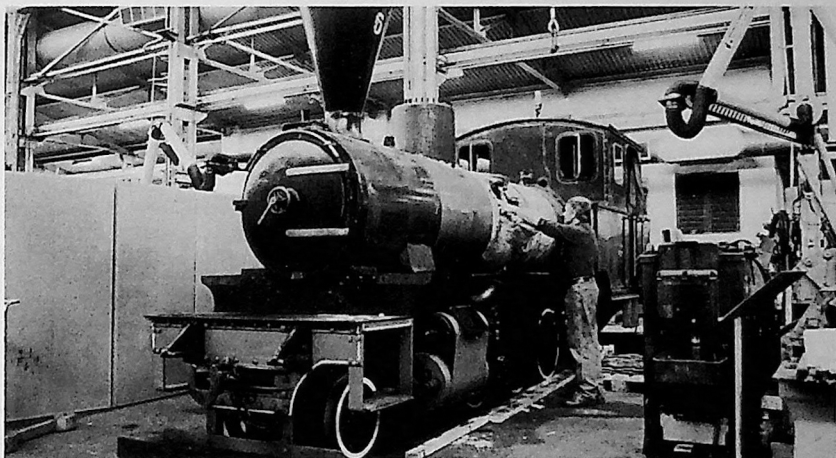


## A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

*har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand*





*Lok nr. 6 "Høland" fotografert på Sundland i januar 1993. (Foto: Roar Stenersen)*

## Lokomotiver

### Damlokomotiver

#### Lok nr. 4 "Setskogen"

Fremre del av sleidestyringen på begge sider (pendelstang og lenke) er satt opp med nye foringer og bolter. Dessuten er bremsene justert.

Underlinjal på høyre side er justert og div. mindre lekkasjer i armatur er tettet. Pakkboks for regulatorspindelen måtte tas ut og maskineres da den hadde skåret seg mot spindelen. Spindelhuset ble samtidig pakket om. Hele loket ble polert før sesongstart. Liten revisjon (LR) ble utført på kjelen 21.06.93 ved kaldtvannsprøve med et trykk på 18 kg/cm<sup>2</sup>. LR ble utført av David Bartos og Simen Veirud fra NSB verksted Sundland.

#### Lok nr. 6 "Høland"

Loket ble tatt inn til full hovedrevisjon (HR) i 1992 på NSB verksted Sundland. Lokets kjele ble revidert, deretter trykkprøvet og sertifisert 13.04.93. Hølands kjele var angrepet av gropkorrosjon, og vil kun vare én hovedrevisjonstermin til hvis vi ikke finner en løsning på problemet med vannet på Sørumsand. Av denne grunn er loket ikke tatt i bruk etter HR. Ved hensetting i

stabile omgivelser vil ny termin ikke begynne å løpe før vi tar i bruk loket når det kommer uttørket fra Sundland. Foruten kjelearbeidene har loket fått ny pipe og nye plater foran i verktøyskapene på begge sider. Bakre utbalanseringsbom med stropper, opplagringer og aksel er blitt demontert og overhålt.

Forøvrig er kjelen og sylinderkledningen malt om i samme farge som på lok 4 og lok 7.

### Lok nr. 7 "Prydz"

Sleidene ble justert før sesongen, ellers er ingen større arbeider foretatt på lok nr. 7. Prydz sto for all fremføring av av persontog frem til kjelen ble vasket ut og blåst 18.07.93

### Generelt om lokdriften

Siden korrosjonsproblemene i våre lokkjeler kom for dagen, har vi lagt om lokturnusen slik at ett lok går i første halvdel av sesongen for så å uttørkes. Et av de andre lokene tas så i bruk for siste del av sesongen, men tørkes ut mellom lengre opphold i driften (september-desember).

På denne måten holdes kjelene tørre lengst mulig, noe som reduserer korrosjonsproblemene til et minimum. Muligheten for to-togsdrift blir da selvsagt begrenset, men det får vi leve med inntil saken er løst.



*Takk et være  
verkstedet vårt,  
kan vi nå også  
bruke lokene om  
vinteren. Her et  
bilde fra  
kjøringen i  
desember 1993*

## Diesellokomotiver

### Lok nr. 10 "Granfos"

Lokomotivet er fast stasjonert på Sørumsand, og brukes dels som skiftelok og dels i arbeidstog ved banearbeid m.v.

Hele lokomotivet er vasket og malt i 1993. Forøvrig har det bare fått forefallende vedlikehold.

### Lok nr. 11 "Odda"

Lokomotivet står hensatt ureparert i vognhallen på Bingsfoss.

### Lok nr. 12 "Tinfos"

Lokomotivet er fast stasjonert på Bingsfoss og er lite brukt i 1993 ettersom skiftingen på driftsdager som regel utføres med damplokomotiv. Tinfo er lite og svakt, men særdeles driftssikkert og trofast. Loket er dessuten enkelt konstruert og dermed lett å vedlikeholde.

Tinfos har i alle sine driftsår ved UHB hatt en omfattende oljelekkasje i gearkassen slik at all gearoljen er rent ut etter kort tid. Lokomotivet ble derfor tatt inn til revisjon høsten 1993. Førerhuset ble demontert og gearkassen tatt ut og splittet. Til tross for dystre spådommer, lot tørrkjøringen ikke til å ha forvoldt skade, og slitasjen på tennene i den usynkroniserte gearkassen var liten. Med vår bruk har gearkassen antakelig flere hundre års levetid. Oljelekkasjen ble tettet, loket forøvrig grundig rengjort utvendig, og "innvendig" malt opp. Noe arbeid er utført med det elektriske anlegget.

## Skinnebil Cmb1

KVAB-en som den kalles (Kalmar Verkstad AB), er et svært nyttig hjelpemiddel ved personelltransport, baneinspeksjon og ved lettere arbeid langs linjen. Den er rask, lett og romslig. Om sommeren er den fast stasjonert på Sørumsand, mens den står i vognhallen på Bingsfoss om vinteren.

Høsten 1192 fikk KVAB-en bøyed fremre hjulaksel ved påkjørsel av en skinne som uvedkommende hadde lagt innenfor profilet. Ny aksel ble tilvirket og montert i 1993. Dessverre ble KVAB-en på nytt skadet høsten 1993 ved at skinnebilens svingskive, som ikke var heist skikkelig opp under bilen, tok tak ved passering av en sporveksel. Vi har sikret oss en utrangert KVAB fra NSB Hamar som vi vil ta deler fra. "Ny" svingskive tas fra denne.

## Normalsporet materiell

Urskog-Hølandsbanen har i 1993 disponert følgende normalsporede vogner:

Litra	Nr.	Bygget av:	År	Nåv. bruk
A21	100	Skabo	1926	Salongvogn
FV	6011	Skabo	1912	Lagervogn
G4	42282	Strømmen	1954	Lagervogn
Gklos	42761429655-1	Strømmen	1947	Lagervogn
Gs	21761201172-6	Strømmen	1961	Lagervogn
His	21762102928-9	Eidsfoss	1967	Lager for to bygn.
Kbmp	21763127797-7	Eidsfoss	1950	Lagervogn Selmer-lok
Lkkmp	44764051000-7	Glommens	1933	Lagervogn No44/løftekasse
N	4	Aadalsbruk	1908	Lager løftekasse 92

Dessuten disponeres en normalsporet skiftetraktor SKd 220.162 bygget på Kronstad i 1962.

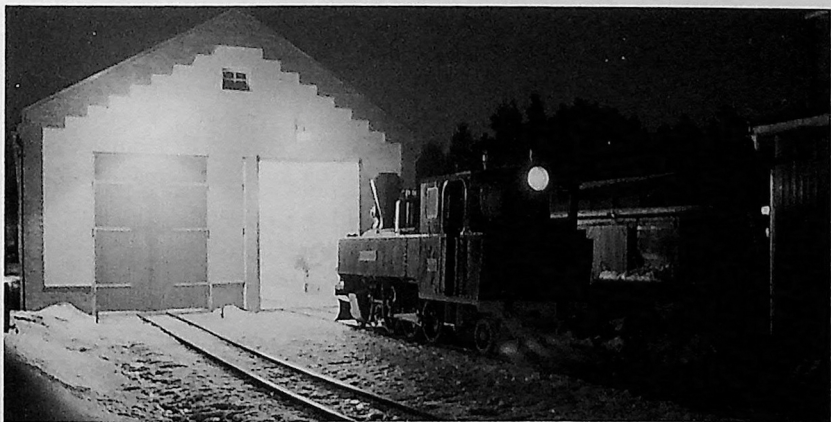
Med unntak av Kbmp 21763127797-7 er alle enheter stasjonert på Sørumsand.

I løpet av 1994 vil det bli foretatt en sanering og opprydning i det normalsporede materiellet, slik at de nyeste vognene utrangeres, mens de eldste pusses opp og plasseres som en slags historisk kulisse på kransporet.



*UHB's normalsporede vogn A21 nr. 100, her fotografert på Grovane under en utflukt for Norsk Museumsbaneråd. Til venstre står Setedalsbanens motorvogn "Sulitelma".*

# Vinter på Tertitten



*Øverst et vakkert vinterbilde fra Fossum stasjon, med lok 4 "Setskogen" i forgrunnen.  
Nederst en kveldsstemming foran Verksted Sørumsand*

# Vogner

Generelt for alle driftsvogner er at de er ettersett og smurt.

## Personvogner

### BCo2

Utvendig er vognen polert, og innvendig er gulvet malt. Det er også montert knapper med lærremmer til nedre gardinbefestigelse.

### BCo3

Vognen er polert utvendig. Innvendig er gulvet malt også på denne vognen. I tillegg er det lakkert med klarlakk. Det er også montert gardiner i vognen.

### CFo5

Utvendig er teakkledningen slipt ned med slipepapir og Owatrol D1-olje. Den er så lakkert med tre påfølgende strøk med Owatrol D2-olje. Det er også utført store arbeider på alle bremsedelene. Nytt messinghus til gjengepartiet på håndbremsen er laget, videre er samtlige staghull på alle bevegelige deler sveiset igjen, for så å bli boret opp. Samme operasjon er gjort i begge bogcier. Bremsstagnene er bragt tilbake til original utførelse, etter en forandring som har skjedd i løpet av vognens driftstid. Dørlåsen på konduktørdøren har fått en overhaling.

### Co10

Utvendig er vognen grundig vasket, og innvendig er gulvet malt.

### CF11 og C12

Det er ikke foretatt noen arbeider på disse vognene i 1993.

## Godsvogner

Godsvogner som er benyttet i trafikk i 1993 er ettersett og smurt. Det er forøvrig ikke utført større arbeider på godsvognene i 1993.



# Bane

Driftsbestyreren har fungert som banemester i hele 1993. Generelt er interessen for banearbeid liten blant de aktive for tiden, of det meste av banearbeidet er derfor utført av Stiftelsen, dvs. med lønnet arbeidskraft.

Ansvarer for banearbeidet, prioritering av oppgaver m.v. ligger imidlertid selvsagt hos Venneforeningen.

Følgende oppgaver er utført i 1993, listet opp fr km. 0:

- \* håndspadd torv og mose fra ballasten på hele banestrekningen
- \* hele banestrekningen sprøytet mot ugress
- \* omlegging av Noractor planovergang (justering m.v.)
- \* anlegging av kufanger ved Presterud
- \* innsamling og opprydning i løst skinnemateriell. Dette samles på Fyen
- \* påbegynt nedtagning av utglidd støttemur ved Småfoss
- \* skogrydding ved innkjør A på Bingsfoss
- \* påbegynn bygging av støttemur ved sydvestre vognhallhjørne på Bingsfoss
- \* fjernet spor bak vognhallen på Bingsfoss

Følgende større oppgaver planlegges i 1994:

- \* omfattende svilleskifting og rehabilitering fra km. 1 og østover. Utskifting av ca. 300 sviller
- \* total omlegging og fomying av sporområdet foran vognhallen
- \* støping av støttemur ved Småfoss
- \* påbegynne rehabilitering av tverrgående stikkrenner.

# Motorklubben Sørumsand

Leieforholdet i "Motorklubben" (verkstedlokale i Sørumsand) opphørte 30.09.93, og stiftelsens personale overførte alle sine aktiviteter til verkstedet fra samme dato.

# Rullende materiell

Tertitten har i 1993 disponert over følgende materiell:

## Damplokomotiver:

Nr. 4 "Setskogen"	Hartmann nr. 3356	1909
Nr. 6 "Høland"	Hartmann nr. 5648	1925
Nr. 7 "Prydz"	Henschel nr. 28463	1950 1)

## Diesellokomotiver:

Nr. 11 "Granfos"	Levahn nr. 262	1961 (fra Granfos Papirfabr.)
Nr. 10 "Odda"	Levahn nr. 179	1955 (fra Odda Smeltev. - hensatt)
Nr. 12 "Tinfos"	Deutz	1951 (fra Tinfos Papirfabrik)

## Motorvogn:

Cmb 1	Kalmar Verkstad AB.	1963
-------	---------------------	------

## Personvogner:

Nr. 1 Co	Skabo Jernbanevognfabrik	1896 2)
Nr. 2 BCo	Skabo Jernbanevognfabrik	1896
Nr. 3 BCo	Skabo Jernbanevognfabrik	1898
Nr. 5 CCo	Skabo Jernbanevognfabrik	1898
Nr. 10 Co	Skabo Jernbanevognfabrik	1913 (fra Sulitjelmabanen, nr. 3)
Nr. 11 CF	Ukjent	Ukjent (fra Polske statsbaner)
Nr. 12 C	Ukjent	Ukjent (fra Polske statsbaner)

## Godsvogner:

Nr. 1 To	Skabo Jernbanevognfabrik	1895
Nr. 9 G	Strømmens Værksted	1895
Nr. 13 G	Strømmens Værksted	1895
Nr. 19 K	Strømmens Værksted	1896 3)
Nr. 26 Go	Moss Jernstøberi & Mek. Verksted	1898
Nr. 27 To	Moss Jernstøberi & Mek. Verksted	1898 1) 3)
Nr. 44 No	Skabo Jernbanevognfabrik	1896 (kun del av ramme - 3)
Nr. 105 N	Falun	1920 3)
Nr. 108 Mf	Skabo Jernbanevognfabrik	1915 (fra Thamshavnbanen)
Nr. 109 Rko	Ukjent	Ukjent (fra Deutsche Reichsbahn)
K	Ukjent	ca. 1914 (Bolsterv. fra Aurabanen)
L	Ukjent	ca. 1914 (Kassev. fra Aurabanen)

## Løftekasser:

Nr. 92	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44
Nr. 93	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44
Nr. 94	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44
Nr. 95	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44 (sterkt brannskadet)
Nr. 97	UHB's verksted/Bjørkelangen	1934 (?) 3)
Nr. 202	NSB	1919 1)
Nr. 204	Ukjent	1920 (innebygget i lokstall)

1) Tilhører Jernbanemuseet, Hamar 2) Under restaurering 3) Hensatt for restaurering

## Litra på vogner:

B = 2. klasse	C = 3. klasse	T = Plattformvogn	M = grusvogn
G = lukket godsvogn	K = bolstervogn	F = Konduktør og	o = (null) = boggivogn
N = stakevogn	Rk = arb.vogn m/kran	reiseGodsAvd.	f = bremselus

# Bygninger og anlegg

Følgende bygninger m.v. inngår pr. 31.12.1993 i Urskog-Hølandsbanens samlinger:

## Sørumsand

- \* Stasjonsbygning oppført 1988/89, kopi av Bjørkelangen stasjon fra 1896.
- \* Uthus, oppført 1990, kopi av uthus fra Aurskog stasjon ca. 1925
- \* Portalkran, omlastningskran fra 1919/1920
- \* Verksted, oppføring 1990 - 1992. Ferdig innredet m.v 1993. Tilnærmet kopi av UHB's verksted på Bjørkelangen.

## Fyen

- \* Uthus fra Aurskog, ukjent byggeår. Oppført på Fyen i 1990.

## Bingsfoss

- \* Lokomotivstall fra 1963/64
- \* Stasjonsbygning, oppført 1975/76
- \* Utedo, oppført 1980
- \* Godshus, oppført 1981
- \* Vognhall, oppført 1978

## Fossum

- \* Mork stasjonsbygning fra 1896, oppført etappevis i tiden 1987 - 1990

## Andre bygninger

- \* Hvilebu fra Nebbenes/N.Mangen. Lagret demontert på Sørumsand
- \* Hvilebu fra Aurskog (Lagret demontert på Sørumsand)

## Leide bygninger

- \* Bussgarasje Sørumsand (brukes som vognverksted)
- \* "Bingsfoss hytte", banebu v/Kongsvingerbanen, benyttes som garderobe
- \* Uthus v/"Bingsfoss hytte", lagerlokale
- \* Fjeldvang, overnattingssted for personalet
- \* Utedo Fjeldvang, oppført 1990

## Verksted Sørumsand

Verkstedet brukes til stalling av alle damplokomotiver, et skiftelok og KVAB-en om sommeren. All lokdrift, dvs. oppfyring, slagging, stalling og vedlikehold av damplokomotivene er overført til Sørumsand, og dette fungerer bra.

En del maskiner - shepping, kaldsag, dreibenk, bormaskin, slipeskive m.v. er montert etter at det først er omhyggelig pusset opp av "KAJA"-folk. Forøvrig er verkstedet supplert med endel "husgeråd" og rekvisita.

Forsatt pågår verkstedaktiviteter i bussgarasjen på Sørumsand. Disse vil bli avviklet og overført til verkstedet så snart som mulig - dvs. når Co1 er ferdig restaurert.

## Vognhall Bingsfoss

Vognhallen på Bingsfoss betød på mange måter "redningen" for våre vogner da den ble oppført på 1970-tallet. Vi kunne plassere vognene bak lås og slå og uten at de var utsatt for vær og vind året rundt. Flere av vognene våre har knapt fått regn på seg siden den gang! Den eneste nevneverdige slitasje på materialet er i forbindelse med vanlig brul. Mens f.eks. NJK må olje sine teakvogner årlig, slipper vi med regelmessig vask og oljing kanskje hvert 10. år. Det er nesten slik at en vognrestaurering gjøres én gang for alle.

Grunnen der vognhallen står er fuktig, og da bygningen i sin tid ble satt opp, ble det ikke gjort grundige nok dreneringsarbeider. Dette har ført til et forholdsvis ugunstig inneklima i halle vår og høst. Det ble derfor bestemt å rehabilitere hallen:

1. Grundig drenering rundt hele bygningen
2. Støping av betonggulv inne
3. Erstatte port i bakvegg med plater, ta vekk spor bak hallen og montere nye stoppbukker på alle spor
4. Nye hengslede porter
5. Innbruddssikring og -varsling
6. Nytt sporområde utenfor slik at alle spor er tilgjengelige med alle vogner
7. Eventuell isolering av hele bygningen for å muliggjøre oppvarming og klimaregulering

Arbeidet ble igangsatt høsten 1993, og pkt. 1,2 og 3 er fullført. Vinteren og våren 1994 registrerte vi en meget vesentlig forbedring av klimaet inne i bygningen. Hvis det blir like gunstig klima inne også gjennom en fuktig høst kan pkt. 6 sløyfes. Arbeiden fortsetter i 1994, og vi tar sikte på å fullføre pkt. 4-6.

# Publikasjoner, PR og markedsføring

## Tertitten

Redaksjonen har i 1993 bestått av Jan Deram (redaktør), Erik Borgersen og Aud Kristin Brevig.

I løpet av 1993 er det utgitt 3 utgaver av medlemsbladet: nr. 87 m/årsmelding i juni, nr. 88 i oktober og nr. 89 i desember måned.

Bladet produseres i sin helhet på PC, og alle utgavene i 1993 er trykket på Arne Mørks Trykkeri A/S.

## PR - markedsføring

Følgende markedsføringstiltak har vært gjennomført i 1993:

- \* Spredning av fargebrosjyrer på Trafikanten, på Oslo S, Oslo V og til et utvalg av sentrale Narvesenkiosker i Oslo/Akershus.
- \* Ukentlige utsendinger av materiell til hovedstads- og lokalpressen.
- \* Annonser i Aftenposten og Akershus Romerikes Blad.
- \* Meldinger i Aftenspostens "I helgen" hver uke.
- \* Kontakter og reportasjer i Østlandssendingen og i lokalradioene i området.



*Det er slike hyggelige opplevelser vi ønsker at våre reisende skal oppleve. Her et blandet tog klar til avgang fra Sørumsand stasjon i vakkert sommervær.*

# Prosjekt Co1

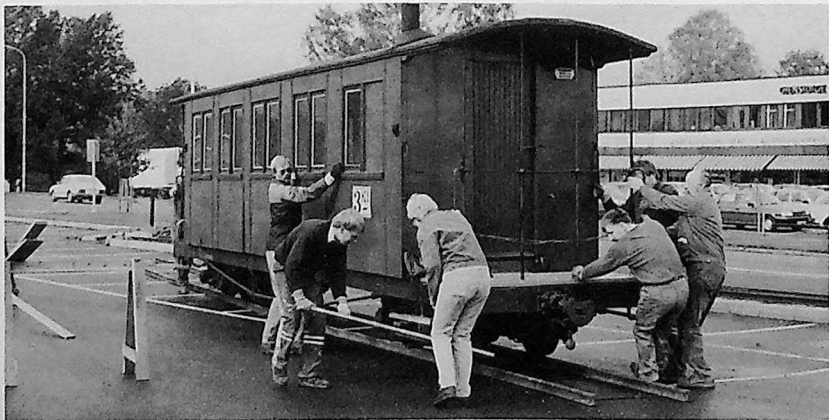
Vognen ble som kjent tatt inn til restaurering etter sesongen i 1991, og et omfattende demonteringsarbeid begynte straks, da vognen var temmelig nedkjørt. I 1992 ble det utført endel riving og demontering samt merking av alle delene. Deretter ble metalldele (beslag, stenger etc. rettet opp) og snekker Otto Nattestad Hansen utførte endel snekkerarbeide på vogna.

Etter driftssesongens slutt i 1993 begynte "vogngjengen" for fullt igjen med de større arbeidene, som skal til for å bygge Co1 opp igjen til en komplett personvogn.

Alle gulvbjelkene ble tilpasset hverandre og montert sammen. den ferdig> gulvrammen ble lagt på hodet og det ble spikret på stubbloftsbord. Så ble gulvet snudd igjen og lagt tilbake på vogna. Tomrommet mellom gulvet og stubblofts-bordene ble så fylt opp med den gamle originale kutterflisen. Selve gulvbordene er forøvrig en blanding av nye og gamle bord.

Ti nye veggfelt ble så satt ned med tapping i det nye gulvet. Deretter ble det gamle taket senket ned på veggfeltene. Etter at tak og guly var trukket sammen med strekkstag, ble innvendig faspanel spikret på veggene. Alle setene ble også på det nærmeste slipt ferdig i 1993.

Dersom alt går etter planen skal vognen gå i trafikk igjen sommeren 1994.



Aktive UHB-ere "hjelper" vogn Co1 inn i bussgarasjen i 1991. Det synes på den at den trenger restaurering. Nå er jobben snart avsluttet og vi regner med å se vognen i "ny utgave" i 1994.

# Medlemsnytt

## v/Aud Kristin Brevig

### Nye medlemmer, siste kvartal 93:

Kjell Vidar Sletta  
 Bredo Borstad  
 Geir H. Ingvaldsen  
 Bjørn M. Strickert  
 Solveig Tunskaug  
 Svein Granaas  
 Sissel Granaas  
 Jan Haugen (aktiv)  
 Finn A. Pedersen (aktiv)  
 Thor Erik Høgseth (aktiv)  
 Vibeke Dyrseth  
 Egil Dyrseth  
 Kari Dyrseth  
 Liss Jensen  
 Arne Hovden m/fam.  
 Bjørn Berger (aktiv)  
 Jørn, Heidi, Vidar  
 og Janne Furuseth  
 John-Per Haugstad  
 Kari Haugstad  
 Hans Jørgensen  
 Åge Olav Olsen  
 Stein Komnæs  
 Helle Meltzer  
 Trond Amundsen

Sistnevnte bor i Sverige, de øvrige i Akershus.

En verveaksjon rett før jul rettet mot alle husstander på Sørumsand ga et meget godt resultat. Vi fikk 23 nye medlemmer, deriblant flere nye

aktive. Sistnevnte kategori har vi allerede fått med oss i restaureringen av den snart 100 år gammel vognen vi skal ha klar til driftstart i sommer.

## Fakkelfstafetten

Den siste dagen i januar kom OL-fakkelen til Sørumsand og Tertittent. Fakkelfbærerer møtete et folkehav rundt Sørumsand stasjon, og både damplok og vogner sto klare til arrangementet. Etter taler, talerstolen var vår flatvogn To27, ble lokets frontlykter tent ved hjelp av fakkelen, og toget slo deretter følge med fakkelfbærerer ut fra Sørumsand.

Postverket hadde laget et særstempel med motivene Tertittent-lok og nr. 91 Stomperud, og åpnet postkontor for dagen i Tertittentens stasjon på Sørumsand.

## Årets planer

### Driften

Driftssesongen innledes som vanlig med travle dager medio juni. Da reiser et par tusen barn fra barnehager, -parker og skoleklasser med chartertog i løpet av 4 dager.

De ordinære søndagstogene går i perioden 19. juni - 11. september. Tertittent har nye rutetider i 1994: fra Sørumsand kl. 11, 12, 13, 14 og 15.

Chartertog kjøres på bestilling i hele sommerhalvåret, og vi vil for 3. gang kjøre vintertog i desember.

## Vedlikehold

I tillegg til restaureringsarbeid på rullende materiell og vedlikeholdsarbeid på bygninger og parkanlegg, vil banearbeid med storutskifting av sviller bli prioritert denne våren.

## Filatelistisk go'bit til salgs!

I forbindelse med at Postens fakkelfstafett kom til Tertitten 31/1-94, kan vi tilby Tertittens lesere postkort med særstempel.

OL-frimerket har Sørumsand postkontors særstempel (motiv: Tertitten-lok og nr. 91 Stomperud), samt UHBs eget stempel på svart/hvitt postkort med motiv fra Løken st. 1947.

**Pris: 60,- kr** (inkl. porto og forsendelse). Begrenset opplag!

**Max. 5 stk. pr. person.**

Benytt vedlagte postgiroblankett ved bestilling.



*Vi setter pris på alle de nye aktive medlemmene vi har fått i løpet av 1993. På dette bildet ser vi derimot en av banens trofaste, mangeårige "slitere", Ole-Jonny Flateby, i ferd med å gi lok 4 "Setskogen" noen sårt tiltrenge oljedråper før returen fra Fossum til Bingsfoss. (Foto: E. Borgersen)*



# Endelig! Vi har ansatt vår første heltids daglige leder.

Bjørn Haavaldsen intervjuet av Jan Deram



Tidlig i 1994 kunne observante lesere av aviser i UHB's nedslagsfelt se hosstående annonse. UHB har omsider fått tilskudd til å kunne lønne en daglig leder/museumsbestyrer, et mål vi har arbeidet fram mot i mange år.

Det kom inn flere søknader, og etter en grundig behandling og flere intervjuer besluttet styret seg tidlig i mars for å ansette **Bjørn Haavaldsen**, (også kjent som dropsselgeren på Fossum sist sommer).

Hvem er så vår nyansatte mann? Redaktøren dro ut i felten, bevæpnet med blokk og blyant, og her er hva han fikk vite:

*Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen er et spesialmuseum i Sørum kommune, Akershus. Stiftelsens hovedoppgave er å drive og videreutvikle museumsbanen Tertitten, bl.a. gjennom sin venneforening som har 250 medlemmer. Antall besøkende er 12 000–14 000 hvert år. Stiftelsen disponerer et stort antall bygninger, jernbnevognar for både person- og godsbeordring og lokomotiver. Styret består av representanter fra Venneforeningen, kommunene Sørum og Aurskog-Høland samt Akershus fylkeskommune.*

Stiftelsen skal nå ansette

## DAGLIG LEDER/ MUSEUMSBESTYRER

til å lede og utvikle banen videre.

Ansvarsområdet er:

- ★ Løpende administrasjon og ledelse av museumsbanens øvrige ansatte
- ★ Å påse at virksomheten drives i tråd med styrets beslutninger
- ★ Å markedsføre banen og utvikle denne som et enda mer attraktivt reisemål
- ★ Å bistå med å fremme Sørum og Aurskog-Høland kommuner som reiselivsmål
- ★ Budsjettering og planlegging

Kontorsted er Sørumsand. Vi ønsker oss en person med interesse for og helst erfaring i markedsføring og ledelse, god muntlig og skriftlig fremstillingsevne, samt noe språkkunnskaper. Vedkommende må kunne se verdien i og ha evnen til å samarbeide med aktive medlemmer og offentlig myndigheter. Teknisk innsikt og kunnskap om antikvarisk arbeid, erfaring fra reiseliv og/eller museum, vil være en fordel. Lønn etter avtale.

Søknad vedlagt aktuelle attester stiles til styrets formann, Gunnar Apeland, og sendes Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen, postboks 59, 1920 Sørumsand, innen 25. januar 1994.

Nærmere opplysninger gis av styrets formann på tlf. p, 63 82 74 44, eller mobil 94 34 78 93.

- Aller først: Velkommen som daglig leder i Urskog-Hølandsbanen. Du fyller en lenge etterlengtet stilling ved banen. Mange har truffet deg på Fossum der du har solgt farlig gode drops til de reisende, men hvem er du egentlig?

- Takk skal du ha! Jeg er som mange vil ha hørt bergenser (!), 46 år gammel og egentlig utdannet som maskiningeniør. Etter at jeg hadde avtjent verneplikten var jeg med på å starte en bedrift i Bergen. Dette var i begynnelsen av 70-årene og vi produserte septiktanker i glassfiberarmert polyester. Det viste seg at vi var litt for mye forut for vår tid; betong dominerte ennå markedet og var dessuten billigere. Bedriften førte til tider en turbulent tilværelse rent økonomisk, og innskrenkninger var dessverre resultatet.

- På et tidspunkt må du tydeligvis ha sagt hjembyen farvel. Hva var det som fikk deg til å reise østover?

- Det var egentlig tilfeldigheter. Jeg ble tilbudt en stilling hos en plast-råvareleverandør, jeg var fri og frank, og jeg tenkte at det kunne være interessant med et år eller to i Oslo. Det ble mer interessant enn jeg hadde trodd, for å gjøre en lang historie kort: Jeg traff en hyggelig østlandsjente, giftet meg og har senere aldri vurdert å flytte tilbake til Bergen. I årenes løp har jeg fått en datter, som nå er 20 år og en sønn på snart 12.

- Siden du ifjor kom med som dropsselger og senere aktivt medlem i UHB, bor du vel på Sørumsand?

- Nei, faktisk ikke. Siden jeg flyttet østover har jeg bodd flere steder i Oslo-området, først på Skjetten og de siste 10 årene på Fjellhamar.

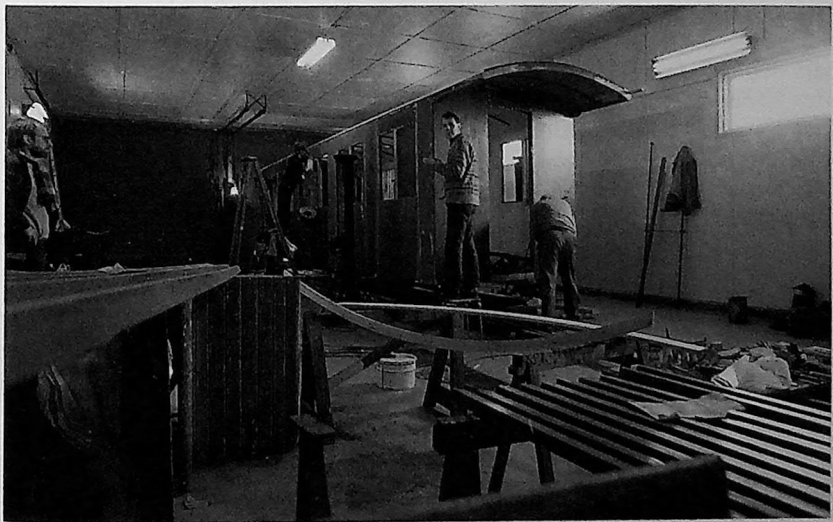
- Hva har du drevet med i disse 22 årene?

- Etter en tid hos plastråvareleverandøren begynte jeg hos Aspelin-Stormbull, med arbeidsområde bor og skuddapparater og var deretter i ca. 10 år i Dyno's plastdivisjon som salgssjef for en rekke produktområder. De siste 8 årene har jeg jobbet som konsulent, først tilknyttet Plastindustriforbundet med hovedarbeidsområde: strukturendringer i plastindustrien og ulike former for samarbeidstiltak og kompetansehevende tiltak for denne industrigrenen. I de seneste årene har jeg jobbet med lignende oppgaver for Distriktenes Utbyggingsfond og Industrifondet.

Fritiden har jeg delvis brukt til videreutdanning i form av handelsskole og markedsføringsutdanning. Jeg har også fått med meg en del kortere kurs i språk, strategisk planlegging, kvalitetssikring, økonomisk analyse o.l.

- Det var ikke så rent lite. Du kan ikke ha hatt særlig store fritidsproblemer!

- Nei, men ved siden av jobben



Øverst: Sørumsand stasjon der Bjørn har kontortid hver dag fra 8-16. Nederst: Bjørn har også deltatt aktivt i restaureringen av Col.

har jeg alltid likt å bruke hendene, og i årenes løp har jeg bygget 2 båter, først en 28 fots motorbåt helt fra støping i form til ferdig innredet båt. Senere byttet jeg denne i skallet til en 34 fots seilbåt, som etter flere års "fritidsbeskjeftigelse" (i all beskjedenhet!) ble til et virkelig "smykke".

Familien, i første omgang representert ved min kone, som er født og oppvokst på Elverum, hadde ikke det samme forhold til sjøen som jeg, så etter totalt 10 år med båt, gikk vi "på land" i 1987 og investerte båtsalget i en hytte i Stensvik i Onsøy. I praksis var det vel egentlig en tomt vi kjøpte, for hytta som sto der var fra 40-tallet, og i motsetning til vognene på UHB, hinsides enhver restaurering. Det ble derfor nybygging i 1988.

Før dette hadde vi kjøpt et hus fra 1920 på Fjellhamar, og dette ble i løpet av et par år totalrenovert og påbygget, så jeg har vel ikke egentlig hatt fritidsproblemer før de siste par årene.

- Noe av din fritid siste år har tydeligvis gått med til å selge drops. Hvordan har dette seg?

- Jo, det har seg slik at min kone, Karin, i 1992 startet et lite firma som er grossist for Metier Drops A/S i Drammen. Jeg hjelper henne å finne salgskanaler for de gammeldagse dropsene som Metier produserer, og på denne måten kom jeg i kontakt med UHB, og jeg har forstått at dropsene

var et populært innslag på Fossum i 1993-sesongen. Tertitten hadde ikke selv kapasitet til å forestå salget, så som en test på om markedet var tilstede sto jeg for dette, og det var på denne måten jeg virkelig kom i kontakt med miljøet rundt UHB.

- Du kom også raskt over i de aktives rekker?

- Ja, jeg så hvilket enormt frivillig arbeid som ble nedlagt ved banen, og fikk selv lyst til å være med. Stor var min glede da det viste seg å være behov for flere nevenyttige aktive, så jeg meldte meg inn, og har siden vært med i bussgarasjen på Sørumsand i forbindelse med restaureringen av vogn Co1 sammen med en entusiastisk gjeng av andre aktive.

- Hva var det som fikk deg til å søke stillingen som daglig leder?

- Da jeg så annonsen fattet jeg umiddelbar interesse, men hadde én viktig motforestilling. Jeg var kanskje litt for fersk i miljøet? Jeg visste ikke om noen av de andre aktive kanskje siktet etter denne muligheten til å få oppfylt guttedrømmen også på dagtid. Etter en tids fundering søkte jeg likevel, og ble altså funnet best egnet av søkerne til å føre UHB videre inn i fremtiden.

Jeg antar at min erfaring, spesielt med vekt på den kontaktflate mot det offentlige jeg har, og den forståelse for at saksbehandling og

saksgang i disse instanser er noe ganske forskjellig fra den private sektor, var medvirkende årsaker til at valget falt på meg. Det er jo også forutsatt at det skal gjøres en betydelig innsats på markedsføringssiden, og dette har jeg jo som nevnt vært borti før. Jeg tror også at jeg har noen nye idéer å tilføre UHB for den fortsatte vekst som er ønsket.

- Du får en mangesidig jobb!

- Ja, i tillegg til daglig ledelse og administrasjon av banens ansatte, blir økonomisk videreutvikling et viktig arbeidsområde. Kontroll med bruken av våre dessverre begrensede ressurser og utvikling av vårt økonomiske fundament vil bli prioritert. Jeg håper vi kan øke inntektssiden ved å styrke UHB's totale tilbud og få flere reisende og besøkende, og ved salg av tilleggsprodukter etc. Like viktig er det selvfølgelig å finne frem til alle kjente (og kanskje også ukjente) finansieringskanaler på kommunalt og fylkeskommunalt nivå der det er naturlig at UHB kan være berettiget til øket støtte i forhold til dagens nivå.

Et annet viktig område er å delta aktivt i det viktige miljøskapende samarbeidet mellom de aktive og de ansatte. Banen er like avhengig av at begge grupper fungerer godt, både individuelt og sammen med hverandre, med hver sine definerte oppgaver som skal løses. Jeg kommer til å fortsette som aktivt medlem på linje med de øvrige, og håper dette kan bidra til økt

forståelse for begge gruppers arbeide.

Et annet viktig punkt er kontakten med andre muséer i distriktet. Mange av disse har jo innsatsen konsentrert på dagtid med opptil flere heltidsansatte. Jeg vil søke et aktivt forhold til disse, samt til kommunale og fylkeskommunale støtte-spillere, som UHB er avhengig av for å utvikle muséet slik styret ønsker.

- Har du noen tanker og vyer for UHB's fremtid?

- Det er vel litt i tidligste laget å komme med store ord og fremtidsvyer basert på egne meninger. Jeg vil i første omgang søke å videreføre det enorme arbeid som er nedlagt av de aktive på frivillig basis, og som vi kan se resultatene av på og omkring UHB fra Sørumsand til Fossum. Dessuten vil jeg jobbe for at forholdene kan legges enda bedre til rette for disse, slik at inspirasjonen blir like stor og helst større i årene fremover.

Jeg er full av beundring for den jobben som hittil er nedlagt, og beundringen blir ikke mindre etterhvert som jeg går dypere ned i enkeltsaker og f.eks. ser hvilke planer som er skissert for fremtiden; banens forlengelse mot Aurskog-Høland, bare for å nevne én. Jeg håper inderlig at alle som har innspill som kan være med på å utvikle banen videre tar kontakt - enten med Venneforeningen eller direkte til banens kontor på Sørumsand. Vi sees til en togtur til sommeren!



”Livsforsikring, jeg?  
Som drikker tran og  
trener to ganger i uka?!”

Misforstå oss rett. Det er overhodet ikke vår mening å frata noen gleden ved å holde seg i form. Tvertimot. Men selv det sunneste levesett og all verdens treningsøker gir deg ingen garanti mot å bli utsatt for en ulykke eller alvorlig sykdom.

Derfor er det så viktig å tenke igjennom hva som vil skje dersom en inntekt plutselig forsvinner. Hva betyr det økonomisk for dem som blir igjen? For barna? Hva med huset? Hytta?

Mange vil få problemer med å klare utgiftene i en slik situasjon. Derfor bør du sørge for den tryggheten det gir å tegne en livsforsikring.

Det skylder du deg selv og familien din. Ta kontakt med nærmeste Gjensidige-kontor for en gjennomgåelse av dine forsikringsbehov, og nærmere informasjon om våre forsikringer. De kan også fortelle deg om fordelene ved å samle forsikringene, og å inngå Gjensidige-Avtalen.

 **GJENSIDIGE**

## Gjensidige-Avtalen

— Med Gjensidige-Avtalen får du mer ut av forsikringene dine —

**Aurskog-Høland og Sørum Brannkasse**

Sorumsand: Tlf. 06-826322 Fax 06-826250 Bjorkelangen: Tlf. 06-856522

# Urskog-Hølandsbanen som "hobby" bane

Eigil Prydz



*Et bilde fra "hobbybanetiden" - 1967. H.P Grøner besørger vannfylling på lok 6 "Høland". Ved siden av loket står Lars Liaaen, som denne dagen var togleder. (Foto: Thorleif Pedersen)*

I forrige utgave av Tertitten kunne vi lese driftsbestyrer Eigil Prydz' egen beretning om hvordan en privatbane ble til. Denne artikkelen stammer fra UHB's arkiv, et arkiv som forteller oss at Prydz var en meget produktiv herremann, både som skribent og kåsør. Nedenstående artikkel er skrevet på et tidspunkt da tanken om en hobbybane fra Hemnes til Skulerud var det sannsynligste alternativ for bevaring av Tertitten.

- Jeg kvier meg for å uttale meg offentlig om dette spørsmål, det blir som å stikke hånden inn i et vepsebol. Jeg får ofte inntrykk av at alt

skal misforståes, men jeg vil allikevel prøve å klargjøre endel ting, ting som jeg kanskje presumptivt har en viss forutsetning for å kunne uttale meg om,

idet jeg var banens driftsbestyrer i 34 år og jeg mener at jeg kjenner banen ut og inn.

Det er sikkert ikke alle idag som kjenner til eller er oppmerksom på at UHB i høy grad var på konkursens rand flere ganger i sin levetid. Da jeg kom til banen i 1917, fantes det ikke en øre i kassen, men en skuff full av ubetalte regninger, med derpå følgende blank avvisning av kreditt. Det var slik det begynte, og i 1931 kom vi så langt som til sorenskriverens kontor i Nes skifterett, med konkurstrusselen hengende over hodet på oss. Heldigvis kom vi over disse krisene, og da vi etter krigen avleverte banen til NSB var banen helt gjeldfri, den var i god stand og den hadde med seg fonds på ca. kr. 300.000.

Årene omkring 1935 var en meget kritisk tid for de private jernbaner her i landet. De fleste av dem ble lagt ned i denne tiden, mest som følge av at de ikke maktet å stå imot konkurransen fra bilene.

Så heter det seg at Prydz ga bilene sin ensidige støtte. Så ubetinget NEI! Så lenge jeg kunne sto jeg imot, men da alt syntes som mest håpløst fikk vi greid det slik at vi overtok bilene. Da var i alle fall mulighetene tilstede for et samarbeid mellom tog og bil (buss). Mange mener at UHB ikke skulle kjørt disse bilrutene, men "tvunget" folk til å ta toget. Dette røper liten kjennskap til det som heter Samferdselsnemder. Hadde ikke UHB kjørt bilrutene i Hølandsområdet, hadde andre gjort det.

Så over til hobbybanespørsmålet. I flere år kostet jeg mange hundrede kroner av D/S Turistens penger på annonser om Urskog-Hølandsbanen, som en del av "Den store rundreisen". Jeg skal som eksempel gjengi en annonse fra 1958:

### D/S TURISTEN

Finland har sin Silverlinje gjennom sine underbare sjøer - vi har turen gjennom Haldekanalen med sine sjøer og elvedrag og gamle og nye sluser.

#### Rundturen kan gjøres på dagen.

De som ikke tidligere har reist med UHB, som har landets minste sporvidde - 75 cm. - bør passe på nå, da det sannsynligvis er siste år banen trafikkeres innen den legges ned.

#### God restaurant ombord med øl og vin!

Når det gjelder hobbybanesaken vises det stadig til en svensk hobbybane, nemlig Østre Södermanlands Järnväg. Dette er ingen nedlagt jernbane i det hele tatt. Det er et sammensett fra 7 forskjellige nedlagt 600 mm svenske jernbaner, litt herfra og litt derfra. Det hele er arrangert på fabrikksporet til et teglverk, og såvidt jeg har hørt har dette teglverkssporet en lengde på 2 km. Selvsagt er dette morsomt - til og med meget morsomt. Jeg har selv sett disse små jernbaner i drift, og selv kjørt med et slikt lite tog.



Men Urskog-Hølandsbanen er langt større saker. Med de sikkerhetsbestemmelser vi har her i landet, og som også må gjelde for en hobbybane som skal befordre reisende, vil dette på UHB, selv om man regner med en kortere strekning, medføre store utgifter - ja større enn noen aner. Man skal også huske på at en slik jerbane ikke er noe lektøy, dessverre har UHB i sin tid kjørt over og drept ikke så få mennesker. Jeg har selv vært med på 2 dødsulykker.

Det skrives stadig vekk om at pensjonerte lokførere og konduktører skal ta seg av saken. Ja, er det nå så sikkert det? De pensjonerte funksjonærer som er igjen i Høland begynner vel å bli nokså gamle, og eldre blir de for hvert år som går. Og at de i sommertiden skulle binde seg til å ligge i Skulerud for bare å kjøre en svipptur opp til Hemnes har jeg vanskelig for å tro. Men, men.....

La oss ta en rask og høyst improvisert kalkyle over hva det vil koste å holde en slik liten hobbybane i drift.

Vi forutsetter strekningen Skulerud - Hemnes, som er på 7 kilometer. Vi kan i alle fall ikke ha mindre enn én mann på skinnegangen, og denne bør slett ikke være en gammel mann. På lokomotivet må vi ha to mann, hvorav den ene tenkes å ta på seg oppfyringen av lokomotivet før avgang og likeledes nødvendig puss, slagging m.v. etter avsluttet dag. En konduktør for å ta seg av billetter og det regnskapsmessige må vi også ha.

Dette blir:

3 mann à kr. 30	= 90,-
1 mann	= 50,-
Brensel, olje etc.	= 60,-
Renhold	= 10,-

---

Tilsammen kr. =210,-

Hertil kommer vedlikeholdet av skinnegangen og materiellet, assurance for alm. ansvar og meget, meget mere. I alle tilfelle kommer vi meget raskt opp i et minimum av kr. 300,- pr.driftsdag, sikkert mere.

Mener noen i fullt alvor at en hobbybane mellom Skulerud og Hemnes tilnærmevis vil kunne klare å kjøre inn kr. 300,- pr. dag? Jeg tror det ikke! Da må nok frk. Alfild Hovdan eller andre yte temmelig omfattende subsidier for å holde dette gående. Av disse forannevnte årsaker er det jeg personlig ikke har noen tro på dette med hobbybane mellom Skulerud og Hemnes.

Men tanken er i seg selv så morsom, at jeg synes det ville være stor synd om planen skulle kjøre seg ubehjelpelig fast og strande allerede i første omgang.

For å bevare minnet om Urskog-Hølandsbanen har jeg gjort hva jeg har kunnet for å la banen få en fremtredende plass på Jernbanemuseet på Hamar, slik at man kan få et sant bilde av denne banes trafikk og av den ubetinget store innsats den har gjort for Romeriksbygdene, tross sin smale sporvidde.

Der skal man kunne se løftekasser av forskjellige typer. UHB var en av de første baner som innført omfattende containertrafikk. Dessuten skal man få se banens opprinnelige rulleskammelutstyr, med skamler påsatt en av NSB's største godsvogner. Slik jeg håper det skal bli der oppe, skal ett lokomotiv holdes kjøpreklart og kjøre rundt på det omfattende museumsområdet med et lite togsett på et spor som skal kunne bli 3/4 km. langt.

Der skal også den gamle stasjonsbygninger fra Killingmo stå - den eneste fra anleggstiden som er uforandret - i allefall utvendig.

På denne måte, som her er skissert, får vi den gamle gode Urskog-Hølandsbane bevart i stabile og sikre former, slik at den ikke forspilles, men blir vedlikeholdt og aktet og æret, slik den fortjener.

*Nå gikk det jo ikke slik at strekningen Skulerud - Hemnes ble "hobbybane", det ble i den andre enden av traséen hobbybanen, og siden museumsbanen fikk utvikle seg. Dagens UHB har gjort Prydz' dystre spådommer til skamme, men det har kostet "blod, svette og tårer" å komme dit vi er idag. Prydz' drøm om UHB's bevaring på Hamar gikk i oppfyllelse, om enn ikke i den grad han ønsket i 1960.*

# SØRUMSAND BYGG

## BYGNINGSARTIKLER

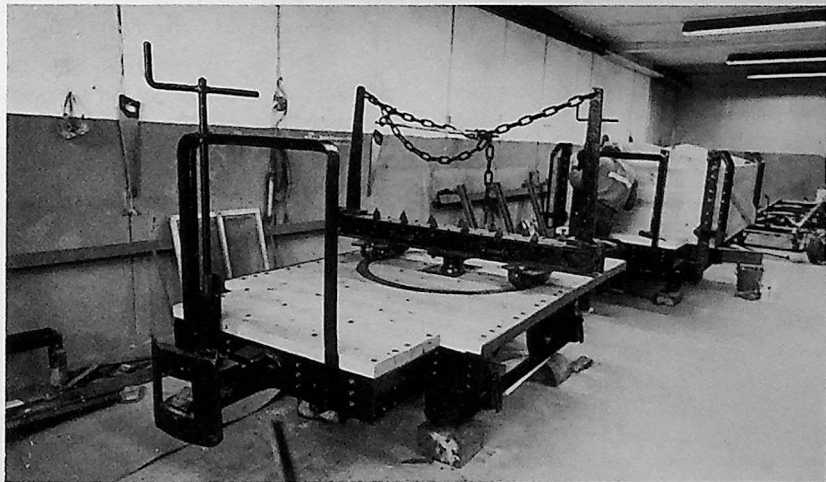
1920 Sørumsand. Tlf. 06-82 72 66. Fax 06-82 73 33.



**BYGG og**  
**hobby**

# Hva avisene skriver...

Jan Deram



*Aurabanevognene (uten hjul) like før ferdigstillingen i 1993.*

Som nevnt i nr. 88 av Tertitten, får redaksjonen av og til tilsendt avisutklipp vedrørende banen eller banerelaterte emner. Nedenstående artikkel stammer fra Aura Avis den 23.09.93, og bladets journalist Odd Egil Sjølseth, har satt som overskrift på artikkelen: "Eneste levninger fra Aurabanen".

Ildsjelene rundt Tertittbanen i Sørumsand har nå gjort ferdig restaureringen av de to Auravognene som ble tatt ned fra Øykjeli for tre år siden. Dermed er det man kan beskrive som de siste levninger fra banen i Litjdalen kommet på skinnene igjen.

Tre av de nevnte ildsjelene hadde med seg Tor Ulvund og Kåre Flaa da vrakene av de to jernbanevognene ble funnet i tippen på

Øykjeli. Kåre Flå forteller:

De hadde ikke vært gladere om det var gull de hadde funnet. Men det var stort sett bare understellet de fant, og det er litt av en jobb som er utført. Jeg tror ikke noen kunne tenkt seg å starte et slikt arbeid med vognene, for disse var helt ødelagte. Det fortelles at vognene ble ødelagt da wiren røk under opptrekking på sidesporet ved Øykjeli, og at det etter uhellet ikke fantes en bit

på over én meter av de åtte meter lange skinnene som var lastet på vognene.

Auraverkene stilte velvillig opp og ordnet med helikopter og videre transport til Sørumsand da de engasjerte jernbanefolkene fant sin skatt. Flaa lånte bort et bilde av originalene til gjengen på Sørumsand, som nå har kopiert vognene ned til minste detalj. Arbeidet er stort sett utført av arbeidsledige på tiltak, og i et brev til Flaa fra restaureringsansvarlig Vidar Skilnand heter det:

"Et nytt kapittel er skrevet i

Auras/Sunnalsørås historie. Etter 40 års fravær ruller en liten bit Aura-tog igjen. Sunndalinger kan igjen fotografere sine barn oppi Auravogner, slik han Kåre gjorde det i Dalaråa ca. 1944".

På en av vognene er det plassert en anordning som var beregnet på lange laster over to vogner og som dreide når vognrekken gikk i svingene. Den andre vogna er ei grusvogn, som også fungerte utmerket i transporten av personer på Aurabanen, avslutter Odd Egil Sjølseth i Aura Avis.

## Sparebanken NOR er alltid i nærheten.



Kanskje visste du at Sparebanken NOR er den desidert mest utbredte banken på Østlandet. Men visste du at vi også har kontorer i Kristiansand, Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø og Vadsø!

sparebanken  
**NOR**

# Jernbaner i Island



*På Reykjavíks Bymuseum på Árbær finner vi "Islands Jernbanemuseum"*

Jernbaneentusiaster vil vel lure på om redaktøren har gått helt av hengslene når de ser denne overskriften. I Tertitten nr. 80 fra desember 1990 ble det jo i artikkelen "Nesttun-Osbanens endelig" fastslått at det ikke har vært noen jernbane i Island (det heter faktisk *i*, og ikke *på* Island), siden det ikke lyktes å eksportere Nesttun-Osbanen dit etter nedleggelsen.

Hvor feil kan man ta? Fra vårt medlem **Otto Kr. Borgen-Lund** i Rakkestad har vi mottatt et brev og ovenstående bilde, som forteller og viser at det nok allikevel har vært smalsporet jernbanedrift på Sagaøya. Borgen-Lund skriver:

På den tiden bergenserne hadde planer om å eksportere Nesttun-Osbanen til Island var de nok for sent ute. Man forsøkte nemlig allerede i 1914 - 1915 å anlegge en jernbane i Island.

Det ble lagt ca. 14-15 km. spor ut fra Reykjavik og kjøpt inn et par lokomotiver og noen godsvogner. Hvorvidt det noensinne ble kjøpt inn personvogner til denne banestumpen er usikkert. Det viste seg nokså raskt at prosjektet måtte oppgis da grunnen var for svak til overbygningen. Siden øya stort sett består av vulkansk materiale var det særdeles vanskelig å få grunnen til å holde seg i ro, slik at skinnegangen kunne holdes noenlunde slett.

Det innkjøpte materiellet forfalt i løpet av noen år, men loket på bildet på forestående side har altså "overlevet" frem til idag. Bildet er tatt av Borgen-Lund under et opphold i Island for noen år siden, og skinnemitene og loket kan altså anees for å være "Islands Jernbanemuseum". Flere utstillingsgjenstander har ikke dette museet!

Det foreligger ikke noen tekniske opplysninger om loket,

så dersom noen av bladets lesere kan bidra med opplysninger tar vi gjerne imot slike.

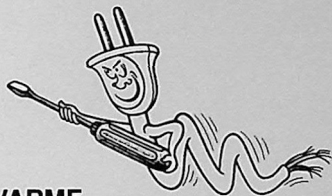
Når vårt medlem først oppholder seg langt nord i havet, har han også gjort oss oppmerksom på at Tertitten har hatt en smalsporet kollega på Bjørnøya, denne utposten langt nord i Ishavet. Her befant det seg en dampdrevet, smalsporet 1 km. lang jernbane. Denne ble brukt til å frakte kull fra gravene som dengang var i drift der oppe, og ned til utskipningssiloen nede ved sjøen. Stedet het Østervåg, og jernbanelinjen karakteriseres som noe i nærheten av et skihopp med siloen et stykke nede i "unnarennet". Det må i sannhet ha vært et spesielt stykke jernbane.

Ved Tunheim på Bjørnøya finnes en ruinby med falleferdige trehus, hvorav ett er lokomotivstallen. Utenfor finnes restene av to lokomotiver og endel ødelagte kullvogner. Ett av lokomotivene er "Pelle", som ble oppkalt etter sin fører. Begge lokene fikk førerhusene sprengt bort av engelskmennene under krigen og står der i all sin ødelagte forfrossenhet.

(Kilde: Dag H. Kjelldahl: BJØRNØYA - på utpost i ishavet - Grøndahl 1973)

Fagmessig utførelse  
- din sikkerhet!

Tiden med kalde gulv er nå forbi !



## **NUFFEN** GULVVARME

- Billigere enn du tror !

### **FAKTA OM NUFFEN STØPEMASSE:**

- Energisparende* på grunn av optimal varmeutstråling. Kan spare 30% i forhold til vanlig betong (sement).
- Miljøvennlig* uten bivirkninger. Ingen avgasser - luktfritt.
- Vantett - svinnfritt - sprekker ikke.*
- Legges på alle underlag.
- Bygger maks. 2,5 cm på eksisterende gulv inkl. fliser.
- Bygger maks. 3,5 cm på eksisterende gulv m/brennbart underlag.
- Renslig - raskt - effektivt.*
- Hittil lagt i Europa 650 000 ,- m2 uten reklamasjoner.
- Fast pris.*

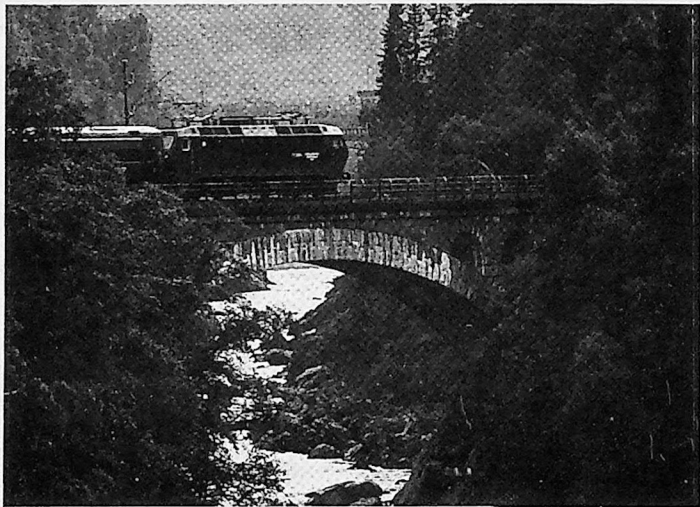


**Ornulf Wiig** Installasjon A.s

AUTORISERT INSTALLATØR

SKYTTERDALEN 5 - 1300 SANDVIKA  
TLF. 54 29 95 - TELEFAX 51 92 10





Redd skogen !  
Redd ozonlaget !  
Redd for ulykker ?  
Ta heller toget . . .

**NSB**

