

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 79 oktober 1990



## Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad

Redaktør: Jan Deram

Redaksjon: Aud K. Brevig  
Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Annonsepriser:

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

## A/L 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. (06) 82 69 70 (Telefonsvarer mottar beskjeder utenom kontortid.)  
Tlf. Bingsfoss (06) 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling  
Trafikksjef Erik Borgersen

Styreformann Roar Stenersen

Avd.ing. Vidar Skilnand  
Tlf. (06) 82 72 65

Medlemsskap:

Støtte- kr. 175,- , Aktiv kr. 90,-,

Familie: En betaler full pris, deretter kr. 60,- pr. person

Livsvarig: kr. 1750,-

Bedrifter: kr. 1000,-

Damptog kjøres hver søndag fra 3. søndag i juni til første søndag i september kl. 10.30, 11.30, 12.30, 13.30 og 14,30

## Høsten

er her, og med den et nytt nummer av Tertitten. Du har kanskje savnet sommernummeret, men redaksjonen la ned så mye arbeid i den nye guiden, at vi besluttet at den skulle gjelde som sommernr. denne gangen.

Vi har hatt en fenomenal sesong; den aller beste i museumsbanens historie. Artikkelen om årets drift blir selvfølgelig hovedoppslaget i dette nr. av bladet, men det står også mye annet interessant å lese.

Redaktøren takker for alle innsendte artikler, og oppfordrer samtidig alle som har noe på hjertet å skrive inn. Dette skal jo være et blad for, til og av medlemmene, og redaksjonen mottar alle store og små bidrag med stor takk.

Sett deg nå ned i godstolen og la høsten "husere" utendørs, mens du forhåpentligvis hygger deg med herværende medlemsblad.

God høst! - og husk at selv om driftssesongen er over, skjer det noe på banen hele høsten utover.

Jan Deram

Fra innholdet:

Medlemsnytt	s. 3
Vårdugnader	s. 5
Sommeraktiviteter	s. 7
Rutetermin nr. 24	s. 8
Driften 1990	s. 9
Da Tertitten sprakk	s.15
Lokverkstedet	s.19
Bingsfoss uteverksted	s.22
Lok nr. 7	s.24
"Blitzen"	s.26
UHB's tilblivelse	s.27
En maihelg på Sørlandet	s.33

Alle foto, der intet annet er nevnt, er tatt av Erik Borgersen.

Forsidebilde: Lok nr. 6 "Høland" m/tog 751 ut fra Bingsfoss 12/8 - den store rekorddagen.  
Foto: Erik Borgersen.



# Medlemsnytt v/ Aud Kristin Brevig

Nye medlemmer 1990:

Liv Søve	Telemark	aktiv
Mari Lunder	Akershus	
Kurt Nielsen	Danmark	
Frank Hassel	Akershus	aktiv
Ken Granlund	"	
Roger Spigseth	"	aktiv
Bjørn Bjercke	"	
Kirsten Bjercke	"	
Helge Njaa	"	
Per Hernæs	Rogaland	
Petter Øyan	Akershus	
Sven Næss	"	
Kristian Lieungh	"	
Ola Kjendseth	"	
Paul-E. Henningfeldt	"	aktiv
Kristian Rambjør	Oslo	
Grete Rambjør	"	
Christian Rambjør	"	
Arne Augustad	Akershus	aktiv

Vi gleder oss - spesielt er det en ære å få administrerende direktør i Norges Statsbaner, Kristian Rambjør, som medlem.

Vi må også medgi at det store antall nye aktive medlemmer er noe vi setter stor pris på, også p.g.a. at oppgavene på Urskog-Hølandsbanen er blitt nokså omfattende etterhvert:

I tillegg til togfremføringen arbeides det med spor, vogner, lokomotiver, bygninger og med medlemsblad, videoer, innsamling av gjenstander og fotografier og mye, mye mer. Så nye krefter kommer godt med bestandig. Vi er også litt stolte av det gode miljøet vårt - hvilket blir bekreftet av at det er meget lenge mellom hver gang noen av de aktive medlemmene slutter hos oss.



Kristian Rambjør, ny adm. dir. i NSB, reiste med banen i sommer, og meldte seg og sin familie inn som medlemmer. Her sammen med Stomperud og Petra på Bingsfoss.



*Jan Deram  
og Håvard  
Pedersen  
bakter spor ved  
Fyenbro.*



*Svein Ove  
Johnsrud  
og Vidar  
Skilnand  
pakker.*



*Finn  
Halling  
og  
Vidar  
Skilnand  
justerer  
spor 1 i  
Sørum-  
sand. Etter  
at sporet er  
jekket opp i  
riktig  
høyde, er  
det klart for  
pakking.*





*Banearbeid er dugnadsjobb. Fra v.: Håvard Pedersen, Vidar Skilnand, Svein Ove Johnsrud, Steve Helgesen, Jan Kaprol, Jan Deram og Finn Halling.*

## Vår-dugnader

Erik Borgersen

Foruten prosjektene BCo 2 og Prydz var det også noen andre røsk denne våren. Dugnadsjobbingen var kanskje bare en blek skygge i forhold til den nesten utmattende våren i fjor, da vi gjorde ferdig Sørumsand stasjon, men vi lå vel nærmest på normalen i forhold til årstiden denne gangen.

I baneavdelingen ble arbeidet konsentrert om sporjustering ved Fyenbro og spor 1 i Sørumsand. Sporet ble bakset og justert, vindskjevheter fjernet og sporet på broen ble sentrert. Banedugnadene ble ledet av banemester Vidar Skilnand, naturligvis. Og han stilte med enda større ekspertise. I de nye vedtektene for Drifts & vedlikeholdsavdelingen er det bestemt at stillingsinnehaverne skal ha en bestemt kompetanse innen sine ansvarsområder, og få nødvendig opplæring. Vidar fikk delta på et banereparatørkurs på Jernbaneskolen i vinter, og besto eksamen i skinnegangslære med glans!

På Sørumsand stasjon ble det avholdt dugnad på maling og gartnerarbeid. Gjennom hele vinteren har det pågått en systematisk jobbing med å male vinduene hvite innvendig og rå umbra utvendig (linoljemaling). Det meste som gjengsto ble tatt under dugnaden.



*Stein Olav Hohle og Øyvind Skråmm planter en bjerk i parken. "Skråmm-mer'n" har senere blitt banens gartnerasp. Tanken er å ha en egen gartner-avdeling, ettersom vi nå har tre store, arbeidskrevende, grøntanlegg. På sikt bør kanskje det daglige vedlikehold av parken i Sørumsand overtas av kommunen.*



# NORSK MODELLJERNBANE ROMERIKE HOBBYSENTER

## NSB Di 5 i HO



1 : 87 HO



NMJ PRIS:  
775,-/stk

v/2 stk.  
750,-/stk  
fritt tilsendt

Endelig har Roco's flotte modell av BR 260/261 kommet i NORSK UTGAVE. Flotte kritikker i inn- og utland gjør denne modellen til den beste Di 5 som er laget. Leveres NÅ FRA LAGER !

## POLAR/NMJ Di 4



NMJ PRIS:  
kr. 2895,-

Levering  
høsten 1990

Polar og NMJ samarbeider til kundens beste. Nye Di 4 har som standard NMJ's nye FAULHABERDRIVVERK med doble svinghjul, dobbel kardangdrift, frest messing bunnplate og en genial boggikonstruksjon som sikrer topp kjøreegenskaper. I tillegg kommer den flotte overdelen med meget god detaljering, slik at Di 4 nå med rette kan kalles en SUPERMODELL, til en meget gunstig pris.



# Sommeraktiviteter

Aud Kristin Brevig

Driftssesongen på Urskog-Hølandsbanen, dvs. fra juni-september, har tradisjonelt ikke vært øremerket de store dugnader og prosjektarbeider. De aktive medlemmer har gjerne mer enn nok med søndagsdriften og chartertogavviklingen. Ikke minst har årets rekordbesøk - med 1240 (!!!) besøkende på det meste en søndag - krevd mye tid og krefter. MEN; det har da skjedd endel likevel:

- **Fossum:** Stasjonsbygningen er ferdig m.h.t. snekkerarbeide også innvendig. Plen og grusganger er anlagt. I løpet av sensommeren blir bygningen malt innvendig.

- **Bingsfoss:** Samtlige bygninger (unntatt lokstall) er malt røde, og området er nå koseligere enn noensinne. I løpet av september vil vi ta fatt på villniset bak lokstallen for å få mer plen, samt husker og sandkasse beregnet på de yngste.

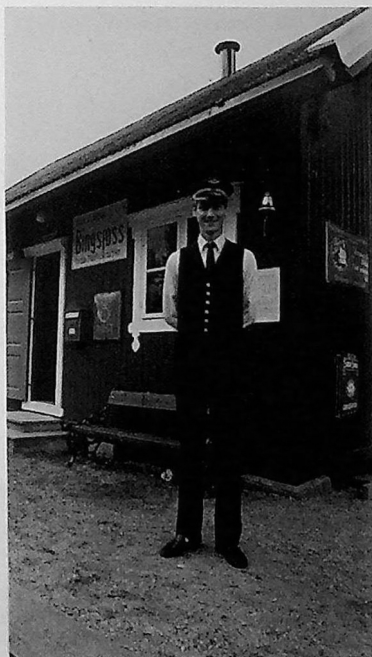
- **Skogshugst** og opprydning er utført ved Småfoss og mellom tunnellen og undergang Kongsvingerbanen.

- **Fyenjordet:** Banebu fra Aurskog er oppført. Skinnelageret er flyttet hit fra Sørumsand.

- **Sørumsand:** Gammeldage gjerder er satt opp langs flere viktige strekninger av banen i år. Spesielt fint tar gjerdet seg ut langs stasjonsområdet i Sørumsand sentrum. Gjerdet ble "prikken over i'en" rent miljømessig, og var dessuten av stor betydning for å unngå av-/påstigning fra gal side av toget. Utedoen på Sørumsand skal males innvendig i løpet av september. I tillegg oppføres verksted for UHB, men det kommer vi nærmere tilbake til annetsteds i bladet.

- **Banen:** Mye vedlikeholdsarbeide ligger foran oss i baneavdelingen, og det tas sikte på flere dugnadslørdager med banearbeid.

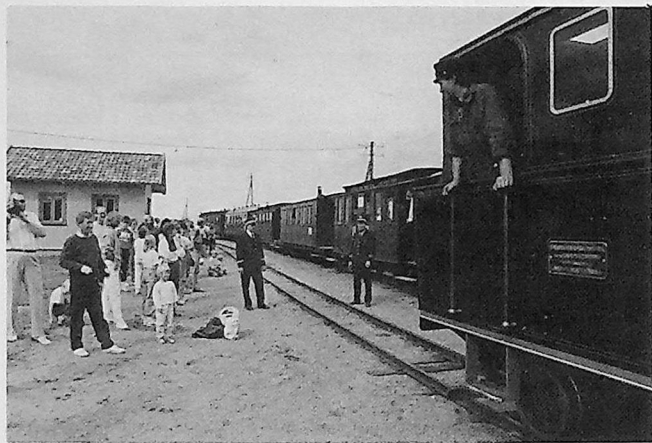
tilfreds med oppmerksomheten i massemedia i år. Vi har blitt tilgodesett med nærmere 50 store og små oppslag fordelt på Aftenposten, Akershus Arbeiderblad, Indre Akershus Blad, Østlendingen og NRK radio. Også Vegvesenet har lagt merke til oss - etter år med ingen skilting av banen i det hele tatt må man nå være bevisstløs for ikke å observere at man kommer til Tertitten hvis man er i nærheten av banen - store, prangende skilt dekker nå alle innkjørsveiene til Sørumsand.



Det har vært endel aktivitet også utenom driften i sommer. Blant annet er alle bygningene på Bingsfoss, unntatt lokstallen blitt malt røde. Foran den nymalte stasjonsbygningen ser vi en tilfreds Fredrik Liaaen, som like i forveien var blitt godkjent som Txp.

## God pressedekning

Virksomheten på banen har da heller ikke gått helt upåaktet hen - en må si seg



*Lengre opphold på Fossum har falt i publikums smak*

## Rutetermin nr. 24

Erik Borgersen

Ett nytt togpar, og lengre opphold i Fossum var nyhetene ved årets ruteopplegg. Dessuten ble tjenesteruteboka bearbeidet og trykket.

Ettersom det ble bestemt å gå over til 5 togavganger for å øke kapasiteten ved museumsbanen ble det nødvendig å se litt på ruteopplegget generelt.

Av hensyn til markedsføringen er vi meget redde for å endre selve avgangstidene fra Sørumsand. Avgangstidene står i enkelte publikasjoner som leses i flere år, og de er dessuten godt innarbeidet. Vi ser få grunner til å endre disse grunn-tidene.

Det falt derfor naturlig å velge avgangstid for et nytt tog til kl. 10.30. Det tidligere togparet som ble kjørt for brus-personalet til Bingsfoss ble innstilt, og disse reiser nå i første ordinære tog. Oppfyringstiden for lokene er som kjent 4 timer, og "arbeidsdagen" er slitsom nok som den er.

Fossum har blitt et mer interessant område for publikum nå som Mork stasjon nærmer seg ferdigstillelse. For at de besøkende skal få litt bedre tid der var det ønskelig å forlenge oppholdet litt.

### Gitt på forhånd

Ruteopplegget var dermed nesten gitt på forhånd. 5 avganger fra 10.30 til 14.30, og

tilhørende tomtog morgen og aften. Alle tog retning Fossum fikk "firkantstopp" i Bingsfoss fordi mange besøkende foretrekker nå å gå av der på opptur, og senere reise frem til Fossum.

Lengre opphold på endestasjonen førte nødvendigvis til kortere opphold på Bingsfoss, men der velger flere og flere å bli over en time, minst.

I ruteboka tok vi i år også med ruter for togsdrift ettersom dette var planlagt tre søndager. Disse togenes ruter har også vært greie å ha ved enkelte ekstratog-kjøringer.

### Nye tognumre

Vi har i flere år nå prøvd å nytte tognumre som har vært i bruk ved UHB. Numrene 17, 5, 7, 11, osv. var nok autentiske, men lite oversiktlige for vår intense "Intercity-kjøring". Valget falt derved på 1930-tallets ruter og tognumrene i 750-serien. Nå starter vi med tog 751 kl. 10.30 og fortsetter til 759 kl. 14.30. Ekstratogene er nummerert fra 761. De ble nok litt for like likevel, i hvert fall for togekspeditørene på Bingsfoss ved 2-togsdriften. Vi får vel se litt på det til neste år...

Erfaringene med opplegget synes å være gode. Oppholdet på Fossum gjør at turopplevelsen blir bedre og folk har blitt enda flinkere til å slappe av på Bingsfoss en time eller to.

Det nye togparet ser ut til å ha blitt en suksess, med et meget godt belegg. 11.30-avgangen har også blitt mer populær.





Lok. nr. 4 "Setskogen" med tog tøffer inn på Bingsfoss stasjon en vakker sommersøndag. Vi hadde mange slike søndager i årets fantastiske driftsesong.

## Driften 1990

Finn Halling

Suksess! skrev vi i årsmeldingen for 1989 etter en sesong med rekordbesøket 9.531. Med 11.675 besøkende i 1990 må det være lov å gjenta: SUKSESS!

Tallet 11.675 forteller hvor mange personer som har løst billett og reist banen tur og retur. Besøkende som kommer på hverdager og får omvisning eller som bare besøker Sørumsand stasjon på driftsdager telles ikke. Dessverre er det også en gruppe besøkende til: De som snur fordi det ikke er plass. Antallet har vokst kraftig i 1990.

Til sesongen 1990 hadde vi ingen nyheter av betydning å presentere for publikum, og vi forventet i utgangspunktet ikke noen stor økning i besøket i år. I så måte er årets rekord ekstra oppløftende - den viser at Tertitten er svært godt innarbeidet hos publikum og at vi ikke trenger å finne på noe ekstra av betydning for å holde høye besøkstall. Det er også hyggelig og trygt å konstatere at besøkstallet i liten grad påvirkes av andre større arrangementer i

omegnen eller av dårlig vær. Søndag 19. august var det f.eks. både Lillestrøm-messe og Gamle Hvam-arrangement og 875 besøkende hos oss. Dog må det nok erkjennes at det elendige været først i sesongen dempet besøket en del. Sterkt var allikevel besøket 8. juli - det striegnet hele dagen, men likefullt fant 768 mennesker tiden inne til å ta en tur med Tertitten. På 12.30-avgangen var det hele 248 reisende i toget, samtlige åpne endeplattformer på



Lokfører Stein Olav Hohle følger med på barnehagenes ankomst under charterkjøringen i juni.



Til venstre: Flere søndager har vi hatt tre personer i loktjenesten. På Bingsfoss står det loket som ikke er i bruk, og den ekstra lokføreren tar seg av trolige og utrolige spørsmål. Her er det Ole Jonny Flateby som kåserer.

Til høyre: "Avduking" av Trond Dehli 1918. NSB's lokkontrollør Ivar Rustad har akkurat autorisert Trond Dehli til lokomotivfører, og "avduker" den andre stripen.



vognene var fulle av dryppende våte reisende.

Søndag 12. august 1990 går forhåpentlig over i historien som den driftsdag gjennom alle tider som flest mennesker reiste med UHB. 1240 besøkende er 45 % over den gamle rekorden (fra søndagen før!). Vi har ikke noe ønske om å slå denne rekorden! Rekordbesøket viser hva som skjer når det er "noe ekstra", et arrangement av noe slag utenom selve togturen. Åpen gård hos vår nabo Jon Stortrøen sprengte alle rekorder og vår kapasitet fullstendig. Vi kjørte totdrift og delte således det ordinære togsettet med 150 sitteplasser i to. Dessuten hadde vi med den lukkede godsvognen Go26 i det ene toget. Allerede i 11.00-avgangen måtte Go26 tas i bruk som passasjervogn. 219 reisende i et ordinært tog gir 69 ståplasser, i et "halvt" tog ble det nokså intimt. I 11.30- og 12.00-avgangene var det tilsammen 371 reisende, dvs. ca. 220 ståplasser.

## Ruteopplegg

Et nytt tilbud ble lansert i 1990: Avgang 10.30 fra Sørumsand. Vi forsøkte dette tre ganger i 1989, med godt resultat, og bestemte oss for å kjøre toget hver søndag i 1990. Av tabellen fremgår at belegget var labert til å begynne med, men økte etterhvert som toget ble kjent blant publikum. I august var gjennomsnittsbelegget 157,5 reisende! 10.30-avgangen har uten tvil bidratt til en bedre fordeling av besøket, skjønt 12.30-avgangen er fremdeles sprengt.

## 1642 måtte stå!

Det er flere år siden vi for alvor begynte å tøye vår egen kapasitetsgrense. Vi har 150 sitteplasser i toget, og i 1990 var det gjennomsnittlig 149,6 personer i hvert tog på de ordinære driftssøndagene, dvs. f.o.m. 3. søndag i juni t.o.m. 1. søndag i september. Dette tallet sank til 136,5 i 1990, noe som må sees i sammenheng med utvidelse fra 4 til 5 tog. På 12.30-avgangen var gjennomsnittet 189,5 reisende ifjor, dette økte til 196 i år. Antall besøkende som måtte henvises til ståplasser økte fra 1194 i 1989 til 1642 i 1990, og her ligger vårt største problem: En typisk besøksgruppe, f.eks. en familie med barn, som kommer til Sørumsand for å reise med Tertitten, venter ikke en time eller to for å få sitteplass. De løser billett, reiser i trenghet og vender mellom fornyede hjem. Av spørreundersøkelsen som vi foretok i sommer (se omtale i neste nr.) ser vi at en svært vanlig foranledning til besøket var "anbefalt av venner/kjente". En fornøyd besøkende er således en god markedsfører, mens de nevnte 1642 nok tilhører en annen kategori... Vi er redde for at dette vil få konsekvenser for Tertittens omdømme.

Hadde vi hatt bedre kapasitet kunne vi tilfredsstille alle besøkende og vi kunne utnytte vårt potensiale vesentlig bedre ved f.eks. tilleggsarrangementer som har bred appell (jfr. åpen gård). At vi går glipp av betydelige inntekter er det liten tvil om.

*Svein Ove Johnsrud tar seg av besøkende i CFoS.*



# Driftsstatistikk 1990 - 25. drifts sesong

## 1. Ordinære tog

Dato -->	10.06	17.06	24.06	01.07	08.07	15.07	22.07	29.07
Pt.751/761	95	9/36	21	18	71	59	29	15
753/763	64	50/41	122	111	200	149	130	69
755/765	91	58/31	155	197	248	176	199	199
757/767	67	45/38	117	145	156	152	170	146
759/769	36	31	120	68	93	58	172	127
<b>Sum:</b>	<b>353</b>	<b>339</b>	<b>535</b>	<b>539</b>	<b>768</b>	<b>594</b>	<b>700</b>	<b>556</b>

Dato -->	05.08	12.08	19.08	26.08	02.09	Totalt	Gjsn.
Pt.751/761	108	68/219	199	136	52/35	1170	90,0
753/763	270	166/205	177	175	97/84	2110	162,3
755/765	199	168/142	203	149	144/84	2443	187,9
757/767	208	71/97	197	119	50/24	1802	138,0
759/769	68	42/33/28	99	55	17	1020	78,5
<b>Sum:</b>	<b>853</b>	<b>1240</b>	<b>875</b>	<b>634</b>	<b>587</b>	<b>8573</b>	<b>656,7</b>

## 2. Chartertog

Dato --->	07.06	08.06	11.06	12.06	04.07	25.08	31.08	Sum:
Pt. 1	152	120	125	108	84	96	82	767
3	162	173	173					508
5	69	181	151	134				535
7		144		158				302
9			95					95
<b>Sum:</b>	<b>383</b>	<b>618</b>	<b>544</b>	<b>400</b>	<b>84</b>	<b>96</b>	<b>82</b>	<b>2207</b>

## 3. Andre tog

Dato--->	09.06	16.06	25.08	09.09	Sum:
Pt. 751	11	22		44	77
753	55	6		185	246
755	62		24	218	304
757	93		11	88	192
759	63		13		76
<b>Sum:</b>	<b>284</b>	<b>28</b>	<b>48</b>	<b>535</b>	<b>895</b>

### Totaler:

Rutetog	8573
Chartertog	2207
Andre tog	895
<b>Sum:</b>	<b>11675</b>



## Vogn fra Hamar ?

Kapasitetsproblemet fikk oss til å ta en titt på besøket på Jernbanemuseets Tertittbane. Museet kjører 49 tog i uken i tiden mai-august med URSKOG og tre gamle Urskog-Hølandsbanevogner. Ytterligere en 750-mm vogn står i reserve. Av årsmeldingen for 1989 så vi at besøket i juli ga et gjennomsnittlig belegg på 17 reisende pr. tog mens de fire vognene tilsammen har ca. 120 sitteplasser. Turen tar snaut 10 minutter, m.a.o. kort ventetid ved stort besøk. Vi vurderte dette som solid overkapasitet sammenlignet med oss, og søkte om midlertidig utlån av en av vognene, Co9 med 30 sitteplasser. Dessverre lot det ikke til at vi nådde frem med våre argumenter, og vi fikk heller ikke inntrykk av at Jernbanemuseet hadde noen nevneverdig interesse av vår situasjon. Søknaden ble avslått, og vår kapasitet forble like dårlig som ifjor, slik at vi måtte ta i bruk godsvognmateriell når behovet var størst.

Kapasitetsproblemet har også en annen side: Alt vognmateriellet må brukes hele sesongen, vi kan ikke ta ut vogner for vedlikehold en eneste driftsdag. Dermed blir det små muligheter for vedlikehold utover vanlig driftsvedlikehold. Fire av personvognene trenger nå en skikkelig ansiktsløftning, én trenger totaloverhaling, mens kun én vogn - BCo3 - er skikkelig presentabel. BCo2 blir etter alt å dømme driftsklar i 1991, og gir nye 28 sitteplasser. Men dersom Co1 tas inn til restaurering i 1991, slik den bør, er vi tilbake på dagens kapasitet igjen i flere år.

## Billettpriser

Det store besøket i 1989 ga oss god samvitthet til å øke prisene kraftig i 1990, ja økningen var på 33 1/3 %:

3. kl. voksen kr 40,- 3. kl. barn/honnør kr 20,-  
2. kl. voksen kr 60,- 2. kl. barn/honnør kr 30,-

Vi regnet med å bremse publikumsøkningen noe, og opprettholde inntektsnivået, men tok helt feil. Søndagsbesøket fortsatte å øke,

charterbesøket ble nær doblet, og inntektene ser ut til å ha økt med nær 50 %.

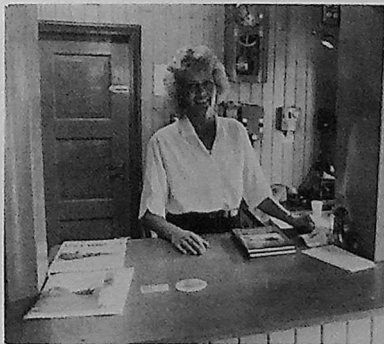
## Driftsavvikling og utvikling

Personalsituasjonen har vært god og personalplanen ble satt opp uten nevneverdige problemer. Driften er avviklet uten uhell av noen art.

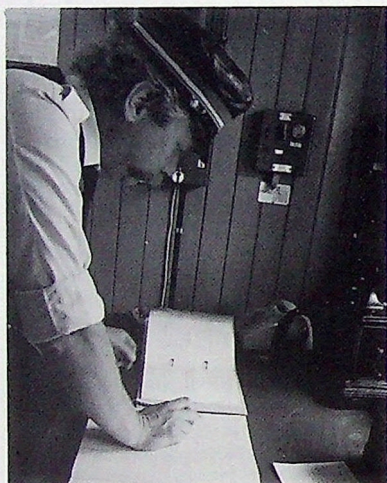
Etter 25 driftssesonger har museumsbanen hatt 121.422 besøkende, nær 30 % av disse har kommet de siste 4 år. Tallene kan sammenlignes med så mangt, men mest relevant er det å se besøket i forhold til vår egen kapasitet og vårt eget tilbud. I gjennomsnitt er 91 % av plassene belagt, om vi ser på ordinære søndagstog i tiden 17.6.-2.9.90. På 7 år er besøket mer enn tredoblet og ser ut til å fortsette å øke. Vårt besøk er adskillig høyere enn ved de andre museumsbanene, og fortsetter tendensen, har vi om noen år flere besøkende enn Jernbanemuseet.

Stort besøk er en fin belønning for de aktive for det strev som legges ned i å få banen til å rulle og gå. Heldigvis er det mange som synes UHB er en spennende, morsom og fremfor alt hyggelig fritidsbeskjeftigelse med et trivelig og kameratslig miljø. Således er det aldri umulig å skaffe personale til å avvikle driften. Takk til alle aktive for en fin innsats i driften 1990!

Målet for 1991? Pent vær, minst 10.000 besøkende og flere personvogner i drift!



Liv Sørve betjener salget på Bingsfoss



Øverst til venstre: Txp. Kjell Navestad skriver i tognmeldingsboka på Bingsfoss. Øverst t.h. ser vi lokfører Ole Jonny Flateby og togfører Anne Hilde Gudmundsen i faglig samtale. Nederst t.v: Fyrb.asp. Fredrik Liaaen køler lok 6 "Høland", og til høyre er "øvrigheten"; Togkontrollør Ivar Elgstøen og NSBs tilsynshavende lokkontrollør Ivar Rustad. Elgstøen overtok etterpå eksp.tjenesten på Fossum.





*Et overfylt tog  
venter på av-  
gang på  
Bingsfoss  
rekorddagen*

## Da Tertitten nesten sprakk

Erik Borgersen

Etter å ha gnidd kullstøvet ut av øynene, og funnet togleder Deram mellom bunker av jernbanetelegrammer og togmeldingsbok, glante tallet 1240 oss i mot. 1240 reisende på en dag. Altså: Ettusentohundreogførti sjeler hadde reist med UHB 12/8. Den forrige rekordnoteringen, 853, stod bare en uke!

Det var "åpen gård" hos Jon Stortrøen som bokstavelig talt fikk teakkledningen til å bule ut på vognene. Vi hadde jo ventet litt stor trafikk, men at det skulle bli så voldsomt... To togsett var satt opp denne dagen. Som kjent har vi ikke flere vogner enn det vi vanligvis kjører med, men to tog gir i hvert fall hyppigere avganger. Så tok vi med Go 26 (Den store lukkede godsvoغن) for sikkerhets skyld.

Dagen startet med jevnt tilsig av besøkende. Og vi stilte med stort mannskap. Alle stasjoner godt betjent, en konduktør på hver vogn og ambulerende ekstra lokfører Flateby. Øvrigheten var selvfølgelig også på plass. Togkontrollør Elgstøen, lokkontrollør Rustad og Trafikksjefen (som trodde han skulle få fri).

- Over 200 i tre boggivogner! kom det over banens rusten-museale telefonsamband fra Sørumsand. Tog 753 rullet inn på Bingsfoss med godt belegg. Men fortsatt kunne togfører Gudmundsen gå inn i sin coupé. Det skulle imidlertid ikke vare så lenge.

Lokomotivmester Stenersen slapp på



*Driftsbestyrer Finn Halling og Rc Kjell Navestad følger  
fornøyd med.*

damp, og Liaaen spadde køl. Skråmm'ern og Marit klippet billetter så godt det lot seg gjøre -



*To  
fullastede  
tog krysser i  
Bingsfoss.*



*Folk velter  
ut av både  
person-og  
godsvogner  
ved Sætra.*



*2.klasse-  
avdelingen  
ble tatt i  
bruk også  
for 3.kl.  
reisende,  
her må  
hver  
kvadrat-  
millimeter  
utnyttes.*



og i Sætra lempet vi ut de første masser.

Tog 763 lå halvtimen etter og der var det rene "matauk"-toget fra krigens dager. Togfører Michalsen hadde tatt Go 26 i bruk med Svein Johan i døra. I polakkene beholdt Johnsrud roen og informerte de reisende.

Rc Navestad jogget mellom vekslene i Bingsfoss og ekspederte togene på beste jernbanemanér, mens lokmesterassistent Søve tok seg av videosalget. Driftsbestyrer Halling bak spakene på lok 4 halset avgårde med fyrbøteraspirant Midtskogens glis mot manometeret. Og på Fossum koste Elgstøen seg, som etter sprek togkontrollørinnsats oppover nå hadde skiftet ham til Stm.

Ved Sætra dukket det opp stadig flere som ønsket å ta toget, og de fleste kom seg med. Etterhvert kunne Bjellands sardiner føle seg ensomme i forhold. Togpersonalet informerte som best de kunne, og heldigvis tok de fleste besøkende det rimelig sporty. (Vi får håpe at folk ikke fikk et altfor dårlig inntrykk av hvordan det er å reise med museumstog).

På Sørumsand gikk begge lukene for fullt. Kværner og Helgesen solgte billetter og guider og tallet reisende. Ekstratog ble det også, før en svett gjeng kunne kjempe med hvespen om de siste vaflene.

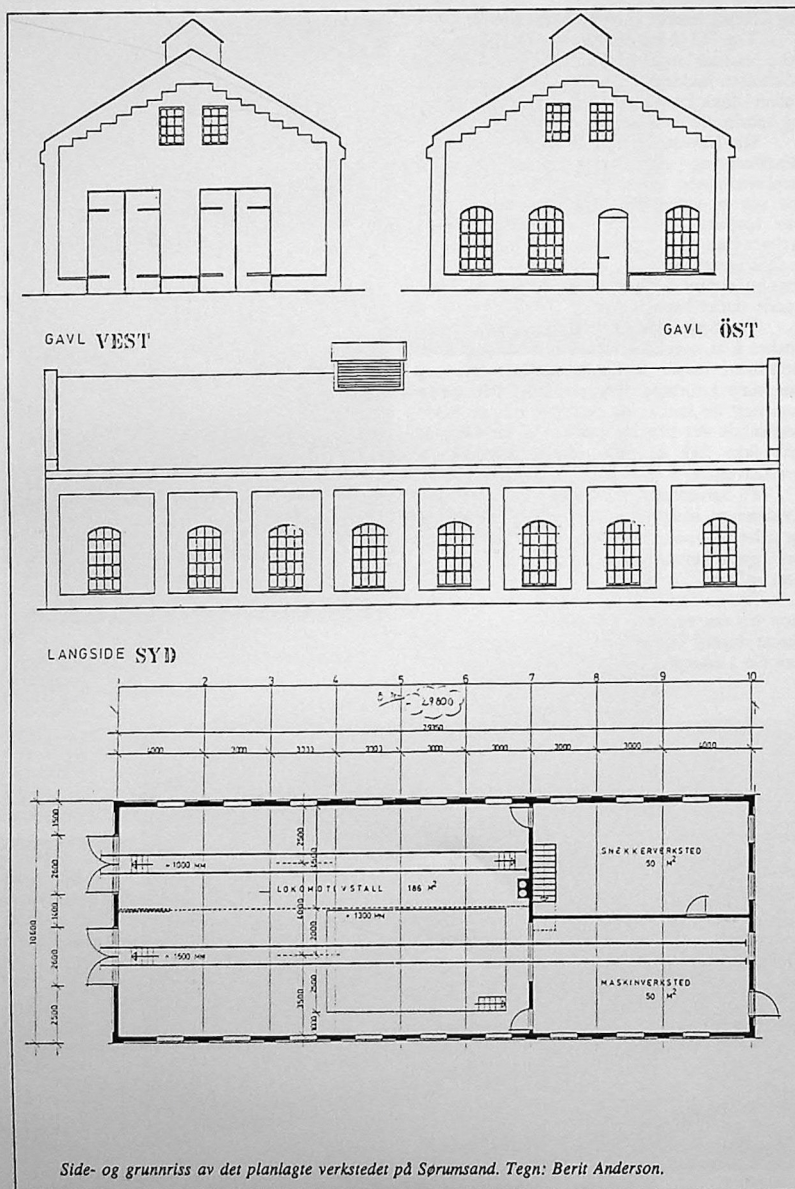
For en dag. Sprengt var toget vårt fra før, mon tro om vognene har blitt litt større etter denne dagen? Ingen turte så mye som å puste mot Co 1 etterpå...



*Ivar Elgstøen storkoste seg på Fossum.*



*Her er omlag 40 mennesker stuert inn i reisegodsrommet. Slik ønsker vi ikke at folk skal oppleve UHB.*



Side- og grunnriss av det planlagte verkstedet på Sjørumsand. Tegn: Berit Anderson.



## Verksted for Urskog-Hølandsbanen



*Den ferdig  
utgravde  
tomten 27/8-1990.*

Det er ikke lenge siden vi anså det som en fjern drøm å få vårt eget verksted. Store kostnader og betydelig arbeidsinnsats syntes å være uoverstigelige hindringer før drømmen kunne realiseres. Egne ansatte, arbeid for trygd, grundig planlegging og forberedelser og har medvirket til en delvis demontering av de største hindringene. Byggearbeidene er nå i full gang, og allerede fra høsten 1991 regner vi med å ha bygningen under tak og lukket slik at den kan brukes til vinderlagring av materiell. Fra 1992 kan vi ta den i bruk som verksted - hvis alt går etter planen!

Gammelt jernbanemateriell krever omsorgsfull pleie for å kunne brukes til passasjerbefordring. Med opptil 250-300 mennesker i toget, sier det seg selv at vognenes og lokomotivenes tekniske tilstand må være god.

Til nå har UHB hatt ett verksted for driftsvedlikehold av materiellet: Bingsfoss uteverksted, soloppvarmet med fri takhøyde og grusdekke. Ved større arbeider, som hovedrevisjon av damplokomotiver eller restaurering av vogner, har vi fraktet materiellet bort fra UHBs spor. Vi har hatt materiell i Oslo, på Grorud og på Sundland i Drammen og stått nærmest på nåde i NSBs verksteder. Upraktisk, mangelfullt, tungvint og kostbart er bare noen stikkord.

Høsten 1987 øynet vi en mulig løsning på verkstedproblemet. Vi ble da kjent med at det var ledig plass i NSB Hølandsrutenes store garasje på Sørumsand, 5 meter fra vårt spor. I et rom (halve garasjen) på ca. 200 m<sup>2</sup> sto kun

baneavdelingens folkevogn og tilhenger, noen spader, en grushaug og noen kjøretøy tilhørende en trafikkskole på Sørumsand. NSBs baneavdelings folk kunne ikke huske sist denne delen av garasjen ble brukt til stalling av busser. Vi tok opp saken med disponenten i Hølandsrutene og spurte om å få leie noe av del ledige plassen. Da fikk vi høre at garasjen var av stor betydning for driften av bilrutene og at utleie ikke var aktuelt. To dager senere erfarte vi at trafikkskolens kjøretøy var ute og at to utrangerte busser var hensatt i garasjen. Dette innbød ikke til ytterligere diskusjon, og vi tok opp saken på annet nivå i NSB. Etter mye om og men fikk vi leie ca. 100 m<sup>2</sup>, men mot at vi bygde ny garasje til baneavdelingen (det kostet oss over kr 50.000). Etter at vi flyttet inn i garasjen har det stått ialt 4 busser i den halvdelen vi leier plass i - en sto der i over 1 år før den ble sendt til skrotting. Vi har trukket flere konklusjoner omkring dette temaet, men

viktigst er det vel at vi føler oss lite velkomne som leietagere.

Etterhvert gav konklusjonen seg selv: Vi må skaffe oss vårt eget.

## Lokalisering

Bingsfoss, Fyen og Sørumsand var alle aktuelle byggsteder.

Bingsfoss har i alle år vært base for våre aktiviteter; materiellet stalles der, overnattingsstedet er like i nærheten, lokomotivene fyres opp der osv. Bingsfoss falt imidlertid raskt ut: Uten veitilknytning er Bingsfoss upraktisk og dessuten utligjengelig om vinteren (i hvert fall hvis det kommer snø igjen).

Fyen ble sett på som best egnet fordi vi der disponerer et stort areale. Utvidelsesmulighetene er gode, med god plass til å sette opp flere bygninger for andre formål. Noe planarbeid ble igangsatt, men strandet etter kort tid. Mektige Statens Vegvesen nektet avkjørsel fra riksveien (noe vi trolig allikevel kunne fått til ved å kombinere med en allerede eksisterende avkjørsel på stedet), området hadde ingen nærliggende avløpsledning, men viktigst: Vi måtte anlegge vei frem til området og for øvrig utføre omfattende og kostbare grunnarbeider før vi kunne sette spaden i jorden for selve verkstedbygningen. Et annet moment var at vi ved å velge Fyen ville spre våre aktiviteter på tre steder - Bingsfoss, Fyen og Sørumsand.

Og Sørumsand er etter hvert blitt sentrum for fler og fler av våre aktiviteter: Vognverksted, kontor, bibliotek, arkiv, magasin, tilholdssted for fast ansatte osv. Stasjonsområdet er dessuten sentralt beliggende, lett tilgjengelig, og har naturligvis vann- og avløpsledninger i nærheten. Stor var vår egen forbauselse da vi høsten 1989 oppdaget at et brakkområde ved portalkranen ville egne seg ypperlig til å bygge verksted på. Riktignok var området regulert til parkeringsplass, men ettersom store deler av Sørumsand sentrum allerede består av parkeringsplasser, syntes ikke det å være noen hindring.

Et prinsippvedtak ble raskt fattet, og i løpet av noen måneder ble leieforhold opprettet, byggetegninger utarbeidet, byggemelding og forslag til reguleringsplan innsendt. Byggetillatelse forelå i begynnelsen av august 1990, og arbeidet ble igangsatt umiddelbart.

## Bygning, funksjon

Formålet med bygningen er klar: Verksted for Urskog-Hølandsbanens rullende materiell. Bygningen skal dessuten utformes slik at det er mulig å ta inn annet jernbanemateriell, f.eks. små normalsporede lokomotiver eller 1067 mm materiell.

Bygningen oppføres utenfor det fredede området, det benyttes moderne byggemetoder og -materialer og den innredes mest mulig hensiktsmessig for vårt behov. Det er ikke snakk om å kopiere et gammeldags verksted i så måte - med parafinbelysning, vedovnopvarming, uten sanitæranlegg, med gammeldagse maskiner osv.

Siden bygningen er knyttet til og ligger nær et fredet anlegg, har vi lagt vekt på at den utvendig skal stå i stil til omgivelsene. Vi har derfor tatt utgangspunkt i Urskog-Hølandsbanens verksted på Bjørkelangen fra 1908, tegnet av driftsbestyrer Hagen Westbye. Vår bygning blir riktignok ca. 3 meter lengre, men får samme vindusarrangement og fasade som på Bjørkelangen. Originalbygningen ble i sin helhet oppført i tegl, ialt 72.000 teglstein ble benyttet. Vi bygger i Leca, som pusses. Søyler, hjørner, takskjegg - alle "utvekster"! - forblendes med tegl. De pussede flatene males. På denne måten kombineres Bjørkelangenlokstallens arkitektur med en alminnelig lokomotivstallfasade fra tiden omkring århundreskiftet. Vi viser for øvrig til egen artikkel om dette i Tertitten nr. 78 s. 35.

Innvendig er bygningen prinsipielt delt i tre: lokremisse, verksted og "serviceseksjon".

Lokremissen blir på ca. 200 m<sup>2</sup> og rommer to spor à ca. 19 m. Søndre spor, dvs. nærmest Kongsvingerbanen skal benyttes til lokomotivvedlikehold og stalling. Sporet får midtgrav i hele lengden og sidegraver innerst (skinnene festes på søyler). Sporet fortsetter gjennom en port inn i verkstedet, slik at vi der kan ta inn boggier, diesellok o.l. Nordre spor får 1 m dyp midtgrav og skal benyttes til vognvedlikehold og stalling. Mellom sporene anordnes en flammesikker gardin. Over søndre spor monteres en 2 tons traverskran. Portalkranen rett utenfor løser ethvert aktuelt løftebehov utover 2 tonn.

Verkstedet er på ca. 100 m<sup>2</sup> og deles i to deler: et snekkerverksted og et "metallverksted". Takhøyden i verkstedet blir ca. 3,5 m, slik at vi får mulighet for å innrede en etasje over dette. Der skal vi ha garderobe, toalett, dusj, spiserom, kontor og støvfritt malerom.



## Bruk

Det er lokomotivstallen på Bjørkelangen som, som nevnt, er forbildet for vårt nye verksted. Vår prinsipielle bruksmessige forandring blir å delvis benytte bygningen også til vognvedlikehold. På sett og vis er dette ugunstig, men sett i forhold til omfanget av vår virksomhet ville det være galt å sette opp en så stor bygning bare for lokomotivvedlikehold og -stalling når vi ikke har vårt eget vognverksted. I årene fremover vil vognvedlikeholdet få et betydelig større omfang enn lokomotivvedlikeholdet. Bygningen utføres imidlertid slik at en eventuell fremtidig omgjøring til ren lokomotivstall-/verksted er mulig.

Søndre spor, "lokomotivsporet", utstyres med avtrekk slik at innendørs oppfyring er mulig. Mye tyder på at vi vil fortsette å stalle driftslokomotivene på Bingsfoss om sommeren, men vi ønsker naturlig nok også å ha en mulighet for oppfyring på Sørumsand. Eksempelvis vil dette muliggjøre vinterkjøring. Bygningen gir oss ytterligere 38 m innendørs sporplass. Ved fortsatt bruk av bussgarasjen og

vinterlagring av 1-2 vogner i tunnelen, står alt rullende materiell under tak.

For øvrig tar vi sikte på både å utføre alle større revisjoner på damplokomotivene eller store restaureringsarbeider på vognene i bygningen, parallelt med at den benyttes til stalling og alminnelig driftsvedlikehold av materiellet.

Vi ser frem til å nedlegge Bingsfoss uteverksted!

## Fremdrift

Arbeidet påbegynnes (er allerede påbegynt) i 1990, og siktemålet i år er et ferdig gulv med graver, spor, avløp, vann osv. og et ferdig sporanlegg. I 1991 tar vi sikte på å sette opp råbygget, dvs. vegger m. vinduer, dører og porter, og taket slik at bygningen er lukket. All innredning, pussing av vegger, utvendig forblending osv. utføres derefter suksessivt etterhvert som økonomien og tiden tillater det. På denne måten fordeles kostnader og arbeidsbelastning over flere år slik at vår øvrige virksomhet ikke blir lammet.



*Lokstallen på Bjørkelangen oktober 1987. Portene er forandret i forhold til i banens driftstid.*



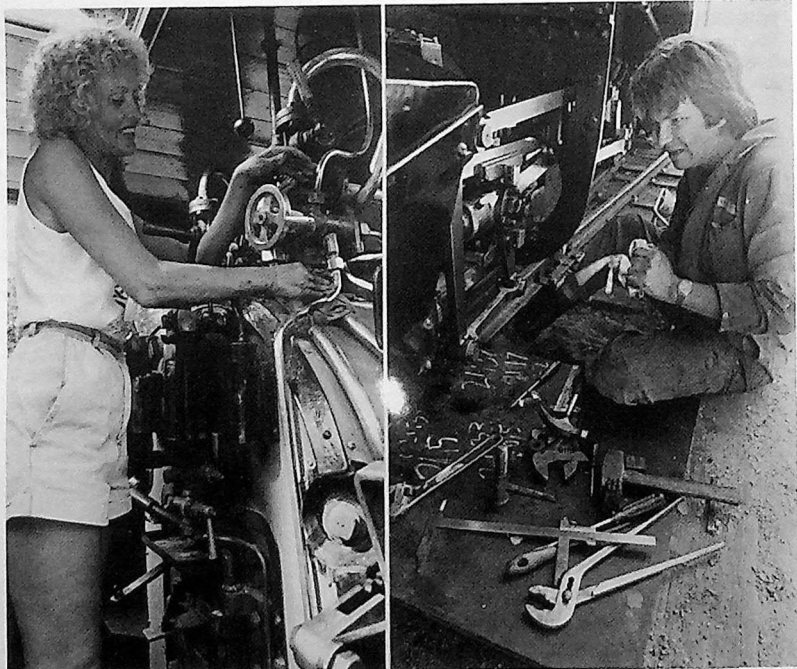
*I prosjektgruppen: Berit Anderson (arkitekt), Vidar Skilnand, Finn Halling (prosjektleder), Bjørn Halling og Vidar Nilsen (byggmester).*



*Bingsfoss er ikke bare hovedstasjon på UHB, men også fortsatt det sted der mesteparten av vedlikeholdet på det nullende materiell foregår*

## Bingsfoss uteverksted

Det er vel alminnelig kjent at verkstedforholdene ved UHB er primitive, det er jo også årsaken til at verkstedprosjektet er igang. Vi har fanget inn noen motiver fra de allsidige oppgaver lokavdelingen til stadighet blir stilt over for.



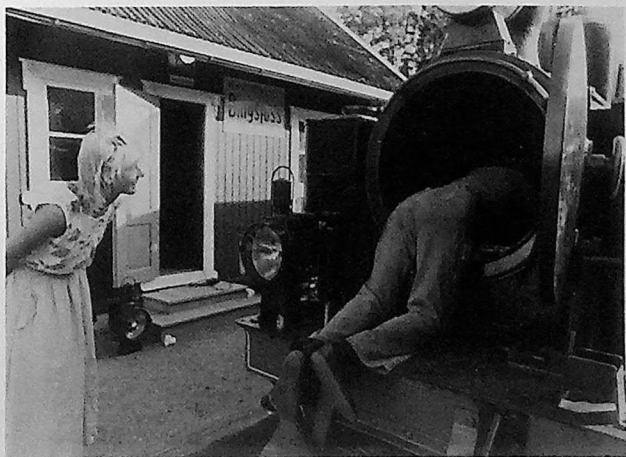
*Til venstre er lokmesterassistent Liv Søve i gang med messing og kobberpuss. Til høyre holder lokmester Roar Stenersen på med å justere linjalene på lok nr. 4.*





*Manningsprøven!  
Arbeid inne i fyr-  
kassen krever sin  
mann. Her for-  
svinner Roar  
inni...*

*Nå tror du kanskje  
han kom ut igjen i  
røykskapet, men der  
tok du grundig  
feil! Det er  
Ole Jonny Flateby  
som er i forenden.*



Prosjekter under arbeide:

## Lok nr. 7 "Prydz"

Roar Stenersen

Arbeidet med lok nr. 7 går for tiden fremover med stormskritt. Helt siden vi startet arbeidet på loket i 1987 har vi tatt del for del av maskinen og lagret etterhvert. Tanken bak dette var å ha alt ferdig, for så å skru sammen loket på rekordtid når vi fikk innendørs plass.

Sist vår var vi kommet så langt at vi var tomme for arbeidsoppgaver - eller sagt på en annen måte - vi kunne for alvor begynne å sette sammen loket igjen.

Som kjent har vi drevet med lokomotivarbeidene på NSB vst. Grorud i mange år nå, men i de siste par årene har det vært umulig å stå innendørs her over lengre tid. Men det finnes andre jernbaneverksteder: Sveise- og plateverkstedet på vst. Sundland i Drammen har jo lange tradisjoner når det gjelder damplok, og da særlig kjeler. (Kjelene til "Setskogen" og "Høland" er bygget her.)

Dette verkstedet har i de siste 40 år vært NSB's kjeleverksted, og har etter dampriftens opphør påtatt seg diverse arbeider med kjeler til museumslok, bl.a. også kjelen til "Prydz" som den siste i rekken.

Vi tinget plass for loket i juni, og fikk positivt svar fra verkstedsledelsen. det var ønskelig å sette inn hjulene i rammen før vi flyttet loket til Drammen, og de nødvendige forberedelser ble gjort. Man er nemlig avhengig av kran når man skal løfte lokrammer o.l. Kranfører Bjørn Olsen på vst. Grorud påtok seg kveldsjobben (Bjørn kjørte kranen da vi føyde sammen hjul, ramme og kjele på "Setskogen" i 1985 også.) Onsdag 4/7 ble fastsatt som dagen for denne operasjonen, og med 4 mann på gulvet og én mann i krana var alle 5 aksler på plass i løpet av 4-5 timer.

Morgenen etter kom transporten i form av en semi-trailer fra Delmark & Syrdal, og kl. 08.30 var vi ute av vst. Grorud med kurs for vst. Sundland.

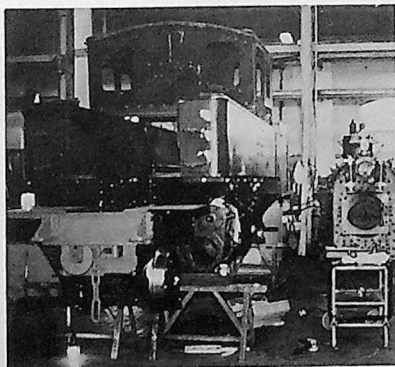
Fra 5/7 har det vært jobbet på loket tre dager i uken, og maskinen begynner nå å ta form. 23/7 ble kjelen kaldtrykket med 18 kg/cm og sertifisert. 2/8 ble kjelen fyrert opp til arbeidstrykk (12 kg/cm<sup>2</sup>). Under

nedkjøling oppsto to rørlekkasjer i fyrkassen (kobberkasse). Disse rørene ble valset på nytt og kjelen fyrert opp for annen gang 7/9.

I mellomtiden ble kjelen isolert og kjelekledningen montert. Underlig var det at kjelekledningsplatene slett ikke passet sammen med festehullene for dampphatten og sandkassen, samt rammeverket under. Visse ting tyder på at Henschel har slurvet litt her og der!

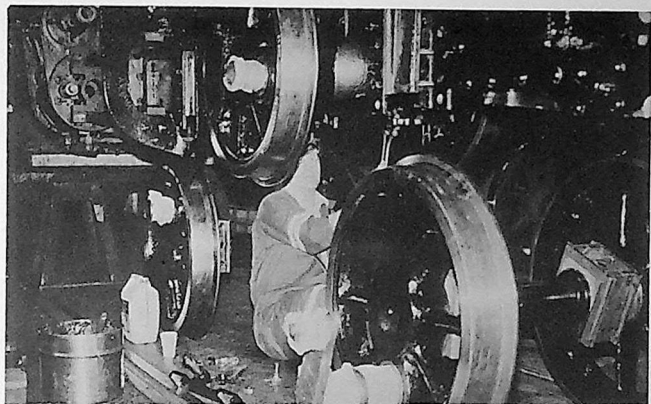
Når dette leses er kjelen forlengst satt inn i lokomotivet, og lokets rammeverk med maskinen og alt det drar med seg er ferdig. Koblingene er reparert (den bakre var bøyd på fire steder), og lokets front er gjenoppbygget. Nytt førerhugulv er lagt, og det meste av overbygningen er montert.

Loket skal være driftsklart til driftssesongen 1991, noe vi burde klare med god margin.

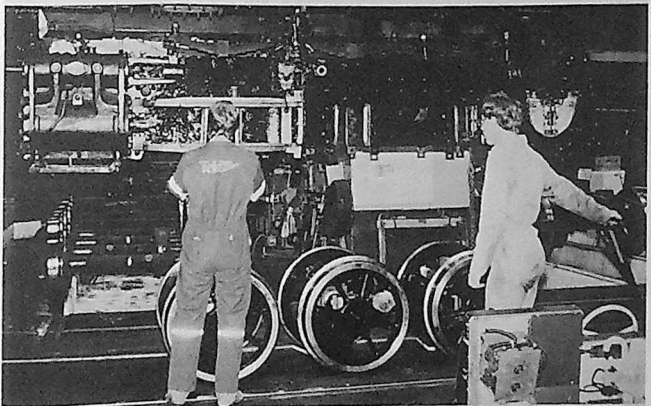


Lok nr. 7 "Prydz" m/kjele (t.h) på verkstedet Sundland i august 1990 (Foto: Roar Stenersen)

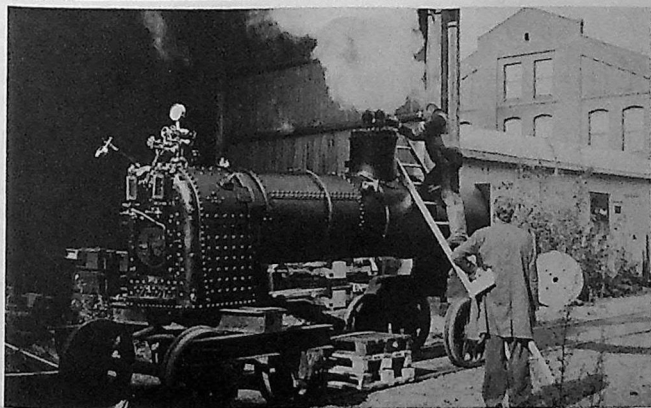




417- 1990 - vst.  
Grorud. Midtre  
drivhjulspår er  
på plass, og  
Øvind Midtskogen  
fester breideljernerne  
for sikring av  
akselkassene.



Samme dag: Klart  
for hjulseting.  
Øvind Midtskogen  
og Kjartan Sveen  
klargjør.  
Drivhjulene heises  
opp i rammen.  
Når dette er  
gjort, settes  
rammen ned på  
boggiene.



Sundland 2/8-90.  
Prøvefyring uten-  
for verkstedet.  
David Bartos  
justerer sikker-  
hetsventilene,  
mens verksmester  
J. Kittelsen over-  
våker det hele.  
(Alle foto:  
Roar Stenersen)



*Opel Blitz 1951-modell. Dette er ikke "vår" Blitz, men en identisk bil, som gikk som brannbil i Hurdal frem til 1985. (Arkivbilde)*

## "Blitz-en"

**Knut Kværner Johansen**

Har UHB blitt bileier? Nei, men vi har leiet en Opel Blitz 1951-modell for et tidsrom av 10 år. Hensikten med dette er å virkeliggjøre tankene om en stasjonsbil fra den rette tidsepoken. "Blitz-en" er av god gammel fasong. Den var faktisk stort sett uforandret i karosseriet fra 1938 til 1952. I 1952 kom den med et noe rundere og mer tidsmessig utseende.

Bilen har en 2,5 liters rekkesekser av beste Opel-kvalitet, fire-gears kasse og lasteplan. Originalfargen er mørk blå, og UHB vil selvsagt holde seg til denne fargen.

Den lille lastebilen hadde stått på en låve ved Rånåsfoss i 21 år, da den en vårdag i år ble tauet ut. Det fantastiske skjedde, at etter en justering av stiftåpningen, en bensindram i forgasseren og et startbatteri, startet motoren og gikk som en Opelmotor skal gjøre.

Bilens eier er Geir Myrvold fra Jessheim, en av de aktive i Romerike Gammelbilklubb, som UHB forøvrig har en del kontakt med.

UHB er av eieren stilt helt fritt med hensyn til restaurering av bilen. Som et ansvarlig museum vil vi selvsagt beholde det originale.

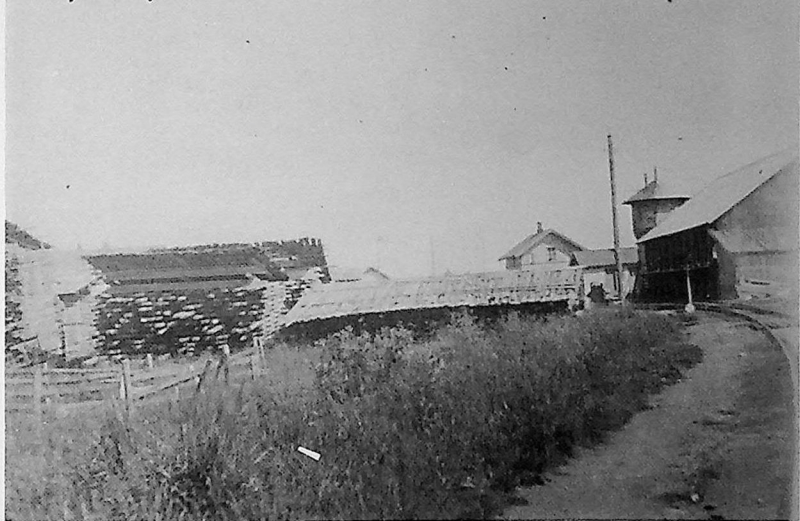
### Fremdriften

Artikkelforfatteren har begynt med endel nødvendige reparasjoner på bilen. Dette omfatter bl.a. nye bremsepakninger, nytt batteri og bytting av king-bolter i forstillingen; billige deler, men endel arbeid.

Det er et håp at man om ikke så lenge vil kunne se UHB's stasjonsbil kjøre stykkogods mellom Sørumsand og Fossum.



## BJØRKELANGEN.



*Urskog-Hølandsbanen ble bygget for trelasttransport- som bildet viser. Under 1. verdenskrig var trafikken enorm, og store trelastlagre hopet seg opp på stasjonene. Foto fra Bjørkelangen stasjon 1918: Eigil Prydz.*

## Urskog Hølandsbanen og dens tilblivelse

### Eigil Prydz

Stort sett må man si at nedre Romerike og øvre Østfold er dårlig utstyrt med jernbaner - og falder Aurskog Hølandsbanen også bort, blir det et kommunikasjonsmessig tomrom - hvad gjelder jernbaner - inden et forholdsvis stort område midt i Norges beste østland. Ser vi bakover i tiden har det været mange planer oppe til drøftelse og behandling - og skulde alle disse planer blitt realisert, skulde det ha sett nokså rart ut.

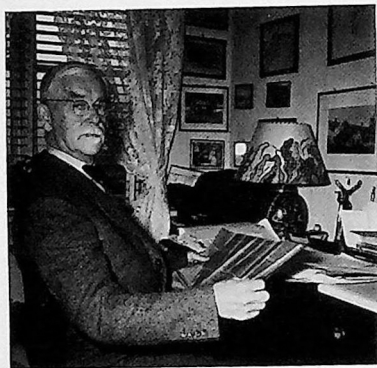
Da Kongsvingerbanen ble åpnet i sin helhet i 1862 tok man opp arbeide for en bane mellom Mysen og til Mysen stasjon på den planlagte "Indre linje av Smålensbanen", som den gang het. Den "Indre linje" eller Østre linje av Østfoldbanen, som den nå heter, ble åpnet i 1882.

Jernbanekommisjonen av 1874 avgav 5. febr. 1875 sin betenkning hvor det sies:

- Denne linje som forbinder Kongsvingerbanen med Smålensbanens østre

linje, var av en majoritet i kommisjonen av 1874 opptagen blandt de i 2. rekke påpegede anlegg, idet man fremhevede banens betydning i militær henseende og at den ville gjennomskjære forholdsvis gode distrikter. En minoritet på tre medlemmer uttalte seg imot den.

På foranledning av et til departementet innkommet andragende har det været anstillet generelle undersøkelser for et østligere alternativ til den sydlige del av linjen



*Eigil Prydz var en aktiv foredragsholder og skribent som pensjonist. Her hjemme på sitt kontor i 1959.*

hvorved den vilde komme til å berøre Ørjesjø og gjennemsjære Rødnes og Herland. Herved vil lengden bli forøket med 11 km. sammenlignet med den eldre linje.

Da denne linje vil forene to bredsporede jernbanelinjer og den må tillegges adskillig betydning i militært henseende for å kunne overføre materiell fra Kongsvingerbanen til Smålensbanen og omvendt, når forbindelsen over Kristiania skulde være avbrudt, er bygningsmåten forutsatt overensstemmende med Kongsvinger- og Smålensbanen. Ifølge trafikkberegningen skulde man kunne påregne omtrentlig ballanse mellom inntekt og utgift.

Når man antar, at denne linje ikke vil komme til utførelse i en nær fremtid ved hjelp av statskassens midler, så er det av hensyn til mange andre distrikters mere berettigede krav om forbedrede kommunikasjoner. Den omhandlede linje ligger i en av de, hvad jernbaner og kanalanlegg angår, best utstyrede dele av vort land, skjønt det må erkjennes at enkelte av de distrikter, som en jernbane Blaker - Mysen vilde komme til å gjennemsjære, har lang landevegs transport for å nå frem til de forhåndenværende stasjoner.

Anleggssummen for parsellen Blaker - Mysen var 3,688 millioner kr. Det må bemerkes som en kuriositet at baneparsellen Blaker - Mysen var den eneste som var blitt foreslått bredsporet - selv Bergensbanen ble foreslått bygget smalsporet.

Det ble i Stortingene i 1882-83-90-91 og 92 fremsatt private andragender om å få bygget denne linje, men da dette ikke bar frem, fattet den lokale jernbanekomiteé 13 juni 1891 en i for seg serdeles merkverdig beslutning, nemlig om kanaldirektøren vilde "bereise strækningen av Hølandselven fra Kjelle til Skulerud, der forhen har været foreslået kanalisert og hvorom foreligger anlæggsforslag, for at man kunde gjøre sig en Mening om, hvorvidt Kanalisering kunde foretages billigere end tidligere beregnet".

Da dette også ble nytteløst, vakte man mosjon om anlegg av en smalsporet bane fra enten Fetsund eller Blaker til Skulerud.

Op 28.jan. 1893 ble Urskog og Høland enige om å søke konsesjon for en privat smalsporet bane gjennom bygderne.

Sommeren 1893 stakk en svensk ingeniør Nilson en slik linje fra Fossbroen et stykke søndenfor Blaker og frem til Skulerud. Han leverte et helt utmerket stiknings og kartarbeide for den idag utrolige pris av kr. 60 pr. km.

Den første linje frem til Skulerud var stukket på elvens vestre side helt frem til sjøen. Denne linje hadde blitt både kortere og betydelig billigere enn den som ble valgt frem til nåværende Skulerud stasjon. Gjennom Blaker ble linjen først stukket frem til Fossbroen på Kongsvingerbanen, hvilket utvilsomt hadde været en stor fordel, idet linjen over Nebbenesåsen ned til Bingsfoss og siden videre frem til Sjørumsand den hele tid har ført med seg vanskeligheter av mange slag, og har været en økonomisk belastning for privatbanen ved mange anledninger.

Høland hadde flere gange oppe et forslag om en linje over Løken frem til Fetsund. Siden kom den meget omtalte "Himdalslinje", som nærmest var tenkt over Hemnes forbi Saksegård-Himdalen-Gahn-Fetsund. Når denne linje så lenge hadde aktualitet, skyldes dette det merkverdige forhold, at selve Himdalen er en underlig naturformasjon, som vilde betinge med minimale utgifter en nesten 15 km. lang praktisk talt rettlinjert jernbane.

Imidlertid kom denne Himdalslinjen på tverke for sterke krav fra Trøgstad om en linje Fetsund-Trøgstad og gjennom en 1700 meter lang tunnel gjennom "Høitorpåsén" frem til Mysen.





Lastebilene ble en farlig konkurrent til Urskog-Hølandsbanen. Foto: Eigil Prydz.

Men den mest betydningsfulle plan, som skar igjennom alle de andre planer var planen om en Skotterud-Mysenbane i forbindelse med ombygning av UHB til bredt spor. Men også denne planen hadde adskillige avleggere. En tid var det om å gjør å kjøre linjen fra Setskog over Eidsfjellet og ned til Bjørkelangen, eller eventuelt over Haugrom og rundt Liermosen til Lierfoss.

Samtidig holdt Rødenes den gamle plan om å trekke linjen fra Hemnes om Øgderens østre side ned til Falkenbergviken i Rødenessjøen og deretter svinge rett mot vest til Mysen. Denne Rødeneslinje ville ha blitt 12 km. lenger enn den som ble lagt til grunn for det senere arbeide med parsellen Hjellebøl-Trøgstad-Mysen.

Hvad selve Aurskog Hølandsbanen angår er dette fortalt så mange ganger i Indre Akershus Blad gjennom årene. Men et ganske kort resume må være berettiget.

Som kjent ble banen bygget i 3 repriser.

Bingsfoss - Bjørkelangen	åpnet 1896
Bjørkelangen- Skulerud	åpnet 1898
Bingsfoss - Sørumsand	åpnet 1903

Idag da en almindelig kretsskole i bygderne tangerer 3/4 million i byggeomkostninger, er det sandelig rart å lese om at byggmester Schüssler fra Kongsvinger i 1896 bygget samtlige stasjonshus med pakkboder, lagerhus mv. på alle stasjoner fra Bingsfoss til Bjørkelangen for kr. 20.170.- Og selve banen Bingsfoss - Bjørkelangen bygget kontraktør S.Sørensen for kr. 183.390.-

Efter avsluttede anleggsregnskaper kostet:

Urskogbanen	kr. 506.000
Hølandsbanen	kr. 647.000
Bingsfosslinjen	kr. 142.600
	-----
Tilsammen kr.	kr.1.295.600

Av dette beløp dekket kommunale aksjer kr. 400.000, privat aksjer kr. 201.400 og resten ble dekket ved Statens aksjer, bidrag og lån.

Tidene tatt i betraktning skal det erkjennes, at det skridt kommunerne og de private tok, da de i 1894 gikk igang med å bygge sin private jernbane er det mest betydningsfulde, som de noen gang har tatt.

Og det er ikke tvilsomt, at det var den mest fruktbringende investering som er foretatt i disse byder.

Innen den samsynlighets ramme, som det var mulig, beregnet jeg under første verdenskrig, at bygdene hvert år fikk anleggssummen netto tilbake ved avhendelse av virke, som ikke var salgbart med rimelighet uten ved jernbane. Man må huske at det var ikke lastebiler den gang som nå.

Jordbruk og i noen grad industri fikk også et puff fremover, som var av veldig betydning og som utvilsomt har lagt grunnen til at bygdene idag står der de står. Som følge av sitt smale spor på 750 mm og det derav følgende materiell har UHB gjennom tidene vært et taknemlig objekt for tismakere og mere eller mindre usansynlige historier.

Men det har alltid vært en velvillig tone over både historier og vittigheter - for igrunnen har alle vært gla i banen, og denne har på en måte også følt seg som et slags kjelebrann.

Riktignok har banen hatt mange vanskeligheter med påfølgende kriser av økonomisk art. Men den er da på sett og vis kommet fra det som en hederlig forretning som alltid har søkt å sette tæring ette næring.

For å klare dette måtte man så nødig man ville flere ganger sette lønningerne ned for personalet.

I 1931 hadde dette tilfølgende en jernbanestreik som varte i 4 mnd. Dette var veldig beklagelig, men man hadde ikke penger til høiere lønninger, og det viste seg helt uråd å få støtte fra de interesserte kommuner eller fra staten, hvor meget man enn satte inn herpå.

Da å fortsette driften med et lønningsbeløp, som det ikke var dekning for, vilde man ikke, da dette bare kunde gå en kortere tid og det eneste man vilde oppnå

var å misbruke en tillidsfull kreditt og påføre tilvante leverandører et økonomisk tap.

Jeg tror alle idag er enige om, at det var en meget heldig løsning, at det gikk som det gjorde. Det står for meg som temmelig sikkert, at Urskog Hølandsbanen var nærmere sin nedleggelse ved den anledning enn mange ante...

Det ble en uhyre vanskelig sak å kjøre banen inn i et slikt spor at man maktet den økonomiske side. Slik som alt er gått senere, å drive banen uten noe hensyn til økonomisk ballanse er det vanskelig idag å forstå den tids driftsbetingelser.

Det måtte skaffes reel ballanse til siste øre i driftsbudsjettet ellers var saken ferdig. Det ble til å arbeide fra dag til dag med dette for øie og med anvendelse av den mest utpekulerede økonomi.

Å oppleve å se en privatbane gå under som følge av sviktende økonomi er en trist historie og en sørgelig ting. Privatbanen rettet seg etterhånden opp igjen og da den i 1945 ble overtatt av staten var den i god stand og hadde et pensjonsfond, et lokomotivfond og et fond til bilrutenes fornyelse av tilsammen kr. 350.000.

Det var kanskje ikke så mange penger, men de ga en god ryggstøtte for en enkel og økonomisk drift av en liten privatbane.

Da staten overtok banen var det en uttalt forutsetning at "driften skulde foregå på samme økonomiske måte som banen tidligere var drevet på".

Jeg tror nokk man må si at denne linje i nokså vesentlig grad desværre er blitt meget fraveket. Og at dette i stor grad har medvirket til den anstrengte økonomiske situasjon banestrekningen idag befinner seg.

På den annen side skal man også være oppmerksom på, at trafikkforholdene har endret seg og dette rent katastrofalt. Det er ikke bare på UHB - m. t. eks. også på Kongsvingerbanen har gamle meget gode stasjoner mistet en stor del av tilvant trafikk.

Hvordan utsikterne i den nærmeste tid vil bli for UHB og for flere andre kortere sidebaner, er det vanskelig å ha noen formening om, men jeg tror man kommer sansynligheten nærmest ved å erkjenne, at de kortere sidebaners tid er forbi, som følge av andre samferdselsmidlers evne til en lettere tilpassning for de lokale forhold. Ialfald ser



det slik ut.

Man har ikke vært driftsbestyrer for en slik jernbane som Urskog Hølandsbanen i 32 år uten å ha opplevet både det ene og det andre av mere eller mindre pussigheter.

Da D/S Turisten var kommet på fote igjen i slutten av tyve-årene, satt UHB igang et såkaldt "turisttog" - den rene ekspress, med kjøretid under 2 timer fra Skulerud til Sørumsand. Og endda hadde toget signalstopp både ved stasjoner, holdeplasser og vegoverganger.

Jeg var med dette tog en vakker sommerkveld fra Skulerud og hadde tatt plass på lokomotivet. Vi føk nordover så det riktig sang i skinnegangen. Kommet til planovergangen på Østbyjordet stod det 3 damer der og vinket og vi stoppet opp.

Det ble et lite opphold innen vi kom avsted igjen - og da stod sandelig de 3 damer igjen på planovergangen.

Kommet til Bjørkelangen gikk jeg bort

til togføreren - det var kond. Olaf Moen - og spurte ham om, hvad det var for noe med de 3 damer på Østby-jordet.

Jo-da, det var sandelig noe til damer det - de skulle bare ha sendt et prospektkort, som det hastet slik med.

Og jeg fikk se kortet og på det stod det omtrent slik:

*Kjære tante!*

*Nå bor vi her på Østby gård og nyter vår ferie - her er herlig å bo.*

*Kom endelig oppover på lørdag som avtalt. Men ta endelig bussen og ikke toget for det går så smått og sakte og er i det hele tatt en redselsfuld innretning.*

I ovenstående artikkel er driftsbestyrer Eigel Prydz' egen rettskrivning og tegnsetting beholdt slik det fremkommer i originaldokumentet. (Red.anm.)

## Mangler du noen nr. av "Tertitten"?

Følgende nr. av "Tertitten" kan tilbys:

nr. 50 (farger)	nr. 62	nr. 70
nr. 57	nr. 63	nr. 71
nr. 59	nr. 66	nr. 72
nr. 60	nr. 67	nr. 73
nr. 61	nr. 69	nr. 74
		nr. 76

### Priser:

Pris kr. 20,- pr. stk + porto. Alle samlet kr. 160,- + porto.

**NYHET: Guide (trespråklig) kr. 20,- + porto.**

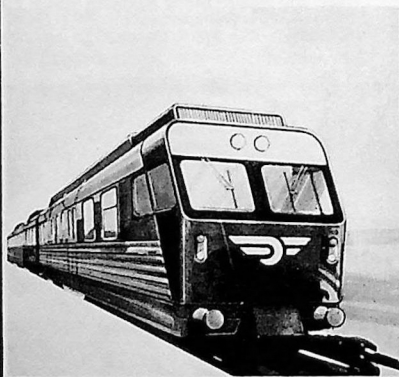
Jubileumsboken: "Tertitten 1896 - 1986, kr. 130,- + porto

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

IDAG!

VI BYGGER MATERIELL FOR  
FREMTIDEN IDAG

**EBA** STRØMMENS VERKSTED



# En maihelg på Sørlandet

Håvard Pedersen

Finnes det en verden utenfor Sørumsand? Det er nesten så enkelte av oss kan spørre om det! Når jobb og familie har fått sin tid er vi jo vant med at banen vår sluker resten.

Pirret av nysgjerrighet av bøker som "Togbytte på Nelaug" og "rykter" om en museumsbane nær Kristiansand, var vi tre stykker som rev oss løs en helg og satte kursen sørover. Endel av inntrykkene våre kan jo tjene som guide for andre som ikke er så kjente på den kanten av landet.

Første stopp ble Hillestad, der Holmestrand-Hvitvingfossbanens (1902-1938) trasé gir mulighet for en strekk på bena. Traséen er godt bevart her. Fra Hillestad er dessuten riksvei 35 lagt i Tønsberg-Eidfossbanens (1901-1938) trasé sørover. Etter denne observerte vi et par stasjonsbygninger - Fossan og Revetal - i ombygget stand.

Men i Kragerø noen timer senere, var det trist. Et pompøst stasjonsområde til denne lille byen å være, var blitt en asfalt- og steinørken.

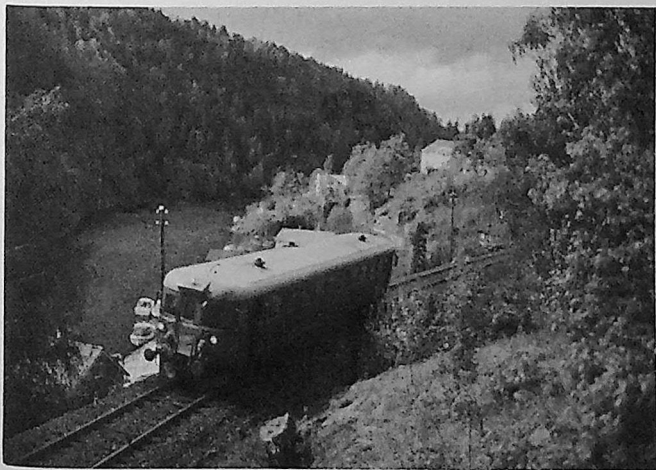
Jernbanetunnelen utvides til veitunnel, og dennes nye kjørefelt siktet seg rett på lokstallen. Vekk med den!

Sporrivingen var foreløpig avsluttet mellom Vadfoss og Sannidal, mens fjerning av holdeplaser og signaler var kommet betydelig lenger. Først ved Merkebekk, siste stasjon før Neslandsvatn

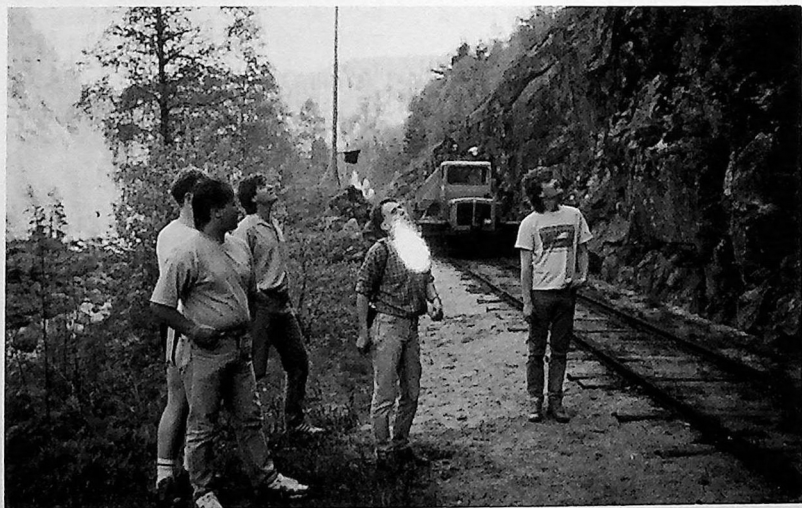
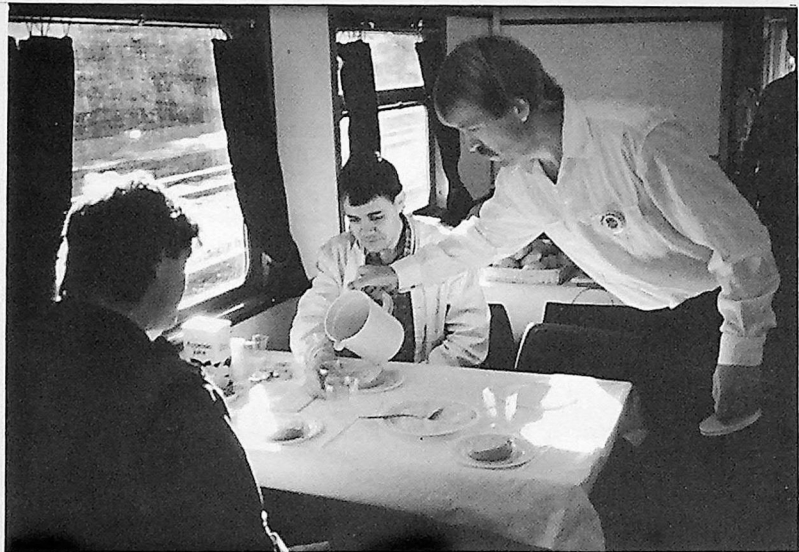
fikk vi se en ennå intakt Kragerø-bane.

Stasjonen ligger utrolig vakkert til i sørenden av innsjøen. Her er fremdeles mange spor fra den tiden da tømmeret ble fløtt over sjøen Nedre Tokke og lastet opp på jernbane. Stempelslagene fra damplok som jobbet seg opp fra havnesporet henger liksom ennå igjen i lufta. Det var dengang miljøvennlig transport var en realitet og ikke et samtaleemne. Skinnegangen fra Neslandsvatn og hit rakk også å bli fornyet før jernbanens uvenner fikk trumfet gjennom sitt. Merkebekk er feriested for jernbanen, men kan man la seg friste til å bo her når nåtidens økonomiske prioriteringer ikke engang tillater en motorvogn å lunte forbi?

Det var natt innen vi kom til Neslandsvatn, og Kragerøbanens innkjørssignaler lyste opp i natten, som om ingen nedleggelse var skjedd.



*Mens det fremdeles gikk tog til Kragerø, - nå er både tog og skinner borte her ved Kammerfoss.*



Øverst: I restaurantvogn over Finse? Nei, morgentoget Nelaug-Arendal.  
Nederst: Stadler av fjellrenskarbeid på Setesdalsbanen. I bakgrunnen banens Robel-tralle.  
(Alle fotos: Håvard Pedersen)



## Nelaugbanens Venner

Langt over midnatt befant vi oss omsider på Bøylefossbru. Denne bortgjemte plassen er en av de få småstedene på Sørlandet som ennå eksisterer i Rutebok for Norges jernbanesider. Skjønt Bøylefossbru er ikke et "sted", men et stykke utrolig natur som våre forfedre har temmet på enda mer utrolig vis. Den vesle stasjonsbygningen har et avkuttet hjørne for å gi plass til et fordums stikkspor, og noe mer er det ikke plass til på denne vesle hylla med Nidelva brusende dypt nedenunder. Nelaugbanen fortsetter rett ut på en imponerende steihvelvsbru og så i tunnel, liksom før den har forlatt stasjonen. Kraftverket som i sin tid var opphavet til stasjonen (ubetjent fra 1966) ligger noen hundre meter bortenfor oss. Tømmerrennen langs elva er fortsatt på plass til tross for mange år ute av bruk. Her forserte tømmeret de naturlige hindringer i form av tunneler og broer.

Det er gjestfritt her - venteromsdøra er åpen - og det er bare å brette ut soveposene. Nattesøvnen forstyrres bare av Nelaugbanens 224-traktor på vei til og fra Nelaug med nattog.

Lykkelig er den som våkner opp på Bøylefossbru en vakker lørdag morgen, og i god tid før første tog. Selvfølgelig må vi ta banen før turen går videre. Vi filosoferer litt over hvor langt motorvogna må rygge når føreren til sin overraskelse oppdager reisende på Bøylefossbru, og vi tipper ca. 50 m.

Motorvogna farer forbi, og vi aner to store øyne i førerrommet før toget stanser - 50 meter bortenfor oss.

"Skal dere ha frokost?" er spørsmålet vi får ombord i motorvogna. "Frokost???". "Ja, dere må gå over i den andre vogna". Vel over i styrevogna møtes vi med dukkede bord, løse stoler, servitører, rundstykker, juice og kaffell - på sidelinja Nelaug - Arendall! Gratis til og med.

Forklaringen kommer nokså raskt, det er Nelaugbanens Venner som har markeringsdag, og innvier sin nyoppussede styrevogn. Denne skal leies ut til festligheter og er ellers et av foreningens trekkplastre for å få flere reisende med banen.

Andre trekkplastre er kombinere tog- og kanoturer hvor kanoutstyr leies gjennom

kjøp av togbilletten. Likeledes kombinerte tog- og sykkelturner der sykkelene får følge med toget gratis. Det er den svært vakre naturen rundt Nelaug med idylliske innsjøer og mange små fredelige veier som muliggjør disse tiltakene; gode alternativer for turister og fastboende som vil ha litt avveksling fra måker og krabber skulle vi tro.

Nei, Nelaugbanen skal ikke få lide samme skjebne som snart alle sidelinjer har gjort. Sørlandets jernbanehistorie kan deles inn i tre hoved-trinn: Først bygde man baner fra kystbyene og inn i deres omland. Deretter kom Sørlandsbanen gjennom skogen på tvers av de eksisterende baner. Disse fikk funksjon som Sørlandsbanens kontakt med "folk". Tredje trinn er nedleggelse av alle sidelinjer, så kan Sørlandsbanen ligge i skogen for seg selv uten generende tilførsel av reisende og gods. På Nelaugbanen er trafikken økende og skinnegangen under utskifting og helseveising. Foreningen "Nelaugbanens Venner", som har 280 medlemmer, har blant sine mål å få forbedret rutetidene og materiellet på banen.

## Med Robeltralle langs Otra

Rise-Grimstadbanen (1907-1961) må være Norges mest utviskede jernbanehistoriel! I Rise kan man ennå beskue det vakre intakte vanntårnet. Herfra til Grimstad er traséen bilvei, bl.a E 18 et stykke, uten hverken bygninger eller andre minnesmerker langs denne. Bare langs innsjøen Rore er traséen en koselig smal skogsvei, vel verdt en tur langs.

Da finner vi mer igjen av Lillesand-Flaksvandbanen (1896-1953), hvor stasjonsbygningene Lillesand, Tveite og Flaksvatn er bevart. Bortgjemte Tveite er som en koselig liten dukkestue.

Det er alltid koselig å komme til Setesdalsbanen og den gjestfriheten man møter her. Noen av gutta skulle med Robeltralle oppover strekningen for å undersøke evt. hærverk på hyttene i Vrengen og Beihølen. De har dessverre problemer med denslags svineri i banens øvre ende.

Det var bare å hoppe opp på lasteplanet og få seg en frisk tur gjennom banens vakre og ville omgivelser. Robeltralla er overtatt fra NSB og bygd om til

Setesdalsbanens sporvidde 1067 mm.

Setesdalsbanen har en storslagen natur vi bare kan misunne dem. Men de må betale en høy pris for det samme godet. På turen fikk vi innblikk i det betydelige arbeidet som må nedlegges for å forhindre at Otra graver ut jernbanefyllingene, og det store fjellrenskarbeidet som var på gang. Banens øvre del har vært stengt en periode på grunn av rasfare, og under vårt besøk var et spesiallag fra NSB igang med fjerning eller sikring av løst fjell i flere hundre meters lengde langs sporet.

Det er en stor inspirasjon å besøke andre museumsjernbaner, og man får mye bredere perspektiv på det man selv holder på med. Vi kan alltså gjøre ting bedre enn det vi gjør, og i så måte kan foreninger som Nelaugbanens Venner og Setesdalsbanen være idébanker.

## Til Byglandsfjord og Treungen

Om det er trivelig å våkne på Bøylefossbru, er det enda bedre på Grovane hvor man t.o.m har madrasser under soveposene. Det er siste utfluktsdag, og ruta hjem følger Setesdalsbanen til sitt opprinnelige endepunkt Byglandsfjord (1896-1962) og Treungenbanen (1910/13-1967).

Fra dagens endepunkt Beihølen og til Hægeland er Setesdalsbanen nå en trivelig bygdevei gjennom vakker natur. Fra Hægeland og nordover fører traséen en vekslende tilværelse fra riksvei til ingenting. Overraskende var det å se at de vakre stasjonsbygningene Iveland, Hægeland, Hornnes og Byglandsfjord alle er godt

bevarte i de samme farger som i tjenestetiden.

I Byglandsfjord er så mye av det opprinnelige - stasjon, godshus, toilett og lokstall - bevart, at her er det fortsatt atmosfære fra det som engang var.

Mellom Setesdalsbanen og Treungenbanen er det så grisgrendt at man sjelden møter andre biler. Treungenbanen var en staselig bane. Strekningen Åmli-Treungen bærer preg av at man trodde både på banen og fremtiden. Veksten langs denne kan umulig ha blitt den man trodde; fremdeles står alle stasjonsbygningene der: stolte toetasjers bygninger forholdsvis tett opp gjennom "svarte skauen". De heter Seljås, Sandås, Øy, Gaukås, Tjønnefoss og Treungen, regnet fra Åmli. Flere er endel ombygget, - det er trolig dessverre den svært så forfalne Sandås som har beholdt mest av det opprinnelige.

Vanntårnene i Gaukås og Treungen er imponerende byggverk i grov stein, sistnevnte opprinnelig med spor og utløp på to sider.

I Treungen er det også toporters lokstall i grov stein. Riksvei 39 har spist opp traséen mange steder, men bl.a nord for Tjønnefoss innbyr banen til trivelige spaserurer.

I Treungen er det nå interesse for den gamle banens staselighet; man ønsker aktiv og kulturell bruk av stasjonsområdet, som dessverre er ødelagt av en ny bygning midt i.

Det ble sent innen vi kom oss hjemover. Vi hilste til Hvitvingfoss stasjonsbygning i nattemørket før bilen vår "druket" i køen mot Drammen i de sene timer.



Bilde fra Treungen siste driftsdag høsten 1967. (Foto: Håvard Pedersen)



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

*Utføres av:*

**Ornulf Wiig  
Installasjon A.s**

1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

**Ornulf Wiig**



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

**Ornulf Wiig**  
ELEKTRISK FORRETNING

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

**Ornulf Wiig**  
MASKIN A/S

Gågaten  
Sandvika - Tlf. 54 27 17

**Ornulf Wiig**  
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika  
Tlf. 54 29 95

ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

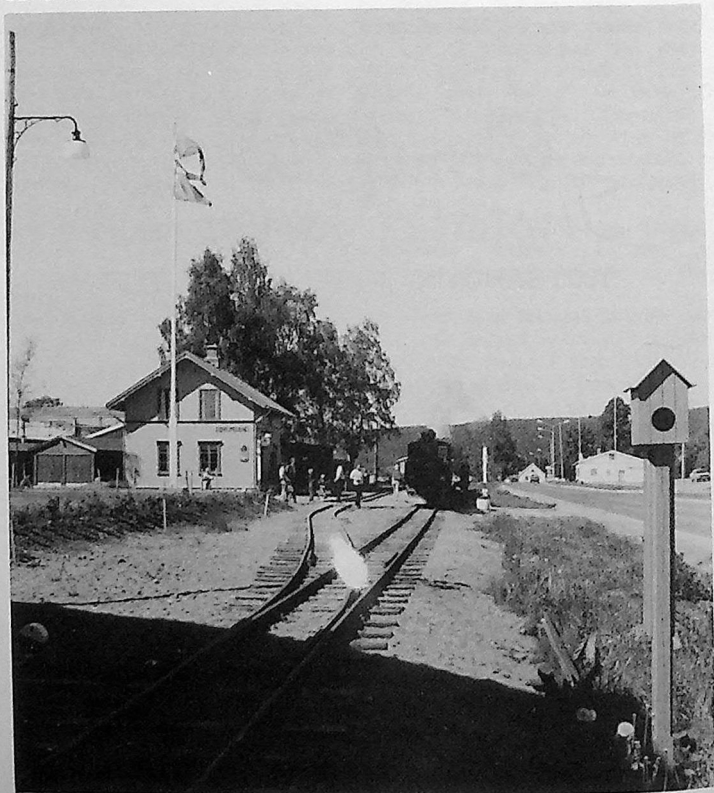
Hverdager: kl. 8.30-17.00

Lordager: kl. 8.30-13.00



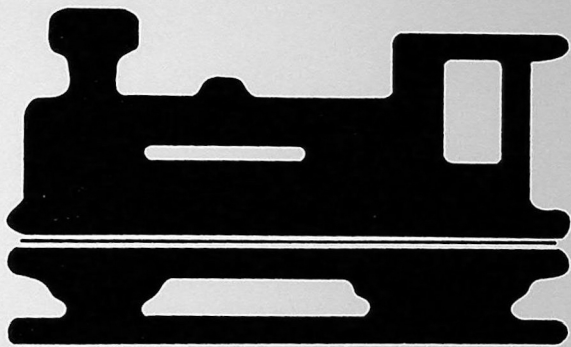
A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI  
GRUNNLAGT 1896

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



Caspar Storms vei 21, 0664 Oslo 6. Postadresse: Postboks 5 Alnabru, 0614 Oslo 6. Sentralbord 64 60 40





NÅ GÅR  
"TERTITTEN"  
HELT TIL...

**DS MAT**  
*senter*

FOKUS BUTIKKSENTER - SØRUMSAND - TELEFON (08) - 82 82 44

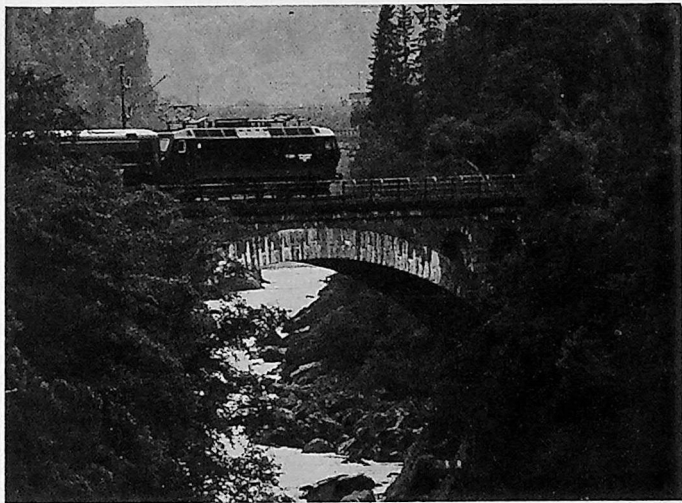
ÅPNINGSTIDER

mand., tirsd., 10-19  
onsdag torsd., fred. 10-19  
lørd. 9-14

*Nytt og bedre*

**FOKUS**





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

**NSB**

