

# Tertittten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 43 APRIL 1980

# Tertittten



Selskapet driver på idealistisk basis „Tertittten”, smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sorumsand, Akershus fylke.

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



# Tertitten

Medlemsblad for  
ÅRSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 43 utgitt i april 1980

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

Redaksjonens adresse:

Postboks 31, Vinderen  
Oslo 3

Postgirokonto: 2 06 77 18  
Bankgirokonto: 6201.20.01628

Medlemskap i D&V ..... kr 25,-  
Støttemedlemskap ..... " 50,-

Annonsepriser:

Baksiden ..... kr 300,-  
1/1 side " 200,-  
1/2 side " 110,-  
1/4 side " 65,-

Rubrikkannonse med  
høyst 50-femti ord ..... kr 15,-  
Do. for medlemmer ..... " 10,-

Ettertrykk kun tillatt med  
forfatterens tillatelse.

Opplag: 600

## FORMANSSKIFTE

Trass i at jeg ennå må holde meg i Belgia noen måneder, valgte Generalforsamlingen meg til formann i styret for kommende 2-års periode. Jeg takker for den tillit som ble vist meg, og jeg håper at det ikke vil bli grunn til å angre for mye!

På samme Generalforsamling ble det en god del diskusjon om "demokratisering" av organisasjonsform og av styringsform. Dette er noe som har ligget og modnet lenge, og problemet er tatt opp i "PROGRAMPLAN 1976 - 1983". Jeg håper at "Preusutvalget" kan legge frem en løsning som kan godtas slik at vi der ved kan bli kvitt en kilde til uro.

Ellers er jeg opptatt av Sørumsand-problemet. Det er lite tilfredsstillende for banen å ha en så elendig "fasade" som den midlertidige stasjonen er. Det er en dårlig måte å hilse våre betalende gjester "velkommen" på.

Også på den sektoren som kalles Opplysning er det en del oppgaver. I tillegg til TERTITTEN, som igjen har fått redaktør, håper jeg at vi kan få utgitt en "katalog" eller materiellfortegnelse samt en ny utforming av Årskog-Hølandsbanens historie på norsk.

Selv om jeg ovenfor har nevnt "bare" administrative/skrivebordsoppgaver, betyr det ikke at jeg har glemt all virksomhet som er nødvendig for at "toget kan kjøre". Langt i fra, det arbeidet er absolutt nødvendig dersom vi skal være et "levende museum". Men det brukes trass i alt en god del arbeidstimer til nødvendig administrasjon m.v.

Uansett hva du enn måtte drive med så er du velkommen på banen.

Hilsen

Thor Mellin-Olsen

Forsiden:  
Sørumsand stasjon 1958. Morgen-toget fra Sørumsand rangeres sammen. PRYDZ trekker toget.

Foto: Morten Berntsen.

## TAKK FOR INNSATSEN OLAF!

Du har fått avløsning som formann på den årlige generalforsamlingen i laget i mars i år, - men helt fri slipper du ikke - du er fortsatt varaformann i styret og skal fungere som formann frem til sommerferien. Da blir det "vaktavløsning" og vi skal ønske vår nye formann, Thor Mellin-Olsen "GOD VAKT".

Du har gått en lang vakt i Andelslaget Urskog-Hølandsbanen. Helt fra den aller spedeste begynnelse i 1961 har du vært å finne blant de fremste forkjemperene for vår museumsjernbane. Du har vært overdyngt med "gode råd" i snart 20 år. De fleste rådgiverene har for lengst trukket seg tilbake - bare noen få "stabeist" fra 1963-64 holder fortsatt stand. Noen vil hevde at du er den staeste av dem alle sammen - at du ganske enkelt aldri gir deg. Jeg håper inderlig at de som måtte hevde dette har rett!

Å være formann i UHB er avgjort ingen "dans på roser" - "en vandring i tornekratt" ville sikkert være en mer aktuell beskrivelse av jobben. Så er det heller ikke mange som er villige til å påta seg dette ansvaret. Hvem ønsker å være "skyteskive" for hver og en som måtte finne det for godt å sikte på "dirigenten"?

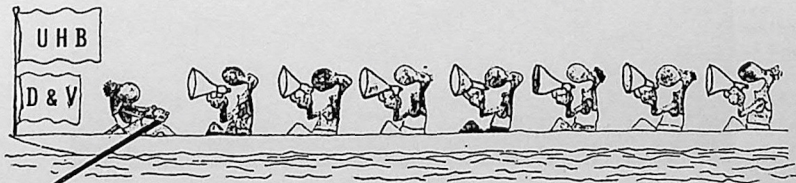
Selv har jeg hatt gleden av å samarbeide med deg helt siden jeg første gang så banen høsten 1963. Det antall ganger du har roet ned gemyttene og rakt kastanjene ut av ilden er utallige. I likhet med andre er også du blitt "overøst" med kritikk til tider, men du har aldri kommet ut av balanse. Din tro på selve saken som vi arbeider for har alltid vært den ledetråd som har bragt oss tilbake til sans og samling.

Nå skal det sikkert ikke være lett å være formann i en frivillig organisasjon med så omfattende forpliktelser som Urskog-Hølandsbanen har - og det finnes ikke enkle løsninger på alle problemer som dukker opp. En tidligere formann bemerket en gang under en nokså opphisset debatt om hva som burde bygges hvor på UHB at det vi trengte mest var en moderne "klagemur" i Leca på Bingsfoss stasjon. Nå ble det ingen Leca-konstruksjon på Bingsfoss - isteden valgte vi deg til formann!

Jeg vet jeg har mange, mange nåværende og fordums UHB'ere med meg, når jeg retter en hjertelig takk til deg for din enestående innsats til beste for museet Urskog-Hølandsbanen. Vi unner deg avløsning som formann og "byråkrat" i Andelslaget - avløsning fra arbeidsoppgaver som mange aldri evner å verdsette.

Men, som sagt, slippe deg "fri" vil vi ikke. Du er den innen våre rekker som har den lengste erfaringen - og du sitter på den desidert største kompetansen i banetekniske spørsmål. Denne kompetansen trenger UHB sårt! Så - for å avslutte med å bruke ditt eget motto gjennom alle år: OLAF, TILBAKE TIL SPADEN!

*Olaf Rind*  
driftsbestyrer



## NORSK DAMP I ENGLAND

### "THE NORWEGIAN ENGINE"

I sommer, på en drifts dag hvor jeg var lokfører, kom jeg i prat med en hyggelig engelskmann ved navn Rickard Beckett. Han satt høyt i det, ved den engelske museumsbanen KENT & EAST SUSSEX RY., som eier en norsk type 21 nr. 376.

Som kjent er det ialt 3 damplok fra NSB som er i England: 377, 376 og stortysker 5865. 377 eies av Herold Pagano, og er blitt restaurert slik den var da den ble levert fra NOHAB.

Søsterloket 376 er det vel derimot færre som kjenner til, men maskinen har vært regelmessig i drift ved K&ESR i flere år.

Mr. Beckett lovet å sende meg fotos av maskinen, og disse sammen med et brev kom meg i hende midt i oktober. Han forteller at loket er ute av drift for tiden på grunn av store rustskader i sylindersadelen og i bunnen av røskapet, men at disse skader skulle være utbedret innen utgangen av året.

De var ellers godt fornøyd med 376, men kunne bekrefte at hun var "rough rider" når man kom opp i hastighet. Loket er svært uforandret fra sine NSB-dager (siste sted var Namsoslinjen). Eneste eksteriørforskjell er at hun har mistet kullbingekarmene og trykkluftbremsene har måttet vike plassen for vakumbrems. Loket er også gitt nummeret 19 ved K&ESR, men har også nummeret 376 på førerhusets vegger.

For å avslutte denne lille epistel, vil jeg fortelle litt om 376's arbeidsplass, K&ESR. Mr. Beckett besøkte UHB noengang midt i august og han kunne fortelle at de hadde hatt et dårlig år ved K&ESR. Kun 30.000 reisende inntil slutten av juli! De kjører hver dag i uken juni-juli-august og lørdag-søndag i mai-september og oktober. Han kunne også fortelle at ca. 1/3 av alle inntekter gikk til kull. Dessuten er private museumsbaner belastet med "rabiatt" høye forsikringspremier - faktisk så høye at flere mindre baner har "lagt på røret".

Ved K&ESR så man imidlertid lyst på fremtidsutsiktene idet banen ligger svært sentralt til kun få mil fra London.

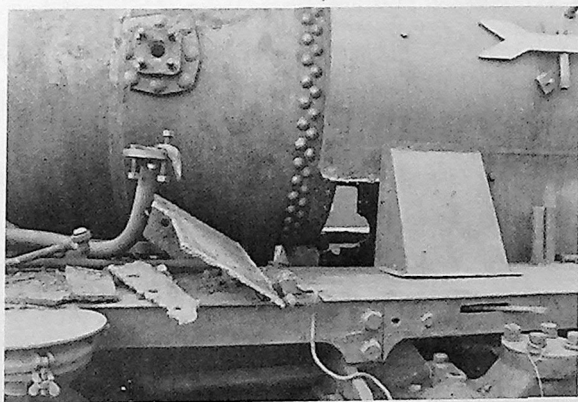
Roar Stenersen



"The Norwegian Engine" mellom Rolvenden og Tenterden Town.



Lokomotivet med deler av kjelkleddningen fjernet for reparasjon av rustskader.



Nærbilde av overgang kjel-røkskap rett over sylindersadelen der skadene er oppstått.

#### SOLSKINNSHISTORIE TIL ETTERTANKE - --

Haslum Lokale Jernbane - HLJ, har i dag opplevet det i jernbanemuseale kretser oppsiktsvekkende å bli tildelt kr 2.000,- av Bærum kommune til innkjøp av ballastpukk til sitt nylig påbegynte jernbaneanlegg i Lommedalen, - uten på forhånd å ha søkt om bidrag!

Tildelingen kom i stand ved at kommunens kulturavdeling selv tok initiativ til å fremme bevilgningsforslag.

Rykkinn 19.11.79 Olaf Wiegels

## MER OM RJUKANBANENS FØRSTE LOKOMOTIVER

I siste nummer av TERTITTEN ble "Håvilde's" beretning fra vår utferd til Rjukan etterfulgt av noen bilder med tekst av de første lokomotivene på denne banen. Opplysningene var delvis sparsomme, og vi ba om flere opplysninger fra oppvakte lesere.

Fra Norsk Jernbaneklubb, Studie- og Forskningsgruppen, mottok vi 7. januar en del ytterligere opplysninger om de avbildede lokomotivene. Vi setter stor pris dette engasjementet, og skal i det følgende gjengi brevet fra NJK i sin helhet:

### TIDLIGERE DAMPLOK\VED RJUKANBANEN

Norsk Jernbaneklubbs studie- og forskningsgruppe kan bidra med endel opplysninger om de Hydro-lokomotivene som var avbildet i Tertittent nr. 42 - des. 1979.

Det øverste av de to lok som er avbildet på side 9 antas å være identisk med "ODIN", avbildet nederst på samme side. "ODIN" var bygget av Orenstein & Koppel i 1908 med byggenr. 2803. (Hvor byggenr. 4340/1910 ble levert er ennå uklart). "ODIN" ble i 1923 utlånt til Norsk Hydros ekspedisjonsavdeling, Menstad, og overtatt av samme i 1925. I 1928 kom det tilbake til Rjukan, og ble deretter overtatt av Rjukan Salpeterfabriker i 1938. Senere ble loket overført til Eidanger Salpeterfabriker hvor det ble hugget i 1964.

På side 10 er Sächsisches byggenr. 2631/1901 avbildet. Dette lok ble levert nytt til Valdresbanens anlegg i 1901, og solgt til Rjukanbanen i 1908. I følge Rj.B. ble det hugget opp i 1935.

Det interessante bildet nederst på samme side viser loket "Menstad nr. 1". Ved god hjelp fra SJK Forskning er lokomotivet indentifisert, og fabrikanten er faktisk Nyquist & Holm - byggenr. 7 i 1866.

Loket hadde ved leveransen sporvidde 1217 mm, og var bygget til Uddevalle-Vänernsberg-Herrljunga Järnväg med nr. 7 og navnet "SKARABERG". Loket ble i 1899/1900 ombygget til normal sporvidde, og senere solgt til Norsk Hydros ekspedisjonsavdeling i 1917. Det ble her benyttet inntil 1923, men hva som senere skjedde med maskinen er ukjent for oss.

Med vennlig hilsen  
for NORSK JERNBANEKLUBB  
STUDIE- OG FORSKNINGSGRUPPEN

Thor Bjerke  
(sign.)

Et NJK-spesialtog er nettopp ankommet Krøderen stasjon med Bør Børson. I filmen omdøpt til Olderdalen.



Referatet fra Generalforsamlingen, som ble avholdt 11.3.80 på Plankontoret for Oslo Sentralstasjon, er så omfattende at det ikke er blitt plass til det i dette nummer av TERTITTEN. Redaksjonen har likevel funnet det riktig å gi noen konkrete opplysninger fra forhandlingene.

- Da møtet ble satt var det 27 andelshavere tilstede som representerte 195 stemmer. Møtet ble ledet av Olaf Wiegels, og referatet ble skrevet av adv. Haakon-Magnus Preus med Erik R. Gjertsen og Frederik Münster-Mohn til å underskrive protokollen.
- Årsberetning og regnskap ble gjennomgått og enstemmig vedtatt av forsamlingen. Styret ble meddelt decharge.

- Følgende nye styre i Andelaget ble valgt, alle for 2 år:

Formann	: Thor Mellin-Olsen	(valgt enstemmig)	} Konstituert 20/3-1980
Varaformann	: Olaf Wiegels	(valgt ved avstemning)	
Regnskapssjef	: Finn Halling	" " "	
Sekretær	: Nils Are Magerøy	" " "	
Styremedlem	: Roar Stenersen	" " "	
Offentlig Representant	: Kirsten Ormseth	(oppnevnt av Akershus fylke)	
1. varamann	: Stein Olav Hohle	(valgt ved avstemning)	
2. varamann	: Gaute Narverud	" " "	
Vararepresentant for			
K. Ormseth	: Eva M. Gran	(oppnevnt av Akershus fylke)	
Driftsbestyrer	: Hans P. Grønner	(valgt på årsmøtet i D&V)	

- Vedtektsendringer.

Det var kommet inn 2 forslag til endring av Andelslagets vedtekter. Generalforsamlingen var videre bedt om å vurdere oppnevningen av et utvalg som skulle ha til oppgave å fremme forslag til endringer i Andelslagets vedtekter.

Generalforsamlingen oppnevnte enstemmig følgende utvalg til denne oppgaven:

Formann : Haakon-Magnus Preus  
Medlemmer: Stein Olav Hohle, Anne Hilde Gudmundsen, Bjørn Halling og Gaute Narverud.

Vedtaket lyder slik:

DET NEDSETTES ET UTVALG SOM INNEN 30 DAGER FØR GENERALFORSAMLINGEN I 1981 SKAL LEGGES FREM ET FORSLAG TIL NYE VEDTEKTER FOR ANDELSLAGET.

DETTE FORSLAG SKAL UTARBEIDES UNDER HENSYNTAGEN TIL REFERAT FRA GENERALFORSAMLINGEN 1980, OG TA SIKTE PÅ AT DE AKTIVE MEDLEMMENE SKAL FÅ STØRRE INNFLYDELSE I BESLUTNINGSPROESSEN. UNDER DETTE SKAL BETEGNELSEN "AKTIV" SØKES DEFINERT OG ARBEIDSFORDELINGEN MELLOM DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN OG GENERALFORSAMLINGEN VURDERES.

UTVALGET SKAL BESTÅ AV 5 MEDLEMMER.

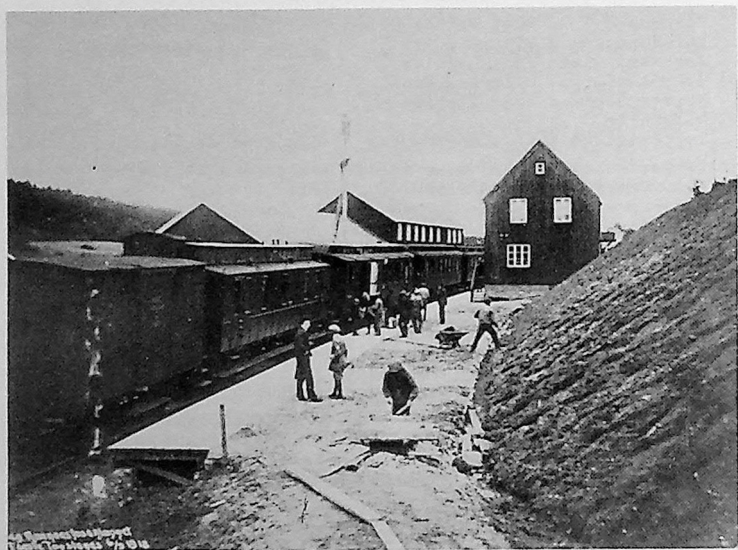
FORSLAG TIL UTVALGET MÅ VÈRE SENDT DETTE INNEN 1. OKTOBER 1980.

De fremsatte forslag til vedtektsendringer ble etter dette trukket tilbake. De som ønsker å sende inn forslag, kan sende disse til banens adresse, eller direkte til utvalgets formann, Haakon-Magnus Preus, med adresse Linderudveien 3, Oslo 5.

Redaksjonen

# Jernbanedrift gjennom Sørums i 125 år

Et foredrag av Odd Skullerud, holdt på Bingsfoss Ungdomsskole torsdag 22.11.1979.



Dette bildet er tatt den 6.9.1918. og viser det første togstopp på Rånåsfoss stasjon. Legg merke til at arbeidene på platformen ennå ikke er ferdig. Foranledningen til opprettelsen av denne stasjonen på Kongsvingerbanen var byggingen av kraftstasjonen på Rånåsfoss.



Da det omkring 1850 kom på tale å bygge jernbane fra Christiania til Eidsvoll, var det ikke bare velvilje jernbaneselskapet støtte på i bygdene som banen skulle gå gjennom. Det var motstridende interesser som gjorde seg gjeldende.

Over Romeriksbygdene var det mange som hadde et vesentlig næringsgrunnlag i plankekjøringen med hest til hovedstaden. Det var en utbredt oppfatning at jernbanen ville knuse kjørenæringen. Med jernbanen ville handelen i hovedstaden nå bygdene med masseproduserte varer, og det kunne gå utover de stedlige håndverkere, ble det også hevdet.

Motstanden mot jernbane var særlig stor innenfor Thranebevegelsen. Det kom til konkrete aksjoner i de fleste av bygdene som jernbanen ville komme gjennom. Høsten 1850 var det demonstrasjoner enkelte steder. I Sørum holdtes tidlig året 1851 et møte på Nordli med formål å tegne jernbaneaksjer. Der møtte motstandere opp og agiterte mot tegning. Dette resulterte i at det i Sørum ble tegnet ferrest jernbaneaksjer - bare for 300 speciedaler.

Jernbanen kom - uansett motstanden. Hovedbanen ble åpnet i 1854. Fra da av ble det en jernbanestasjon i Sørum - nemlig Frogner stasjon ettersom Hovedbanen går gjennom vestre del av Sørum.

Frogner stasjonsbygning er blandt de eldste stasjonsbygninger i Norge ettersom Hovedbanen er den første anlagte i landet. Bygningen er dog noe ombygget og utvidet siden åpningen. I begynnelsen var Frogner stasjon ikke bare stasjon for Frognerområdet, men for hele Sørum og også for Blaker og Aurskog. For disse nabobygdene da særlig når det gjaldt persontrafikk. Etter åpningen av hovedbanen var det stor økning av trafikken med ferjen over Blakersund av den grunn at folk skulle til Frogner for å ta toget.

Skysstasjonen som fra gammelt av var drevet på Frogner fikk samarbeid med jernbanen. Det var den tverrgående befordring som da ble igjen til å ta seg av skysstasjonene. Det kunne være framme på jernbanestasjonen av folk fra skysstasjonene når togene kom. Men det var også anordnet et signalsystem på jernbanestasjonen hvormed skysstasjonen kunne varsles når det ankom folk som skulle ha skyst.

Ved den tid Hovedbanen ble åpnet ble det gitt kongelig bevilling til at det kunne åpnes landhandel i nærheten av stasjonene. Dette var i erkjennelse av at stasjonene tok over som knutepunkter. Frogner stasjon var blandt de som fikk handel i nær omgivelse.

Det kom et omslag for Frogner jernbanestasjon. I 1862 kom det på tale fra jernbanehold at den skulle legges ned. Når persontrafikken da hadde gått ned, så hadde dette nok sammenheng med at Kongsvingerbanen kom i 1862, og Blaker fikk da jernbanestasjon. Blaker/Aurskog trafikken ble borte fra Frogner, og fra deler av Sørum, nærmest Glomma og Blaker ble det mest fordelaktig å ta ferjen for forbindelse med Blaker stasjon. Men godstrafikken berget nok Frogner stasjon. Herredstyret sendte søknad om at bygda måtte få beholde stasjonen. I søknaden nevnte man bl.a. at den betydelige forsendelsen av melk til Christiania ville øke, fordi stadig flere bønder gikk over til å sende melken med jernbanen.

En undersøkelse som var foretatt viste at det fra 1. sept. 1860 til samme tid i 1861 var sendt 4860 spann melk fra Frogner stasjon. Hvert spann rommet 36 potter, og frakten kostet 12 skilling pr. spann.

I 1873 var Frogner stasjon igjen i faresonen. Da ble det i herredstyret referert et skriv fra styret for Hovedbanen om at en igjen overveide å legge ned Frogner stasjon. Herredstyret var imot da som i 1862, og nedleggelse ble det ikke. Det synes og å være noe merkelig at styret da bragte opp spørsmålet om nedleggelse, for melkeforsendelsen økte stadig. Oppgavene for 1874 lød på 530.000 kg. Men 100 år etter er Frogner stasjon en blandt flere av jernbanestasjonene i Sørum som ikke blir fast betjent. Dette er også tilfelle med den annen og senere opprettede stasjon i Sørum på Hovedbanen - Lindeberg.

Blaker stasjon fikk en meget stor trafikk helt fra begynnelsen av. Det var særlig trelasttrafikken som ruvet. I det første året - 1862 ble det sendt 648 vognlaster trelast fra Blaker stasjon og det øket fort. I 1867 var vogntallet 1117. Årsgjennomsnitt for 1866 - 1870 var 948 vogner. Blaker hadde så stor trelasttrafikk at stasjonsmesteren fikk et særtillegg i lønnen. Blaker bidro selv med meget trelast, men storparten kom fra det skogrike Aurskog. Sagbruksprivilegiene ble opphevet i 1860, og det grodde opp en mengde sagbruk da handelen ble fri.

# Togtider for Aurskog-Hølandbanen.

Gjelder fra og med 1. juni 1958.

X = stopper om det trengs for av- og påstigning.  
 ▲ = ekspedisjonsteilet er ikke betjent.  
 △ = helligdager.  
 ☉ = senkes post med toget alle hverdager.

Km	Stasjoner	Helligdager		Hverdager		Ti.To. og La.		Km	Stasjoner	Helligdager		Hverdager		Ti.To. og La.	
		P.tog 2051 H	Bl.tog 2051	P.tog 2059	Bl.tog 2075	P.tog 2061	Bl.tog 2066			P.tog 2066 H	P.tog 2054	Bl.tog 2066	P.tog 2060		
0	Fra Kongsvinger	—	5.35		15.05	—	—	0	Fra Skulerud				11.00	13.15	17.20
7	» Arnes	7.05	7.05		16.00	17.00	19.00	8	» Hemnes				11.15	13.35	▲X17.35
62	Til Serumstrand	7.35	7.35		16.33	17.33	19.33	13	» Hjellevål				11.24	13.50	▲X17.44
0	Fra Oslo Ø.	7.40	7.40		17.10	18.15	18.15	17	» Løken				11.32	14.03	▲X17.52
21	» Lillestrøm	8.08	8.08		17.35	18.39		29	» Foss				11.40	14.14	▲X18.00
28	Til Serumstrand	8.26	8.26		17.59	18.58		25	» Hornåsen				11.50	14.28	▲X18.10
0	Fra Serumstrand	8.30	8.40		18.05	19.45		29	Til Bjerkelangen				12.00	14.40	18.20
7	» Kvevli	▲ 8.47	8.58		18.20	20.00		—	Fra Bjerkelangen	5.55	6.15			14.55	18.30
11	» Mork	▲ 8.56	9.08		18.28	▲ 20.09		34	» Lierfoss	6.14	▲ 6.27			15.12	▲X18.40
15	» Kjellingmo	▲ 9.05	9.20		18.36	▲ 20.19		38	» Aurskog	6.26	▲ 6.37			15.25	18.48
17	» Finstadbru	▲ 9.10	9.26		▲ 18.40	▲ 20.23		40	» Finstadbru	6.32	▲ 6.44			15.33	▲X18.54
19	» Aurskog	▲ 9.15	9.35		18.49	▲ 20.27		42	» Kjellingmo	▲ 6.40	▲ 6.50			15.41	▲X19.00
23	» Lierfoss	▲ 9.23	9.50		▲ 18.58	▲ 20.35		46	» Mork	6.53	▲ 6.59			15.53	▲X19.09
28	Til Bjerkelangen	9.34	10.05		19.10	20.45		50	» Kvevli	7.04	▲ 7.08			16.05	▲X19.18
—	Fra Bjerkelangen	9.41	10.20	16.10				52	Til Serumstrand	7.20	7.25			16.20	19.30
32	» Hornåsen	▲ 9.50	10.32	▲ 16.18				0	Fra Serumstrand	7.35	7.35			16.35	19.35
37	» Foss	▲ 10.00	10.46	16.27				17	Til Lillestrøm	7.59	7.59			16.56	19.59
40	» Løken	▲ 10.07	10.59	▲ 16.32				38	» Oslo Ø.	8.30	8.30			17.25	20.40
44	» Hjellevål	▲ 10.15	11.12	▲ 16.39				0	Fra Serumstrand	8.29	8.29			16.59	19.59
49	» Hemnes	▲ 10.26	11.29	▲ 16.48				29	Til Arnes	8.58	8.58			17.30	19.28
57	Til Skulerud	▲ 10.40	11.45	17.00				62	» Kongsvinger	9.55	9.55			—	20.25

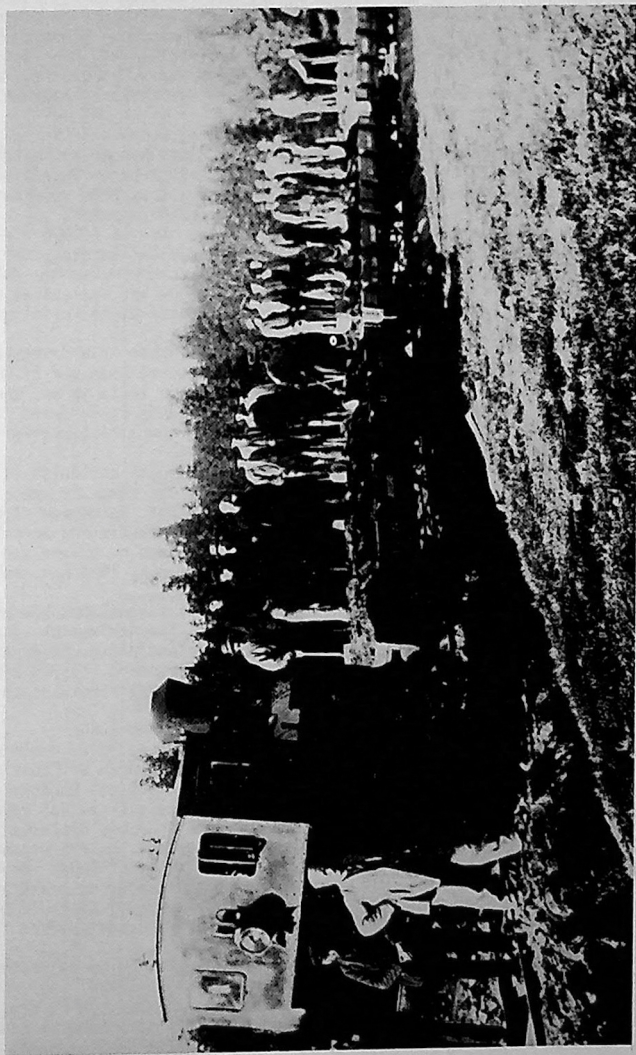
Merke: Alle tog stopper ved holdeplasser unntatt tog 2060.

Kjelleren & Paa. Oslo, 3. 58.



St. Hans aften 1960. Tertittet er på vei opp Harkerudbakkene og vil straks være ute av Sørum kommune. 7 dager til - og den lille banen vil være gått over til de "evige skinnestrenger".

Foto: Jan Lysaker



Et sjeldent bilde fra grusingen av Urskogbanen i 1895. Bildet er tatt i nærheten av Mork stasjon. Det er lok 1 eller 2 som trekker grustoget som består av lav-karmede boggivogner. Mannen i lyst antrekk foran lokomotivet er kontraktøren personlig, S. Sørensen.

Den store trelastomsetning fra Aurskog var noe som veiet tungt i argumentene for jernbaneforbindelse til Aurskog og Høland. Christian Haneborg på Fosser i Høland var hovedtalsmann for en jernbane til disse bygger. Haneborg hadde i 1867 fått handelsmannen på Sandem i Blaker til å foreta en trafikkteiling. Den viste at det det året var kjørt 12.334 hestelass fra Aurskog til Blaker. Det ble sagt at det til visse tider om vinteren kunne det sees en sammenhengende rekke av kjøpere på nesten en halv mil på tilbakevei fra Blaker stasjon.

Den store trafikken var en påkjenning for veiene. Denne belastningen på veiene var også noe som talte for en jernbane østover. Den store mengde av hestekjøretøyer i veitrafikken til Blaker stasjon synte også at Kongsvingerbanen inverterfall ikke hadde tatt knekken på kjørenæringen, banen hadde bare endret dens struktur. Noe i samme retning gikk sannsynligvis utviklingen også langs Hovedbanen.

Det gikk enda nesten 30 år før banen østover kom. Men så i 1896 ble Urskog-banen åpnet fra Bingsfoss til Bjørkelangen. I Blaker ble det da stasjoner også på Kvevli og Mork. I 1898 ble banen forlenget ut gjennom nordre og søndre Høland. Den fikk fra da av navnet Urskog-Hølandsbanen. Etersom banen var smalsporet måtte det foretas togbytte og omlasting av gods til Kongsvingerbanen på tilknytningsstasjonen Bingsfoss.

Det var meget stor trafikk til Bingsfoss. I det første hele driftsåret 1897/98 var det 40.260 reisende Bingsfoss - Bjørkelangen; og godsmengden var 21.000 tonn. Omkring århundredskiftet kunne det være 15-20 godsvogner å laste om pr. dag i de travleste sesonger. Dette var meget arbeids- og tidkrevende og fordyret fraktene. I 1901 ble det tatt i bruk en anordning med rulleskamler som tillot overføring av hele vognlaster.

Men det var trangt ved Bingsfoss og ingen mulighet til utvidelse. I 1903 ble Urskog-Hølandsbanen forlenget frem til Sørumsand, hvor det samme år var blitt stasjon på Kongsvingerbanen. Bingsfoss stasjon ble samtidig nedlagt. Sørumsand stasjon ble snart et av de større trafikk-knutepunkter. Fra åpningen omstigning og omlasting fra Urskog-Hølandsbanen og trafikktilsig fra Sørum på vestsiden av Glomma ved fergeforbindelsen over Elvestad. Etter åpningen av Bingsfossbroene i 1927 har trafikken fra vestsiden gått over disse.

Trafikken steg med stor oppgang i folkemengden på stedet. Det ble sidespor til de store bedrifter som Sørumsand Verksted og Sørumsand Trevarfabrikk. I 1919 fikk stasjonen elektrisk kran til omlastingen fra Urskog-Hølandsbanen. Etter at Urskog-Hølandsbanen i ordinær drift ble nedlagt i 1960, har Sørumsand stasjon beholdt person trafikken fra Aurskog-Høland distriktet ved at den er tilknytningsstasjon for NSB-Hølandrutenes busser.

Det var jernbanerestaurant på Sørumsand inntil omkring 1950.

Rånåsfoss stasjon på Kongsvingerbanen ble åpnet høsten 1918. Den direkte foranledningen til opprettelsen av denne stasjonen var utbyggingen av Rånåsfoss kraftverk. Under hele utbyggingsperioden var det stor godstrafikk til Rånåsfoss. Fra august 1920 til august 1921, da støpearbeidet på anlegget gikk på det høyeste, ankom daglig 70-80 vogner. Det var dels transporter av sement som ble opplastet på Sørunga direkte fra båtene, og det var sand- og grustransporter som kom fra et sandtak ved Granli stasjon utenfor Kongsvinger. Akershus Elektrisitetsverk hadde leiet 50 jernbanevogner fra Sverige, og disse ble utelukkende brukt i sand- og grustransporten.

Verket hadde også et eget skiftelokomotiv som ble drevet av en 52 hestekrefters bensinmotor, for å ordne skiftingen på de 1,1 km. lange sidesporene som førte til betongblanderiet og materiallagrene.

Med Rånåsfossbroen som ble åpnet i 1919 ble deler av Sørum på vestsiden av Glomma trafikkmessig knyttet til Rånåsfoss stasjon.

Fosså bro i Blaker var i banens første tid bygget i fagverk av tre. Aurskog og Blaker bygdebok forteller om en Andreas Hansen fra Sørum som bodde på Neset av Foss, at samtidig som han var møller ved Foss mølle førte han tilsyn "angående ild ved Foss jernbanebru". Når et tog hadde passert, måtte han se etter at ingen gnister hadde fengst i broen.

Jernbanen har satt sitt preg på stedene den går igjennom på mange måter. I begynnelsen og lange tider fremover var folk nærværende på stasjonene ikke bare ved avreise og ankomst, men også ved fremmøte bare for å se på trafikken og folkelivet. Og så kunne en jo få med værmeldingen.

# Worsk Godsd-Termbane.

Passageer- og Gods-Traines Time-Seddel paa og efter den 1ste August 1854.

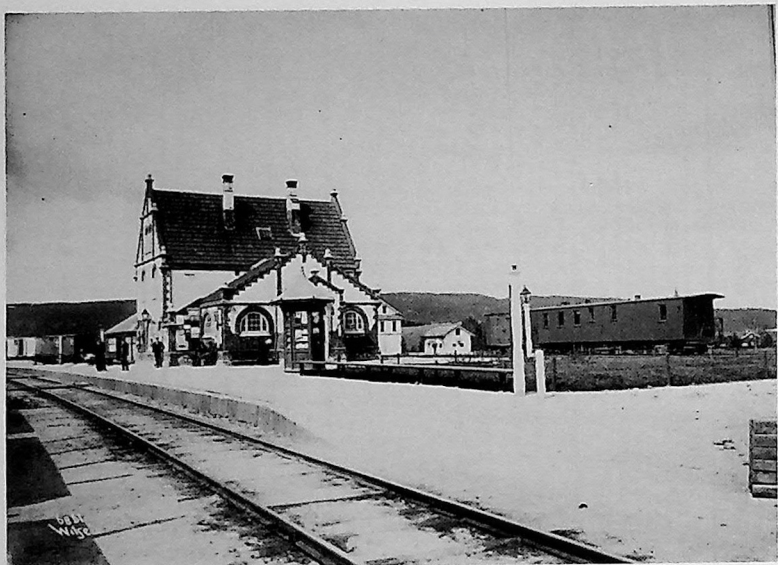
Afgaase Fra.	Op.						Med.									
	Paa Sagnetage.			Paa Sagnetage.			Paa Sagnetage.			Paa Sagnetage.						
	M 1.	M 2.	M 3.	M 4.	M 5.	M 1.	M 2.	M 3.	M 4.	M 5.	M 1.	M 2.	M 3.	M 4.	M 5.	
Christiania	3.15 F.M.	7.30 F.M.	8.0 F.M.	12.45 F.M.	5.0 E.M.	7.30 F.M.	Christiania til Elderskild	Christiania til Strømmers.	Christiania til Elderskild.	Christiania til Strømmers.	Christiania til Elderskild.	Christiania til Strømmers.	Christiania til Elderskild.	Christiania til Strømmers.	Christiania til Elderskild.	Christiania til Strømmers.
Bryn	—	7.50	8.30	1.15	5.20	7.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Strømmers	8.15	8.55	9.45	1.40	5.45	8.15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Jernbros Sidsbane	—	—	9.5	1.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Frygner	8.50	8.35	—	—	6.15	8.45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kløften	7.20	—	—	—	8.30	9.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Tropstad	7.45	—	—	—	—	8.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dal	8.32	9.30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Elderskild	9.40	10.30	—	—	8.0	10.30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

### ÅBENBEREGT.

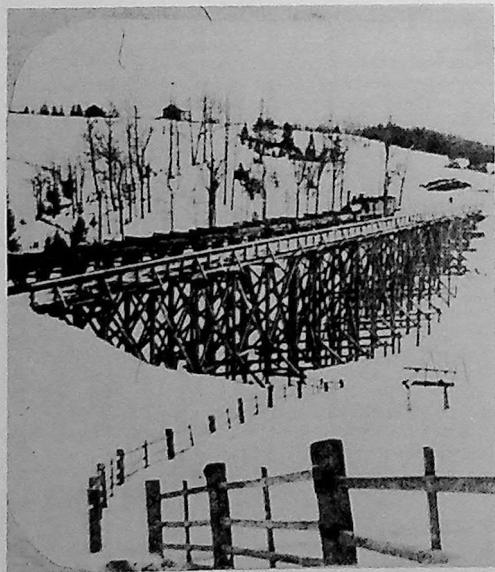
- Godstoget N 1 fra Christiania skal gaa i Sidsbane ved Tropstad Station, indtil Passageertoget N 1 fra Elderskild har passert.
- Passageertoget N 1 fra Elderskild skal gaa i Sidsbane ved Kløften Station, indtil Passageertoget fra Christiania har passert.
- Passageertoget N 3 fra Elderskild skal staaes 900 Alm. nordenfor Jernbrosens Sidsbane, og færdet det kan passere videre, naar Godstoget N 3 fra Christiania ikke bryder ind paa dens Sidsbane.
- Godstoget N 3 fra Elderskild skal staaes 900 Alm. nordenfor Jernbrosens Sidsbane, og færdet det kan passere videre, naar Godstoget N 4 fra Christiania ikke bryder ind paa dens Sidsbane, og færdet det naar nødvendigt, til Løsemettet til Godstoget N 4 bryder det op ad Strømmers.
- Passageertoget N 3 fra Christiania skal gaa i Sidsbane ved Tropstad Station for at tilkøbe Passageertoget N 3 fra Elderskild at passere.

### REMARKER.

- M 1. 1/2 Gods-Tog fra Christiania skal staa i to Sidsbaner ved Tropstad med N 1 Passageertoget fra Elderskild har passert.
- M 1. 1/2 Passageertoget fra Christiania skal staa i to Sidsbaner ved Kløften Station med N 2 1/2 Passageertoget fra Christiania har passert.
- M 3. Døren Passageertoget skal staa i et staaet 600 yards nord for den Iron Bridge Station, og N 3 1/2 Gods-Tog fra Christiania skal staa i to Sidsbaner i det Sidsbaner før det raser paa.
- M 3. Døren Gods-Tog skal staa i et staaet 600 yards nord for den Iron Bridge Station med N 1 1/2 Passageertoget fra Christiania skal staa i to Sidsbaner før det raser paa, og det vil staae paa den Indløbet ved Engine of N 4 1/2 Gods-Tog fra Christiania.
- M 5. 1/2 Passageertoget skal staa i to Sidsbaner ved Tropstad med N 3 1/2 Døren Passageertoget fra Christiania, den Iron August 1854.



Øverste bilde er tatt på Sørumsand stasjon i 1907 av Wilse. Vognen på bildet er enten Cfo 5 eller 6.



Bildet viser Fosså bru på Kongsvingerbanen mellom Blaker og Sørumsand. Det er tatt i banens åpningsår, 1861 og fotograf er Carl Abraham Pihl.

Et grustog befinner seg på broen, som er av en for datiden vanlig type og ble utført av byggmester Sæving.

I 1884 fikk Akershus Landbrukselskap utvirket at metrologen O. Steen og jernbanestyrelsen inngikk samarbeid, som gikk ut på at i sommermånedene skulle det henges utenpå fjerntogenes brekkvogn et værvarsel. En hvitmalt trekantet blikkplate betydde tørt vær, og en firkantet sådan betydde regn i vente. En sammenstilling kunne bety utrygt eller oppklarende vær. Slik værmelding var i bruk inntil 1914.

Det siste toget i Urskog-Hølandsbanens ordinære drift gikk den 30. juni 1960. At banen ble nedlagt skyldtes at lastebilene hadde overtatt transporten av trelast og andre produkter, og det var satt inn busser for personbefordringen.

Ved nedleggelsen var det krefter som satte seg i bevegelse for å få deler av Urskog-Hølandsbanen bevart i museumsøiemed. Det har lyktes. Fra 1966 har andelslaget som ble dannet, drevet museumsjernbane med togtrafikk fra Sørumsand til Fossum på bestemte søndager i sommerhalvåret. Det er stor og entusiastisk innsats fra endel unge menn bosatt i Oslo-området som har muliggjort driften.

Bingsfoss stasjon er bygget opp igjen som den opprinnelige fra 1896 og er blitt mellomstasjon. Der er også bygget en stor lokomotiv- og vognstall. Museumsjernbanen har blitt et fint hobbyanlegg og en stor turistattraksjon.

-----oooooooooooo0000000000oooooooooooo-----

## SELVHOGST - VED

*På strekningen Sørumsand - Tønsberg tunnel og Fyenbro - Bingsfoss (motsatt Kongsvingerbanen) er skogen i ferd med å vokse seg alt for tett. En av de uheldige sidene ved dette er at utviklingsdyktige og pene treslag som gran og bjørk "kveles" av ugress-trær som selje og gråor.*

*Tilveksten er større enn det UHB forbruker av ved, og behovet for tynning er større enn det baneavdelingen er i stand til å nå over.*

*Aktivt stell av skogen er en forutsetning for å få fram vakker og robust skog langs banen. Banens medlemmer + familie og bekjente har derfor nå adgang til å hogge seg ved til eget bruk. Forutsetningen er at en på forhånd har tatt kontakt med Håvard Pedersen, telf. 15 14 88 (etter kl. 16.30), som vil foreta blinking, samt gi øvrige instruksjoner for hvordan hogsten skal utføres.*

## TEST KJØRING I SENTRUMS TUNNELLEN

---

En dag i begynnelsen av desember 1979 innløp det beskjed fra konsulentfirmaet for Sentrumstunnelen at førstkomende søndag skulle det foretas vibrasjonsmålinger i tunnelen ved Nationaltheatret. Lokomotivtypen som skulle være prøvekanin ble sagt å være en Di-3. Var jeg interessert i å være med ?

Etter å ha fotgått tunnelen en måned tidligere (fra vest til øst) skulle det bli artig å få oppleve en skikkelig dieselmaskin for full rulle på strekningen Abelhaugen/Østbanen. Maskinen som skulle brukes var Di-3 maskinen som kom fra sin ukesturnus på Valdresbanen, og som før den satte kurs mot Trondheim skulle få æren av å være første tog-lok i tunnelen.

Ved 13:30-tiden den påfølgende søndag dukket undertegnede inn i tunnelen fra Østbanesiden (forskriftsmessig utstyrt med vernehjelm) med kameraet daskende på magen og med tripoden over skuldereq.

Straks før Abelhaugen stasjon var det aktivitet. Et par mann fra NGO hadde satt opp måleinstrumenter o.l. langsetter høyre spor i retning Østbanen. Måledistansen var ca. 350 m lang, og det var meningen å kjøre frem og tilbake langs denne strekningen med varierende hastigheter.

Etter noe ventetid kom endelig NOHAB'en sigende innover. Det gikk langsomt, lokføreren hadde aldri vært innover tidligere og det hadde også blitt observert uønskede personer i tunnelen. Lokføreren og målemannskapene hadde radioforbindelse med hverandre og etter å ha blitt penset over på riktig spor inne i tunnelen var undertegnede raskt frempå for å organisere et bilde.

Den beste fotoplassen var ved penskrysset under et par sterke buelamper, og hvis trykken farer pent frem med bildet ser man hvordan tunnelen tar seg ut. Fotostoppen var raskt unnagjort og lokomotivet kjørte deretter så langt innover langs plattformkanten på Abelhaugen som mulig for å få lengst mulig akselerasjonsdistanse.

Sporet var inspisert, skinneskjøtene sveiset et par dager i forveien, og alt var klart til prøvekjøringen. Man ble enige om å begynne med 40 km/t første gang for så å øke på gradvis etter hvert. Instrumentene var plassert fra der hvor enkelt-tunnellene løper sammen til dobbelttunnel og ca. 350 m videre.

Vi som sto ved utløpet av enkelttunnelen ble fascinert av bråket som oppstod da Di 3.623 dro opp turtallet og kom mot oss. Det gikk fort, og for oss som stod nede på pukken virket det som om hastigheten var større en den avtalte. Men nei, over radioen hørte vi at hastigheten hadde vært 40 km/t som avtalt. Etter å ha brukt nesten hele strekningen ned til Østbanen som oppbremsingsdistanse kom maskinen luntende tilbake. "Neste gang prøver vi 60 km/t" lød det.

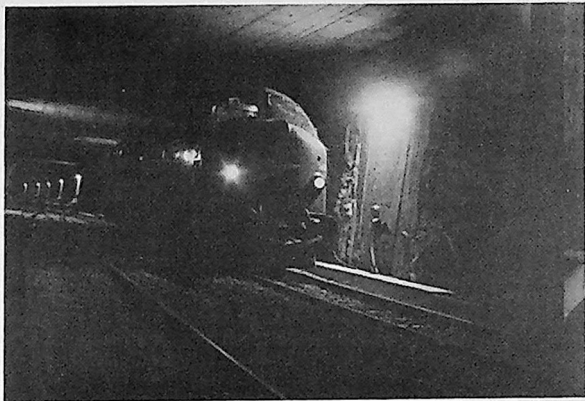
Ny oppstilling ved instrumentene, teknikerene som satt oppe på overflaten i to store varebiler med skjermer og visere og vibrasjonsavlesere sa at alt var klart. NOHAB'en ruste motoren opp igjen og kom dundrende frem som et rødt kulelyn. Støv, sand og eksos stod som en føyke rundt oss, og tunnelen, som bare et par sekunder tidligere hadde vært klart opplyst og støvfri, ga nå en maksimal sikt på 25 m. Fantastisk!! Over radio kom den lakoniske beskjed om at man hadde kjørt i 60 km/t, var vi klare for 70 ??

Ny oppstart og mere bråk passerte oss. Vibrasjonsutslagene var ikke store etter umlingen fra NGO folkene å forstå. Instrumenter ble kalibrert, nye beskjeder ble gitt og NOHAB'en fikk kjørt seg så det ordentlig stod etter. Frem og tilbake et utall av ganger, med gjennomsnittlig 60 km/t på klokken.

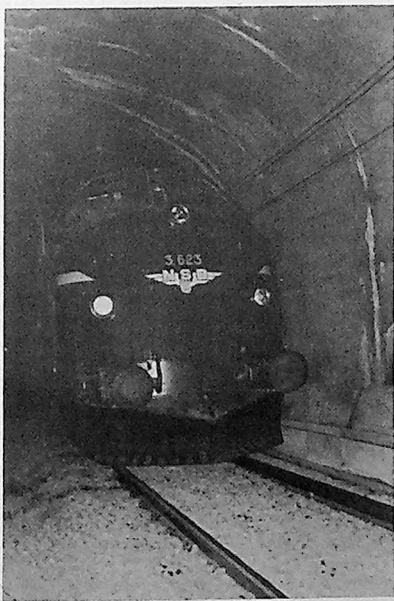
Støvet og eksosen gjorde det etter hvert umulig for undertegnede å oppholde seg lengre i tunnelen, og da det var kav umulig å få tatt flere bilder var det bare å begi seg på hjemtur, med NOHAB'ens motorbrøl i avstemt resonans i hjernebarken.

Erik R. Gjertsen.





Di 3.623 har nettopp ankommet 'målestrekningen', og ombord diskuterer man hvilken hastighet man skal åpne med.



Her er loket parkert i enkelttunnelen straks før oppkjørslen til Oslo S. Ombord tar man seg en velfortjent pause med en kopp kaffe og en røyk før spektaklet skal ta til igjen.

Begge foto: Erik R. Gjertsen

Møtet ble åpnet av Hans P. Grøner. Da møtet startet var det 25 medlemmer tilstede. Hans P. Grøner holdt en kort innledning, kom med noen praktiske opplysninger og foreslo å ha en kort diskusjon om stillingsinstrukser etter valget. Dette ble godtatt. Deretter overlot han ordet til kveldens møteleder, Olaf Wiegels.

Olaf Wiegels gikk raskt over til dagsorden. Første punkt gjaldt brev fra Magne A. Bauge vedrørende redaksjonen av TERTITTEN samt ønske om en diskusjon vedrørende driften på banen i 1979. Vedrørende TERTITTEN ble det presisert at den ikke p.t. hadde noen valgt redaksjon, men at endel medlemmer hadde kommet sammen for å snekre sammen et blad når tid og anledning bød seg. Det ble også henvist til styrereferat skrevet av Stein Olav Hohle.

I denne forbindelse foreslo Håvard Pedersen at Årsmøtet skulle komme med følgende uttalelse: "personer som tiltrer stillinger eller verv som i løpet av kommende periode vil kunne oppløses eller forandres, skal uttrykkelig gjøres oppmerksom på dette ved tiltredelse. Dette må også gå klart fram av stillingsinnehaveroversikten. Såfremt en stillingsinnehaver ikke selv trekker seg tilbake, innehar denne stillingen inntil følgende årsmøte eventuelt bestemmer noe annet".

Forslaget falt med 5 stemmer for og 10 mot, og Håvard Pedersen krevet da dette protokollført for egen regning.

Vedrørende driften for 1979 mente Olaf Wiegels at den skriftlige årsberetningen fra styret ville tilfredsstille dette behov. Hans P. Grøner opplyste at årsberetningen var skrevet av 7 mann og at dette ville være mer enn dekkende.

Møtelederen gikk så over til å referere svarbrevet til Magne A. Bauge. Etter en oppklarende diskusjon ble Bauges syn tatt til etterretning.

Neste punkt på dagsorden var valg, og samtlige stillingsinnehavere i D&V sto på valg. Brev fra Nils Are Magerøy vedrørende opprettelse av ny stilling som stasjonsformann ble vedtatt ved akklamasjon, og Knut Hansen trer inn i stillingen. Som stasjonsbetjent ble valgt Karl Grønhaug.

Lokformannstillingen er fortsatt ikke besatt. Skulle imidlertid en egnet person dukke opp vil verksmesteren tilsette denne og få dette sanksjonert av styret.

Anne Hilde Gudmundsen hadde tidligere trukket sitt kandidatur som trafikksjef tilbake, og ble isteden valgt som baneformann III.

Nils Are Magerøy var foreslått av Gaute Narverud som trafikksjef, og ble enstemmig valgt.

I tillegg ble Erik Borgersen valgt som vognformann, Ole Jonny Flateby som vognvisitør og de øvrige stillingsinnehavere ble gjenvalgt - ved akklamasjon.

TERTITTEN har ikke hatt valgt redaktør de siste årene. Imidlertid er nå Erik R. Gjertsen valgt som redaktør, Finn Halling, Gaute Narverud og Hans P. Grøner utgjør den øvrige redaksjonen.

Neste punkt vedrørte stillingsinstrukser. Steinar Norli fremmet i brev forslag om endring av stillingsinstruks for trafikksjef, og at det blir opprettet stilling som sikkerhetssjef. Forslaget ble avvist av bl.a. Gaute Narverud. Han er bemyndiget av NSB som ansvarlig for den overordnede kontroll med sikkerhetstjenesten ved UHB og gjorde uttrykkelig oppmerksom på at dette ikke er noen stilling innen UHB. Han vil derfor heller ikke plasseres på lista over stillingsinnehavere.

Hans P. Grøner redegjorde for hvilken betydning NSB-trykk 398 har for banen. Vedtak:Trykk 398 legges til grunn for avd.-sjefenes ansvarsområder. Tidligere gitte stillingsinstrukser oppheves.

Håvard Pedersen foreslo opprettet depot for baneavdelingen på Fyenjordet, da plassen på Bingsfoss allerede er for trang. Olaf Wiegels påpekte at man må være forsiktige med utviklingen på Fyen grunnet naboene. Forslaget er imidlertid godt, og Årsmøtet vedtok at det arbeides videre med planene i den utstrekning tiden tillater.

Håvard Pedersen foreslo videre at det gis anledning til å opprette opplæringsstillinger i alle avdelinger, og dette ble positivt mottatt av Årsmøtet.

Gaute Narverud rettet i denne forbindelse en sterk anmodning til Olaf Wiegels om å forsøke å avse noe tid til bistand med arbeidet i baneavdelingen idet han mente O. Wiegels var den eneste virkelig kvalifiserte innen andelslagets rekker til å lede slike arbeider av noe særlig omfang.

Hans P. Grøner ga denne anmodningen sin fulle støtte og mente det var grunn til å se i øynene at kunnskapene om skinnegang og underbygning innen UHB var dårligere enn innen noe annet fagområde på banen og at det var en nødvendighet at man her kom seg opp på et rimelig faglig nivå så snart som mulig.

Olaf Wiegels takket for den utviste tillit og ga uttrykk for at han håpet han skulle få anledning til å delta noe mer enn tidligere. Roar Stenersen redegjorde for sin avdeling og opplyste bl.a. om oppbyggingen av ABO 3, samt om fyrbøter aspiranttjenesten.

Under punktet eventuelt hadde det ikke innkommet forslag, men Finn Halling benyttet anledningen til å orientere om den forestående turen til Fagernes og reglene for deltakelse.

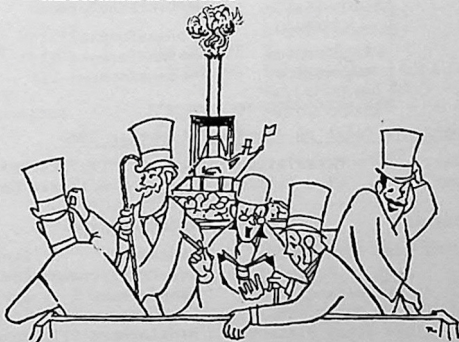
Årsmøtet hevet kl. 21:25.

Nils Are Magerøy  
referent

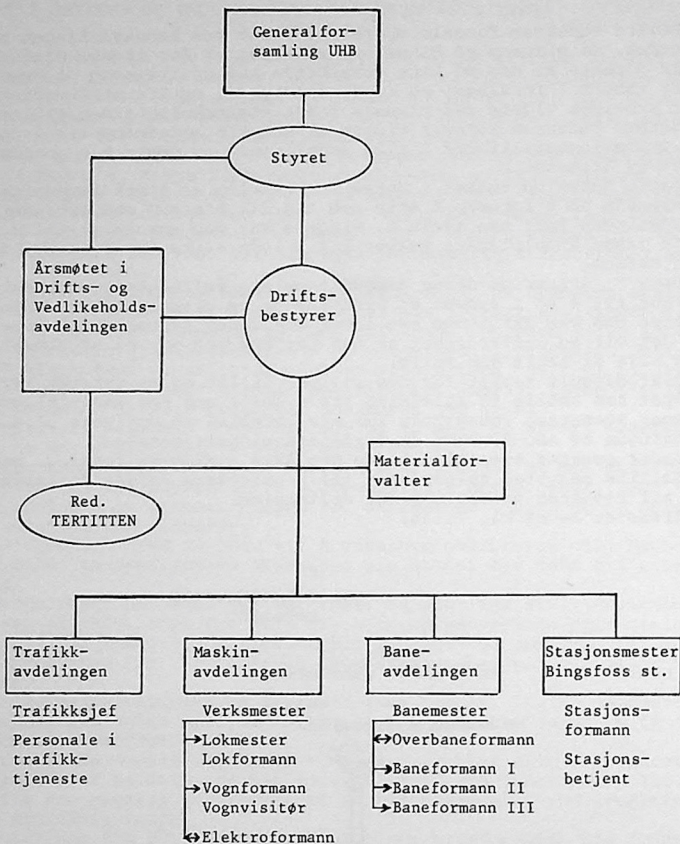
Bjørn Elnan

Anne Hilde Gudmundsen

#### THE DYNAMICS OF PLANNING



"The whole business is economically unsound, gentlemen. With a train of this length and 40 miles of track, we find that only 0.0568 per cent of the track will be in use at any given time, representing a constant idle investment of 99.9432 per cent."



Stillingsinnehavere valgt på Årsmøtet i februar 1980

Driftsbestyrer:                    Materialforvalter:                    Trafikksjef:  
 Hans P. Grøner                    Finn Halling                    Nils Are Magerøy

**Maskinavdelingen:**

Verksmester    : Roar Stenersen  
 Lokmester     : Knut B. Thorvaldsen  
 Lokformann    : Ikke besatt  
 Vognformann   : Erik Borgersen  
 Vognvisitør    : Ole Jonny Flateby  
 Elektroformann: Bjørn Halling

**Baneavdelingen:**

Banemester        : Stein Olav Hohle  
 Overbaneformann: Håvard Pedersen  
 Baneformann I    : Øyvind Mjelde  
 Baneformann II   : Steinar Norli  
 Baneformann III: Anne Hilde Gudmundsen

**Stasjonsavdelingen:**

Stm. Bingsfoss: Nils Are Magerøy  
 Stasjonsform. : Knut Hansen  
 Stasjonsbetj. : Karl Grønhaug

**Redaksjon TERTITTEN:**

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

Taps- og vinningskonto  
 for tiden 01.01.79 - 31.12.79

Utgifter		Inntekter	
Baneavdelingen	15.281,43	Driften inkl. charter	63.784,75
Maskinavdelingen	58.272,08	Administrasjon og møtev.	688,00
Bygninger og anlegg	42.074,81	Tertittten	1.900,00
Driften	22.974,60	Medlemskontingenter	5.605,00
Administrasjon og møtevirks.	5.217,49	Tilskudd Akershus fylke	1.500,00
Tertittten	1.524,80	" " "	1.500,00
Innløsning, del nr. 8	15.000,00	" " "	101.200,00
Kontingenter og forsikringer	3.415,80	" " "	1.000,00
Skyss, verneutstyr	4.698,30	" Sørums kommune	2.000,00
Inventar og samlinger	17.382,58	Tilskudd ABo3	25.000,00
Bildrift	567,50	Fagernestur	1.650,00
Fagernestur	1.286,90	Rjukantur	1.630,00
Rjukantur	1.971,30	Renteinntekter	1.834,30
Restaurering ABo3	21.872,97	Underskudd	11.769,15
Resttilskudd ABo3	3.127,03		
Diverse utgifter	2.634,05		
Renteutgifter	3.388,00		
Avsetning til reservefond	371,56		
	<u>221.061,20</u>		<u>221.061,20</u>

Status pr. 31.12.79

Aktiva		Passiva	
Kassebeholdning	277,14	A-andelskapital	31.000,00
Bankbeholdning 5.099,47		B-andelskapital	6.650,00
11.161,85	16.261,32	Reservefond	11.161,85
Postgiro	1.836,50	Forskuddsbet. kont. 1980	1.340,00
Lokomotiver, vogner, bygninger og skinnegang	122.200,00	Resttilskudd ABo3	3.127,03
Varige hjelpemidler	25.000,00	Kapitalkonto	114.296,08
Televerket	2.000,00		
	<u>167.574,96</u>		<u>167.574,96</u>

Asker, den 24. februar 1980

F. Münster-Mohn      Olaf Wiegels  
 (sign.)                      (sign.)  
 regnskapsfører          formann

Vi har revidert Andelslaget Urskog-Hølandsbanens regnskap for 1979. Vi finner regnskapet overensstemmende med fremlagt regnskapsmateriale. Beholdninger er kontrollert.

Hvalstad/Oslo, den 25. februar 1980

Finn Halling      J. Seemann Berg  
 (sign.)              (sign.)

# BCo 3.

Urskog-Hølandsbanen er blitt et anerkjent museum. I ly av bevilgningene og annen velstand kan vi nå se oss istand til å foreta restaureringer/oppbygginger av en standard som vi tidligere bare kunne drømme om.

Som verksemster på UHB ser jeg dette som litt av en utfordring. For det første: ingen, som selv ikke har prøvd, kan forestille seg hvor vanskelig det er å få utført ting "tidsmessig riktig". Nå som vi har BCo 3 inne til hovedrevisjon merkes dette i fullt monn.

Vi må lage helt ny 2.Kl. innredning, få laget nytt parafinlampeutstyr, (avtrekk, etc.) hyller osv. Dette setter store krav til de som skal være med på arbeidet. Ingen må, under noen omstendighet, gjøre noe på vognen uten først å ha konsultert verksemster eller vognføreren. Fremdriftsplanen (ikke ferdig) må følges nitid, og alt arbeide må utføres kvalitetsbevisst av den enkelte.

Så litt om hvordan vi vil ha BCo 3 når den er ferdig.

Vognens eksteriør vil bli forandret idet den vil bli malt brun. UHB vil bli malt på vognsidene, og teak og messing vil synes! Vognens tak vil også forandres idet vi akter å montere opp takrenner slik de var tidligere. (Se gamle bilder i historikken.) Taket vil også bli grålackert.

Innvendig vil 3.Kl. avdelingen få 2" faspanel som skal ådres, gulvet er også lagt om. 2.Kl. blir noe særskilt. Vi har tenkt oss denne avdelingen som noe i nærheten av en representasjonskupé, d.v.s. at den vil være låst og avstengt for vårt ordinære publikum. Den vil bare bli brukt når vi har "fint" besøk.

Det har naturligvis kommet kritiske røster mot dette allerede, men det tar vi med stor ro i maskinavdelingen.

2.Kl. avdelingen vil bli utført som følger: Fløyelstrukne seter, polstrede vegger, parkett gulv (også i 3. Kl. avdelingen) plus diverse rekvisitter som hører hjemme her. Det ferdige produkt er jeg sikker på skal bli en pryd i vår samling, men ingen må regne med å se vognen i drift i 1980.

Hvis vi klarer like god innsats i 1980 som i 1979, skal vi alle kunne være stolte over BCo 3 når den atter kan settes inn i våre museumstog.

Roar Stenersen

## Vi sakser fra



## Et dramatisk 100 års minne

Ved nyttårstider for 100 år siden blåste et kulingkast med den kilometerlange midtseksjonen av den i alt 3.5 km lange jernbanebroen over Tay-elven ved Dundee i Skottland. Et passasjertog fulgte med i stupet mot vannflaten 30 m under, og 75 passasjerer og hele togbesetningen strøk med.

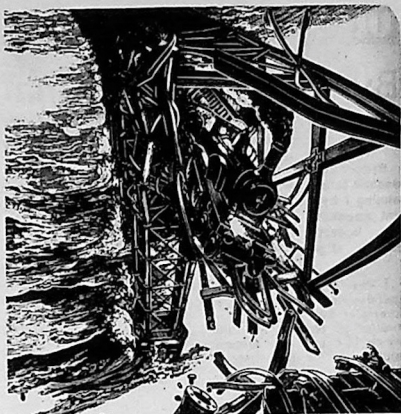
Tay-katastrofen skyldtes en kombinasjon av for lavt vindpress-anslag, gale styrkeberegninger for de 75 m lange fagverks-spennene, og kamuflerte feil i enkelte av bjelkene - av støpejern!

Også bropillarene besto stort sett av støpejern, på murte fundamenter, og med forskjellig utforming etterhvert som konstruksjonen ble endret under byggingen.

Hovedpoenget var at den privat finansierte broen skulle gjøres så billig som mulig. Konstruktøren, Sir Thomas Bouch, var ingeniør og hadde tidligere laget tegninger for mange hundre kilometer jernbane, med broer.

Men Bouch avskydde matematikk og pleide å overlate arbeidskrevende utregninger til sine assistenter. For å spare penger skulle Tay-broen bare ha ett spor. Den ble derfor ekstra smal, også i det eleverte midtpartiet, der skinnegangen ble lagt i bunnen av fagverket.

Også under byggingen ble pillarene stadig endret med sikte på innsparing av de knappe midler. Et jernstøperi reist på bredden ble overvåket bare av en arbeidsfører, med begrenset innsikt i støpekonsten - og enda mindre ansvarsfølelse.



En samtidig kunstner  
lavde denne tegningen  
for en skotsk avis, og  
viser toget idet loko-  
motivet begynner sitt  
stup mot overflaten.

En rekke stålsøyler brakk i stykker allerede under håndteringen på støperiet, fordi godset var for tynt på enkelte steder. Også mange av de søylene som kom hele på plass ute i elven, hadde tildels betydelige defekter i godset.

Defektene ble kamuflert ved påsmøring av hva man kalte "beaumont-egg", fra det franske ordet for plombering - beaumontage. Bi-voks, harpiks, jernspon og lampesot ble blandet til en svart pasta, som ble dyttet inn i alle hull og sprekker.

Utgangspunktet for styrkeberegningene var de vanlige på den tiden, medregnet hvert spenns vekt på ca. 200 tonn, og belastningen fra tog på langt over 100 tonn.

Sideveistabiliteten derimot ble den gang stort sett beregnet ved skipperskjønn. I begynnelsen overså Bouch problemet helt, siden rettet han seg etter råd fra astronomen Royal, som antok at vindpresset ikke ville overstige 10 pund pr. kvadrat-tomme.

Dette ødela ikke mulighetene for å bygge en billig bro. Etter moderne krav skulle broen ha kunnet motstå 8 ganger sterkere vind! Bemerkelsesverdig nok sto broen i to år, og med livlig togtrafikk. Den ble hyllet som et eksempel på hva avansert ingeniørkunst kunne gi av innsparing.

Men, om kvelden den 28. desember 1879 kom et kulingkast nedover elven og traff siste tog nordover akkurat da det passerte broens midtparti.

Toget veiet bare ca. 120 tonn, men vindpresset mot vognene - eller rettere sagt suget på le-siden - ble enormt.

Etter ulykken kunne lokale eksperter fortelle at vinden ved Tay-munningen ofte nådde en styrke tilsvarende 50 pounds trykk pr. kvadrat-tomme.

Hele den kilometerlange "High Girder"-seksjonen ble vrent løs, og pillarene knakk som fyrstikker. Resultatet ble to rapporter, idet bare havari-kommisssær Rothery rettet skarpe beskyldninger mot Bouch for sjuks både med konstruksjon, arbeidsledelse og vedlikehold. Rothery mente at ulykken delvis skyldtes at vedlikeholdet, som var overlatt en tidligere murer, var grovt forsømt. Bolter var ikke trukket til etterhvert som stormer hadde tøyet sammenføyningene.

Mange av fagvergs-spennene hadde kommet fra fallet nesten uskadde og kunne derfor granskes i sin helhet. Flere spenn ble faktisk heist opp og brukt på nytt i den nye broen, som ble bygget 8 år senere.

Den ble bygget med to spor og ble derfor langt bredere, og med helt nye fundamenter og pillarer.

Også lokomotivet, som fortsatt lå inne i en fagverksseksjon, ble heist på land og kunne settes i drift igjen etter overhaling.

Selv om ingeniørene i granskingskommisjonen var mer tilbakeholdne i sin kritikk, og ikke syntes det var rart at Bouch hadde oversett nye amerikanske vindpressberegninger som tilsa sikring mot trykk på opptil 30 pund pr. kvadrat-tomme, ble Bouch gjort

ansvarlig for ulykken, iallfall i folkeopinionen. Bouch døde bare fire måneder etter ulykken, men da slapp også kritikstormen løs for alvor.

Poeter benyttet også anledningen til å dikte om "broen med den onde skjebne", enda den hadde vært "den skjønnne jernbanebro over sølvskimrende Tay".

Den berømte britiske novelisten A.J.Cronin omtaler i sin novelle "Halter's Castle" Tay-bridge katastrofen, og vi sakser noen linjer. Ulykkestoget står enda på St. Ford station, klar til avgang:

"Is it safe for us to gang on, guard?" "What a wind it is, will the train stand it?" "Will it keep on the line?" Lord save us, what a night this is, What about the bridge, Oh, I wish we were a'hame".

The train official replies in the even and imperturbable calm of officialdom: "Safe as the Bank of Scotland, Ma'am. Wind forsooth! Tuts, it's only a bit breezie, man. Think shame o' yourself". "Ay, it'll haud the line and ye'll be hame wi' your lassock in an hour, ma fine wumman!"

His calmness seemed to reassure the passengers completely, and at his comforting words they broke up and entered their compartments. The train is whistled off, and at thirteen minutes past seven it reached the bridge. The violence of the gale was now unbounded. The wind hurled the rain against the sides of the train with the noise of a thousand anvils, and the wet snow again came slobbering upon the window panes, blotting out all vision.

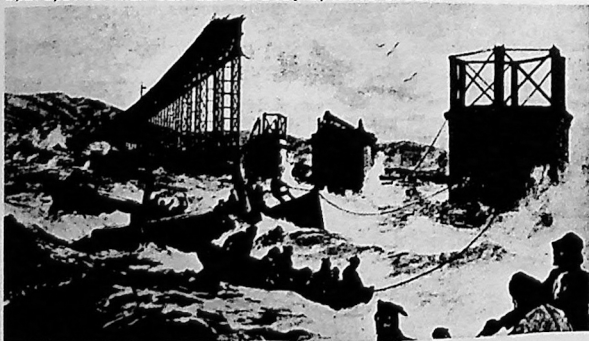
The train rocked upon the rails with a drunken, swaying, oscillation, and although it proceeded slowly, cautiously, it seemed, from the fury and rush of the storm, to dash headlong upon its course. Then, abruptly, when the whole train lay enwrapped within the iron lamellae of the middle link of the bridge, the wind elevated itself with a culminating, exultant roar to the orgasm of its power and passion. The bridge broke. Steel girders snapped like twigs, cement crumbled like sand, iron pillars bent like willow wands. The middle span melted like wax. Its wreckage clung around the tortured train, which gyrated madly for an instant in space.

Immediately, a shattering rush of broken glass and wood descended upon the passengers, cutting and bruising them with mangling violence. The compartment walls whirled about them and upon them, like a winding-sheet, the floor rushed over their heads. As they spun around someone cried out loudly: "God help us!" then, faintly, the name: "Mary".

Then the train, with incredible speed, curving like a rocket, arched the darkness in a glittering parabola of light, and plunged soundlessly into the black hell of water below, where, like a rocket, it was instantly extinguished - for ever obliterated! For the infinity of a second, as they hurtled through the air, some of the passengers knew what had happened - then instantly they ceased to know, their mutilated bodies laying dead, deep down upon the bed of the firth.

Den nye broen fikk helt massive pillarer, og de siste beregninger for vindpress ble tatt hensyn til, og med rikelig sikkerhetsmargin.

De enorme dimensjonene på den nye broen er den mest tungtveiende kritikk mot sparepolitikken bak den første, spinkle broen.



Redningsarbeidet er kommet i gang og det søkes etter eventuelle overlevende.

Red.



En grytidlig lørdags morgen i oktober kunne man atter se røyk og damp stige opp over hustakene rundt Kongsberg stasjon. Det var NJK's lok nr. 24b236 etterhengt tre boggievogner som skulle gå Numedalsbanen fra Kongsberg til Rødberg og tilbake på oppdrag fra fylkeskonservatoren i Buskerud.

Vi lar bildene tale for seg.



Solen har nettopp stått opp idet 236 raser oppover Numedalen.

Siste tog med damp på strekningen var vår tur i 1974 med 21b252.



Fra Rødberg stasjon. Lok 24b236 har vært borte ved kummen for å få vann, og deretter en tur bort til "tørnet" for å få fronten den rette veien.

Foto: Erik R. Gjertsen

## GLIMT FRA DRIFTEN 1979

*I det etterfølgende gjengis deler av Arsberetningen for 1979. Mange vil være kjent med dette stoffet, men behovet for informasjon synes å være uuttømmelig. Det er alltid interesse for hva som rører seg i klubben, både administrativt og på selve banen. Arsberetningen er forfattet av i alt syv personer og gir en dekkende beskrivelse av virksomheten i året vi har lagt bak oss. Førstemann ut er Olaf Wiegels i egenskap av formann i styret i beretningsåret.*

Redaksjonen

### ADMINISTRATIVE OPPGAVER

Som vanlig har arbeidsoppgavene på det administrative plan vært mange og omfattende. Som et uttrykk for vår stadig større tilknytning til det offentlige kulturturvesen ble vi, blandt flere, gitt i oppdrag å avgi uttalelse vedrørende ny museums-ordning i Akershus.

Forlengelsessaken ruller videre (om enn ikke våre tog enda). Det vesentligste i saken i løpet av året var Riksantikvarens initiativ til et oppklaringsmøte med Sørum kommune.

### MASKINAVDELINGEN v/Roar Stenersen

På årsmøtet i D & V 1979 ble ovennevnte valgt som verkmester, og vinteren 1979 ble benyttet til bl.a. å orientere meg og gjøre meg kjent med våre forbindelser ved Verksted Grorud hvor vi hadde div. hjulganger, lok-skorsteiner etc. til utbedring og reparasjon. Videre ble det tid til å få sanert bort diverse maskiner som vi ikke fant anvendelse for. Lastebilen ble overlatt til et medlem, og en steamrenser fra Napoleonstiden ble skrotet. En gammel kompressor ble avhendet og vårt militære el-aggregat ble overført til Norsk Jernbaneklubb og står nå i Lodalen.

En arbeidsplan, satt opp i samarbeide med alle formenn er blitt fulgt gjennom året med godt resultat:

#### Vognene:

Det ble ingen nyervervelser i 1979, men mye strev med å få skikk på tidligere anskaffelser. I tankene ligger selvfølgelig CF 11 som må sies å ha vært arbeidsoppgave nr. 1. Vognen var av Fagersand lovet tidlig påbegynt, men arbeidet kom ikke igang før i begynnelsen av juni. Vognen var opprinnelig platekledd, men det ble besluttet å panele den ved restaurering. Rolf Fagersand tok svenneprøven som vognsnekker, assistert av oss på heltid.

Vognen er malt brun med U-H-B i store hvite bokstaver på veggene. Disse to trekk vil etter hvert bli standard da vi søker å gjenskape en stil slik den var rundt 1920-1930. I skrivende stund gjenstår montering av ovn, nye laterneglass, nytt konduktørsete samt diverse emaljeskilt. CF 11 er, om jeg får lov, blitt en perle i samlingen.

ABO 3 er neste store restaureringsprosjekt. Den nevnes fordi de etter hvert rutinerte vognsnekker Fagersand allerede er ferdige med sin del av arbeidet. Vognen har fått nytt parkett gulv og spesialhøvet 2" faspanel innvendig. ABO 3, som for ettertiden vil hete BCo 3, er en enorm arbeidsoppgave hvor man må være ekstremt nøye med kvaliteten på arbeidet. Mye er gjort men ingen må regne med vognen i drift i 1980, bl.a. må "vi" lage helt ny 2. klasse innredning.

Det vil bli satt opp en separat arbeidsplan for BCo 3 ved siden av de ordinære planene for 1980. Arbeidet er prioritert.

C 12 fikk nydreide hjulganger fra Grorud i 12. time før driftstarten, annet er ikke gjort i 1979.

Co 1 fikk innsatt nyoppussede vindusrammer på våren - alle som er i tvil om hva som menes med kvalitetsbevisst arbeide bør ta en titt på disse.

BFo 5 (heretter CFo 5) har fått nyoppusset konduktøravdeling, vognen er også utvendig oljet.

BCo 10 har fått fornyet utvendig behandling.

Co 2 ligger der ennå.

TCO 1 er ikke rørt.

Godsvognene har gjort sitt uten større oppmerksomhet fra oss. Nevnes bør dog G 13, som i løpet av våren fikk utvendig helsjekk. Den er nå hvit, som fiskevogn.



Vinteren holder fortsatt sin strenge hånd over landskapet. Hvor blir våren av ?



BCo 3 slik den tok seg ut før Fagersand tok den for seg. Oppussing "neccesse est".



Og slik ser den ut etter at en fagmann har fullført sin del av arbeidet. Vi ser med glede frem til ferdigstillingen.

G 13 er signert E. Borgersen og har praktisk talt ikke gått en meter siden pussen. Alle er redde for å møkke den til.

#### Lokomotivene:

Alle tre damplokomotivene har hatt løpende vedlikehold gjennom året. Feil som har oppstått er rettet opp fortløpende og lokomotivene har oppført seg eksemplarisk. Lokmesteren er alene om dette arbeidet, og én mann er i minste laget på denne jobben.

"BINGSFOS" har igjen fått lys, denne gang generert med en Sunbeam 32 volts generator. En bedre maskin enn 24 volt DDR-modell, mener vi.

Både "SETSKOGEN" og "HØLAND" har fått nye skorsteiner laget ved verkstedet Gro-rud. De gamle var gjennområtne og truet nærmest med å falle av. Den innvendige konstruksjonen i skorsteinene er noe endret i håp om å redusere tæringene på stålet.

Vi har fått ny høytrykkspylør, og flerfoldige kilo møkk er fjernet fra lokomotivens understell.

Vårt diesellok "TINFOS" har uten problemer slitt seg gjennom året og har til og med prøvd seg som sneplog. Konklusjon: "TINFOS" er fullstendig ubrukt som plog.

Vi har forøvrig fått vårt første diesellok i drift igjen med nyoverhølt motor. Det kostet endel, men blir ønsket hjertlig velkommen tilbake i driften idet den er "TINFOS" totalt overlegen på alle områder - unntatt som paraply. Nr. 20 "SØRUM", som er lokets korrekte betegnelse, er stasjonert på Bingsfoss.

#### Faste installasjoner:

Vannforsyningen er nok en gang i støpeskjeen, nå for siste gang. Det er satt opp skikkelig pumpehus ved Glomma, og en større slange er nedgravd sammen med varmekabel med tanke på eventuell vintertapping. En ny og større pumpe er underveis.

Innkjørsignalene til Bingsfoss er kommet på plass igjen etter mange års fravær. Vi har også fått togtelefon på Fyen-jordet. Nytt av fjoråret er også "televerkstefon" på Bingsfoss - ring 72 72 65 og stm. Bingsfoss svarer, - hvis ikke telefonsvareren gjør det.

Det er kommet elektrisk lys i lokstallen, noen småinstallasjoner i vognhallen samt tilkobling til Bingsfoss hytte.

Løftekassen ved lokstallen ble etter planen evakuert av generatoren og er blitt til et tjenlig lite verksted. Det er anskaffet en god del nytt verktøy og et verktøyskap er satt opp her.

#### BANEAVDELINGENS VIRKSOMHET v/Stein Olav Hohle

Arbeidet i avdelingen begynte allerede ved påsketider da to av våre aktive medlemmer tok til med skogrydding langs banen. Resultatet ble en vakker strekning med frilegging av trær med større levedyktighet. I tillegg fikk vi store vedstabler som ble lagt til torking.

For ca. 3 år siden fikk vi en mengde brukte sviller av N.S.B. som ble lempet av mellom Fyen og Fyen bro. Svært få var brukbare - av ca. 200 stk. fant vi bare tre som kunne brukes. Av de resterende ble noen brukt som dekke over toppen av fyllingen ved Bingsfoss.

Forlengelsen av kryssingssporet på Fyen ble ferdig i mai og prøvekjøring foretatt. Togfremføringen og skiftingen på Fyen er gjort betraktelig lettere.

På tampen av mai var det full mobilisering i avdelingen. Da kom tre meget dyktige banefolk fra N.S.B. for å hjelpe oss med sporløfting og justeringer. I løpet av disse dagene ble Fyen avvikspor pakket opp og forstøtningsmur satt opp for å hindre massesig mot slukten. Videre ble sporet løftet ved Fyenbro og på begge sider av Småfoss bro.

Hele 200-meter kurven i Bingsfossbakken ble justert og sporet bakset mot høyre fra innkjør B Bingsfoss og forbi vognhallen.

Svillabyttingen har ligget nede, men dette skyldes bl.a. mangel på gode sviller. Det sier seg selv at det ikke lønner seg å legge inn sviller som må skiftes igjen i løpet av 3-4 år. Av den grunn er det lagt opp et program som tar sikte på å legge inn 200 fabrikknye sviller hvert år. Dette arbeid settes igang fra og med 1980.



Catepillar'en brøyter seg  
vei gjennom villnisset.

Vi befinner oss bak Bings-  
foss stasjon, og det er  
klargjøringen av arealet  
til plen vi er vidner til.

Etterhvert har vi klart å  
skaffe oss en dugelig gjeng  
med allehånde maskinkjørere.



Hvem skulle vel ha  
kunnet tro at 6-7  
uker etter at bildet  
ble tatt var det nød-  
vendig å rekvirere  
motordreven gress-  
klipper!

En hovedårsak til svillenes korte levetid på vår bane er de fuktige grunnforholdene, men vi ser nå en tydelig forbedring etter at vi fikk gravemaskin. En av baneformennene er blitt dreven gravemaskinfører og arbeidet går unna. Massen fra grøftingen ble brukt til utvidelse av fyllinger.

STASJONSAVDELINGENS VIRKSOMHET v/Nils Are Magerøy

På grunn av stasjonsmesterens tjenestegjøring annet sted i landet, har dessverre Bingsfoss stasjon "ligget nede" et par års tid. Da våren kom var det mange arbeidsoppgaver som lå og ventet.

Realiseringen av "gammeldass", nytt dekke på stasjonsbygningens tak og opparbeidelse av parkanlegg var blandt de saker som lå og ventet.

Det manglet materialer til alle disse prosjekter og det første som ble gjort var å starte utgravingen av plass for fundamentene til toalettbygningen. Fire hull ble gravd ut. Så fulgte fundamentering med Leca-elementer og isolering av disse.

I forbindelse med graving kan det også nevnes at stasjonspersonalet bistod maskinavdelingen med utgravingen av kabelgrøfter for innkjørssignalene til stasjonen.

Det neste store prosjektet av opparbeidelse av parkanlegg. Vår venn Stortrøen på Sætra gård tok traktoren sin og pløyet og harvet opp brakklandet bak stasjonsbygningen. Finjevningen ble ordnet ved egeninnsats og en jærnrive.

Såfrø og fullgjødsel hjalp N.S.B.'s distriktsgartner oss med. Etter såingen var det bare å vente på spiringen, og det ble snart fint og grønt. Snart etter ble vi tilstilt ny motordrevet gressklipper.

I september gikk vi til anskaffelse av materialer til toalettbygningen og oppføringen fant sted umiddelbart. Den ble meget vellykket og passer godt inn i miljøet med sin "gammeldags" gråfarge og brune dører.

Deretter ble det lagt nye takplater på stasjonsbygningen samt påmontert hardt tiltrengte takrenner. Etter noe strev fikk man endelig også montert vedovn inne i venterommet.

Årets siste store prosjekt var beplantningen av parkanlegget. Etter hardt arbeide med bl.a. spadevending av jorden til blomsterbed etc. og graving av grøft for hekk, hjalp Wiegels sr. oss med å få tak i stauder, hekkplanter, busker og trær.

Staudene hjalp sogar han og hans kone oss med å få plantet ut. Det blir nok flott til neste sommer.

Subbus er fremført og en sti gjennom plenen bort til toalettene er anlagt.

MØTEVIRKSOMHETEN/ARRANGEMENTSAVDELINGEN v/Finn Halling

Vår salongvogn Ao 100 ble i 1979 utrangert av N.S.B. og overlatt andelslaget vederlagsfritt til museumsformål.

I alt er det avholdt 6 medlemsmøter i vognen og møtene har gjennomgående hatt stor oppslutning. Det arbeides med å få tak i stablestoler for å dekke sittebehovet når fremmøteprosenten er stor.

Alle styremøter i 1979 er avholdt i vognen.

Diverse oppussing er foretatt i løpet av sesongen.

Lørdag 13 januar 1979 ble årets første arrangement avviklet. Salongvognen ble tilkoblet togene 281/282 på Valdresbanen, og ialt 22 aktive medlemmer deltok.

Målet for høstturen var Rjukan og torsdag 27 september reiste vi fra Oslo V med tog 501 til Hjuksebø. Derfra gikk reisen videre til Tinnoset hvor vognen ble etterlatt mens 14 deltagere reiste videre til Rjukan med ferge og buss. Tilbakereisen påfølgende dag gikk med godstog til Skien og inter-city tog videre til Oslo V.

Lager/arkiv:

Sommeren 1979 kjøpte andelslaget fra N.S.B. den utrangerte vognen FV 6011 til bruk som lager og arkiv. Den oppholder seg sammen med Ao 100 på Hvalstad. Innredningen er tilpasset vårt behov.

Vognens lastekapasitet på 0,5 tonn er overskredet med noen hundre prosent, og den synes således å være for liten. N.S.B. er kontaktet med henblikk på å overta en av de tyske toakslede stålvoignene litra BFV 1 når det blir aktuelt å utrangere disse.



På vei forbi  
Fjellvang en  
vakker drifts-  
dag i juli.



Lok nr. 8 "Bings-  
fos" har ingen  
problemer med pro-  
millene.



Litt røk og sot  
svøper seg rundt  
det eneste gjen-  
levende grantréet  
langs denne del  
av banen.

Foto: Gaute Narverud

Urskog-Hølandsbanen har tilbaketrukket nok et år med stor aktivitet og høye omkostninger - etter driftsbestyrerens mening for høye omkostninger. Vi har nå i flere år "kjørt" med underskudd, noe som bare har vært mulig gjennom anvendelse av tidligere oppspart kapital. Disse reservene er nå kort og godt oppbrukt.

Driftstilskuddet for 1979 var på 101,200 kroner mot 53,000 i 1978. For 1979 utgjør tilskuddet kr. 15.69 pr. besøkende.

Det kan i årene fremover ikke forventes noen rimelig økning av driftstilskuddet fra stat og fylke. Dette innebærer at en fortsatt økning av besøksfrekvensen vil føre til redusert tilskudd pr. person, men museet vil samtidig øke sine inntekter på egen hånd. En økning av museets aktivitetsnivå kan derfor bare finne sted gjennom en økning av driftsinntektene og tilskudd fremskaffet fra andre enn det offentlige innen kultursektoren. Dette er bare realistisk i meget begrenset omfang.

Det er derfor meget som taler for at det aktivitetsnivå som nå oppbevares vil bli toneangivende for de årene vi har foran oss - i hvert fall i overskuelig fremtid. Dette legger betydelige restriksjoner på museets ekspansjonsmuligheter og kan lett komme til å virke dempende på entusiasme og tiltakslyst hos museets medarbeidere.

I de senere årene har utviklingen på UHB gått meget raskt, den økonomiske situasjon tatt i betraktning, kanskje for raskt. Utviklingen har skapt en rekke nye prosjekter og tiltak. Samlingene er blitt betydelig utvidet både hva rullende materiell, bygninger og anlegg angår. Dette innebærer at museet får stadig større vedlikeholds- og restaureringsoppgaver som må ivaretas.

Vedlikehold og ivaretagelse av det bestående vil aldri kunne skape den samme virkestrang og entusiasme som nyskaping og utvidelser, men er et like viktig - om ikke viktigere - arbeidsområde for museet. Denne realitet setter krav til museets stab av arbeidsaktive medlemmer; de må vise disiplin og oppførelse i sin gjerning. Å skrape en husvegg for gammel maling er ikke hverken interessant eller utfordrende, men det må gjøres.

Ønskene har vært, og er mange. Vi trenger en lokstall med verkstedseksjon, vi er i stort behov av snekkermaskiner og vi trenger et skikkelig sentrallager for materiell og maskiner til vedlikehold av banestrekningen. Mer enn 50 % av vognmateriellet trenger til restaurering, og fremfor alt: Vårt utgangspunkt på Sørumsand er under enhver kritikk.

Uten ufornuftig og kritikkverdig pengeanvendelse kunne vi anvendt godt og vel 1 million kroner årlig i 8 - 10 år fremover bare for å skaffe oss et rimelig godt grunnlag for den fremtidige museumsdrift. Knapt 20 % av et slikt beløp er den tause realitet. Vi er nødt til å innrette oss deretter.

Men en viss utvikling må til - vi må bygge videre. Gjør vi ikke det vil situasjonen føles som stagnasjon. Det vil oppstå rådvillhet og motløshet. Et forverret internt miljø vil si inn over oss - det tåler vi ganske enkelt ikke!

Det vil derfor være alle arbeidsaktive UHB'eres oppgave, enten det gjelder praktisk arbeid, administrasjon eller forvaltning, å gjøre sitt ytterste for at hver krone blir utnyttet til det maksimale. En streng budsjettering vil være et absolutt krav - og budsjettkontroll og oppfølging meget viktige arbeidsoppgaver.

-----

Det har vært gjort mye godt arbeid på UHB i 1979, vi har fått mye ut av de midlene som har stått til vår disposisjon og vi har vært dyktige til å skaffe oss rimelige ytelser og gratis tjenester. Dette må vi fortsette med - om mulig i enda større omfang.

UHB har aldri vært noen stor organisasjon. I forhold til utført arbeid er den arbeidsaktive stab utrolig liten. Vi er i høyden 22 - 25 rimelig arbeidsaktive, og ca. et dusin av disse står for kanskje 75 % av arbeidsinnsatsen både praktisk og administrativt. Dette er en erfaring vi gjorde da vi foretok timetelling i 1976. Noe anderledes er det ikke nå.

Det er vel alltid slik i frivillige organisasjoner at det er langt flere "meningsberettigede" som vet hvordan tingene skal og bør gjøres enn det er utførende på det praktiske og administrative plan. Det må være lov å hevde at dette ofte kan være brytsomt for den sistnevnte gruppen. Det stilles også store krav til informasjon. Det er lett å legge skylden på manglende informasjon når noe ikke går slik man hadde





For full steam opp til Bingsfoss stasjon. Det store innrykk av passasjerer har ennå ikke funnet sted, men vi gleder oss over en av de få solfylte søndagene som 1979 gav oss så få av.



Det er klart til avgang. La det være slått fast at fiskevognen tross alt fikk seg et par luftturer.



No. 8 "BINGSFOS" står klar til avgang på Bingsfoss stasjon. Det er frodig og grønt i terrenget, men været var typisk for sesongen.

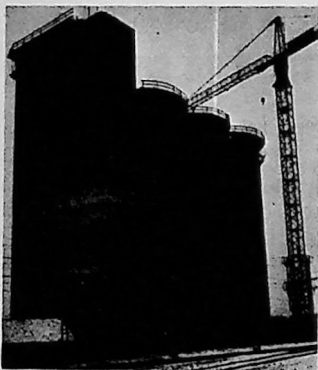
ventet seg det. Samtidig fremkommer det gjerne, og da stort sett fra samme hold, kritikk når informasjonen blir gitt. Da gjelder kritikken informasjonens innhold og form. Slike forhold kan det være vanskelig å hanskkes med; en konsekvens kan gjerne bli at informasjonen holdes på et lavest mulig nivå for å unngå det ubehag som den stadige kritikken lett medfører for de som skal informere. Dette er en trist situasjon som bør mane til ettertanke.

Urskog-Hølandsbanen er et levende museum. Det er slik vi ønsker det - og det er vedtektenes klare uttale. Til tider får man inntrykk av at det er fristende å anse museet som en fritidsklubb. Man kommer med visse forventninger og påregner å bli gitt et tilbud. I alt for liten grad spørres det om hva man selv kan bidra med. Denne holdningen like overfor museet som institusjon er direkte ødeleggende. Ingen kan gis annet tilbud enn det en selv vil være med på å skape.

Red.

-----oooo00000oooo-----

## 60 ÅR'S ERFARING SOM RÅDGIVENDE INGENIØRER



Arnes Kornsilø og Mølle A.L

### SILØANLEGG FOR INDUSTRIEN

Vi prosjekterer siloer i betong eller stål for lagring av:

- Korn og kraftfôr
- Matmel og fiskemel
- Sand, stein, malm og slagg
- Sement og kjemikalier

Bildet viser kornsilo med maskintårn.

Utført 1979—80.

Kapasitet 14 000 tonn i 6 rundaller

Diameter 11 meter

Hovedentreprenør:

Ingeniør F. Selmer A/S

For informasjoner kontakt:  
Siv. ing. W. W. Wold eller  
G. Christensen

**GRØNER**

RÅDGIVENDE  
INGENIØRER  
MNIF - MRIF

H.kontor: Maries vel 20, 1322 Høvik.  
Tel.: (02) 12 33 50.

Osla - Ski - Kongsvinger - Sarpsborg -  
Fredrikstad - Porsgrunn - Kristiansand -  
Stavanger - Bergen - Førde - Trondheim -  
Tromsø - Flinnsnes

# Fra gammel tid Tariff-saken ved banen

TARIFFREGULERINGEN VED BANEN GAR ANTAGELIG TIL MEGLING

På forespørsel meddeler hr. driftsbestyrer Prydz ved Urskog-Hølandsbanen at det enn ingen ny overenskomst er fattet. Idag holdes direksjonsmøte, og mandag møtes man med forbundet til forhandling. Men saken synes å drive til meglings.

- Hvor mange er det banens hensikt å si op?
- Alle våre fast ansatte, ca. 40 mann, må vi beholde, hvis vi idetheletatt skal drive, men de øvrige 8-10, som er konstituert er vi nødt til å si op.
- Det er ikke påtale med toginnskrenkninger?
- Nei, skal vi drive må vi kjøre minst såpas som nu.
- Hvordan har driften være i vinter?
- Den dårligste som har vært i min tid på grunn av føreforholdene.

(Indre Akershus blad 14. februar 1930)

TARIFFEN VED BANEN

Hr. redaktør!

I Deres blad nr. 16 for 25. februar har De en artikkel om lønnsforhandlingene ved Urskog-Hølandsbanen. Selv om den på en måte er riktig virker den sikkert villedende på leserne. Der står: "Banens ledelse fordret først et lønnsnedslag på 15 pst. som siden redusertes til 5 pst, men heller ikke dette blev mottatt". Banens siste forslag var: "For de to høiest lønnede intet nedslag, derefter ca. 5 pst. nedslag for omtrent halvparten, videre et nedslag på fra ca. 20 til 50 pst. for en del, samt inndragning av en hel del plasser, under den forutsetning at dette arbeidet skulde utføres av dem som blev igjen ved banen. Ialt skulde der ved forslaget innspares ca. kr. 50.000. Dette er jo en hård nedskjæring på et lønningsbudsjett på ca. kr. 170.000, når man betenker at de nuværende lønninger ligger ca. 10 pst. under hvad der betales ved Statsbanerne.

For Urskog-Hølandsbanens  
funksjonærers forening  
K. Havnås  
formann

TARIFF-SAKEN VED URSKOG-HØLANDSBANEN

I anledning den redegjørelse for denne sak som i siste nummer av Indre Akershus Blad er fremkommet fra Urskog-Hølandsbanens funksjonærforening ved dens formann, må jeg av hensyn til den betydning, den hele sak har for bygderne komme med nogle berigtigelser.

Arsaken til sakens fremkomst er å finne i det beklagelige og uimotsigelige faktum, at banen idag ikke har ballanse mellom sine inntekter og utgifter. Der er et budgett på kr. 259.300 - såvel for inntekter som utgifter. Budgetterminen er fra 1-7 til 30-6. Erfaringsmessig er første halvår den beste sesong. I år er situasjonen den, at der pr 31-12 er gått kr. 127.532 og til samme dato er der innkjørt kr. 120.063. Altså er underskudd for dette halvår av kr. 7.469.

En fortsettelse av driften efter samme linje som idag er vel derfor igrunnen alle enige om er umulig.

I allfall vil den absolutt om en ganske kort tid av sig selv automatisk opføre på grunn av mangel på driftskapital.

Inntekternes økning anses utelukket, altså må utgiftene ned for å skaffe ballanse. Dette har man ment riktigst å kunne nå ved en personalinnskrenkning i forbindelse med lønnsreduksjon, som nedenfor anført.

Banen har idag 10 baneavd. med hver 2 mann. Disse er foreslått innskrenket slik: 4. avd. fra Sørumsand til Hornåseng og 2. avd. fra Hornåseng til Skullerud.

Derved kan de 12 fast ansatte banefolk vi idag har få fortsatt beskjeftigelse. En slik omlegning av baneavdelinger er i full overensstemmelse med lignende bestrebelse ved Statsbanene. Banens tariff-forslag går ut på: For det fast ansatte personale ved bane- og maskinavdeling samt konduktør- og kontorpersonele (undtatt verksmester og banemester) er der forutsatt 5 pct. lønnsnedslag. Videre en regulering av stasjonslønningene efter det utvikling trafikken har tatt siden siste regulering. Den samlede lønnsreduksjon for stasjonene er kr. 6704, men herfra går kr. 600 i økede ydelser for fritt lys og ved, altså en netto reduksjon av kr. 6.104. Denne besparelse fordeler sig på 9 av 13 st. Ved 4 st. forandres ikke nuværende lønningsforholde. Hemnes vil forandres fra stasjon til stoppested. Direksjonens tarifforslag går ut på en tariffmessig besparelse av kr. 10.344, derav altså kr. 6.104 på stasjonene. Men der er planlagt personalinnskrenkninger på tilsammen kr. 27.400, slik at man mente å få en effektiv lettelse av det hårdt betrente budgett med kr. 37.644. Ikke kr. 50.000 som angitt. Når der til slutning sies, at U-H-Bs nuværende lønninger ligger ca. 10 pct. under hvad det betales ved Statsbanerne, er dette tildels villedende. Lønnstariffen er den samme ved begge baner, men ved Statsbanene er der for de laveste 5 klasser tilstått et ekstra 5. alderstillegg. Dette alderstillegg gjør at Statsbanenes toplønn for disse klasser ligger 5-6 pct. høiere enn ved U-H-B.

Man kan beklage å måtte gå til slike reduksjoner, men som forholdens ligger an, er dette uungåelig.

Bjørkelangen 3. mars 1930  
Eigil Prydz

(Indre Akershus blad 4. mars 1930)

## Falt av toget i fart

På Urskog-Hølandsbanen falt en mann av toget mellem Killingmo og Finstadbru lørdag. Ved ankomsten til Finstadbru ca. 3 kilometer lengere frem viste det sig imidlertid, at mannen ikke bare hadde sloppet heldig fra fallet, men hadde til og med holdt følge med toget de tre kilometer og inntok sin plass i god orden.

(Aftenposten 10. juni 1930)

## Ekspeditrise Olava Olsen

Ekspeditrise Olava Olsen fratrær 31. august i år sin stilling ved Killingmo stasjon efter godt og vel 30 års tjeneste, idet hun blev ansatt i jernbanens tjeneste den 15. august 1900. Samtidig slutter hun som poståpner sammesteds.

Det er en betydelig arbeidsdag hun nu har lagt bak sig. Og sitt arbeide har hun alltid utført på beste måte og med godt humør, skjönt det mange ganger kan ha vært adskillige vanskeligheter. -

Hun vil fremdeles bo ved Killingmo, hvor hun har sitt eget pene småbruk hvor hun driver mee hønseri og havebruk.

(Indre Akershus blad)

(forts. fra neste side)

tilbake til Skullerud og tok de to herrer med sig.

Så den!

(Indre Akershus blad)

# Skolebarn på rundreise

I de senere år er det blitt meget almindelig, at en rekke skoler tar rundreisen, Oslo-Halden og så med "Turisten" og Urskog-Hølandsbanen. Onsdag var også en skole bestående av 45 barn og 2 voksne på en slik tur, men da "Turisten" var kommet op i Brekke sluser inntraff for første gang det uheld, at det sprang en ventil i maskinen, så den måtte reparere. Skolebarna måtte da avbryte den videre reise med "Turisten", men blev istedet i biler kjørt til Hemnes st. hvor Hølandsbanens tog ventet dem.

"Turisten"s maskinskade blev dog straks utbedret, så den ankom til Skullerud kl. 5 igår morges.

(Indre Akershus blad)

## Rundreisen 1930

TURISTEN HAR SLUTTET FOR IÅR.  
VEL 500 REISENDE MINDRE ENN I FJØR.

Søndag ophørte den såkalte rundreiserute med "Turisten" i Frederikshaldsvassdraget - Urskog-Hølandsbanen og statsbanene. Rundreisetrafikken har vært adskillig mindre i sommer enn ifjor sommer, nemlig ialt 1938 reisende mot forrige sesong 2500.

Det er solgt 269 almindelige billetter, 740 rundreisehefter, 733 skolebarnsbilletter; 67 billetter til lærere og er utlevert 49 fribilletter.

Mandag gikk det ekstratog med 80 jernbanefolk fra Oslo Distrikts fellesorganisasjon. Båten var ved den anledning leiet for turen. Jernbanefunksjonærene har også tidligere foretatt denne reisen, men likte sig så utmerket, at de gledet sig stort over påny å få anledning til en tur i disse vakre trakter bl.a. gjennom Østfolds vakreste turiststrøk.

Om grunnen til nedgangen har vi spurt driftsbestyrer Prydz. Han uttaler at nedgangen skyldes utstillingene i Sarpsborg og Drammen, særlig Sarpsborg.

Statsbanene har nemlig opsatt billigtog til utstillingene og særlig har billigrundreisen Drammen-Horten-Moss-Sarpsborg tatt av for rundreisetrafikken med "Turisten" Man skulde ha trodd at man vilde ha benyttet anledningen til en rundreise med Turisten i forbindelse med utstillingen, men driftsbestyreren mente at det var vel det sandsynlige at pengene blev brukt på utstillingens mange avdelinger og at selve reisen blev valgt så utsøkt billig som råd var.

(Indre Akershus blad)

## De to forsinkede reisemenn

ELLER DA TURISTEN BLEV STOPPET VED KROKSUND

Som nevnt på annet sted i bladet idag ophørte "Turistens" rundreisetrafikk søndag. Dette forhindret dog ikke at et par herrer fra Sarpsborg tirsdag trøstefullt og uten bekymringer la iver på rundreise, med rute om Oslo-Bjørkelangen og videre med "Turisten" nedover Fredrikshaldsvassdraget. Billetter var kjøpt den 22., så forsåvidt var saken klar. Men foruten at båten sluttet søndag var de to ubekymrede kommet i skade for å ta avsted på en dag, da båten i vanlig rute vilde vært for oppgående. De var således særlig utsatt.

Imidlertid blev det fra Oslo gitt telefonbeskjed til Bjørkelangen om hvad som forestod, og med den utsøkte imøtekommenhet som UHB alltid viser sine reisende blev det straks gjort foranstaltninger til at de to forsinkede kunne fortsette reisen som om ingen verdens ting var hendt. Det blev øieblikkelig gjort henvendelse til Skullerud i det håp at båten ennå ikke var returnert derfra. - Jo båten var gått. Man ga sig dog ikke med det. For å gjøre en lang historie kort: Båten blev stoppet ved Kroksund av en annen båt der var sendt imøte med den, og som den elskverdige slektning av banen som den er gjorde den straks på minuttet vendereise, styrte (forts. foreg. side)

# Med jernhest over smale spor bak jernteppet.

Mange av oss er bitt av reisebasillen og har satt oss som mål å få med oss det som er igjen av dampdrift her i verden. Dampdrift er jo med årene blitt en anakronisme i den vestlige verden. Bare et fåtall smalsporbaner i vest Europa kjører med damp idag.

Sørspissen av det afrikanske kontinent er heldigvis enda en dampbastion, likeledes India og Kina, problemet er bare at de ligger langt unna allfarvei.

Men, de som har nok pågangsmot kan fortsatt finne dampdrift langt nærmere. I øst Europa, da særlig DDR, Polen og Ungarn har stadig ansæelige stammer med damplok på flere sporvidder. Østblokklandene er jo tradisjonelt et område man vegrer seg for å besøke, og kan da heller ikke anbefales nybegynnere.

Men de strevsomme grensekontrollene til tross; de er verd turen. Denne artikkel og flere i senere nummre, skal handle om smalsporbanene i DDR.

Når nordmenn skal til DDR med bil, faller det seg naturlig å reise inn i landet med Trälleborg - Sassnitz fergen. Sassnitz ligger på øya Rügen og på denne øya ligger DDR's nordligste smalsporbane. Det gjelder den 24 km lange 75 cm banen Putbus - Binz Ost - Göhren. Dette er den siste rest av de tidligere Rügensche Kleinbahnen, engang et meget omfattende nett på øya.

Denne linjens eksistens er imidlertid basert på badeturister, og kjører kun i sommerhalvåret.

Denne artikkel er basert på et besøk gjort av undertegnede og Lars Liaen i oktober 1979 og banen var da stengt for sesongen. Dessuten ble vi vist bort av politiet da vi forsøkte å finne frem til Putbus.

Vel over Rügen kommer man til Stralsund, her huses et drøyt dusin 03 ekspressstoglokomotiver, som går i alle nevneverdige hurtigstog fra Stralsund til Berlin. Videre langs nordkysten, nærmere bestemt ca. 10 km vest for Rostock i landsbyen Bad Doberan finnes DDR's eneste 900 mm bane. Denne kalles på folkemunne "MOLLI", og er i sannhet noe av en merkverdighet.

For det første er den landets sterkest trafikkerte smalsporbane, men er samtidig helt uten godstraffikk! 13 persontogpar trafikkerer daglig den 15,4 km lange strekningen Bad Doberan - Heiligendamm - Kühlungsborn, og det med 10 vogners togstammer.

Denne banen er DDR's nest eldste smalsporbane, åpnet i 1886. Den var fra begynnelsen av bestykket med såkalte "tramlok", d.v.s. fullstendig innebygde damplok med kasseform. Idag besørges all trafikk av 3 stk. 1 'D 1 maskiner, uteksaminert fra Orenstein & Koppel i 1932 med nummer 99.2321-23. De har selskap av 2 stk. D-maskiner, bygget i 1950-1 av lokomotivfabrikken "Karl Marx" i Babelsberg for Wismut A/G og overført til Bad Doberan i 1961. Disse to er kun i bruk som reservelok, samt for sneydding etc.

Banens utgangsstasjon og bredsporknutepunkt er Bad Doberan. Herfra legger toget i vei mot Kühlungsborn langs en av de merkeligste linjeføringer som bare en smalsporbane kan ha. Sammenlign med Oslo Sporveiers linje 11 fra Stortorget til Hygeia og erstatt trikk med dampstog, og du har "MOLLI" gjennom Bad Doberan. Det går 2 km gate-langs før man er ute i åkeren og ankommer midtstasjonen Heiligendamm.

En tanke slår en her; hvorfor i helv.... bygde man disse enorme stasjoner ute i skauen? Heiligendamm tjener kun som kryssningsstasjon, men har innkjørssemaforer og fjernstyrte veksler (wiretrekk). Selve stasjonsbygningen er på størrelse med f.eks. Sørumsand.

Etter kryssing med østgående tog er man igjen underveis 7-8 km videre over flate jorder til man så ankommer Kühlungsborn. Her er også en stor stasjon, men ubetjent. Østersjøens sandstrender ligger et steinkast unna. Fra Kühlungsborn er det kun en snau kilometer til Kühlungsborn West, endestasjon og badey. Her har man 1/2 times opphold før toget legger iveri mot Doberan igjen.

Vel tilbake i Doberan rekker vi å snikfotografere en BR 50 i godstog fra Rostock før vi entrer Lars' Fiat for non-stop kjøring til Dresden.



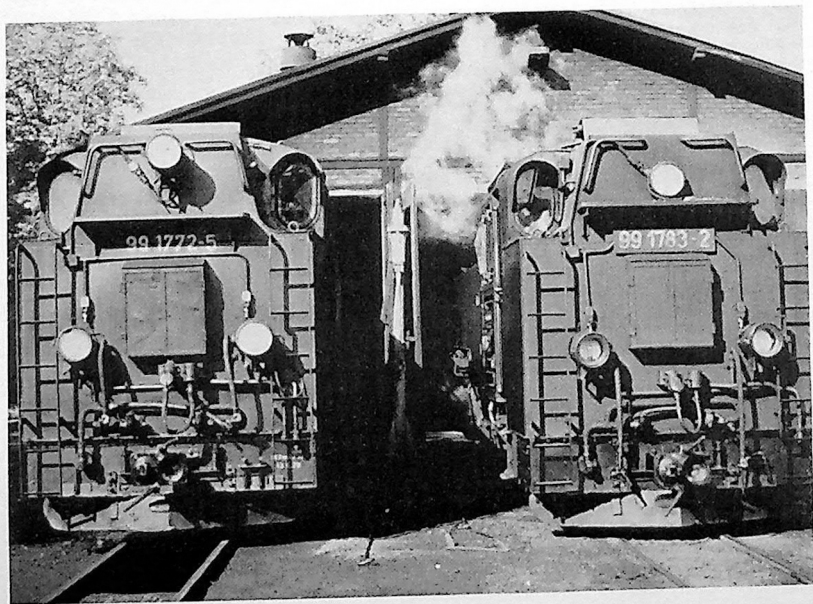
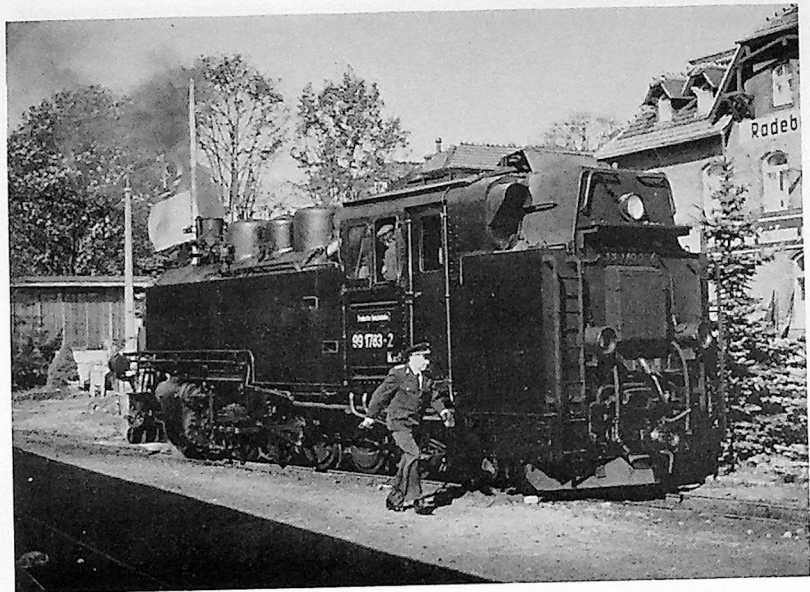
Ovenstående bilde: Kryssing med "tradisjonstoget" i Moritzburg. Lok type: K. Sä. St. E.B. No. 132 som trekkraft. Lokomotivet er grønt med gule stafferinger.

Øverst side 40: 1'E'1 lokene fra 1953/56 er voksne 75 cm. lok. 54 tonn og 750 Hk. Bemerkt Scharfenberg koblingene (som BM 69).

Nederst side 40: Lokstallmiljø i Radeburg. "Vårt" toglok til høyre er inne til inspeksjon. 99.1772 til venstre er lok nr. 2 i denne serien som i DDR kalles "nebenbahnlok".

Side 41, venstre: Gateidyll i DDR. Tenk om det var slike tog som ruslet over Rådhusplassen.

Side 41, høyre: V1K E nr. 99.715 med tradisjonstog.





Dresden, denne under krigen så sønderbombede by er et naturlig utgangspunkt for besøk til de Saksiske 75 cm smalsporbaner. Den nærmeste ligger faktisk i en av Dresdens forsteder, nemlig Radebeul Ost. Dette er et interessant sted på mer enn en måte. Her ligger nemlig basen til "DMV-DDR", oversatt Deutsche Modell Eisenbahn Verein - DDR, eller på norsk: NJK.

De benytter den 16.5 km lange banen Radebeul Ost - Moritzburg - Radeburg som museumsbane, og har en formidabel samling gammelt smalspormateriell stasjonert i Radebeul. De kjører såkalte "Traditionszüge" noen søndager i året. Tidsmessig riktig antrekk for passasjerene er obligatorisk.

Tradisjonstogene er vekselvis forspent en LVK Meyer og en VIK E-maskin, No. 99-715 men til daglig er togene på denne banen trukket av de enorme 1E1 maskinene fra 1953-56, type 99-1771. Vognparken er standard Østtysk, 2.5 m brede platformvogner, stålplatekledde, grønmalte og med "dass".

Denne linjen har heller ingen godstrafikk, offisielt, men fungerer som forstadsbane og "bærplukkerbane". Fra utgangspunktet går banen noen hundre meter parallelt med hovedlinjen Dresden - Leipzig før den dreier nordover, og inn i byen. Første stopp er Radebeul, og her så jeg for første gang i mitt liv et sporkryss midt i en gate med trikk og smalspordampstog.

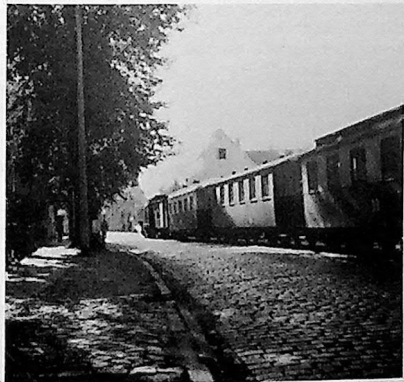
Linjen stiger så voldsomt (30 - 40 o/oo) opp til Moritzburg. Her kom dagens overraskelse, kryssing med ekstraordinært tradisjonstog (i anledning 30-års dagen for folkerepublikkens opprettelse) trukket av en Meyer, staset opp i gammel stil som Königliche Sächsische Staatseisenbahn nr. 132.

Fra Moritzburg til Radeburg er linjen flat men svingete. Hele banen er meget godt vedlikeholdt. Skinnegangen er tung, anslagsvis 35 kg/m, pukk ballast og stålviller.

Vel fremme i Radeburg fikk vi fritt leide til lokstall og stasjonsområde, og fikk derved anledning til å beskue loktype 99-1771 på nært hold. For en maskin! 54 tonn på strøpelesten, omstyringskrue, all armatur utvendig, bare med rattene over rundkjelen inne i førerhuset, speedometer og mye mye mer, som man egentlig bare venter å finne på moderne normalspormateriell.

Uansett, avgangstid kommer også her før eller siden, og snart er vi på vei mot Radebeul Ost igjen, denne gang har vi platform mot lokomotivet og kan konstatere at "Nebenbahn" lokene har verdens barskeste lyd. Grov!

Nytt møte med tradisjonstog i Moritzburg og vi går for fulle bremses nedover mot Radebeul. Etter en rask tur i lokstallen gir vi oss nok en gang Fiat'en i vold for en "Kamikaze" ferd til Frütal - Hainsberg og mere smalspor, men det vil bli omtalt i et senere nummer.....



Roar Stenersen

Det hører nok med til sjeldenhetene at ordinære togpassasjerer oppfatter om noe av det rullende materiell på Østbanen er mer eller mindre originalt enn de vanlige togtypene. Jeg er derfor like forundret hver gang over hvor mye oppsikt NSB's gamle representasjonsvogn - Ao 100 - vekker når den en sjelden gang besøker Oslo Ø. Men, om det er den flotte observasjonsplattformen, lampettene eller designen forøvrig, eller kanskje det er passasjerene ...????? Nei, den diskusjonen tar vi ikke.

Vi som er så heldige å få være passasjerer på denne gedigne vogn, har stemningen på topp når vi ser vogna klar til utflukt, hengende bak et eller annet tog - denne gang er det Pt 281 med avgang kl. 09:10. Valdres venter.

Turen begynner med Gjøvikbanen, eller Nordbanen som den opprinnelig het. Gjøvikbanen er en koselig bane, etter min mening den fineste av de fire som går ut ifra Oslo. Vi gjør oss tidlig ferdig med by og forstadsbebyggelsen og krongler oss innover den fagre Maridalen.

Ved Movatn amputerer banen Lillomarka fra Nordmarka og ved Nittedal kommer vi fram mot bebyggelse og dyrka mark igjen. Men det er i første rekke kupert skogsterreng med blanke vann og livlige bekker som rammer inn Gjøvikbanen.

I Roa skiller vi lag med "grisekrøllen" banestumpen som forbinder Bergensbanen med Gjøvikbanen, og de brede Hadelandsbygdene åpner seg foran oss med Lunner, Gran og Jaren.

Banen ble åpnet fram til Jaren i 1900, rettere sagt, den ble åpnet fram til Røykenvik ved Randsfjorden. Her var det dampskipskai med forbindelse helt opp til Odnes. Men en stor del av trafikkgrunlaget for Røykenvikbanen må ha forsvunnet tidlig, da Valdresbanen ble åpnet forbi Odnes allerede to år senere.

Persontrafikken på Røykenvikbanen stoppet i 1949, mens det siste godstoget innstilte trafikken i 1957. I dag er det meste av denne 7 km. lange stumpen bevart som sykkel/gangvei.

Fra Jaren klatrer vi videre nordover gjennom nytt skogsterreng ispettet vakre glimt av Randsfjorden. Vi er kommet utenfor nærtrafikkområdene til Oslo regionen, og Gjøvik/Fagernestogene må selv utgjøre kollektivtilbudet for den beskjedne bebyggelsen langs banen. En dame skal på i Hennung, men Kutjern farer vi forbi. Stoppestedet er nok mere kjent fra jernbanehistorier enn som virkelig sted. Sted og sted, det skal faktisk ha eksistert et pensjonat her engang.

Hågår suses forbi, og driftsbestyreren får det "oppgitte" blikket; nå starter hysteriet. Elvestumpen mellom Skjelbreia og Einavann passerer, ungdomskilden selv. Her blir et helt vognlass med tilsynelatende "voksne" mennesker brått forvandlet til en vilter ungeflokk. Jada, NOHAB'en står og venter parat, nå som før, og kameraene klikker, -nå som før.

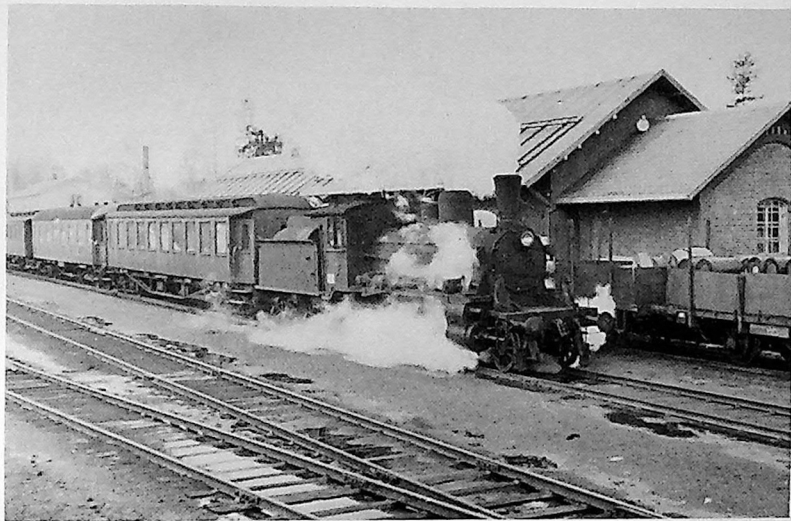
Vi er kommet til Eina, Valdresbanens utgangspunkt. Mens Gjøvikbanen allerede har hatt elektrisk drift i mange år, henger Valdresbanen langt etter. Dampen slapp ikke taket før i 1968, og elektrisk drift blir det vel aldri snakk om på denne typiske sidebanen. Toget vårt deler seg, og El 11 som har trukket oss fram til Eina fortssetter med 3-4 vogner den siste biten ned til Gjøvik. NOHAB'en, forøvrig nyrestaurert, kommer inn bakfra og tar hånd om resten av vognene.

Turen starter med en frisk liten kappkjøring med Pt 284 på vei til Oslo, før banen kroker seg inn mot Skjelbreia og Trevatn. (Vi vant.) Det er stor enighet om at Valdresbanen er en morsom bane. Meg minner den mest om de 76 cm. banene i dobbeltmonarki statene Østerrike/Ungarn som ble bygget i fjellene i Bosnia (i dag Jugoslavia).

Det finnes vel knapt en meter av banen som ikke ligger i kurve og/eller stigning, og der den i motsetning til de fleste andre baner går på tvers av dalførene. Men ellers vil vel et hvert forsøk på å beskrive Valdresbanen virke som en fornærmelse mot Gattes koselige artikkel i Tertitten nr. 40.

Vi slenger forbi Odnes med hoppbakke hvor vår nybakte vognvisitor minnes tidligere prestasjoner. Det mangler ellers ikke på historier. Roar Stenersens historie (som visstnok skal være sann) om bøndene i Nord-Østerdalen var best, kort fortalt:

Valdresbanen er vel ikke helt hva den var - før var det "typerikdom" i lok-parken på denne fordums privatbanen. Vi presenterer her noen bilder fra den siste damp-tiden på banen. Alle fotografiene er hentet fra Jørgen Seemann Bergs arkiv.



Over : Lok nr 143, type 18C på Dokka 27. mars 1967.

Under: Lok nr 433, type 26C er nettopp ankommet Eina med ekstratog fra Fagernes.





Over : Lok nr. 347, type 30B, på Eina 15. august 1967. Loket gikk også på Skreialinjen hvor det bl.a. trakk et ekstratog for UHB.

Under: Lok nr. 195, type 24B, på Dokka med ekstratog fra Fagernes til Oslo 27/3/67.



Da NOHAB'en gjorde sitt inntog på Rørosbanen ble det satt igang en aksjon for å beholde dampen. Aksjonen skyldtes hverken jernbaneinteresse eller romantikk, men det faktum at hornet på NOHAB'en hadde en langt mere uhyggelig lyd enn dampfløyta når sauer skulle jages ut av sporet.

I Fagernes er det drøye to timers opphold før kursen settes sydover igjen, og diverse mager begynte å skrike om middag. Etter referatene å dømme sto valget mellom dårlig middag til dyr penge på Fagernes Hotel, eller god middag til billig penge på jernbanekafeteriaen.

Stemningen steg etter som sola trakk seg vestover, og de historiene som vanket på hjemturen hører vel bedre hjemme i i den "kulørte ukepresse" enn i vår seriøse (?) medlemsblad.

Derimot vil jeg avslutte med et kort utdrag fra en av diskusjonene som fant sted; hvor går turen neste gang ?? Skal vi leie en annen vogn for å kunne komme med i et tog som Ao 100 ikke lengre får slippe til i ?? Grovane ? Rødberg ? Rjukan eller Bodø ? Det er ingen tvil om at turene våre er populære og litt hygge bør vi også kunne unne oss, særlig når vi tenker på alle de timene vi legger ned på vår egen banestrekning for å kunne holde hjulene igang mellom Sørumsand og Fossum.

Arrangementskomiteen skal nok ikke påregne seg arbeidsledighet med det første, nei!

Håvard

#### FRA REDAKTØRENS PULT

=====

Ja, kjære leser, dette var altså TERTITTEN nr. 43. Grusomt tørt, vil nok enkelte si, og det kan jeg tildels være enig i. Men, vi må ikke glemme at referatene fra årsmøtet i D & V, generalforsamlingen samt utdrag fra årsberetningen er stoff som vil på både vil og må informere medlemmene om. Da får det heller være tørt.

Som nytilsatt redaktør i vårt utmerkede blad, vil jeg bestrebe meg på å gi et så bredt bilde av banen og driften (både før og nå) som mulig. En god del skal nok redaksjonen klare selv, men vi trenger også artikler og bilder fra medlemmene.

Når neste nummer kommer ? Ja, hvem vet, men med hjelp fra de aktive, kombinert med full arbeidsvirksomhet i redaksjonen, skal nok ikke sommeren ha kommet langt på hell før neste nummer kommer dumpende ned i postkassene.

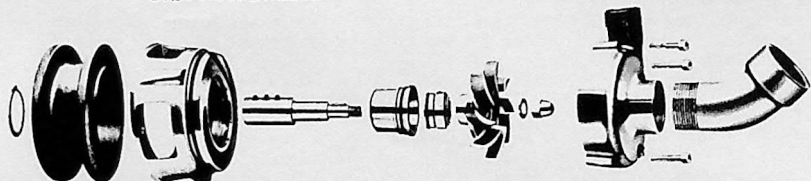
La meg så på tampen få oppfordre til et godt, hardt og effektivt arbeidsår på banen. Den trenger det!

Erik R. Gjertsen





## STØPT UTFØRELSE



## ● ANVENDELSE

E-JET er en allsidig sentrifugalpumpe, og spenner over følgende bruksområder:

### SKIPSFART

Laste, lense, ballast, brann, spyle- og transferpumpe.

### SILDOLJE- OG FISKEINDUSTRIEN

Pumping av fiskeavfall, limvann, blodvann, olje, pressvæske. Spyle-, kjøle- og vaskepumpe.

### DEN KJEMISKE INDUSTRI

Pumping av syrer, alkaliske væsker, oljer og paraffiner.

### NÆRINGSMIDDELINDUSTRIEN

Pumping av melk, safter, flytende sjokolade m.m.

### KOMMUNALE INSTANSEN

Som mobil- og trykkforsterkningspumpe.

### LANDBRUK

For vanning, lensing av grøfter, land- og silopumpe.

### ENTREPRENØRER OG DYKKERE

Lensing — spyling over og under vann.

## ● FORDELER

ØKONOMISK i innkjøp og drift.

UTFØRELSE helsveiset og støpt i syrefast stål.

ENKEL konstruksjon gjør både installasjon og vedlikehold lett.

SIKKER mot skader ved ukyndig og skjodesløs behandling, kan gå tørt og mot stengt ventill.

EFFEKTIV ved pumping av urenheter eller væsker med stort luftinnhold.

MAKSIMAL virkningsgrad og driftsikkerhet.

PLASSBESPARENDE. — Bygget som monoblokk med særdeles gunstige byggemål.

## UTFØRELSE

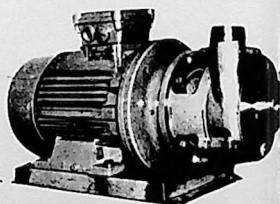
E-JET pumpen leveres sammensveiset i syrefast plate og i syrefast støpegods. Kvalitet: SIS 2343. (17 % crom, 12 % nikkel, 2 1/2 % molybden).

## KONSTRUKSJON OG FUNKSJON

E-JET pumpen består av KUN FEM HOVED-DELER og er meget lett å demontere. Pumpen er automatisk selvansugende ved første gangs fylling av væske. Urenheter som slam, sand, fiskeavfall og fliser kan uhindret passere gjennom pumpen.

## PRINSIPP

E-JET pumpen er en kombinasjon av sentrifugal- og øjektorprinsippet.



Produced by:

**AKER TRØNDELAG AS**

**AKER GROUP**

**TRONDHJEMS MEK. VERKSTED AS**

Innhærdsveien 18 - Postboks 896, 7001 Trondheim  
Tlf.: (075) 33 100\* - Telex: 55070 - Telegram: «Verkstedet»

PUMPEFIRMAET

—  $\frac{N}{S}$  **NORCO** OSLO —

KONTORADRESSE: ..... BYGDØY ALLÉ 23, OSLO 2

POSTADRESSE: POSTBOKS 3053, ELISENBERG, OSLO 2

TELEFONER: ..... (02) 56 30 80 — 56 33 48

TELEX: ..... 18 390 BJOCO

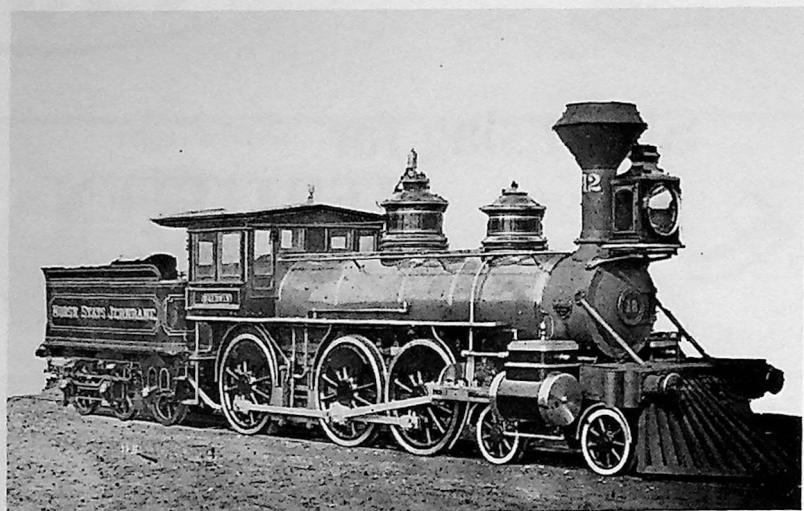
BOKHOLDERIADRESSE: THOMAS HEFTYESGT, 45, OSLO 2

BOKHOLDERITELEFON: ..... (02) 55 06 89

Slå et slag for  
„TERTITTEN“



Nå målet med en konto i:  
**KREDITKASSEN**  
- Lillestrøm



### TYPE 14 A 2-C-0 T.3

BILDET OVER VISER "NORSK STATS JERNBANE" LOK NR. 12 "BALDWIN" SOM DEN STO FERDIG HOS BALDWIN I PHILADELPHIA I 1879, NR. 12 VAR EN AV 4 LIKE, DE ANDRE HADDE NUMMERE OG NAVN: 1 "AMERIKA", 2 "LEIV" OG 11 "WASHINGTON".

DET VAR NO. 11 SOM TRAKK ÅPNINGSTOGET PÅ SMAALENSBANEN I 1879, BÅDE 11 OG 12 TILBRAGTE ET PAR ÅR PÅ SMAALENSBANEN FØR MERÅKERBANEN VAR FERDIG, VED DENNE FULLFØRELSE I 1881 KOM ALLE 4 LOKOMOTIVENE HIT, OG TILBRAGTE SÅ VIDT VITES ALLE SINE ÅR HER. DE BLE HUGGET CA. 1930.

LOKOMOTIVENE VAR DE FØRSTE AMERIKANSKE LOK I NORGE, OG HADDE TYPEBETEGNELSEN 14 A, NUMMERE BLE MED ÅRENE FORANDRET TIL 51 - 54, OG RUNDT 1910 TIL 111 - 114, DE VEIDE I DRIFTSKLAR STAND MED TENDER CA. 60 TONN, HØYESTE HASTIGHET VAR 60 KM/T, LENGDEN VAR 14,4 M OVER BUFFERE OG KJELTRYKKET VAR 9,5 KG/CM<sup>2</sup>.

