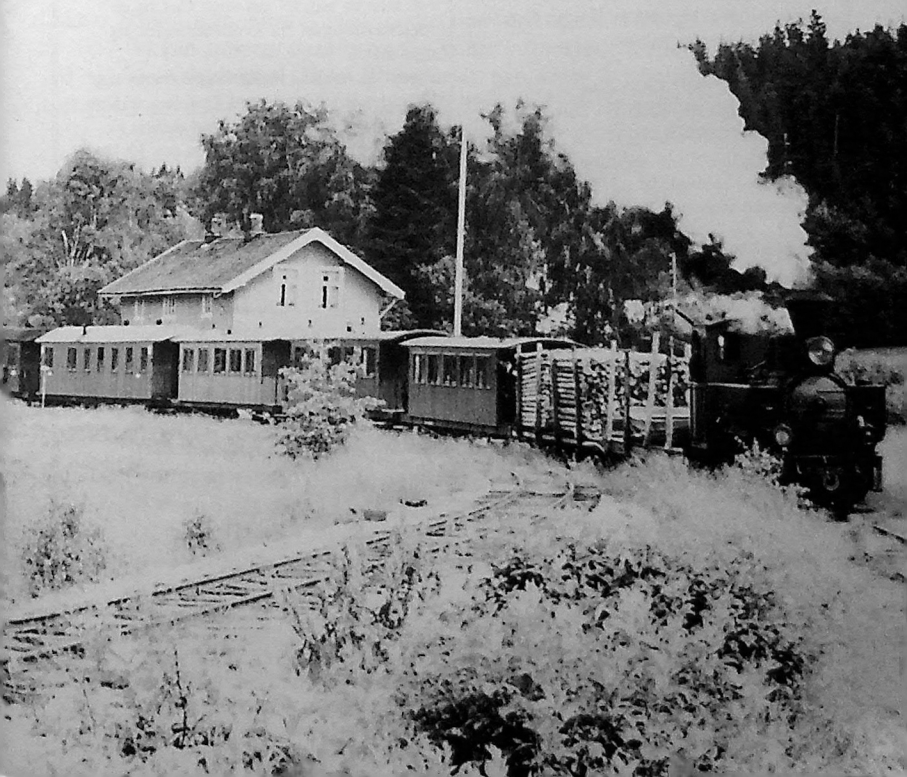


# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 89 - desember 1993



## Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjon: Aud K. Brevig  
Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Annonsepriser:

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

## Stiftelsen

### Urskog-Hølandsbanen

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

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid: Mandager kl. 17.00 til 18.00  
Sørumsand stasjon

Tlf. 63 82 69 70 (Telefonsvarer mottar beskjeder utenom kontortid.)  
Tlf. Bingsfoss 63 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling  
Trafikksjef Erik Borgersen

Stiftelsens formann: Gunnar Apeland  
Avd. ing. Vidar Skilnand

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

Dampog kjøres hver søndag fra ca. medio juni til medio september.

kl. 11,00, 12,00, 13,00 14,00 og 15,00

## Desember

er allerede her, og som dere ser også et nytt nummer av Tertitten. Det er ikke så lenge siden forrige gang, men det stoffet vi presenterer i årets julenummer burde være interessant for noen og enhver.

Denne utgaven av bladet består stort sett av historisk materiale. UHB har i sitt arkiv endel kassettbånd med taler og kåserier av banens driftsbestyrer gjennom 34 år, Eigil Prydz, og vi presenterer ett av disse, og i tillegg klipp fra et avskjedsprogram for Tertitten fra NRK.

Foruten vektige ord fra stiftelsens formann, Gunnar Apeland, har vi også i denne utgaven med en artikkel om vogn Col og en "detektivhistorie" fra Jernbanemuseet, og mye mer.

Bladet du holder i hendene skal minne deg på at det er julekjøring på Tertitten også i år, og at vi som driver aktivt med driften av banen regner med å se deg hos oss. På bakerste side finner du opplegget for dette. Da står det igjen å ønske alle lesere, venner og forbindelser en **riktig god jul og et gpdtt nytt år!**

Jan Deram

Av innholdet:

<i>Prosjekt Col</i>	s. 5
<i>Hvorledes en privatbane blir til</i>	s. 7
<i>"En kunngjøring fra NSB"</i>	s.17
<i>Minner fra driften</i>	s.27
<i>UHB's tippvagner</i>	s.33
<i>Gamle vognkasser reddet</i>	s.39
<i>Julekjøringen</i>	s.43

Forsidebilde: Lok 7 PRYDZ med langt, blandet tog bakker tilbake til plattformen på Skulerud stasjon etter å ha tømt seg for overgangsreisende til D/S TURISTEN. (Foto i juni 1960 - Jan Lysaker)

# Vekst er det eneste sanne tegn på liv.

Gunnar Apeland

Vekst er ikke bare flere medlemmer, økt omsetning og mer materiell. Vekst er også evne til å gripe sjansen når den kommer, evnen til å overvinne vansker og realisere planer, og på dette området har Tertitten en god tradisjon å ivareta. Bare se hva aktive entusiaster har fått til gjennom mange år: bygninger, vogner, lokomotiv, jernbanelinje m.m. Og ut av dette er det skapt et produkt som gir våre besøkende opplevelser - og kunnskap. Opplevelser idag om noe som var igår, kunnskap om igår for å bevare tradisjoner og miljø for framtiden.

Også i 1993 vokste vi. Etablering av Stiftelsen er fullført, vi har omsider fått tilsagn om et lenge etterlengtet tilskudd fra fylket til en heltidsansatt leder, våre to "hjemkommuner", Sørums og Aurskog-Høland viser oss en positiv holdning og bidrar aktivt - ikke minst politisk - i den fine utviklingen vi står i, for å nevne noe.

Vi kan selvsagt også ta med at vi har satt rekord i å engasjere arbeidsfolk på sysselsettingsmidler. Hele 19 personer har Vidar å administrere. Ikke rart arbeidet med å restaurere vognhallen på Bingsfoss går framover med stormskritt. Vår venneforening i Aurskog-Høland skal heller ikke glemmes. De har begynt bra. Dugnadene i bussgarasjen er et kapittel for seg. Gledelig og imponerende at dugnadsånden er for oppadgående. Og for en flott vogn det blir!

Nevnes må også det positive møtet vi i sommer hadde med ordfører Hans Marius Johnsen, rådmann Johan Heir og kultursjef Anne Marit Nordby fra Sørums og ordfører Øivind Ottesen og kultursjef Jan Monsen fra Aurskog-Høland. Vi var på talefot, fordi våre gjester klart så de mulighetene som er, og ikke minst de resultater som er skapt. Er det rart at styrets forventninger til å få realisert stiftelsens vedtatte planer er store?

Men kjernen i alt dette er hverken midler, bygninger, rullende materiell eller produkt. Alt er nemlig resultat av noe annet. Det er resultat av at myndigheter og lokalmiljø tror på vår evne til å realisere positive planer og nå våre mål. De ser vi skaper resultater. Sagt på en annen måte: De tror på deg og alle de andre aktive medlemmene i Tertitten. De tror på oss fordi vi har evnen til å skape og formidle.

Vi skal skape og formidle i mange, mange år. Også fordi det gir oss opplevelser, glede, tilfredsstillende og tilhørighet. Tertitten skal vokse og utvikles. Takket være entusiaster, takket være deg. Takk for innsatsen i 1993. Vel møtt til et nytt, spennende, kommende år.



*Vogn Col på tur inn i bussgarasjen høsten 1991.*



*Spikring av innvendig gulv.*



*Gulvet og veggene er på plass, og vognkassen er på det nærmeste tvunget sammen. (Alle foto: Trond Dehli)*

# Prosjekt Co1

Trond Dehli

Personvogn Co1 ble levert til Urskogbanen i 1896. Opprinnelig var vognen levert som BCo, dvs. som annen og tredjeklasses vogn. Annen klasse var delt opp i to mindre kupeer, en kupe med 4 sitteplasser der setene var trukket med lær. Denne kupeen var røykekupe. Den andre kupeen hadde 6 sitteplasser og var trukket med plysj. Tredjeklassekupeen hadde vanlige treseter. UHB's vogn BCo2 har dette interiøret idag.

En gang etter krigen ble vognen bygget om til hel tredjeklassevogn. Annenklasseinteriøret ble tatt ut, og delevegger demontert. Hele vognen fikk deretter vanlige trebenker. Slik gikk vogna til nedleggelsen av banen i 1960, og til 1991 i museumsbanetiden.

## Demontering

Etter driftssesongen 1991 ble vogna trukket inn i bussgarasjen, og den første demontering av deler begynte straks. Det var på høy tid. Klemrammer og vinduer ble tatt ut, og utvendige emaljeskilt skrudd av. Innvendig ble alle setene, samt ovner og bagasjehyller demontert. Spennende var det å ta av de utvendige platene på vogna. Kanskje fant vi noen gamle billetter eller mynter inne i veggen. Det ble dessverre ikke noen funn av interesse, bare noen billetter fra museumsbanetiden.

Da vi fikk av platene åpenbarte diverse snekkerarbeid at disse nok har vært demontert minst en gang i driftstiden. Materialer med bark på var det ganske sikkert ikke da vogna ble levert fra Skabo Jernbanevognfabrik, Skøien pr. Kristiania.

Vogna var nå etterhvert ganske ribbet, og neste jobb besto i å demontere gulvet. I forbindelse med ombyggingen av vogna ble det lagt inn parkettgulv av parkettstav. Dette gulvet skal vi bruke omigjen. Vi måtte derfor være ekstra nøye med

såvel demontering som merking av stavene med henblikk på senere sammensetting igjen. Under parkettgulvet åpenbarte det opprinnelige plankegulvet seg, dog dekket av gammel lappete linoleum. Det var lett å se at atskillige gulvbord var skiftet i årenes løp, antakelig pga. stor slitasje. Sandplattformer med tilhørende sand under skoene virker som bekjent som rene slipepapir på tregulv.

Som isolasjon i stubbloftet hadde vogna kutterfliis. Denne tok vi vare på i sekker for å legge tilbake i det nye gulvet. Stubbloftbordene var dermed det siste som sto igjen å rive. Noe stubbloft hadde også falt av vogna mens den gikk i trafikk. Nå ble det heldigvis klart for oss at hele taket og begge endeveggene kunne brukes omigjen. Et provisorisk reisverk ble av 2 x4" materialer ble satt opp, for å slippe å demontere taket.

Siste fase av demonteringsarbeidet var veggfeltene. De hadde store råteskader, og det var lett å konstatere at nederkanten av vinduene var et svært utsatt felt for vanninntrenging. Da alle veggfeltene var fjernet ble rammeverket til gulvet saget over noen steder og fjernet. Dette var det siste som ble tatt av vogna. Parallelt med demonteringen av selve vogna, ble alle "løse" deler som listverk, braketter etc. pusset opp og grunnet med rustbeskyttelse.

## Gjenoppbygging

Etter en pause på ca. ett år, grunnet arbeider på de øvrige vognene, tok vi fatt igjen høsten 1993. I september startet vår dyktige snekker Otto Nattestad Hansen med å fullføre tappingen i langbjelkene på det nye gulvet til vogna. Deretter ble langbjelker og tverrbjelker (spikerslag) dratt sammen og låst med treplugger. Den ferdige gulvrammen ble lagt på hodet, så det skulle være lett å få tilpasset og spikret stubbloftsbord. Ny-oppussede braketter for å holde gulvet sammen ble også tilpasset og skrudd på plass. Til slutt oljet vi den ferdige undersiden av gulvet med 8 strøk ulike typer Owatrololjer. Så var tiden kommet til å snu gulvet igjen, for å legge det på plass på vogna. Med denne jobben kom den første følelsen av at det skulle bli en vogn av dette igjen. Det er godt å være kommet til dette stadiet i et slikt prosjekt etter mye "møkka-arbeid" med riving og demontering. Det nye gulvet ble nå justert på plass, og festehull til stålrammen boret. Sekkene med kutterflis ble helt ut og fordelt utover i stubbloftet igjen. Deretter kom det innvendige gulvet på plass igjen, og her er benyttet såvel gamle som nye bord.

De nye veggfeltene til vogna var laget for en tid tilbake, men det er utført noe modifisering på dem nå. Veggfeltene er også innsatt med Owatrololje. Den siste jobben med veggfeltene før vi skulle sette dem på vogna var å finpusse tappene. Først da kunne vi være sikre på ikke å få noen problemer når vi skal tvinge vognkassa sammen.

Siste onsdag i oktober var så alle veggfeltene satt på plass i gulvet. Syv stykker av oss spyttet i nevene og ga oss i kast med å slippe det gamle taket ned på de nye veggene på vogna. Det gikk helt fin, bare en tapp "kranglet" lite grann, men det

er jo faktisk 68 tapper vi tvang sammen, så vi syntes vi hadde utført en god jobb der. Vi brukte faktisk bare en halv time på hele operasjonen.

Fortløpende er alle spikerslag tilpasset på vogna. Spikerslag kalles det treverk som forbinder veggfeltene. Alle spikerslagene har et hull gjennom seg. Her går det et rundjern gjennom, et såkalt strekkstag. Dette er her for å trekke tak og gulv mot hverandre. Alle jernbeslag som forbinder gulv og vegger er også montert. Mye av tiden fremover vil gå med til innvendig paneling. Den gamle faspanelen ble tatt relativt pent av, og vi skal prøve å bruke noe av den om igjen ved å kappe panelen i begge ender og bruke den i et kortere felt enn der den opprinnelig satt. Av utvendige stålplater kan vi bruke omtrent halvparten om igjen. Disse platene er stålborstet på baksiden og malt med to strøk lakk. En stor jobb, som også delvis er utført, er setesliping. Gamle velbrukte seter har jo endel hakk og riper, og det er mange m<sup>2</sup> seteflate. Mye arbeid, men glatte, fine seteflater blir det garantert igjen.

En boggi er også til overhaling. Den er tatt av vogna, og det jobbes med den i det nye verkstedet vårt.

Vi har gjort mange store jobber denne høsten med god fremdrift. Samtidig har vi et stykke igjen, men med den gode gjengen som møter hver onsdag og lørdag i bussgarasjen, skal det ikke by på problemer å bli ferdig med vogna til 1994. Vi har også fått med oss 4 nye aktive.

Kommer du i bussgarasjen onsdager eller lørdager er det garantert bruk for deg. Både gamle og nye medlemmer er velkomne. På en hyggelig arbeidøkt tar vi oss også tid til en kopp kaffe eller to, noe som hører med i det gode miljøet vi har på UHB.

# "Hvorledes en privatbane blir til"

Eigil Prydz



*Driftsbestyrer Eigil Prydz fotografert ved sitt skrivebord i 1959 (Foto: Eigil Prydz)*

Driftsbestyrer Eigil Prydz holdt mandag 23. januar 1961 et foredrag i dameforeningen til Jernbaingeniørenes Forening i Oslo. Han var en glimrende foredragsholder, som gjerne "krydret" sine foredrag med historier og anekdoter. Dette foredraget ga han tittelen "Hvorledes en privatbane blir til", og det følgende er skrevet av etter et båndopptak fra foredraget.

Mine høyste ærede damer og mine herrer. Det er ikke fordi jeg ikke også ærer dere mine herrer, men på et damemøte må det være meg tillatt å betone at jeg ærer damene meget mere, og det føler jeg meg overbevist om at

dere alle sammen er enig med meg i. Min kone forteller meg stadig at jeg er en meget ubeskjeden "ung" mann, med meget store tanker om meg selv. Det må vel være noe sant i det, for noen dager før jul gikk jeg ned i Hovedstyret

til vår så fortreffelige formann, overingeniør Kohmann, og tilbød meg å fortelle litt om privatbanene. Jeg forestilte meg ikke et damemøte eller noe i den retning, hadde jeg tenkt at noe slikt kunne inntreffe er det ikke sikkert jeg hadde våget det. Men Kohmann overtalte meg, han trøstet meg og beroliget meg og her står jeg.

Det jeg nu kommer med er heldigvis ikke noe foredrag, og kåseri er det nesten for pretensiøst å kalle det. Men det som Kohmann kalte det, at jeg skal komme med noen ord om privatbanene, det synes jeg er en flott betegnelse. Bliir ordene for mange og for kjedelige får dere trampe i gulvet.

Det jeg skal fortelle om er altså det som heter private baner. Det er mange som har lite greie på hva det er, eller rettere sagt var for noe. Jeg kan betro dere at jeg var formann i De norske Privatbaners forening i hele 30 år, så jeg sitter inne med rent fabelaktige kunnskaper om denne materie. Hva er egentlig en privatbane? Etter det nye og lovlig gjeldende vokabular så er en privatbane "ei køyregreie som vert driven med kraftmaskin, og er laga eller esla til å køyre på skjener", så nå vet dere det. Den første jernbane i Norge, det var en privatbane, og den kom i 1854 og gikk fra Oslo til Eidsvold, alminnelig kalt Norsk Hovedjernbane. Den ble overtatt av statsbanene i 1926. Vi har her i landet hatt følgende privatbaner: Hovedbanen, Lillesand-Flaksvandbanen, Sulitjelmbanen, Nesttun-Osbanen, Urskog-Hølandsbanen, Grimstad-Rise, Lierbanen,

Holmestrand- Hvittingfoss, Tønsberg-Eidsfoss, Valdresbanen, Thams-havnbanen og Rjukanbanen, tilsammen 12 baner, og regner vi med Dunderlandsbanen i Nordland, som statsbanene overtok i 1947, så blir det tilsammen 13 privatbaner. Den samlede lengde av disse privatbanene var ikke noe imponerende, de aller fleste av disse baner blev bygget like før eller omkring 1900, og som regel var de resultat av mange års forgieves søknader om å få en statsbane. Så tok de private interesser saken i egen hånd og fikk Stortingets konsesjon og velsignelse og så duret de iveri og fikk bygget en jernbane for seg selv. Nå tror mange at disse privatbanene i det vesentlige er bygget med privat kapital, men slik er det ikke. Urskog Hølandsbanen f.eks., som kostet og var bokført for ca. 1.2 millioner kr., der var det private aksjer for kr. 200.000, kommunale aksjer for 400.000 og statsaksjer og lån for 600.000., og slik var det mer eller mindre også ved de andre privatbanene. Anderledes var forholdene i våre naboland Sverige og Danmark. Der spilte privatbanene en helt annen rolle. I 1901 var der således i Sverige: statsbaner - 3849 km., men der var over dobbelt så mye privatbaner - 7.724 km. tilsammen 11.573 km, og i Danmark var det også mere privatbaner enn statsbaner på dette tidspunkt.

Det sier seg nesten selv, at når jeg skal fortelle litt om de norske privatbaner, så er det rimelig at det blir tall og historier fra Urskog-Hølandsbanen, der jeg var driftsbestyrer i hele



34 år. Apropos 34 år; efter en undersøkelse i Hovedstyret er det blitt fastslått at ingen har tjenestegjort ved norsk jernbane i samme overordnede stilling like lenge som jeg, på 100 år. Det spøkte med kontorsjef Anton Lund ved Hovedbanen, men jeg slo ham med hele to år.

Når man har levet et langt liv, og mesteparten har stelt med en liten privatbane, så hender det av og til noe rart, og det skal jeg komme inn på nå.

Da Kongsvingerbanen ble åpnet i 1865 oppsto straks tanken om å få en forbindelsesbane mellom Blaker på Kongsvingerbanen og Mysen på Smålandsbanens indre linje som det dengang ble kalt. Og Jernbanekomiteen av 1875 opptok en slik jernbane i sitt forslag, riktignok i gruppe II, men som nr. 1 i denne gruppen. Dette var ikke så merkelig, hensyntatt til den uoverskuelige mengde merkelige jernbanekrav som forlås. Men det som var merkelig var at strekningen Blaker - Mysen var den eneste av både gruppe I og II, som ble foreslått bygget med normalt bredspor. Selv Bergensbanen måtte lide den forsmadelige skjebne å bli foreslått bygget smalsporet. Men tross denne innstillingen hendte det kuriøse at Urskog-Hølandsbanen, da den tilslutt ble bygget, så ble det den mest smalsporede bane i hele landet. Da håbet om en statsbane måtte gives opp, etter at saken hadde vært fremmet for Storting etter Storting helt frem til 1892, så ble det da fra den lokale jernbanekomite fremmet en søknad om konsesjon på en billig, smalsporet

privatbane, og dette ble innvilget, og 19.10 1896 så ble den første del åpnet for trafikk.

Banen er, eller rette sagt - den var - 57 km. og hadde en sporbredde av 750 mm. Det som egentlig tvang bane frem var utvilsomt den stigende foredling av skogens produkter, kort sagt plankekjøringen. Her hadde man praktisk talt bare hestekraften i den aller enkleste form å ty til, og veiene var dårlige og de var bakkete og de var uendelig lange. Denne plankekjøringen var som alle vet et meget bedrøvelig kapittel, både moralsk og juridisk og økonomisk. Og sikkert er det at mangen en mann og enda flere hester trakk et lettelsens sukk da Urskog-Hølandsbanen overtok tungtrafikken - kanskje hestene mest. Noen tall må jeg få komme med. Det var den kjente jernbanebygger S. Sørensen som for Urskogbanen, fra Bingsfos til Bjørkelangen, 26 km., fikk godtatt sitt anbud på 183.390 kr. og Hølandasbanens 28 km. bygget han for 410.000 kr. inklusive skinner og slippers, husbygninger og telefon og til og med planert etter billigste klasse for bredspor. Og enda tjente han penger på det, slik at han etterhånden blev enn velstående mann inntil han nærmest gikk konkurs da han bygget Valdresbanen og mistet alle sine penger der, visstnok 350.000 kr. Men tiden var anderledes den gang ikke minst mentalt. En mann fikk 75 øre for en kubikkmeter masse og toppen var 3 kroner for fjellsprenning. Enda rarere kan man kanskje si det var når byggmester Schüssler ifra Kongsvinger

bygget alle Urskogbanens store og små hus på 8 stasjoner for 20.710 kr. med materialer og alt.

Idag koster en kretsskole der oppe bortimot noe slikt som trekvart million uten sammenligning forøvrig. Lønningene ved banen var den første tid utrolige. En banevokter hadde 650 kr. som kunne stige til 750, en lokfører og en overkonduktør 1050 kr. Stasjons-ekspeditøren i Lierfoss fikk 150 kr. mens ekspeditøren i Urskog oppnådde hele 200 kr. og alt vel og merke pr. år, ikke pr. måned som kanskje noen vil tenke.

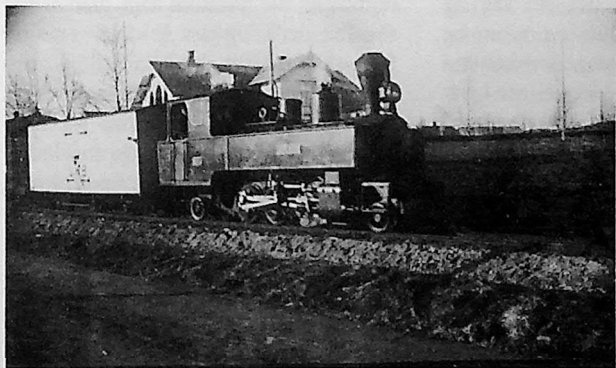
Det fremgår av den gamle direksjonsprotokoll at en kjøbmann N. Pedersen ved Kvevli blev tilbudt stasjonsekspeditorjobben der nede mot fri frakt for sine kjøbmannsvarer ved Urskogbanen, men det fremgår ikke av protokollen hvordan løsningen av dette trafikkspørsmål blev. De første lok, trekoblede hjulpar, vekt 15 tonn fikk vi fra Sächsische Maschinenfabrik i Chemnitz. De kostet 14.800 riksmark, altså omtrent 80 øre kiloen. Boggipersonvogner 5.892,18, boggi lastevogner 2200, og 1100 for toakslede. Det skal sies til den første jernbanedireksjons ros at de valgte et solid og grovt materiell, slik at vognenes lasteevne ble 12 tonn. Banens vesentlige trafikk var tungt gods, gjennomsnittlig 90 vogner i uken. Persontrafikken var aldri noe imponerende. Folk reiste ikke før i tiden som de gjør nå. De reiste bare når de hadde noe fornuftig å bestille. Farten var heller ikke så imponerende, 25 km. pr. time til å begynne med, men så fikk vi

av tilsynshavende som en slags påskjønnelse fordi vi hadde god skinne-gang først tillatelse til å øke hastigheten til 30 og senere til 35 km. pr. time - på papiret da. Opp gjennom de to kilometer lange Harkerudbakkene med sammenhengende 20 %% stigning og 75 meters kurver kunne det nok bli togstans en gang i blant, og meget ofte skrittgang. En sommer så hendte det at 5 prester slo seg sammen for å ta rundturen med banen og Haldenkanalen og da de kom til Harkerudbakkene ble farten mindre og mindre. Da slo presteskaper seg riktig løs og hoppet av toget for å plukke blomster som de ville ta med hjem til sine prestefruer, som et minne om sin lettsindighet den gang da de hoppet av toget under fart for å plukke blomster til sine kjære. Fire prester hoppet av, men én sto igjen på plattformen og våget ikke spranget. Blomster ble plukket og alt så godt og vel ut, men omforladelse, toget gikk allikevel fortere enn prestene hadde tenkt og det endte med at de fire prestene ble igjen nede i bakken. Den femte sto igjen på vognen og triumferte da han gikk av på nærmeste stasjon, Killingmo, og ordnet med hesteskys for seg og sine embedsbrødre.

Men det hendte at farten ble satt opp også. Jeg har liggende på mitt kontor i Bjørkelangen en rapport fra en togfører som kjørte et ekstatog med journalister som kom med dampskibet "Turisten" fra Skulerud til Sørumsand på 72 minutter, og det er da 57 kilometer. Jeg var selv med toget, og det står tydelig for meg at det var en ube-



*Driftsbestyrerboligen BERGAN ved Bjørkelangen var Prydz' bolig i mange år.*



*Lok 6 HØLAND med blandet tog ikke lenge etter at loket ble levert. Melkevognen S 62 ble bygget opp på understellet av flatvogn nr. 101, som UHB kjøpte brukt av Holmsen og Høibråten i 1922. Vognkassen ble tegnet av Eigil Prydz selv.*



*Løftekassene og den elektriske omlastingskranen på Sørumsand var en viktig årsak til UHB's lange liv. Her et leveransefoto av en av de første lukkede kassene. (Alle foto: Eigil Prydz)*

hagelig tur. Så fort som da har jeg aldri i mitt liv kjørt noen gang.

Banen har hatt en kollosal betydning for de nedre Romeriksbygder, og når bygdene står slik som de gjør idag, så kan de ærlig og redelig takke gamle Urskog-Hølandsbanen for det.

Økonomien var et stadig tilbakevendende problem og vanskelighetene ble noen ganger slik at det hele så håbløst ut, men så gled det over. I 1931 hadde banen en totalstreik i tre måneder. Imidlertid rettet det seg og ved å holde rede på pluss og minus og debet og kredit, den strengeste økonomi i smått og stort, så hadde vi med oss 441.000 kroner i kontanter og materialbeholdning da vi gikk over til NSB i 45/46, og vi skyldte ikke noen et øre, men de pengene kom visst godt med, for det fortelles at banen siden klarte å prestere en gang, jeg tror det var et underskudd på 1.4 millioner.

Som et eksempel på hvor vanskelig det kunne være noen gange, om hvor elastisk driften av en privatbane kunne være og nesten måtte være, så skal jeg nevne ett av årene etter streiken. Det var året 1932/33. Da hadde jernbanen med full drift et budsjett på 177.545 kr. og allikevel klarte vi det året å prestere et driftoverskudd på 1597 kr.

Jeg må fortelle en liten historie fra de dagene jeg overtok Urskog-Hølandsbanen. Det var på vårparten i 1917 jeg som ung ingeniør kom fra Dovrebanens anlegg ned til Bjørkelangen. Jeg hadde ikke noen større innsikt, og var

helt uten erfaring i hvordan man burde drive en jernbane, en privatbane. De første dagene kikket jeg i journaler og bladet i kopibøker for å få et slags grep på sakene. En gang satte jeg meg ned i fullmektigens stol ved hans skrivebord, trakk ut en skuff, og den var smekk full av papir. Og papirene var regninger, bare regninger. Jeg ropte på fullmektigen og spurte hva dette var for noe. "Regninger", sa han. "Ja, jeg ser det", sa jeg, "men hvorfor ligger de her?" "Jo, siden vi holdt opp å betale regninger har vi alltid lagt dem i den skuffen der", og der lå det regninger for vel 27.000 kr. Jeg hadde ikke noen penger, jernbanen hadde åpenbart enda mindre, vi trengte varer, og jeg henvendte meg til banens gamle forbindelser for å få tak i to tønner petroleum, smøreolje og lignende. Jeg fikk til svar at det skal være oss en glede å levere varer til Urskog-Hølandsbanen, men vær så vennlige å betale hva dere skylder. Ja, slik begynte det.

Vi var ofte plaget av sneen, enkelte vintre kunne være leie med svær nedbør, men vi hadde etterhvert eksperimentert oss frem til en udmerket, effektiv sporrensers som hjalp oss over vanskelighetene. En gang, det må trolig ha vært i 1923, kom det slike snemengder at vi praktisk talt snedde inne. Jeg valgte da å slå meg frem til Sørumsand for å få kontakt med Kongsvingerbanen, men sneen falt og falt, og utover i Høland hadde det ikke vært tog på flere dage. Omsider kom jeg meg da så langt at vi skulle komme disse ytre innesnedde bygdene til hjelp. Vi hadde

tre sammenkoblede lokomotiver med frontplog foran og sporrenser bak. Jeg var ikke selv med på den turen, men jeg fikk da høre nok om'n.

Rydningstoget brøytet seg frem, og alt gikk godt og vel til de var kommet til Hemnes. To eldre koner skulle derfra og utover til et sted som heter Slora. Veiene var nedsnedde og tog hadde det ikke vært på flere dager, og konene fant at det var lettere å stabbe utover i skinnegangen, for veien var helt gjenblåst. Ja, dette gikk godt og vel en tid, men så hører de plutselig i en kurve bak seg at rydningstoget kommer. Første lokfører blåser faresignal, men de andre lokomotivene hører ikke dette og bare perser på det de kan på høyeste trykk og største fart for å få slengt sneen langt ut av trauet. Konene skriker opp, skriker over seg, og så forsøker de å klatre opp den høye brøytekanten og gudskjelov for det. Hadde de ikke gjort det så hadde vi vel skåret benene av dem med de knivene som sitter nederst på sporrenseren. Så fyker dette sammenkoblede maskinaggregat forbi som en åsgårdsrei. Vingene på renseren tar begge konene og hiver dem høyt opp i luften til en alle tiders saltomortale som endte utenfor gjerdet. Personalet hoppet av loket og av sporrenseren og ilte dit de forulykkede befant seg. Der satt de to gamle koner og gråt, men de feilte merkverdig nok ingenting. Jeg husker jeg fikk en rapport fra baneformannen om ulovlig linjegang for de to gamle, men den rapporten la jeg bort. Det fikk være nok med det som var dengang.

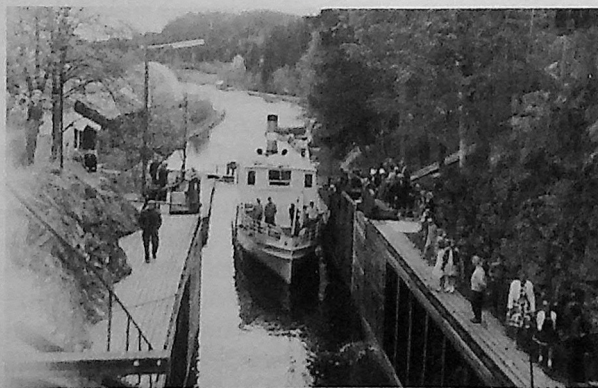
Mange syntes det var rart vi "hang" på skinnegangen med de store lass vi kjørte og med den relativt store fart, men det gikk som regel bra. Endel avsporinger forkom, men ikke noe særlig mye og mest på stasjonene. En avsporing er i og for seg ikke noe morsomt å snakke om, men vi hadde da virkelig engang en helt humoristisk avsporing. Det var en sen høstaften. Siste tog til Skulerud var kommet til Løken stasjon i Høland. Der sto det endel unggutter og slike krabater har lett for å finne på noe spetakkel, det er nærmest derfor de står der. Nå lå det på stasjonen endel fløtningsdregger, som fløtningen brukte til å varpe tømmeret frem gjennom sjøene. Slike dregger er nærmest et slags anker med et langt tau. Vel, guttene tok en dregg og bandt den i mørket til bufferten på bakerste vogn. Nå, tenkte guttene, skal toget gå og så henger det fast og kommer ikke av flekken. Slik tenkte de, men det gikk annerledes. Da toget gikk, merket dette i det hele taget ikke dreggen, men den kvelden røsket og ødela den 1800 slippers mellom Løken og Hjellevøl stasjon. Da toget nærmet seg Hjellevøl i en kurve, nedenfor stasjonen, så sporet likeså godt den bakre vognen av med en boggi. Dette var en BCo, og inne på annenklassen, som det dengang het, lå en fabrikkieier fra Hjellevøl og sov. Vi hadde slike lange, koselige sofaer på annenklassen, som fristet til hvile når plassen tillot det. Fabrikkieieren hadde vært i Oslo, var trett og hadde hvilebehov, og så hadde han bedt konduktøren vekke seg når de



Lok 1 URSKOG, lok 4 SETSKOGEN og lok 2 EIDSVERKET med snøryddingstog i nærheten av Bingsfoss omkring 1920. Eigil Prydz med bandasje.



Lillesand-Flaksvandbanen var blant de mest seigliveide privatbanene, og holdt stand til ut på 1950-tallet. Lok nr. 1 LILLESAND var, bortsett fra sporrvidden tilnærmet lik UHB's to første lokomotiver. Eigil Prydz besøkte noen år før nedleggelsen, her et foto fra Flaksvand stasjon.



DIS TURISTEN i Ørje sluse. (Alle foto: Eigil Prydz)

kom til Hjellevøl. Men altså innen de kom dit, så sporet vognen av og begynte å hoppe på slippersen, slik at fabrikkieieren ble kastet ned på gulvet og der satt han og holdt seg fast i et sofaben. Han trodde sin siste time var kommet. Like etter kjørte toget inn på stasjonen og konduktøren kom for å vekke ham. Men kjære, sitter De på gulvet da, sa konduktøren. "Dette er den verste jernbanereise jeg har gjort i hele mitt liv, jeg har kjørt på slippersen hele tiden". "Å neida, neida", sa konduktøren. "De må ha drømt, De må ha drømt vondt. Nå skal jeg hjelpe Dem opp, jeg. så skal de se det hele retter seg nok. Vogna er ålreit den, ser De." Saken var nemlig den at i det øyeblikk toget kjørte inn på stasjonen og krysset planovergangen på bygdeveien, så gikk vognen på sporet av seg selv den, og var blitt helt normal igjen.

Som følge av sitt smale spor har banen gjennom alle sine år vært et takknemlig objekt for vitsemakere, og for mer eller mindre usannsynlige historier. Men det har alltid vært en velvillig tone både over historiene og vittighetene, for i grunnen var alle glad i banen sin og denne følte seg jo også på sett og vis som et slags kjælebarn. Og populær tror jeg nok den var dengang vi kjørte egne persontog. Ja da hendte det meg forresten noe rart engang. Vi hadde vært i Skulerud og hentet en ladning glade turister for viderebefordring til Kongsvingerbanen. Vi hadde et lett, raskt persontog som hadde signalstopp ved enkelte større planoverganger, et meget populært tog.

Jeg sto på lokomotivet, og da vi var kommet opp til Østby gård i Søndre Høland sto det på en planovergang der borte to damer og en herre, og de ga signal til stopp. Joda, vi bremsset opp og like etter så kjørte vi. Jeg så meg tilbake, og da så jeg begge damene med sin herre stå igjen på planovergangen. Kommet til Bjørkelangen så gikk jeg bort til togføreren og så spurte jeg hva det var for noe utpå Østbyjordet.

- Det ble jo ikke til noe der ute, så det ut til.

- Nei, det gjorde ikke det.

- Men hvorfor i allverden stoppet De da toget?

- Jo, den ene damen skulle sende et prospektkort.

- Jasså, har De det kortet?

- Ja. Få se på det, sa jeg. Det fikk jeg, og på kortet sto det noe slik som:

Kjære tante!

Vi bor på Østby gård, og har det bare godt og vel på alle måter. Du må endelig komme oppover til lørdag, men ta endelig bussen oppover istedenfor denne fæle, gamle jernbanen so bruker allverdens tid, og er en aldeles redselsfull innretning.

En av vanskelighetene ved en sporbruddstasjon er omlastingen. Især var dette et stadig stigende problem ved en bane, hvis største trafikk var tungt gods. Fra 1919 fikk vi en elektrisk portalkran i Sørumsand som tok hele vognlasten i ett løft, og istedenfor at to mann holdt på i en time eller mere med å håndomlesse en vogn, tok nå over-

føringen bare fem minutter. Urskog-Hølandsbanen var en av de første som begynte med store løftekasser, kasser av forskjellig konstruksjon, som tok 8 favner ved, 10 tonn korn. Det var dette som hjalp privatbanene frem gjennom de vanskelige perioder. Jeg bygget i Bjørkelangen for eget bruk, og for Norges Statsbaner 185 slike kasser til forskjellige formål. En liten historie igjen til slutt:

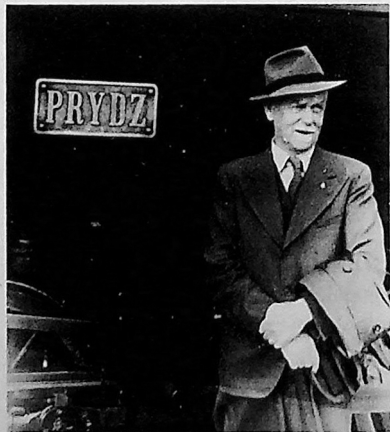
Det var en kone som var kommet flyttende til Oslo, og hun hadde en søster som bodde på Skullerud på Ekeberg. Så snart du får tid, får du komme ut og besøke meg, hadde søsteren sagt. Gå ned på Jernbanetorget og så tar du en buss helt ut. Joda, det gikk noen dager, og så dro søsteren ned på Jernbanetorget hun, men hvordan det nå var eller ikke var, så tullet hun seg inn på Østbanestasjonen og kom bort til en billettluke og spurte om hun kunne få kjøpe en billett til Skul(l)erud. Joda, men da må De skynde Dem, for toget til Skulerud går nå ganske snart. Går det tog til Skulerud da? Javisst gjør det da det. konen kom seg ut på plattformen og inn i toget, og dermed så begynte reisen. Da konduktøren kom, spurte hun starks om dette var toget til Skulerud. Jo, ja, det var da det, det vil si De må bytte tog i Sørumsand. Dette syntes hun var rart, for noe slikt hadde søsteren ikke nevnt noen verdens ting om. Tiden gikk, og langt om lenge kom de til Sørumsand og der kom seg ut og over i Urskog-Hølandsbanens togsett. Om dette var toget til Skulerud? Jo, det var da riktig nok. Tiden gikk, mørket falt på og lampene ble tent, og da klokken var henimot 23 om aftenen så ringte stasjonsekspeditøren i Skulerud meg opp og spurte hva han skulle gjøre med en kone som var kommet med toget og som egentlig skulle ut på Ekeberg. Ikke har hun penger, hverken til billett,

eller mat eller losji. Jeg ba ham legge ut alt det som var fornødent, og føre det på jernbanens konto for diverse utgifter.

Nei, nå får det være nok. Jeg får se til å slutte, og da da får jeg få si at det er på mange måter vemodig at Urskog-Hølandsbanen, den siste smalsporede jernbane i Europa er nedlagt. Men nå, i den aller siste tid, har denne bane fått en publisitet, som er hel overvældende, noe den slettes ikke hadde de siste årene den var i live. For det var nettopp det som førte til at den så og si stoppet av seg selv. Det er skrevet forunderlig mye rart i den anledning, men det beste som er sagt det skrev en av mine konduktører:

- Man kan ikke opprettholde en jernbane bare på en tradisjon.

Og den 30. juni 1960 om kvelden, da kjørte det siste tog over Urskog-Hølandsbanen, merkelig nok trukket av lokomotivet "Prydz".



*Urskog-Hølandsbanens og Norges siste damplokomotiv ble oppkalt etter driftsbestyrer Eigil Prydz.*



## "En kunngjøring fra Norges statsbaner"

*Innstilling av trafikken på Aurskog-Hølandsbanen. I forbindelse med innstillingen av trafikken på Aurskog-Hølandsbanen .....*



*Lok 7 PRYDZ med blandet tog for full damp oppover Bingsfossbakkene i juni 1960*

14 dager før lokomotivet "PRYDZ" trakk det siste toget over Urskog-Hølandsbanen, var NRK's reporter på togtur med mikrofon og opptakerutstyr. Reportasjen skildrer togreisen helt fra Sørumsand til Skulerud, og denne dag har toget omlag 150 reisende. Det som virkelig er interessant i reportasjen er intervjuene med banens trofaste slitere. Flere av dem hadde på dette tidspunktet jobbet en manns (eller kvinne)-alder ved UHB.

Første mann ut er stasjonsmester Jørgensen på Sørumsand:

- Har De mange passasjerer idag da stasjonsmester Jørgensen?

- Idag er det meldt 138 reisende til fellesreiser og utenom det er det nok omkring 20 stykker.

- Ialt ca. 150 passasjerer, altså. Det stemmer jo ikke med hva jeg har fått opplyst, at togene går på det nærmeste tomme, og at det er grunnen til at det skal nedlegges.

- Det er fellesreisene i forbindelse med dampskibet "Turisten", som gjør at vi har så mange reisende nu på forsommeren. Akkurat idet skolene slutter er det mye skolereiser. Og da er det som regel mange hver dag, men særlig onsdag og fredag.

- Skolene skal vel riktig gjøre fra seg nå da, før banen blir lagt ned? Det er jo ikke så mange dagene igjen.

- Det nærmer seg siste reisen, ja. Vi har bare 14 dager igjen, dessverre.

- De synes det er trist at den skal stanse?

- Ja, vi synes det. Det blir nok en stor forandring, både for bygdene oppover her og også for oss på Sørumsand. Vi er ikke noe begeistret for overgangen til godsruiter.

- Og det er vel også hyggelig å ha den lille banen ruslende omkring her av og til?

- Ja, vi synes det er veldig morsomt å ha den her.

På Bjørkelangen treffer vi verksmester **Julius Engen**, som har arbeidet ved Urskog-Hølandsbanen i snart et kvart århundrede.

- Det er vel en viss oppbruddsstemning her nå, Engen?

- Ja, det må jo bli det all den tid banen blir nedlagt og driften innstilt.

- Og hva skal så maskinene og verktøyet brukes til?

- Ja, det blir nok Hovedstyret og overingeniøren som bestemmer hvor det skal hen. Det blir jo brukt, noe går til Drammen antagelig, og noe til Bispegaten og noe til Kongsvinger. Etter det jeg vet gjør det det.

- Men selve maskinene og vognene og det her, det kan vel ikke bli brukt noe større videre?

- Det blir vel antagelig skrot til Spigerverket.

- Endel av det utstyret dere har her, det er vel fullverdisaker som ...

- Mye av det er jo gammelt, men det er fullt brukbart. Vi har jo brukt det.

- Og hva skal så folkene gjøre som har vært ansatt her?

- Ja, de blir flytt innover til forskjellige steder. Noen kommer vel til Bispegaten, og med tiden kommer vi kanskje til å bli flytt til Grorud.

- Men, hva sier folk til å flytte herfra. det er jo mange av dem som har hus her.

- Det beste hadde selvfølgelig vært om dom hadde fått vært her, men det må'n jo finne seg i. For dem som er yngre er det ikke så vanskelig for, som de som'n kan si er eldre.

- Vi kan vel ikke si at et verksted som dette her har vært helt moderne, så nå kommer dere inn på moderne verksteder og kanskje nye mas-

kiner. Er dere litt skeptisk innstilt overfor det nye arbeidet dere skal inn i?

- Det kan jo tenkes, for her har det vært forholdsvis primitivt verktøy, men vi har vært allsidige og måttet foreta de reparasjoner som har vært nødvendige.

- Dere har laget det meste sjøl, det har vi sett her.

- I privatbanetiden ble jo alle revisjoner tatt her.

- Dere gjør ikke det nå da?

- Nei, i den senere tid er det blitt sendt inn, bl.a lokkjeler og sånt til hovedrevisjon i Bispegaten og Drammen.

- Det er jo forholdsvis gode bygninger som er her. Hva skal de brukes til?

- Verkstedbygningen er et solid hus. Det blir vel antagelig overtatt av bilrutene.

- Så det blir den nye tid som skal rykke inn i de gode gamle haller, da?

- Det blir nok det, ja.

En av de virkelige sliterne på UHB var **Mathea Guldhaugen**. Hun vasket vognene på banen et helt yrkesliv.

- Hvor lenge har De arbeidet her på banen?

- 35 år.

- Hva er det De har drevet på med da?

- Vaska vogner, skura, pussa, alt mulig.

- Er det store forandringer som har skjedd på de 35 årene De har vært her?

- Å, jada, det har da forandra seg litt av hvert!

- Det var kanskje ikke så rare betalingen da de begynte her?

- Jeg bynte med 10 kroner mån'en. Ja, det hadde jeg.

- Og hva besto arbeidet i dengangen da?

- Ja, da var vi bare her nere om kvelden da, veit De, for da hädde vi'tte ælt sammen. Men så vaska det ei på Skulerud og de klaga på det at vogna var så fæle. Så sier altså konduktøren det at hvis De vil ta æll vaska, så kænn De reise og gjørra som De vil, Og vi vart enig om det at vi tok ælt samma, og derfor så vart det så vi måtte reise da vett'i, mellom Skulerud og Sørumsand.

- De har altså reist og gjort rent?

- Jada, reist og gjort reint.

- De har fulgt med toget bestandig da?

- Omtrent.

- Det måtte være en slitsom jobb?

- Ja, det har vøre slitsomt, det skal værre visst.

- Var folk flinkere nå på slutten til å passe på at de ikke grisert til vognene, enn da De begynte her?

- Ja, vett'i. Det var itte så mye reisende på slutten, det var itte det,

- Det var vel en ting som gjorde det slitsomt, også. Det var jo vedfyring.

- Ja, det var vedfyring, og vi måtte jo ha fram all veden attme omma når vi skulle gjørra reint. Konduktøra ville bæra over all veden, men det fekk dem itte lov til av oss, fra brekkvogna



*Mathea Guldhaugen tar seg tid til en strikkepause underveis i reisegodsrommet på CFo5 eller CFo6. Kanskje er det her hun strikker sokker til vår tidligere ansatte Harald Tyskerud. (Foto: Sverre A. Børretzen)*



*Den samme Mathea poserer for fotografen på støtfangeren til en av datidens dollarglis. Er det en Buick? (Foto: Sverre A. Børretzen)*



*Lokfører Syprian Aarstad skvetter litt olje på PRYDZ under oppholdet på Bjørkelangen. (Foto: Jan Lysaker)*

da veit'u og over i de andre vognene for da hadde dom slie'n på gølvet dom, og vi hadde måtte handtert'n igjen. På den måten ville vi heller bære over veden etter at vi hadde fått gjort rent vogna, for det var itte veakasser eller noe sånt, veit'i.

- Men når De forteller at dere gjorde rent mens toget var i fart, hvor fikk dere vann fra da?

- Vi hadde bøtter, så vi tok vann fra maskina inna toget gikk da veit'i.

- Og De måtte liksom passe på på hver stasjon, da og fylle varmt vann.

- Neida, vi hadde såpass mange bøtter at vi tok ei i hver vogn da veit'i.

- Og vannet tok De fra lokomotivet?

- Ja, vi hadde ikke no anna stan å ta det fra.

- Det måtte vel være litt tungvint å ha det på den måten?

- Ja, tungvint, men. Men, men sann. Det var så det skulle være det.

En legende på Urskog-Hølandsbanen var stasjonsbetjent og poståpnerske **Gina Sannerud** på Hornåseng.

- Har De hatt mye å gjøre idag?

- Vi har hatt litt å rusle med.

- Har det vært noen passasjerer?

- Ja, det har vørte noen få da.

- Og litt post?

- Ja, post og noe gods.

- Har De merket nedgang fra tidligere år?

- Å, ja, det har vi.

- Går det noe tog senere idag?

- Nei, det har vi ikke. Vi har

bare to tog om dagen, vi. Ett til Skulerud og ett fra Skulerud til Sørumsand.

- Så nå behøver ikke De å være stasjonsbetjent mer idag, altså?

- Nei, men jeg har da noe å rusle med da toget er gått.

- Kommer det folk utover ettermiddagen her og henter post?

- Ja, det gjør det, og likedan så har vi jo oppgjør av postkassen og av jernbanekassen.

- De har jo vært noen år her ved Urskog-Hølandsbanen?

- Alt i alt så blir det vel en 34 år vel!

- Det har vært gode år?

- Jaaa, det har det vært. Især da vi kjørte privatbane da, vet De.

- Og hva har De tenkt å gjøre nå da?

Ja, jeg skal antageligvis over i Posten på et annet sted.

- Og når siste tog skal gå om 14 dager, har De tenkt å la det gå sånn som vanlig, eller skal De mobilisere et sangkor eller musikkorps her for å se det vel avgårde?

- Å nei, da. Det får gå som vanlig det.

- I all stillhet.

- Ja, vi merker ingenting ved det.

- Har De tenkt å felle en liten tåre etterpå, da?

- Å langt ifra. Det gjør jeg ikke.

- Bare konstatere at Tertitten...

- .... har gitt opp!

På Løken treffer reporteren gårdbruker, tidligere fabrikkeier **Hjalmar Aamodt**.

Etter hva jeg forstår, Aamodt, har de hatt tilknytning til banen, både som medlem av direksjonen og som stortrafikanter av gods.

- Ja, forsåvidt. Det var et par hundre vogner pr. år.

- Dessuten har De jo vært i herredsstyret i Nordre Høland, og en tid også vært varaordfører. Hvordan ser folk her i bygdene på dette at banen forsvinner? Tar de det med fatning?

- Det er veldig forskjellig. Noen er jo begeistret for å bli kvitt'n, for de sier den er så dyr for staten, men vi som har kjørt den fra da'n kom og til nå, vi er veldig bedrøvede.

- Ja, hvordan var egentlig situasjonen på banen opp gjennom årene før staten overtok?

- Ja, så gikk'n med underskudd, og så stoppa'n jo en gong, veit De. Det var en trist tid, for det var enstemmighet i direksjonen at hadde vi penger så betalte vi ut hvert øre. Da stog'n i ca. tre mån'er. Det var ei veldig trist tid.

- Ja, var det ikke nokså kritisk i begynnelsen av tretti-årene?

- Joda, det var det. Og da fekk vi jo litt tilskudd, svært lite. Itte ville kommunen yte noe større og itte ville staten yte noe større.

- Men da ble det visst gjort atskillig godt frivillig arbeid her. Ja, selv funksjonærene var med på å sette banen istand igjen driftsmessig.

En annen av banens trofaste medarbeidere var baneformann **Karl Svartbekk**. Da intervjuet ble laget var han pensjonert, men sønnen, Sven Svart-

bekk hadde overtatt farens jobb.

- Dere må sies å tilhøre en riktig Urskog-Hølandsbanefamilie. Dere har jo vært baneformenn i tre generasjoner.

- Ja, vi har vært det i flere generasjoner, ja.

- Karl Svartbekk, jeg har hørt at Deres far var med på å bygge Urskog-Hølandsbanen.

- Ja, han var med på anleggsarbeidet, grusa og gjorde annet arbeid.

- De var vel ikke gamle karen den gangen?

- Nei, da var jeg bortimot åtte år.

- Husker De noe av den tiden da banen ble bygd?

- Nei, den tiden husker jeg ikke no' fra, ikke før det ble drift og jeg var jo med som smågutt og hjalp til.

- Og med tiden ble det liksom klart at De skulle følge i farfars og fars fotspor?

- Ja, det hørte liksom med, det blei den interessen.

-Hvor mange år var De til sammen baneformann da?

- Baneformann var jeg fra 1911 til 1951.

- Det blir 40 år det.

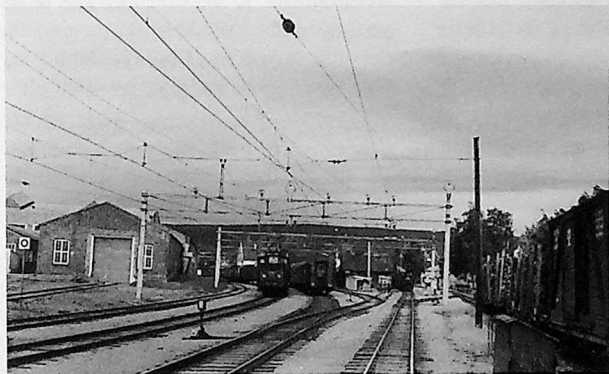
- Ja, men jeg begynte i 1907. Jeg begynte som ekstramann.

- Det har vært en grei bane å arbeide ved?

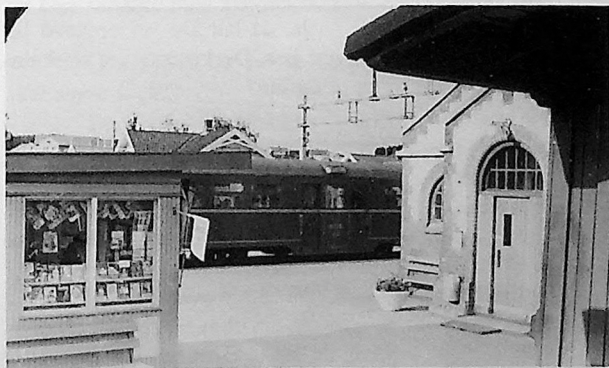
- Ja, jeg har likt det godt. Men det kunne være hardt arbeid.

- De har vel hatt nokså mange opplevelser i årenes løp?

- Å, ikke så fælt mange, man gløkker jo så fort. Men det var en



*Stor trafikk på Sørumsand stasjon i 1960. Nattoget fra Stockholm krysser underveistoget til Årnes, mens Tertitten skifter sammen første tog til Skulerud.*



*"7.40" fra Oslo Ø har avlevert overgangsreisende på Sørumsand, og begge tog er klare til avgang.*



*Til St. Hans ble lokomotivene på UHB tradisjonelt pyntet med bjerkeløv. Her passerer PRYDZ verkstedet på Bjørkelangen i 1960. Alle foto: Jan Lysaker)*

gong så det holdt på å gå gæli. Det var en lørda' og så regne det så forferdelig natt til sonda'. Så var det ei stikkrenne som ikke klarte å få unna alt vannet så det stoppe opp, og vannet fule ut på banelegemet i en 4-5 meters lengde. Dette låg i en kurve, og da toget kom i full fart om morran, låg skinna i løse lufta. Men toget gikk over, og gikk ikka av like væl. Det gikk fint, men bufferten rauk av på maskin'. Det er det eneste uhellet jeg husker.

- Kuene var så leie til å fly på linjen her.

- Ja, dem var slemme, og folk har vøre slemme dem au!

- Jasså, er det noe i det de sier i det at jernbanetraseen har vært brukt til vei.

- Visse strekninger syn's folk dem hadde hevd på etterhvert. Hadde dem bare gått tvert over så....

- Sven Svartbekk, når begynte du?

- Det var i 1940 jeg begynte som ekstramann. Så vart jeg banevokter i 1942 og formann da i januar 1952.

- Ja, da kommer vi inn på dette herda, at banen skal forsvinne. Hva sier dere til det?

- Ja, vi får vel si "*Sic gloria transit mundi*" (*Slik forsvinner verdens herlighet*).

- Og hva kommer De til å gjøre når siste tog er gått?

- Ja, da blir det å gå over på normalspor, da. Begynne å arbeide der og venne seg til det. Men det går jo, det vel. En venner seg vel til det og.

Arbeidet blir jo akkurat likt. Det å ha godt øyemål i forhold til skinnegangen, det er hovedsaken. Haru'kke det har du ikke noe å gjøre hverken på smalt eller bredt spor.

På lokomotivet denne dagen regjerte lokomotivfører **Syprian Aarstad** og fyrbøter **Willy Moseby**.

- Er det tillatt å forstyrre lokomotivføreren? Har de vært lenge her ved Urskog-Hølandsbanen, Aarstad?

- 35 år.

- Ja, da har De vel opplevd litt av hvert her, De kjenner vel strekningen ut og inn?

- Gjør da det.

- Og PRYDZ er grei å ha med å gjøre?

- Ja, det er bra maskin'.

- Hvor lenge har dette lokomotivet gått her da?

- Vi fikk'n i 50.

- Å, det er av forholdvis ny dato. Men de har vel andre lokomotiver i bruk?

- Ja, vi har ett til som er brukbart. Det er ifra 1909.

- Hvor stor fart holder vi nå?

- Vi ligger i 25 nå, men her har vi en overgang, og den ska'r vi passere i bare 10 km.

- Og De, fyrbøter Moseby, har De vært lenge her på Urskog-Hølandsbanen?

- Ja, i 19 år.

- Og De liker banen De også?

- Ja, den liker jeg godt.

- Er PRYDZ glad i kull da fyr-



bøter Moseby?

- Ja, den er bra. Vi bruker ca. en 8-900 kilo pr. dag.

- PRYDZ er visst glad i å fløyte, men jeg synes jeg hører en vemodig undertone. Den skjønner visst at det er på fallrepet.

- Ja, vissla på denne er så sterk, så hvis'n bruker'n for sterkt går lyden gjennom hue på en.

På Skulerud ligger Turisten og venter på glade feriereisende, og det blir tid til en kort samtale med kaptein **Nilsen**.

- Hva synes De om at Tertitten skal slutte å gå?

- Den har jo klart hatt innflytelse på trafikken med båten, men i det siste har det kommet flere med bussene enn med toget, så det er vel så, det.

- Hvis vi blir med Dem på båten til Halden, når er vi fremme da?

- Ja, det tar 6 timer det, så vær så god å stige ombord.

**Kristian Slorbakk** var stasjonsmester og poståpner på Skulerud den siste tiden banen gikk.

- Det blir stille hos Dem. nå?

- Ja, det blir nok det. Det blir busa som ska fylle ut i stelle nå.

- Det er kanskje stille allerede?

- Å ja, trafikken har jo minka svært de siste åra.

- Hvor mange billetter har De solgt idag, da?

- Ja, idag er det ingen enda. for det har ikke gått noen tog, men.

- Tror De det blir noen?

- Å ja, en 4-5 som regel.

- Er De innfødt hølending, Slorbakk?

- Jada, jeg er født og oppvaksen her. Fader'n min var forresten i 47 år på bane han og.

- Og De har vært her hvor lenge?

- Jeg har vært her i 10 år, så var jeg på Bjørkelangen før det.

- De har vel opplevd litt av hvert her i disse årene.

- Ja, det har være mest moro nesten det!

Urskog-Hølandsbanens offisielle historie har vi lest før. Interessant er det derfor å høre hva de som til daglig stelte med banen har hatt å si om den, og dette avskjedsinterjuet med banen og de ansatte gir oss god mulighet til nettopp dette.



Sypryan Aarstad i tjeneste på lok 4 SET-SKOGEN i 1947. (Foto: Sverre A. Børretzen)

# Hun var med på Tertittens første og på dens siste tur.

Akershus Arbeiderblad 1/7-1960

- Jeg var bare spreke ungjenta den gangen, sa 82 år gamle Augusta Øiseth fra Sørumsand, og hoppet elegant ned fra stigtrinet på Aurskog-Hølandsbanen. En skulle nesten tro det var de nærmeste døgn hun snakket om, men så var det altså så fjernt et år som 1897.

Dette året ble banestrekningen Bjørkelangen-Skulerud åpnet, og på det første toget var fru Øiseth med. den gangen var hun 19 år gamle Augusta Brynhildsen og bodde på gården Søndre Nes. Hun reiste fra Hjellevøl til Hornåseng og gikk de halvannen milene hjem igjen.

Igår - på Aurskog-Hølandsbanens siste tur - var også fru Øiseth med, denne gangen som Akerhus Arbeiderblads gjest. Det var morsomt å være med på den siste turen også, selv om det ikke er morsomt at banen nå har innstilt driften, mente den ungdommelige 82-åringen. Selv har hun ikke klart å forsone seg med det å kjøre buss i Aurskog-Hølandsbygdene. Hun har brukt banen på sine turer fra Sørumsand til Løken.

Jo, fru Øiseth syntes nok det var litt vemodig å skrangle gjennom Aurskog-Hølandsbygdene for siste gang. - Men jeg har da ikke grått noe ennå i dag, kanskje jeg tørrer noen tårer når jeg får lagt meg i kveld sier hun lunt.

Det er ikke så mye fru Øiseth kan huske fra den første turen, men hun erindrer at det var fint vær, og mange blide folk med banen. Derimot er det festet i hukommelsen hvilken omveltning Urskog-Hølandsbanen representerte.

Før 1896, da strekningen Bingsfoss - Bjørkelangen ble åpnet, var Fetsund nærmeste jernbanestasjon. da måtte vi reise tre mil med hest og trille eller slede for å møte gjester på stasjonen. Da betydde banen et veldig fremskritt, selv om vi i begynnelsen syntes den skranglet fælt.



*Det var en sprek 82-åring som var med på banens siste tur. Sannelig spratt hun opp på loket, og dro litt i ratt og spaker.*

# Minner fra driften på Urskog - Hølandsbanen.

Dagfinn Lunner

Lokfører Willy Moseby (68) og fyrbøter Åge Lunner (70) fra Bjørkelangen var to av banens trofaste slitere. I denne artikkelen minnes de gode, gamle dager på Urskog - Hølandsbanen

Willy og Åge er begge pensjonister nå, og har hver sin vaktmesterjobb i forretningsgata på Bjørkelangen.

Willy begynte høsten 1940 på UHB, som pusser i lokstallen på Bjørkelangen. Han ble ansatt av driftsbestyrer Prydz etter at syn og hørsel var kontrollert og funnet i orden.

I 1946 fikk han ansettelse som lokfører etter at lokkontrollør Knut Stadheim (f. 1891) fra Oslo hadde overvåket en tur Bjørkelangen - Sørumsand - Bjørkelangen. Etter at NSB overtok banen i 1945 kom det alltid kontrollører fra Oslo når noen skulle autoriseres. Stadheim hadde i denne tiden det overordnede tilsyn med både lokomotiver og lokpersonale.

I Willys tid som lokomotivpusser hadde han mye nattjeneste med oppfyring, tilsyn og pussing, vanligvis av to lok. Nattjenesten begynte kl. 22.00 og varte til kl. 08.30 dagen etter, 5 dager i uka. Etterhvert ble det mer variasjon med vekslende tjeneste som fyrbøter i tog, pusser og i verkstedet.

## Krigen

Under krigen var det stor traume fikk på UHB. Willy husker spesielt løfte-kassene med 60 cm ved som ble sendt fra Lierfoss til Sørumsand.

Ellers var det dårlig med kull slik at lokene i lange perioder måtte vedfyres. Det gikk ofte med 7 favner med 60 cm. ved på en dag med 2 turer til Sørumsand. Ved hver stopp måtte fyrbøteren laste fram ved fra vedvogna som gikk rett bak loket. Veden var ofte rå og skapte problemer for fyringen. Av og til fikk vi med oss 2 kurver kull, og ellers plukket vi kullbiter rundt omkring der det kunne ligge noen igjen, minnes Willy, som aldri kan huske at kullhuset på Bjørkelangen har vært så tomt for kull som under krigen. Oljerasjoneringen medførte at en måtte spare på oljebruken. Akseloljen var av dårlig kvalitet, mens den tykke grønne sylindroljen var bedre.

Willy husker at personvognene under krigen sto hensatt i hovedsporet

ved lokstallen slik at pusseren også kunne fyre vognene om natta. Kaldt var det ofte, opptil minus 40 grader C. Mørkt var det også, og pusseren hadde kun en liten "fjøslempe" å hjelpe seg med. Mang engang holdt de på å havne i smøregravene.

### Grensepoliti

Under krigen var det mye grensepoliti (statspoliti) på Bjørkelangen. De møtte ofte opp i togtidene for å kontrollere de reisende og de var ofte med i togene. Willy husker en gang de hadde med seg en spebygget 16 år gammel jødisk gutt på loket. Han kom på ved Sørumsand og skulle hoppe av i snøen like før Liermosen. Å gå av på Bjørkelangen var for farlig. Han skulle videre til Sverige, men om han kom fram vites ikke.

Etter krigen fikk noen lokførere hilsninger fra folk som hadde kommet seg i sikkerhet takket være velvillighet fra personalet på UHB.

### Grus og vedkjøring

Åge begynte ved UHB som lastebilsjåfør for banemester Rønningen straks krigen var over i 1945. UHB hadde da anskaffet sin egen Dogde 1945 modell lastebil til grus- og vedkjøring, og denne var til god hjelp. Etter krigen var banen meget nedkjørt både når det gjalt rullende materiell og spor. Grusballasten var nærmest borte og skinnegangen lå oppå leira. Det ble derfor satt igang en betydelig oppgrusing av banen med kjøring av grus-tog 5 dager i uka. Grusen ble tatt fra

banens grustak Auten ved Løken og kjørt med lastebil fram til Løken st. der vognene ble fylt opp.

Åge søkte seg over i lokdriften og fikk ansettelse som pusser i 1946. Som Willy fikk han også variert tjeneste med puss av lok, verkstedtjeneste og fyrbøtertjeneste i tog.

Det ble avlagt muntlig sikkerhetsprøve hos driftsbestyrer Prydz, mens fyrbøterautorisasjonen ble gitt av lokkontrollør Stadheim. Etter å ha fyrt loket Bjørkelangen - Sørumsand var Åge godkjent som fyrbøter. Det ble lagt vekt på om en så forskjell på rødt og grønt, om en kjente til kontroll-lås systemene og bruk av kjøresedler.

Åge var på UHB fram til 1957 da ha ble overført til Oslo, først som lokstallbetjent, men senere som fyrbøter og lokfører, mens Willy hadde fast tjeneste på UHB fram til 1949. Han var senere fast stasjonert på Lillestrøm, men han hadde fast avløsertjeneste som lokfører på UHB fram til nedleggelsen i 1960.

### Ruter og trafikk

De to pensjonistene minnes en typisk dag på 50-tallet:

Lokføreren og fyrbøteren måtte møte opp 1 time før avgang i maskinstallen. Her ble loket visitert og kjørt ut til sporsperren. Herfra måtte de ringe ned til Bjørkelangen st. for å få frigitt sporsperren/vekselen ut i hovedsporet. Denne sporvekselen kaltes ofte Østegårdvekselen fordi den også førte inn til sagbruket Østegården.

Det togparet som nå skal be-

skrives gikk helt fram til nedleggelsen i 1960.

Det gikk fra Bjørkelangen kl. 05.35 til Sørumsand (tog 2066). Willy og Åge husker det alltid var mye folk med dette morgentoget. Særlig var det mange ukependlere med på mandagsmorgener. Ellers var det flere faste reisende som skulle til Sørumsand Verksted på jobb. Toget måtte alltid skifte inn en melkevogn på Mork. På Killingmo var det vannfylling.

Når toget kom til Sørumsand ved halv åtte tiden om morgenen måtte loket tørnes. Frokostnista spiste de på maskinen.

Ved halv nitiden var det avgang mot Skulerud (tog 2051). Dette var også posttog og det hadde med seg fullastede godsvogner. Fyrbøteren måtte hjelpe til med å lesse av varer underveis. 50 sekker mel var ikke uvanlig å måtte trille av toget med sekketrallen.

På Bjørkelangen var det 15 minutters opphold og den enkle jernbanekafeen på venterommet serverte vafler, kaffe og sjokolade og dessuten sigaretter for 40 øre pakken. En enkel sigarett kunne en også få kjøpt for 4 øre stykket. Det var bestemor til Willy, stasjonsmester Johan Tømbys hustru Karen, som drev kafeen. Dennen var bare åpen i togtidene.

Ellers ble 2 godsvogner skiftet inntil pakkhuset på Bjørkelangen og pakkhusbetjent Ole Bengtson kunne begynne utleveringen av varer til butikkene. Toget fra Sørumsand hadde også med seg post og gods til Setskog og Rømskog. Dette gikk videre med

rutebilen til NSB Hølandsrutene.

Toget kom fram til Skulerud ved 12-tiden og returnerte kl 13.15 som tog 2058 til Sørumsand.

Når toget kom til Bjørkelangen litt før kl. 15.00 fikk lokpersonalet avløsning. Toget hadde ofte med seg vogner med torv fra både Hjellevøl og Liermosen sidespor til Sørumsand.

Fra Sørumsand returnerte toget ved 18 - tiden som tog 2075 til Bjørkelangen og var fremme ved halvåtte tiden. Da ble vognene hensatt ved stasjonen og loket returnerte til maskinstallen. Når halvåttetoget kom til Bjørkelangen var det alltid mye folk på stasjonen. Stasjonen var det naturlige samlingssted, og det var alltid interessant å se hvem som kom med toget.

Fram til midten av 50-tallet gikk det også et tog fra Bjørkelangen ved halv nitiden om morgenen. Dette ble kalt kontortoget. Når det gjelder tognummerene var disse 4 sifret, men i det daglige brukte vi bare de to siste sifferene. Posttoget som het 2051 ble bare betegnet som 51.

Juletrafikken var alltid stor på UHB og særlig siste tog fra Sørumsand på julaften og 2. juledag fra Bjørkelangen mot Sørumsand. Vi kjørte med det materiellet vi hadde. 2 lok foran, 8 personvogner og 4 godsvogner, minnes de to. Willy synes at lok nr.5 Bjørkelangen var god å fyre, den holdt godt på dampen og den var lett å fyre. Det var viktig å ha nyfeide lok, da kunne en henge på så mange vogner en kunne. Lok nr. 4 Setskogen gikk under navnet Skauingen.

## **Snøkjøring.**

Vinterene var lange og snørike. På de verste snødagene måtte togene settes opp med 2 lokomotiver og sporrenser. Sporrenseren gikk som første vogn etter lokomotivene. Denne var som regel betjent av banemester Rønningen eller baneformann Svartbekk i tillegg til 3 mann som løftet opp pløgen ved planoverganger og veksler. "Hev og senk", var de ordre banemesteren eller baneformannen ga.

Willy husker at det ofte var så mye snø at den sto helt opp til vantankene og at en måtte grave seg ned for å komme fram til hjulakslingene for å kunne smøre. Det var meget sjelden det oppsto feil på lokene, men av og til gikk det varmgang i hjullagrene. Noen ganger måtte det rekvireres ny maskin fra lokstallen dersom hjullagrene var helt smeltet. Ellers kunne en løse litt på boltene og helle på tykk sylinderoilje og da kunne en kjøre et stykke videre. På grunn av lav kurveradius ble hjulflensene for skarpe og dette ordnet verkemester Julius Engen opp i ved dreiebenken. De to minnes ham som en meget dyktig fagmann. Han gjorde det meste på lokene og holdt de i bra stand.

## **Overkonduktør H. J. Danielsen**

På UHB var overkonduktør Danielsen en personlighet. Han var meget pertentlig og korrekt i sin framferd, og uniformen var det ikke noe å si noe på. Han skiftet alltid til sin beste uniform når han var overkonduktør i persontog.

Danielsen likte ikke at folk kalte UHB for Tertitten. På spørsmål fra reisende om rutetider osv. brukte han alltid å benevne banen med ordet "teritærbanen".

## **Uhell**

Noen store uhell eller ulykker kan Willy og Åge ikke huske, men av og til var det småkollisjoner med biler på planovergangene. Willy husker at han ble redd en gang på Skulerud. Han kom med tømmertoget og skulle skifte noen vogner ned til tømmerlippene ved Skulerudsjøen. Konduktøren som skulle være med å bremse toget hadde kun én brems å betjene, idet det han sto for langt unna til å kunne betjene 2 bremsehåndtak. Det gikk bra, og Willy fikk stoppet toget i siste liten. Rutinen på UHB var nemlig slik at det alltid skulle være 2 vogner med brekk koblet mot hverandre for at konduktøren skulle kunne betjene 2 bremsehåndtak samtidig. Dette var ikke gjort i dette skiftetilletfellet. På slutten av UHB-tiden var det mange avløserer som kom fra Oslo og disse hadde ikke de innarbeidede rutineene i hodet.

Åge minnes en konduktøravløser fra Voss som gjorde seg bemerket. På Hornåseng var det ei meget fyldig dame som ofte tok toget. Smalsporet som Urskog - Hølandsbanen var, og med fare for velt ved feillasting av gods kom vossekonduktøren til å si "Sett Dokk midt i vogna", "Sett Dokk midt i vogna" i det damen steg på toget.

## På Skulerud

Til langt ut i 50-årene "overnattet" toget på Skulerud. Både lok- og konduktørpersonalet overnattet i 2. etg. på stasjonen. De 2 tjenestegruppene hadde hvert sitt rom: konduktørrommet og lokpersonalets rom. Til å begynne med hadde fyrbøteren tilsyn med loket om natta, men det ble senere ansatt egen pusser på Skulerud. Hans Slorbakk var en av pusserene som Willy og Åge husker godt. Noen ganger var det med pusser fra Bjørkelangen for å holde tilsyn med loket. På Skulerud bodde det en lokal togentusiast. Han var litt tilbakestående, men han hadde meget god innsikt i damplokomotivdrift. Hadde møtte alltid opp til togene og etterhvert fikk han også prøve seg som både lokfører og fyrbøter selv om dette langt fra var i henhold til reglementet. Det sies at han nærmest overtok lokførertjenesten når toget kom til Skulerud. Ukjente lokførere fra Oslo hadde vanskeligheter med å akseptere denne lokale ordningen på Skulerud.

## Tjenestefordeling:

På banens kontor på Bergan holdt driftsbestyreren og hans stab til. Fullmektig Øyvind Holth hadde tjenestefordelingen for både lok- og konduktørpersonalet i tillegg til regnskap og andre gjøremål. Åge og Willy husker Holth som en grei og flink tjenestefordeler. Av og til tjenestegjorde også overkonduktør Rolf Ødegaard (populært kalt Fransen) på driftsbestyrerkontoret.



*Willy Moseby (t.v) og Åge Lunner (t.h.) i samtale med Roar Stenersen på Urskog-Hølandsbanen, sommeren 1993.*



*Ikke vet vi om ordfører Øyvind Ottesen og ordfører Hans Marius Johnsen snakker om gjenoppbygging av banen mot Aurskog-Høland mens de står ved endepunktet for dagens museumsjernbane. (Begge foto: Dagfinn Lunner)*



A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

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





# URSKOG-HØLANDSBANENS TIPPSVOGNER

Finn Halling

Sett i forhold til trafikkmengden på Urskog-Hølandsbanen omkring første verdenskrig, skulle man tro at det ville være naturlig for banen å øke godsvognparken for å avhjelpe den sprengte transportkapasiteten. Pr. 1.1.1918 var det lagret hele 3933 vognlaster med trelast ved banens stasjoner! UHB disponerte dengang 49 godsvogner, og var således mange måneder på etterskudd med transportene. Men banen var på den tid knapt utsatt for konkurranse, og var dermed sikker på å få transportoppdragene selv om ventetiden kunne bli svært lang for kundene.

Etterhvert ble situasjonen ekstrem, og baneselskapet fikk en Høyesterettsdom mot seg da en av kundene, torvstrøfabrikken på Liermosen, anla sak fordi de ikke fikk tildelt vogner. De fikk simpelthen ikke fraktet bort produktene sine.

Det var ikke uten grunn flere av banens store kunder - også Liermosen Torvstrøfabrikk - anskaffet egne vogner. Faktisk ble hele 12 av banens tilsammen 60 godsvogner opprinnelig kjøpt privat. Syv av disse ble kjøpt i perioden 1918-20.

UHBs økonomi var skral til tross for den voldsomme transportmengden, men ledelsen begynte etterhvert å lete etter løsninger på kapasitetsproblemet. På direksjonsmøte 6.2.1918 ble følgende vedtak fattet: "... besluttet at søke forbindelse med ombyggede inden- og utenlandske smalsporede baner ang. indkjøp av brugte godsvogner og lokomotiver." Driftsbestyrer Eigil Prydz satte i gang med en gang og tok en rekke kontakter: Skabo Jernbanevognfabrik, Vagn- og Maskinfabriks AB, Falun og Hugo Stinnes,

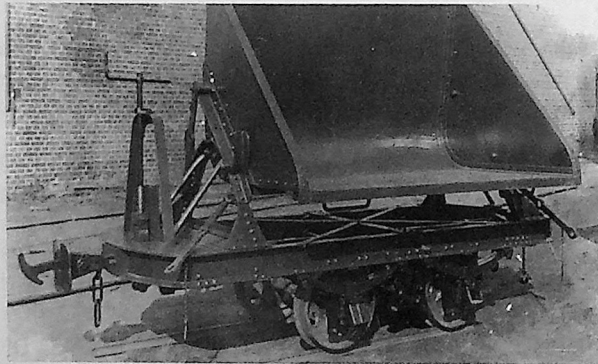
Kristiania ble forespurt om pris på 10 nye N-vogner (sistnevnte også om et nytt 8-koblet lokomotiv). Grosserer Nordenberg Bellesheim, Kristiania solgte eldre tyske jernbanevogner i kommisjon og fikk spørsmål "om De fortiden kan offerere brugt 750 mm materiel - aabne trelastvogner og lokomotiver - eller om De tror saadant kunde skaffes fra Tyskland under den nuværende situation." Videre gikk det ut henvendelser til Kinsarvik Kraftanlæg, overdirektøren for Sulitjelma gruber, trafikksjef Anfindsen, Sulitjelmabanen, Aura kraftanlæg, Kungl. Järnvägsstyrelsen, Stockholm og De Danske Statsbaner, København, om brukt materiell.

Sulitjelmabanen var tre år før ombygget fra 750 mm til 1067 mm sporvidde og hadde fortsatt mye mat-

## BJØRKELANGEN



Store mengder trelast lå og ventet på transport fra UHB's stasjoner i 1918. Her ser vi noe av godset på Bjørkelangen stasjon. Søndre vanntårn skimtes i bakgrunnen. (Foto: Eigil Prydz)



Leveransefoto av Sulitjelmabanevagg på Skabo. (Foto: Skabol-Jernbanemuseet)



Eneste bilde i vårt arkiv av Sulitjelma-banevagg på Urskog-Hølandsbanen. Her i avsporet tilstand på Bjørkelangen 1718-1960. (Foto: Sigmund Sunde)

eruell stående. I mai måned 1918 la driftsbestyrer Eigil Prydz og en vogn-visitør ut på den lange reisen nordover med tog til Trondheim og hurtigruten videre til Bodø for å ta materiellet i nærmere øyensyn.

Blant materiellet var et stort antall tippvogner som Prydz hadde fattet interesse for. På UHB kunne vognene brukes til gruskjøring, slik at grusvognene kunne frigis til kommersiell bruk. Prydz merket seg tippvognene 73, 75, 107, 109, 115, 116 og 118 som var hensatt på Hellarmo og nr. 114, 122 og 124 på Skjønstå. De eldste vognene var bygget av Orenstein & Koppel, resten av Skabo Jernbanevognfabrikk. Gjennomsnittlig driftstid for vognene var mindre enn 10 år, men av korrespondansen fremgår at flere av dem var slitt og hadde dårlige hjul. Prydz ønsket derfor også å kjøpe et antall hjulganger i reserve, samt en del bufferter, fjærer, lagerbolter m.m. Dårlige hjul skulle skiftes før vognene ble overtatt.

Direksjonen støttet Prydz' innstilling og vedtok 27.5.1918 å kjøpe de 10 vognene. I juli samme år var vognene ferdig istandsatt og ble skipet ut fra Finneid. Om summen av reserveredeler ble en ellefte vogn, er det ingen indikasjoner på i korrespondansen.

I rapporten til tilsynshavende ved de private jernbaner for driftsåret 1918, skrev Eigil Prydz: "*Av hensyn til den til sommeren paahegyndenes grusningen har man fra Aktiebolaget Sulitjelma gruber kjøpt 10 stk. 5 tons tip-*

*vogne av 750 mm sporvidde. Disse vogne som man med reservedele har faaet rimelig kjøp paa, haaber man vil spare den nuværende vognpark i en betydelig grad. Vognerne ble sidst høst gjennomgaaet og sat i fuld stand ved herværende verksted."*

Vi har svært få opplysninger om vognenes hverdag på UHB, og kjenner ingen fotografier av vognene i driftstiden. (Perioden 1918-36 er svært dårlig dekket med fotografier.) Vi har heller ikke funnet dokumentasjon på om vognene fikk nummer/litra på UHB, men det er mulig at de ble gitt nr. 51-61 og at den ellefte vognen var en reservevogn. UHBs neste vognanskaffelser ble nemlig gitt nr. 62-64. Tippvognene var spinkle, hadde kort akselavstand og var således neppe særlig egnet for rask fremføring over lengre strekninger på Urskog-Hølandsbanen. I 1935 gikk dessuten UHB "*over til å gruse efter et annet system, hvorved disse vagger som vi i sin tid anskaffet fra Sulitjelma, er blitt overflødige*". Dette skrev Prydz da han tilbød vaggene til A/S Aura, Sunndalsøra 2.8.1935. Banens grustak "*er blitt nedlagt, idet grusen kjøpes oplastet på almindelige stakevogner på stasjonene for utførelse på linjen i rutegående tog*" het det i tilbudet til Sørlandsbanens anlegg 23. desember samme år. Et par måneder senere ble vognene også tilbudt A/S Sigurd Stave i Oslo. Ingen av disse var interessert.

Hr. Einar Sell, Filipstad / Uranienborgvn., Oslo ble redningsmannen. Han tok selv kontakt med UHB og

tilbød seg å kjøpe vaggene. For kr 1250,- overtok han alle 10, og det var mindre enn 1/4 av hva UHB betalte for dem 18 år tidligere.

I brev 9.5.36 fra Prydz til Sell - kjøperen - het det: "*Jeg hadde en ekstra kasse (tipper), idet en av disse vognene går her på banen som sprøitevogn for ugress i linjen. Denne ekstra tipper sender jeg med - på kjøpet, da jeg jo ikke har noget bruk for den.*"

I midten av mai 1936 forlot de 10 vaggene Sørumsand merket skrapjern. Deres videre skjebne er ukjent for oss.

I dag finnes en tippvogn uten "tipper" på Jernbanemuseet på Hamar. Dit ble den overført etter UHBs nedleggelse i 1960. Den ellefte vognen.

Fler opplysninger om tippvognenes tid på Sulitjelmabanen, bilder og tegninger finnes i Thor Bjerkes interessante bok *SULITJELMABANEN*, som nå er utgitt i nytt opplag. For drømmere hitsettes følgende fra boken: "*Mange av vognene og plogene ble stående på Sjønstå i en årrekke, og Lars Olsen, som vokste opp på Sjønstå, forteller at banen kvittet seg med en god del av dem ved å kjøre dem ut på isen med hest og slede en gang sist i 30-årene*".

Lokomotivet TYR fra 1894, søsterloket til LOKE, som ikke ble bygget om fra 750 mm til 1067 mm sporvidde, fikk samme skjebne omkring 1950, og ligger den dag i dag på bunnen av Øvrevann sammen med et asortert utvalg vogner.



*Rester av 750 mm materiell ligger etterlatt langs Sulitjelmabanen den dag i dag. Disse miserable restene fotograferte UHB-aktiv Håvard Pedersen under et besøk på Sulitjelmabanen for noen år siden.*

**Fagmessig utførelse  
- din sikkerhet!**

*Tiden med kalde gulv er nå forbi !*



## **NUFFEN** GULVVARME

**- Billigere enn du tror !**

### **FAKTA OM NUFFEN STØPEMASSE:**

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



**Ornulf Wiig** Installasjon A.s

AUTORISERT INSTALLATØR

SKYTTERDALEN 5 - 1300 SANDVIKA

TLF. 54 29 95 - TELEFAX 51 92 10



# SØRUMSAND BYGG

BYGNINGSARTIKLER

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

 **BYGG** og  
**hobby**

## Sparebanken NOR er alltid i nærheten.



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

*sparebanken*  
**NOR**

# To gamle vognkasser reddet

Roar Stenersen

I løpet av det siste halvåret av 1993 er to vognkasser - en personvogn og en godsvogn - reddet av Jernbanemuseet. Den første av disse sto innebygget i et uthus på en hytteeiendom i Fet kommune, og ble i sin tid oppdaget av tidligere UHB-aktiv Bjarne Rogan, som vurderte å kjøpe eiendommen. Den andre sto som hytte i skjærgården ved Sarpsborg, og her var det eieren som tok kontakt med Jernbanemuseet.

## Varsjøvognen

Under en befarings av hytteeiendommen i Fet oppdaget Bjarne Rogan at uthuset hadde koblingskrok i endevæggen. Det viste seg at det, innebygget i uthuset, var en vognkasse med ramme av tre. Noen år er gått siden da, men oppdagelsen var ikke glemt, og våren - 93 traff UHB's driftsbestyrer Finn Halling eiendommens nye eier, Trygve Hestad på stedet. Hestad kontaktet Jernbanemuseet, og en avtale om overtagelse ble satt opp. Hva slags vogn det var visste vi ikke, men mange teorier gikk ut på at det var en GF eller CF av karettypen.

Mandag 05.07 reiste et arbeidslag fra Jernbanemuseet til Fetsund for å rive bygget rundt vognkassen. Dette var gjort i løpet av 2-3 dager, og det som var inni var langt fra noen karet, men en isolert, lukket godsvogn for kjøle- og varmetransport. Vognen hadde nå bl.a betonggulv, som måtte hugges ut. Saken var at vognen i sin tid (1956-57) var slept dit den nå sto over isen, og nå bare kunne fraktes ut med

helikopter. Vognkassen veide 3.2 tonn slik den sto, men måtte ikke overskride 2.5 tonn hvis et helikopter skulle klare løftet. Ved å rive gulv og tak (som var råttent uansett) samt fjerne diverse løse deler, fikk vi vekten ned i 2.4 tonn. Så kom regnet! Helikoptertransporten drøydde og drøydde - dårlig vær, kalkingsoppdrag etc.etc. ga oss en ubehagelig følelse av at denne jobben var lavt prioritert. Og imens regnet det. Torsdag 22.07 ble da vognkassen tilslutt fløyet ut. Avtalen sa kl. 08.00 om morgenen, men helikopteret kom kl. 17.30, og da hadde både Jernbanemuseets folk og en tilveiebragt lastebil reist hjem. Det gikk imidlertid bra til slutt, og vognkassen kom til Hamar den 23.07, hvoretter den ble lastet over i Rjukanbanens Lo3-vogn, som Jernbanemuseet har på Hamar. Forøvrig sa helikopterpiloten at vognen veide ca. 2.6 tonn - den hadde altså lagt på seg 200 kg. i regnet.

Varsjøvognen er en NHJ S-vogn. For de uinnvidde en vogn for melketransport fra Hovedbanen. Det er



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

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

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

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

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

 **GJENSIDIGE**

Gjensidige-Avtalen

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

**Aurskog-Høland og Sørums Brannkasse**

Sorumsand: Tlf 06-826322 Fax 06-826250 Bjørkelangen: Tlf 06-856522



enten S 1992 eller S 1994. Begge disse vognene eksisterte til utpå 50-tallet som internvogner. Disse to vognene var to av fire, bygget av NHJ selv i 1865. Alle var strøket i registeret for driftsmateriell før NHJ ble overtatt av NSB i 1926. S 1992 eller S 1994 er med god margin landets eldste bevarte godsvogn.

## Hytta i Trøsken

I skjærgården ved Sarpsborg har det i 60 år stått en vognkasse som hytte. Dette var en 2. klasse karett, forøvrig den eneste i sitt slag som eksisterer. Vognen var i god stand, og så avgjort verdt å redde. Eiendommens eier, Steinar Svendsen fra Bærum, kontaktet Jernbanemuseet om saken, og betingelser for overtakelse ble avtalt. I Sarpsborg har Jernbanemuseet etterhvert fått et nært samarbeide med Borgarsyssel museum, og folk derfra bisto med riving av et tilbygg, samt organisering av transporten.

Trøskenvognen er som nevnt en 2. klassekarett. Interiøret (plysseter) var intakt til for ca. 10 år siden, men ble dessverre revet ut da. NSB-ovnen og parafinlampene samt endel andre ting var imidlertid fremdeles tilstede.

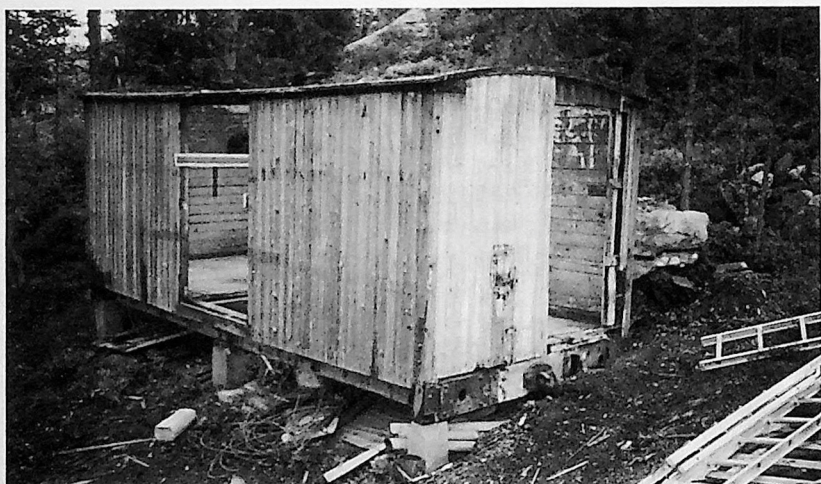
Vognens identitet er ikke bragt på det rene, men den er en av ti kareter levert fra Skandia i Randers til Smaalensbanen i 1878. (B 261 - 270) Alle andre eksisterende kareter er bygget enten på Skabo eller Atlas, så foruten å være eneste 2.-klassevogn er den også det eneste bevarte Skandiaprodukt fra denne tiden. Vognen ble fraktet til

Sarpsborg 01.11, og står nå på museumsområdet. Vognen vil i første omgang bli restaurert utvendig, men vil neppe inngå i karettogstammen i 1996.



*Et spennende øyeblikk. Hva skjuler seg under panelet? Bilde tatt av vognen ved Varsjø den 6/7-93.*

*(Foto: Roar Stenersen)*



Øverst: "Avkledd" S 199?. Foto tatt ved Varsjø 7/7-1993. (Foto: Roar Stenersen) Nederst: B-karet fra Smaalensbanen, bygget av Skandia i Randers i 1878. (Foto: Borgarsyssel museum 8/11-1993).

# Tertitten

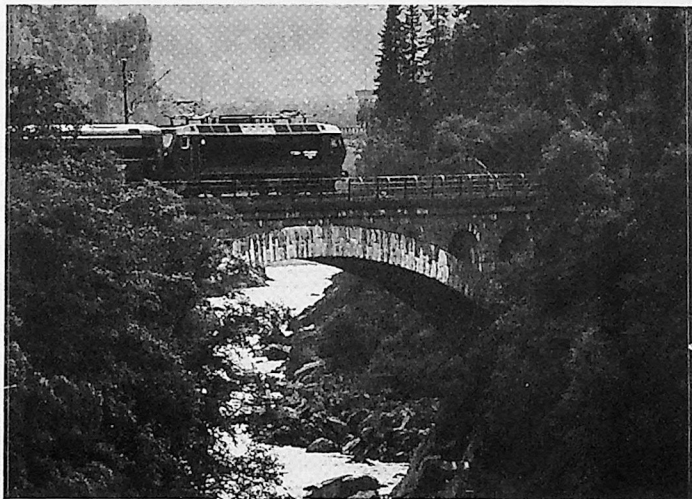
ønsker alle medlemmer, venner og forbindelser hjertelig velkommen til årets julekjøring i desember måned.

## RUTEPLAN

<b>DATO</b>	<b>TID</b>	<b>TID</b>	<b>TID</b>
Søndag 5/12	kl. 13	kl. 14	kl. 15
Søndag 12/12	kl. 13	kl. 14	kl. 15
Søndag 19/12	kl. 13	kl. 14	kl. 15
Fredag 31/12	kl. 13	kl. 14	kl. 15

**På førjulstogene blir julenissen med, og servering av gløgg og pepperkaker på Bingsfoss er inkludert i prisen.**

**Kom og tilbring noen stemningsfulle førjulstimer (eller førnyttårstimer!) hos oss på Tertitten!**



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

**NSB**

