

# Tertittten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 83 - des. 1991



## Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad

Redaktør: Jan Deram  
Redaksjon: Aud K. Brevig  
Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:  
Postboks 59 - 1920 Sørumsand

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

## A/L Urskog-Hølandsbanen

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

Postboks 59, 1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500  
Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid:  
Mandager kl. 17.00 til 18.00  
Sørumsand stasjon

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

Driftsbestyrer Finn Halling

Trafikksjef Erik Borgersen

Styreformann Roar Stenersen

Avd.ing. Vidar Skilnand

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

Damp tog kjøres hver søndag fra 3. søndag i juni til første søndag i september kl. 10.30, 11.30, 12.30, 13.30 og 14.30

## Dette nummeret

av Tertitten, vil være deg i hende i løpet av ukene før jul. De fleste av våre lesere vil kanskje ha merket at det i år ikke har kommet ut noe oktober-nr.

Dette skyldes at redaksjonsmedlemmene har hatt en meget travelt høst på sine respektive arbeidsplasser i tillegg til at den innkomne mengde artikler og annet stoff til bladet ikke akkurat kan karakteriseres som overveldende.

Mye av det stoffet som du vanligvis finner i oktobernr. vil du finne i dette bladet. Vi har driftsbestyrerens årlige oppsummering av drifts-sesongen, og den der til tilhørende driftsstatistikk.

I tillegg har vi mye annet stoff om og omkring UHB, og endelig endel annet jernbanestoff.

Tertittens redaksjon ønsker alle lesere en riktig god jul, og håper at bladet vil være til hygge i en travelt førjulstid.

---

### Jan Deram

---

#### Av innholdet:

<i>Driften 1991</i>	<i>s. 3</i>
<i>Medlemsnytt</i>	<i>s. 6</i>
<i>Driftsstatistikk 1991</i>	<i>s. 7</i>
<i>For full damp 1/9</i>	<i>s. 9</i>
<i>Verkstedet på Sørumsand</i>	<i>s.11</i>
<i>Col</i>	<i>s.14</i>
<i>På tur til Nora</i>	<i>s.15</i>
<i>Dampbåter i Haldenvassdraget</i>	<i>s.19</i>
<i>Fram fra glemslen</i>	<i>s.27</i>
<i>Sultjelmbanen 100 år</i>	<i>s.29</i>

---

Der intet annet er nevnt i artikkel eller ved bildet er fotos tatt av Erik Borgersen.

---

Forsidebilde: "Tidenes tog" på Urskog-Hølandsbanen. Tog 759 med alle våre 3 damplokk foran, fotografert søndag 1/9.

(Foto: Anne-Hilde Gudmundsen)



Tog 758 ruller inn på Sørumsand stasjon med lok nr. 4 "Setskogen"

# Driften 1991

Finn Halling

Etter nesten 10 års sammenhengende trafikøkning er en nedgang i besøket både uventet og ubehagelig. Årets tilbakegang var stor og skuffende, men i ettertankens stund må vi allikevel ikke glemme fakta:

- \* kun to sesonger tidligere har vi hatt bedre besøk enn i år
- \* kun én sesong tidligere har vi hatt høyere driftsinntekter totalt enn i år
- \* vi har hatt høyere driftsinntekter pr. besøkende i 1991 enn noen gang tidligere
- \* værgudene slo seg vrange store deler av sesongen, med tropevarme ( 7. juli med 198 besøkende). Typisk badevær eller bare regn.
- \* det regnet, tildels striregn, under hele skolebarnkjøringen. Vi har tidligere erfart at skolebarna gjerne vil tilbake sammen med familien etter et vellykket skolebesøk. Opplevelsen av våte klær og søle var nok det inntrykket som satt igjen etter årets UHB-besøk, og det er ingen god PR for banen vår.
- \* sterk økning i belegget på 2. klasse etter at BCo2 ble satt i drift
- \* årets PR-fremstøt, idriftsettelsen av PRYDZ og BCo2 den 23. juni kolliderte med signeringen, som alle, unntatt de 399 som besøkte UHB, skulle se.

Flere ganger i 1991 var mer enn ett tog i drift samtidig. PRYDZ og BCo2 ble kjørt alene som eksklusivt tog med forhøyede billettpriser den 23.06, og 01.09 forsøkte vi for første gang med tretogsdrift på UHB. Mot slutten av dagen koplet vi alt materiell sammen i ett tog, og tre damplok dro museumsbanens lengste tog til Fossum, til pasasjerenes og fotografenes store begeistring.

Vi forsøkte også et "rushtidsruteopplegg" den 11.08, med bare korte stopp i Bingsfoss, og hyppigere avganger fra Sørumsand. Dette fungerte godt, og ruteopplegget "ligger klart" for ivertsettelse på togleders ordre i tilfelle storinnrykk.

Billettprisene var de samme som i 1990:

2.kl. voksne kr. 60	2.kl.barn kr. 30
3.kl. voksne kr. 40	3.kl.barn kr. 20
2.kl. honnør kr. 30	
3.kl. honnør kr. 20	

### Driftsavvikling og utvikling

Personalsituasjonen har - som vanlig - vært god, og personalplanen kunne settes opp uten nevneverdige problemer. Takk til alt personale for fin innsats og god pliktutfyllende tjenesteutøvelse. Årets sesong har også vært uten uhell eller skader.

Etter 26 driftslesonger har museumsbanen hatt 130.428 besøkende, og vi pleier hvert år å dvele litt ved besøksutviklingen. Tidligere år har vi jublet over høye tall, og bekymret oss over sprenget kapasitet. I fjor ble kapasiteten sprenget totalt, og ca. 15 % av de besøkende fikk ikke sitteplass. Innledningsvis gjengav vi noen mulige årsaker til tilbakgangen. Vi er stytgt redd for at de siste års "sild i tønne"-opplevelser kan ha gitt oss et "dårlig" rykte som forklarer noe av tilbakgangen. Er dette riktig - da er det sørgelig når det skjer et år vi øker kapasiteten. Neste år er kapasiteten tilbake på nivået fra 1990, ettersom Co1 er tatt ut for restaurering. Men vi er fortsatt fulle av pågangsmot, og satser igjen på minst 10.000 besøkende neste år!

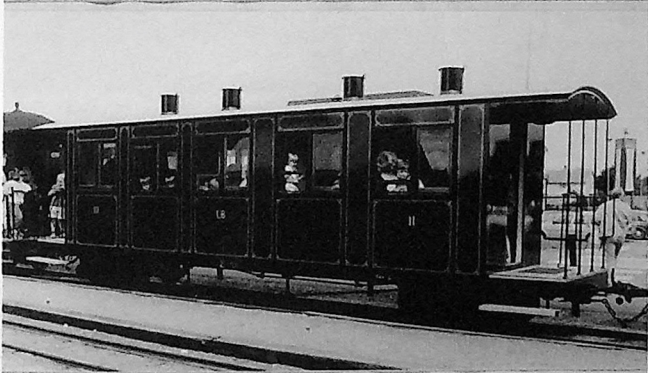


Øverst: Trond Dehli og Jan Kaprol selger billetter fra hver sin luke 4/8.

Nederst: Vi prøver å gjenskape et tidsriktig stasjonsmiljø på Sørumsand



*Ljilig trafikk på  
Itingsfoss*



*Nyrestaurerte BCo2  
ble populær blant  
de reisende*



*Ole-Johnny Flateby  
bak spakene på lok  
nr. 7 "PRYZZ".*

## Medlemsnytt

Aud Kristin Brevig

### Nye medlemmer 2. halvår 1991

Bjørn Gravingen, aktiv	Oslo
Kjell Pedersen	"
Ingrid Pedersen	"
Åse Fossberg	Akershus
Bjørn Fossberg	"
Sten Aamot, aktiv	"
Håvard Apeland, aktiv	"
Johnny Johansen, aktiv	Sverige
Hans-Gunnar Larsson	"
Per Olav Aas	Akershus
Harald Baarli, aktiv	"
Marit Baarli	"
Marte Baarli	"
Turid Sundhaugen	"
Kåre Sundhaugen	"



Hjertelig velkommen til alle våre nyinnmeldte! Til våre nye aktive medlemmer kan opplyses at restaureringsarbeid med vogn Col foregår hver lørdag fra kl. 10 og utover i vognverkstedet på Sørumsand. Her er det bare å møte frem med arbeidsklær, matpakke og termos!

(Verkstedet ligger i NSBs bussgarasje midt mellom NSBs stasjon og vår stasjon. Inngangsdøren er mot vårt spor.)

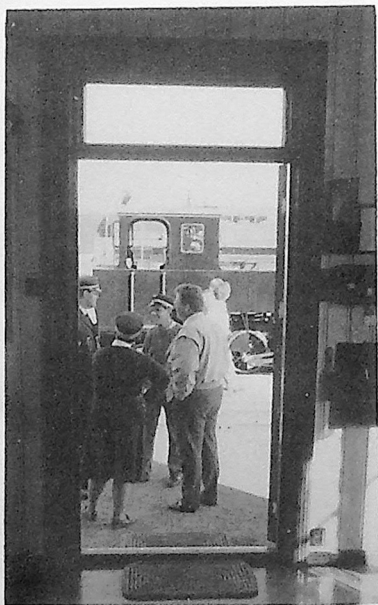
### *Siden sist...*

#### Verksted Sørumsand

Vi er allerede stolte - bygget blir usedvanlig flott og spesielt, synes både vi og alle som har hatt noe med oppføringen å gjøre. I løpet av november kommer portene på plass, og vi får dermed et etterlengtet oppvarmet verksted/lokstall!!

#### Bingsfoss stasjon

Gartner- og stasjonsavdelingen har slått kreftene sammen her i år, og det har vært avholdt utallige dugnader gjennom året. Årets siste jobb ble utført i første uke av november, og vi fikk da bl.a. satt opp vask med varmt og kaldt vann i dobygningen.



Øverst: - Vi trenger flere medlemmer, sier avd.ing. Vidar Skilnand til driftsbestyrer Finn Halling.  
Nederst: Ut gjennom dørglotten på Sørumsand skimtes noen av våre aktive medlemmer. Godt miljø!

# Driftsstatistikk 1991 - 26. drifts sesong

## 1. Ordinære tog

Dato -->	09.06	16.06	23.06	30.06	07.07	14.07	21.07	28.07
Pt.751/11	34	37	48/17	48	49	11	62	111
753/13	85	34	66/25	110	40	84	178	123
755/15	151	85	77/23	188	53	122	240	158
757/17	109	106	90/20	143	41	84	203	135
759	37	28	33	73	15	96	129	34
<b>Sum:</b>	<b>416</b>	<b>290</b>	<b>399</b>	<b>562</b>	<b>198</b>	<b>397</b>	<b>812</b>	<b>561</b>

Dato --->	04.08	11.08	18.08	25.08	01.09	08.09	Totalt	Gjsn.
Pt.751/11	64	41	83	50	36/ 8	34	733	52,3
753/13	98	139	104	80	83/89	73	1411	100,7
755/15	165	115/132	138	106	32/49	109	1943	138,7
757/17	151	106/113	103	85	80/98	68	1735	124,0
759	105	42	107	50	98		847	65,1
<b>Sum:</b>	<b>583</b>	<b>688</b>	<b>535</b>	<b>371</b>	<b>573</b>	<b>284</b>	<b>6669</b>	<b>480,8</b>

## 2. Chartertog:

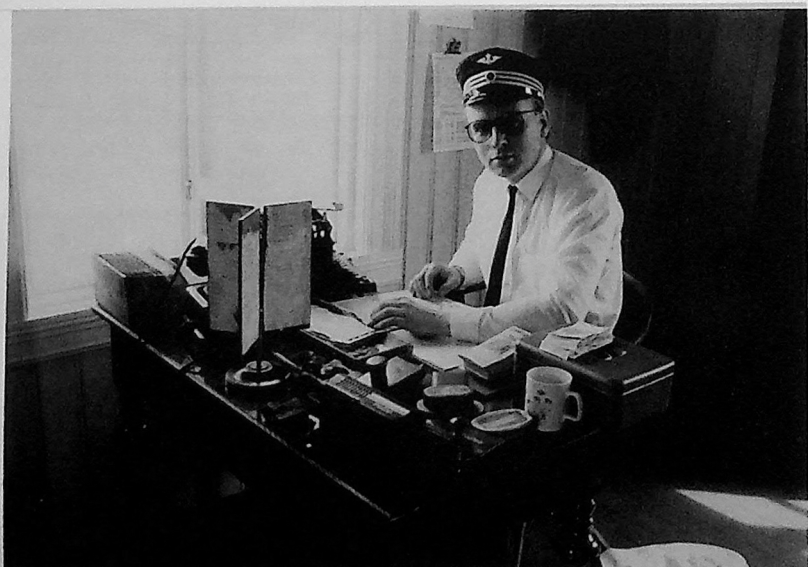
Dato --->	07.06	10.06	11.06	12.06	14.06	29.06	19.08	Totalt
Pt. 1	179	75	63					242
3	174	202	173	216				765
5		173	142	188				503
7					25	25		50
9							147	147
<b>Sum:</b>	<b>353</b>	<b>450</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>147</b>	<b>1782</b>

## 3. Andre tog:

Dato ----->	07.06	08.06	21.06	29.06	Sum
Pt. 111	44		35		44
113	11		25		11
11		38			38
755				32	32
757		122		46	168
759		202			202
<b>Sum</b>	<b>55</b>	<b>362</b>	<b>60</b>	<b>78</b>	<b>555</b>

## Totaler:

Rutetog:	6669
Chartertog:	1782
Andre tog:	555
<b>Totalt:</b>	<b>9006</b>



Billettekspediterjobben har blitt en av de mer attraktive tjenester på banen etter at Sørumsand stasjon var ferdig. Her er det db. Finn Halling som bekler stillingen som blx.



## For full damp !!

Søndag 1/9 hadde vi tre lok under fyr på UHB. Noen tog ble kjørt med to lok, midt på dagen var hele tre tog i drift. Togene krysset både i Sørumsand, Bingsfoss og Fossum stasjoner. Til tross for en hektisk driftsavvikling gikk det hele knirkefritt.

Publikum syntes å stor-kose seg. Det ble et damp-show uten like! I tillegg til den tette driftsavviklingen ble det også tid til skifting på sidesporene. Og dagens clou ble uten tvil tog 759 (kl. 14.30) som ble trukket av tre lokomotiver!

Her følger noen bilder som vel taler for seg selv.





## Lokverkstedet på Sørumsand

Finn Halling

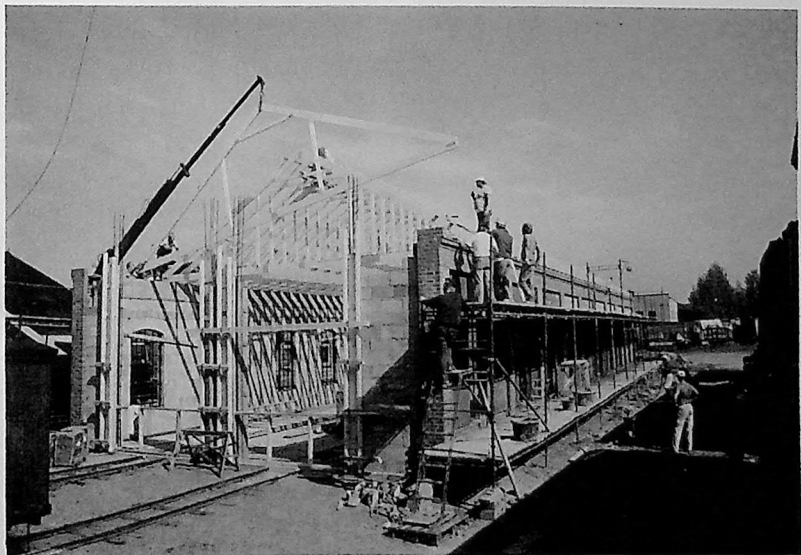
Arbeidet med vårt nye verksted på Sørumsand gått jevnt og trutt fremover. I skrivende stund mangler bare portene før bygningen er lukket og ferdig utvendig. I lesende stund er det godt og varmt inne i verkstedet...!

Fremdriften videre nå vil bestemmes av vår økonomi og bemanning. Det er arbeidsmarkedstiltaket "Arbeid for trygd", som har gjort dette prosjektet mulig. I perioder har vi hatt opptil 14 personer i arbeid! Arbeidsløshetens omfang kjenner alle, men arbeidsmarkedstiltak som "Arbeid for trygd" er under vurdering, og kan bli trappet ned (!).

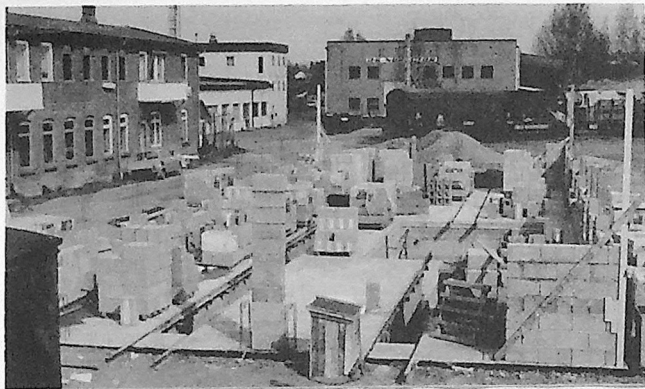
Uansett - vi tar sikte på å innvie verkstedet i løpet av 1992. Og våre damplok tilbringer nå sin siste vinter på Bingsfoss!



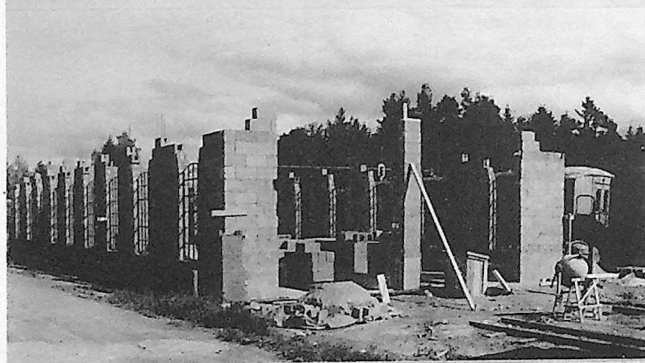
*Luftige svev ved montering av takstolene. Snakket noen om "å gå på planken"? (Finn Halling)*



*Alle takstolene kom på plass i løpet av noen formiddagstimer. (Finn Halling)*



*Etter at snøen gikk kom arbeidet med å mure Leca i gang.*



*Her er vinduene kommet på plass*



*Det er to spor i bygningen. Under begge er det graver, og også sidegraver innerst mot verksteddelen på det ene sporet. Fotografen står her inne i metallverket.*



*Taket "på tur"*



*I oktober. Her blir det jernbanemiljø!*



*Baksiden*

## Nytt prosjekt:

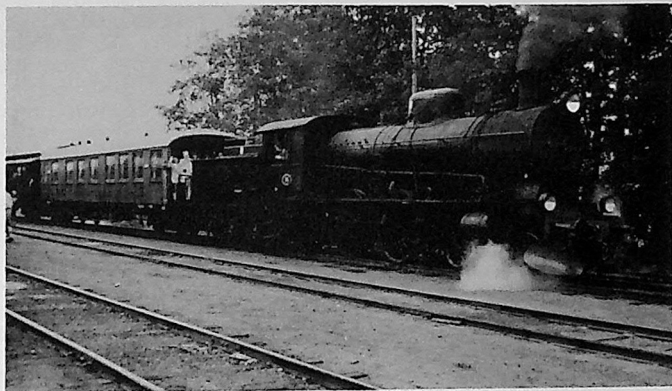
Et nytt vognprosjekt er igang: Restaurering av vogn Co 1. Prosjektleder er Trond Dehli, som også var leder for BCo2.

Mens BCo2 var en rekonstruering fordi svært lite var igjen av den gamle vogn, blir dette en restaurering. Mest mulig av det gamle beholdes, og delene skal på plass igjen der de var. Dette betyr at man må arbeide målrettet og systematisk allerede ved demonteringen. Delene pusses opp etterhvert som de tas ned og arbeidet gjøres etter de regler som gjelder for en antikvarisk riktig restaurering.

Vogna skal restaureres til den utførelse den har idag, dvs. slik den var i drift på 1950-tallet. Faste arbeidsdager er onsdagskvelder og lørdager.

*Vogn Co1 fra 1896 skyves på provisorisk spor inn i bussgarasjen.*





H3 56 foran  
Ao 100 i Nora  
14/9.

## På tur til Nora

Andektig stillhet senket seg på plattformen, og i salongen i Ao 100 i det vi i kveldsmørket 14. september hang bak 56'an ut fra Nora stad. Først ved ankomst til endestasjonen Järle fikk UHB'erne stemmen tilbake.... Kveldskjøringen var en av mange store opplevelser på turen til Nora Bergslags Veteranjárnväg.

Svensk gjestfrihet på det varmeste preget den første Ao 100-tur på nesten 10 år.

De UHB-aktive møtes som regel over et malingsspann, en skiftenøkkel eller en pakkspade, ofte jobber vi på forskjellige steder eller tider. Derfor er det viktig for aktiviteten på "banen" at vi også har noen sosiale hyggearrangementer. På 70-tallet, og frem til 1982 hadde vi flere turer med vår salongvogn Ao 100, som i mange år var en av NSB Hovedstyrets representasjonsvogner. Etter at det ble vanskeligere å få fremført trevogner i ordinære tog har turene blitt avviklet med NSB-chartervogner, men det har liksom ikke vært det samme...

Det store reiseønsket var Nora Bergslags Veteranjárnväg og deres "Medlemmarnas dag". Vi tok kontakt med NBVJ, og ble tatt imot med åpne armer! Vi var hjertelig velkomne.

NBVJ formidlet kontakten med SJ og tok seg av alt det praktiske med togfremføringen i Sverige. NSB var positive, og av NJK leide vi vognene Ao 950 og DFo 432. Togbetjening og en togekspeditør (på SJ) stilte opp gratis, og dermed lå alt klart for TUR.

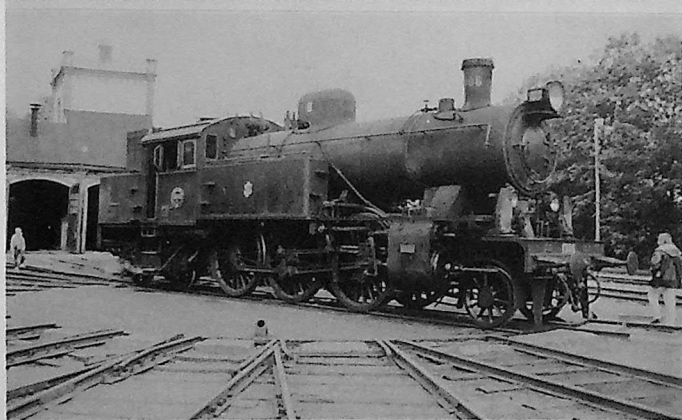
### Krafttak

Nesten klart i hvert fall. For det ble nødvendig med et krafttak for å få Ao 100 skikkelig presentabel. Noe ble gjort av sysselsatte, og mye ble gjort på dugnad.

Med store forventninger kom første gjeng aktive ombord i tog 2057 i Lillestrøm. Det svenske togpersonellet kom også, NBVJs trafikkisjef Ulf Bergmann som togfører, og Hg Larsson som lokfører - "Trevliga killar". I



Nora stasjon  
med loket  
"Karlskoga".



Sb 1306



Nattgodstog  
med TGOJ  
125.



Sørumsand kom resten av gjengen.

Det ble raskt stor stemning i toget, og den lange turen frem til Ervalla forløp på beste måte.

Den lille fjernstyrte stasjonen Ervalla var nesten helt mørk da vi ankom. Rett etterpå hørte vi umiskjennelige lyder på vei mot oss. - Vi blir hentet av damplokomotiv! TGOJ nr. 125 bremset innpå. Etter bremseprøven bar det så ut på NBVJs strekning i et crescendo av røyk og damp. UHB'erne hang ut av vinduene og var nok for det meste i den syvende himmel den timen turen Ervalla-Nora varte. Dette ble litt av en dampopplevelse! - Og det var bare begynnelsen, mye mer ventet dagen derpå.

## 14 boggiar

Lørdagen startet med ekstratog til Pershyttan og Gyttorp, damplok i begge ender og 14 boggivogner. Inn til plattformen på Ao 100 hadde vi loket (H3 56). Opp til Pershyttan kom vi så vidt, det var glatte skinner i duskregnet. Gyttorp var neste stopp, dit kjøres det sjelden tog. Fra Gyttorp gikk NBJ tidligere videre mot Bofors, Karlskoga, Strömtorp og Otterbäcken, og opp til Bredsjö på Bergslagsbanen.

Innkjørsemaforen i Nora stod i stopp da vi kom tilbake. Årsaken så vi fort; Foran til høyre for oss så vi et godstog for full damp ut mot Järle. Her var det "steam-session".

Fra Nora til Järle hang vi igjen rett bak loket, det var bare helt vanvittig. Dette var dampkjøring for "freaks".

I Järle kunne de som ville det reise ut til et sted langs linjen med rälsbuss. Der var det korvgrilling mens togene kom i 10-minutters intervaller fra Järle; 4 damplok og to diesellok med hvert sitt tog. Vi reiste i Ao 100 bakerst i trevognstoget, NBVJ har som mange vil vite norske trevogner.

Tilbake i Nora spaserte vi rundt i lokstall-området mens togene fra Järle kom inn etter tur. Det ble mye skifting, og dermed et fantastisk togmiljø. Lokstallområdet er forøvrig en attraksjon i seg selv. Nora var hovedbasen for Nora Bergslags Järnväg, og museumsbanen har overtatt hele anlegget.

## Nattog

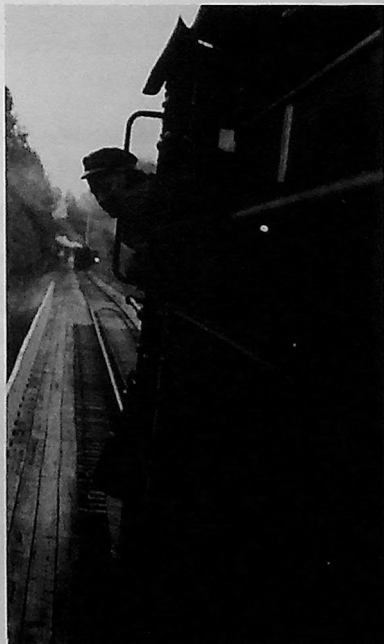
Etter en bedre middag var vi tilbake på stasjonen om kvelden. Vi satte oss tilrette i

Ao100 som stod på et sidespor. På tomta var det hektisk aktivitet med skifting - med damp selvfølgelig. Etter at et blandet tog hadde reist ble vi skiftet over i togspor av 56'an. Dermed var alt klart for nattogstur med Ao100 bak damp. Virkelig bak damp; Ao 100 var rett bak loket slik som tidligere på dagen.

De barskeste UHB'erne pakket seg inn og stilte seg på verandaen. Salongen minnet mest om en kinosal. Lyset ble slukket, og AVGANG! Det ble en vanvittig tur med lyd, lukt og synsopplevelser som gjorde sjelebot. Da vi kom til Nora igjen ble vi sittende i vognna en stund og betrakte natt-skiftingen og ankomne tog. Her ble det virkelig gjenskapet jernbanemiljø fra en annen tid.

Søndag returnerte vi Nora - Ervalla - Örebro C - Charlottenberg -Sørumsand - Lilleström. Vi var blitt en stor opplevelse rikere, og inspirert til å gå løs på en ny arbeidskrevende vintersesong på Sørumsand.

Erik Borgersen



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

*Utføres av:*

**Ornulf Wiig  
Installasjon A.s**

**1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95**

**Ornulf Wiig**



**DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:**

**Ornulf Wiig**  
ELEKTRISK FORRETNING

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

**Ornulf Wiig**  
MASKIN A/S

Gågaten  
Sandvika - Tlf. 54 27 17

**Ornulf Wiig**  
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika  
Tlf. 54 29 95

**ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:**

Hverdager: kl. 8.30-17.00

Lørdager: kl. 8.30-13.00



D/S "Turisten i Ørje sluser ca. 1930 (Carl Normann)

**Eigil Prydz** forfattet i januar 1958 nedenstående artikkel om dampbåttrafikken i Haldenvassdraget. Artiklen stammer fra det arkivmateriale vi har fått utlånt fra Eigil Prydz' familie.

Prydz' noe eiendommelige rettskrivning og ordvalg er forsiktig berbeidet.

## **"En kort oversikt over dampbåttrafikken i Haldenvassdragets kanal, betreffende D/S Turisten i særdeleshet"**

Kanaliserings av det Fredrikshaldske vassdrag hadde lenge vært drøftet i distriktene. Mellom Øymarksjøen og Stora Lee hadde man helt fra 1827 en slags kanalforbindelse over Skinnerbutjernet.

Imidlertid ble det omkring 1850 stiftet et kanalselskap, og 27. februar 1852 avholdt dette en konstituerende generalforsamling på Otteid. Det ble utarbeidet planer om kanalisering helt frem til Eid i Høland (Bjørkelangen), og det ble samtidig gjort omkostnings- og driftsoverslag for anskaffelse av et dampskip, der beregnedes å skulle gi et årlig driftsoverskudd på over kr. 10.000,-.

Kanalarbeidet tok til under ledelse av Engebret Soot våren 1852 ved Brekke, og året etter ved Krappeto. Kanaldirektøren besiktiget anleggene i Stenselven (Brekke/Krappeto) den 26/9-1856, men allerede i oktober samme år beskadiget flommen anlegget meget vesentlig. Imidlertid måtte slusene ha vært satt istand for både i 1858 og 1859 ble det sluset tilsammen 73.000 tylvter tømmer og 20.000 tylvter skåren last i lektene. Men i 1861, nærmere bestemt den 1. april kom den berømte store vårflo og rev ned praktisk talt alt som var bygget. Men arbeidet ble tatt opp igjen, og endelig den 12. juni 1877, etter hele 25 års arbeide var kanalen ferdig frem til Skulerud.

I Kommunikasjonskomitéens plan av 1886 står det bl.a. om den Fredrikshaldske kanal, at det daglig er passasjerforbindelse mellom Tistedal og Skulerud. Formontlig har en slik forbindelse eksistert i en eller annen form helt siden åpningen 12/6-1877, men i hvilken utstrekning er det nå vanskelig å finne ut. Det har i tidens løp vært mange dampskip i trafikk på Haldenkanalen - av meget forskjellig utstyr og i forskjellig øyemed. Idag er det 6 damskip og 1 større motorbåt.

Såvidt jeg kjenner til het det første dampskipet "Duen" - det skal ligge senket et steds mellom Brekke og Krappeto. Også var det i omtrent tilsvarende tid en trebåt som het "Parat". En annen het "Asperen", poulært kaldet "Ara". Videre en tidligere utgave av "Passop" - denne ble hugget opp i 1919.

Saugbruksforeningen har hatt 2 båter som het "Thor".

Den første var en riktig underlig skapning - meget bred og ganske merkelig utstyrt med 2 maskiner uavhengig av hverandre med hver sin propell, hvilket havde tilfølge at båten kunne snu på en femøring, ved å sette én maskin forover og én maskin akterover.

Det fortelles en gang den gamle båten "Thor" var på fart i kanalen, at maskinisten stakk sitt sorte ansikt opp fra maskinen og skrek til kapteinen: "Idag vil a en'te bakke". Siden ble maskinene tatt ut og båten degradert til lekter. Den neste "Thor" kan tidfestes til vassdraget i årene 1900 - 1941, og var en sterk plugg og en god båt, som tildels ble brukt som isbryter oppover i van-

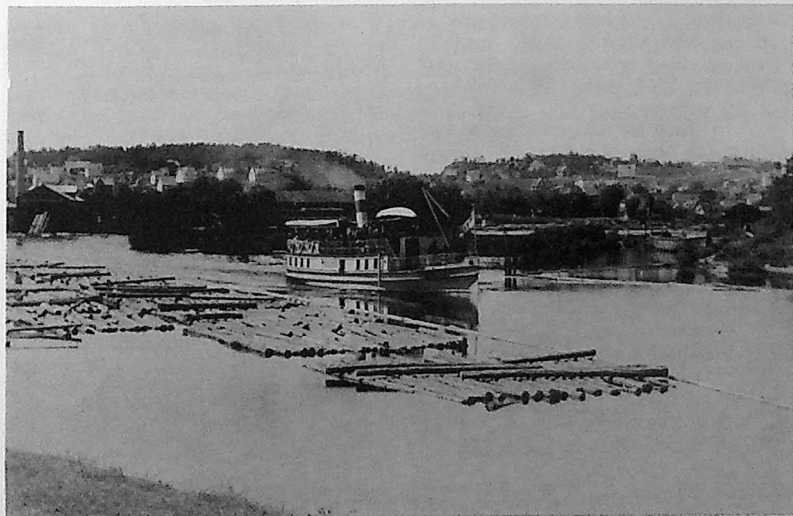
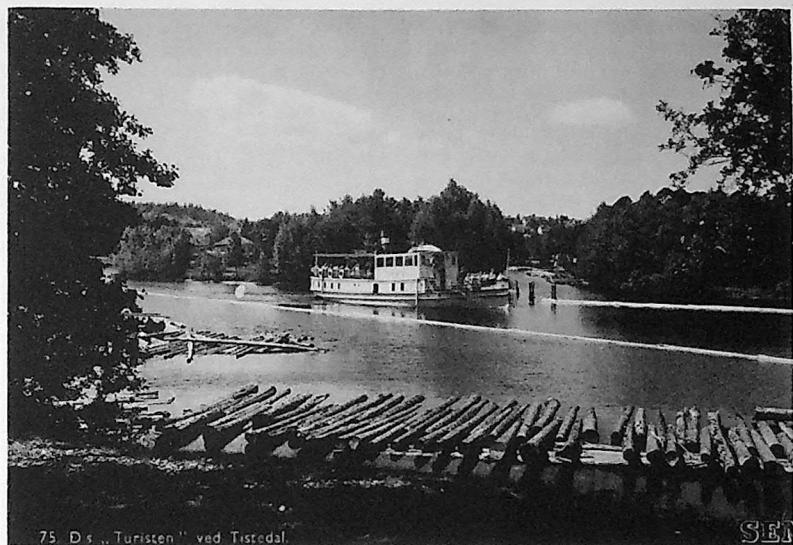
nene. Den fikk en nokså pussig ende. Av en eller annen grunn fant Saugbruksforeningen ut at den ikke hadde mere bruk for "Thor", og avverterte den tilsalg for kr. 1.500,-. Det kom bare én reflektant, en skraphandler fra Fredrikstad, men han ville ikke gi et øre over kr. 1.100,-. Saugbruksforeningen tok da det i og for seg meget fornuftige standpunkt, at fikk de ikke mere enn kr. 1.100,- kunne båten fortsatt få ligge i vassdraget.

Det fortelles med krav på pålitelighet, at den egentlige årsak til at Saugbruksforeningen besluttet å avhende "Thor" var et såre kuriøst spørsmål og krav som reiste seg - nemlig krav om "Mine-tillegg".

"Thor" viste seg nemlig å ha dimensjoner som under den annen verdenskrig betinget et såkaldt "mine-tillegg" i innlands trafikk. Saugbruksforeningen fremholdt at miner aldri hadde vært lagt ut i de fredelige elveløp og innsjøer oppover i Tistedalsvassdraget og at sannsynligheten for at så skulle skje var mindre enn null, men det hjalp ikke. Minetillegg skulle det betales. Da besluttet Saugbruksforeningen å selge båten. Men saken kom opp igjen da det en gang i krigens dager rett som det var ble forelegg og inndragning, fordi man tok seg for godt betalt for saker og ting uten at det var holdt "takst", så man besluttet neste gang å avvertere "Thor" tilsalg etter takst.

Igen var det en Fredrikstadmann som meldte seg som liebhaver, og som kjøpte den etter "takst", slik denne måtte bli satt. Forbauselsen var meget stor, og formontlig gjensidig da taksten ble satt til kr. 15.000, ganske nøyaktig det tidobbelte av hva det egentlig var tenkt. Båten ble fraktet hel ned til Halden, og dampet så til Fredrikstad hvor den fremdeles er "going strong". En annen sak er at da båten godt og vel var kommet til Fredrikstad, ble det gjort henvendelse om å få kjøpt den tilbake til vassdraget, men da var prisen blitt kr. 36.000 etter hva som fortelles.

Som foran fortalt var det en livlig forsendelse av varer med dampbåter oppover i vassdraget. Noe før århundreskiftet slo kjøbmennene i Fredrikshald seg sammen, og de kjøpte en trebåt fra Sverige. Den ble tatt over Ottei fra Stora Lee, og fikk navnet "Otteid". Den fraktet varer oppover i en 4 - 5 år, men så sluttet den å gå. Utenfor Hol-



Øverst: DIS "Turisten" legger ut fra Tistedal ca. 1920, dvs. før den store ombyggingen (Jernbanemuseet)  
 Nederst: DIS "Turisten" ved Tistedal ca. 1950. Som man vil se er begge bildene tatt på nøyaktig samme sted med 30 års mellomrom.

megill i Asperen er det et undervannsskjær som heter "Brendingskjæret". En gang i 1908 kjørte "Otteid" i fuld fart på dette skjæret, men kom fra uhellet uten å lide havari.

Familieselskapet "Turisten" hadde i tidligere tid også en annen båt, en trebåt som het "Fosser", nærmest for transport av gods, men den ble også brukt endel til passasjertrafikk. "Fosser" ble siden solgt til Ysterudvikens Teglverk i Rødnes, og gikken tid med teglvarer og lektere i vassdraget.

Omkring 1920 solgte imidlertid Ysterudvikens Teglverk "Fosser" til noen ungdommer, som pusset båten opp og satte den inn i passasjertrafikken Ørje - Tistedal.

D/S Turisten ved sin disponent, Einar Skollberg, protesterte mot dette, idet det var tatt med i salgsbetingelsene ved salget av båten til Ysterudvikens båten ikke skulle settes inn i konkurranse med "Turisten". Dette hadde tilfølge at handelen gikk om igjen.

I 1909 kjøpte Urskog-Hølandsbanen en motorbåt "Njord", som fra først av ble satt inn i passasjertrafikk mellom Skulerud og Ørje, siden - en kortere tid - helt ned til Tistedal. Det hele ble imidlertid en meget mislykket affære som bare medførte et jevnt og sikkert underskudd, og båten ble solgt omkring 1912, visstnok til Kragerø.

Båten ble fraktet hel ned til Halden og skulde derfra ta seg frem til Kragerø for egen maskin. Merkelig nok under reisen tok "Njord" veien innom Drammen, og der hendte det kjedelige at båten sank ved bryggen. Et klossetrør var ikke blitt skrudd ordentlig til nede i Halden. og så lenge båten gikk lenset pumpene slik at den holdt seg flytende. Men da maskinen stanset om kvelden tok den inn vann og sank. Den ble selvsagt straks tatt opp igjen, og gikk i mange år der nede på Sørlandet, forhåpentlig til mere glede for sine eiere enn den hadde vært for de gamle. Det var nok en beklagelig kjensgjerning at båtene på kanalen, og særlig de som drev på med passasjertrafikk særlig i den første tid var meget "fugtige".

At alt gikk så bra som det gjorde, skyldtes nok ofte den lykkestjerne, som

## NJORD

*Urskog-Hølandsbanen nedsatte 21. august 1908 en komité for å vurdere forbindelsen mellom jernbanen og damskipene i Halden-kanalen, spesielt med hensyn på turistrafikken. Komitéen fremla sin innstilling for direksjonen 22. januar 1909:*

*Det var sterkt ønskelig med daglig forbindelse Skulerud-Tistedal, istedenfor tre ganger ukentlig. Dette kunne skje enten ved å kjøpe et dampskip i tillegg til "Turisten", eller ved å kjøpe en motorbåt som kunne gå i daglig rute Skulerud-Ørje, slik at "Turisten" fikk gå i daglig rute Ørje-Tistedal. Et dampskip ble beregnet til å koste omkring kr. 50.000, mens en motorbåt for 40 passasjerer ville koste kr. 10.000 iflg. komitéen.*

*UHB's generalforsamling 29. 09.09 valgte det siste alternativet, og godkjente direksjonens kontrakt med Alfred Leifson, Kristiania om kjøp av en motorbåt for kr. 4.200. UHB bekostet innkjøpet, ettersom AIS Turisten ikke hadde råd. Til gjengjeld forpliktet AIS Turisten seg til å trafikere Ørje-Tistedal daglig, og ikke å trafikere Rødnessjøen, dvs. Ørje-Skulerud. Båten som fikk navnet "NJORD" ble satt i rute fra 1. mai 1910.*

*MIB "NJORD" ble ingen suksess for AIS Urskog-Hølandsbanen, og fikk et svært kort liv i baneselskapets eie. På generalforsamlingen 30.09.1912 ble følgende vedtak fattet:*

*"Da motorbaaden NJORD i driftsaaret har gaaet med underskud, og da man ikke kan øine nogen bedring for dens indtægter i fremtiden, besluttede generalforsamlingen at bemyndige Direktionen at sælge den, samt slæbebaaden, hvis en rimelig pris kan oppnaaes. Hvis en rimelig pris ikke kan oppnaaes, bliver den at opbevare, indtil en nærmere bestemmelse af generalforsamlingen foreligger"*

tilsynelatende stod, og alltfid har stått over denne trafikk. Omkring 1900 gikk Turisten en gang visstnok i fuld fart på et skjær som heter "Grågåsa" i Rødnessjøen. Og hadde den ikke den gang vært så heldig å få klemt seg inn i en sprekk i skjæret, hadde den utvilsomt veltet og sunket. Turisten fikk ved denne grunnstøting en kraftig bulk, som først ble fjernet i 1946 i Ørje, ved uttanking av 2 plater. En annen gang kjørte Turisten

inn i en potetåker nedenfor Ørje.

Det er lenge siden dette hendte og forholdene ombord i båtene har forandret seg helt, og under de siste kapteiner har det alltid vært den beste orden.

De båter som idag er i bruk i Halden-vassdraget er: "Turisten" (1887), "Engebret Soot" (1861), "Fem" (1890 - trebåt), "Paspop" (1908), "Mette Meng" (1922), "Ragnvald Bødtiker" (1898) og motorbåten "Aksel Kruse".

Av disse fartøyer er "Engebret Soot" særlig bemerkelsesverdig, idet den ble bygget på Nylands verksted som verkstedets båt nr. 1.

Den landskjente misjonæren Lars Skrefsrud som satt på Botsfengslet fra 1859 til 1861 var med på å bygge E. Soot, idet han gikk like fra fengselet til Nylands Verksted.

"Engebret Soot" har samme lengde som "Turisten", men er en god del smalere. Den har hatt en nokså omskiftende tilværelse. En tid ble den eiet av godseier Einar Haneborg, som gikk med planer om å trekke den helt opp på en øi i en av sjøene, og lage den om til en nokså særpreget sommerhytte. Men så ble den kjøpt av tømmerfløtingen, satt i god stand og går nå trutt og sikkert og nærmer seg raskt de 100 år.

En sterkt medvirkende årsak til godstrafikkens reduksjon var den begynnende biltrafikk. Den første rutegående lastebiltrafikk langs vassdraget som kjennes, var en Ford, som gikk i en slags rute mellom Halden og Aremark. Den startet i 1922, og dannet begynnelsen til godstrafikkens endring fra kanal til landeveg.

## D/S Turistens historie

Den båt som særlig har satt sitt preg på båttrafikken i Haldenvassdraget er dog utvilsomt "D/S Turisten", og det kan derfor være på tide å se lidt nærmere på denne båts historie.

"Turisten" er bygget av Nylands verksted i 1887, og ble eid av et privat familie-aksjeselskap, for det vesentlige av familiene Skollborg, Haneborg og Nordby. Den trafikerte hele strekningen mellom Tistedal og Skulerud, med en mengde brygger og anløpsteder. Trafikken var i første rekke basert på godstrafikk, og båten ble holdt igang hvert år så lenge det på noen måte var mu-

lig av hensyn til isen. Etterhvert tok godstrafikken sterkt av og passasjertrafikken var også blitt så liten at den nærmest bare dekket enkelte lokale behov. Noen telling av passasjertrafikken for tiden før jernbanenes overtagelse av båten kjennes ikke, men det siste år det private selskap drev var tallet på gjennomgangsreisende over Skulerud ca. 375. Noe annet var heller ikke å vente, idet trafikken til og fra båten ved Skulerud betinget overnatting på dette sted, og avgang såvidt kjennes til ca. kl. 6 eller 6.30 om morgenen. Det måtte sannelig være iherdige reisende som sovot seg iveri på en slik reise - rene oppdagelsesreisende.

Det private selskap hadde etterhånden lagt seg opp et ikke så lite driftsfond, det såkalte "kjelefond", og dette var så swent som i 1926 på omkring 45.000 kr. I lengere tid hadde driften imidlertid tært på dette fond til familienes store bekymring, og det sies at det var kvinnene som tok det raske initiativ til å avhende båten. Omkring 1923 - 24 ble Turisten avvertet til salg. Atter kommer en skraphandler fra Fredrikstad inn i bildet, og han bød kr. 1000,- for hele herligheten. Dette tilbud ble nokså selvsagt ikke godtatt og forhandlinger med en interessent i Sverige ble så tatt opp om et mulig salg dit. Det var da, i tilfelle man kom til enighet, tanken å forsøke å få den over eidet til Stora Lee - formodentlig delt i seksjoner.

Mens dette pågår kommer henvendelsen fra jernbanen om overtagelse, og som annetsteds fortalt gikk dette i orden da jernbanene og Det Fredrikshaldske kanalselskap kjøpte båten for kr. 20.000,-. Jernbanens syn på denne sak var at man fant det meget beklagelig at en slik reiserute skulle opphøre og man mente den skulle kunne bli levedyktig hvis den ble bedre tilrettelagt.

7. april 1925 ble A/S Turisten stiftet med en aksjekapital på kr. 30.000 fordelt slik:

Norsk Hovedjernbane	kr. 12.000
Urskog-Hølandsbanen	kr. 6.000
Fr.haldske kanalselskap	kr. 12.000

I forveien hadde man fått D/S Turisten på hånden for kr. 20.000. Båten ble

slippsatt i Tistedal, og skipskontrollens pålegg ble i første omgang en påkostning på ca. kr. 13.000. Dertil kom diverse andre startutgifter, slik at det nystartede selskap kom i et gjeldsforhold på ca. kr. 4.000 inn- en det egentlig fikk begynt. Trafikken ble åpnet pinseaftn 31. mai 1925.

Den første tiden seilte man to turer til Skulerud søndag og tirsdag, med retur mandag og onsdag. Dessuten ble det kjørt en godsroute til Ørje hver torsdag med retur fredag, og endelig en lørdags eftermiddagsroute Tistedal - Strømsfoss - Tistedal.

Første års drift viste at at båten utstyr og innredning i det hele tatt ikke sto i noe forhold til den oppgave båten nå skulle løse. Eksempelvis kan nevnes at i den såkalte "salong", kunde man med nød servere middag for 12 reisende om gangen. Men båten hadde egne lugarer for kaptein, styrmand, maskinist og restauratrise, foruten mannskapslugarer og lasterom for gods.

Det ble innhentet tilbud bl.a fra Glommen mek. verksted om diverse omfattende forandringer, bl.a utvidelse av salongen, slik at man nå uten vanskeligheter kan bespise inntil 20 reisende i hver bordsetning.

Anbudet ble etter endel forhandling satt til kr. 15.925. For å kunne få gjennomført en slik endring, især hensyn tatt til at selskapet allerede hadde pådratt seg en startgjeld på ca. kr. 4.000, ble det sendt en henstilling til jernbanene om å øke aksjekapitalen fra kr. 30.000 til kr. 50.000. Dette samtykket de private baners direksjoner i slik at Norsk Hovedjernbane tegnet ytterligere kr. 12.500 og Urskog-Hølandsbanen ytterligere kr. 7.500.

Når man blir gjennom de gamle protokoller og arkiver fremgår det at styret i det "gamle" selskap stadig hadde de største bekymringer for fortsatt drift. Eksempelvis søktes i 1928 om ekstra støtte fra jernbanene, da underskuddet var kr. 1.200, gjelden kr. 4.424 og båten skulle slippsettes. UHB støttet dette år med et bidrag på kr. 1.250. I 1929 skriver styret at båten verdi er bokført med kr. 68.700 - i brev av 28.jan 1929 antyder muligheten av å skrive ned verdien til 1/10, nemlig kr. 6.000. Senere samme år søker man UHB om ettergivelse av en gjeld på kr. 4.422,72. Samtidig skrives det i Halden Arbeiderblad om mulig-

heten for at A/S Turisten slås konkurs.

Det går som en rød tråd gjennom regnskaper og årsberetninger om trykkende gjeld, om pantebrev og prioriteter.

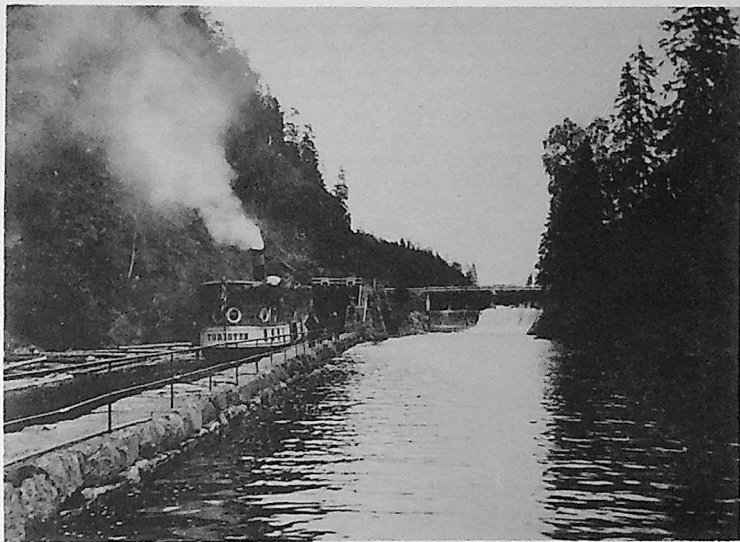
I generalforsamlingen i 1928 ble det besluttet å nedskrive kapitalen fra kr. 50.000 til 20.000, slik at aksjene uten tilbakebetaling ble nedskrevet fra kr. 2.500 til kr. 1.000. Da båten ble kjøpt for kr. 70.000 i 1925 er de overskytende kr. 20.000 av selskapets kapital gått med til reparasjon og vedlikehold.

I den første driftsperiode ble det arrangert ikke så få såkalte "pressetterer" med stor bevertning og tildels med damer. Representert var aviser fra Oslo, Akershus og Østfold. Det er vel mer enn tvilsomt om disse ganske kostbare reklamaturer stod i noe forhold til de fordeler man mente å oppnå derved. Det ble også i denne perioden gitt ut store, omfattende reisebrosjyrer som uten tvil var altfor kostbare for selskapet.

Da krigen kom i 1940 var båten sterkt medtatt. Urskog-Hølandsbanen sendte sin verksmester og et par mann fra Bjørkelangen ned til Tistedal for å skifte rør i kjelen de første april dagene 1940. De ble såvidt ferdige da de første tyske bomber falt, og verksmesteren med sitt mannskap måtte ta seg tilbake. Men innen man kom fra Brekke sluser, hvor båten var blitt satt inn i en sluse for brannbesigtigelse, inntraff et uhell som kunne ha fått rent katastrofale følger for båten. Slusen ble tømt, og båten stod på 4-5 grove 10 x 14" trebjelker som lå tvers over den langsgående kanalåpning 2,5 meter bred og 1,0 meter dyp i bunnen av slusen. Denne åpning er dessuten dekket av et gulv av 8 x 3" firkant i et antall av flere hundrede.

Slik hadde man også forholdt seg flere gange tidligere. Av en eller annen årsak sviktet noen av disse grove firkanter og falt med baugen ned på slusens bunn, mens derimot akterenden holdt seg oppe. Båten fikk en kraftig bulk på forskipets venstre side med åpen lekkasje. Stillingen var til å begynne med fortvilet, da betingelsen for å låne slusen var at båten var ute dagen etter. Man overveiet endog å slå båten ut og sette den på grunn et steds nede i elven hvor den kunne ligge uten å genere kanalens øvrige trafikk. Imidlertid lykkedes det å drive inn





*Festpyntet D/S "Turisten" ved Krappeto ca. 1920 (Jernbanemuseet)*

bly, og skru på en jernplate som foreløpig tetning for sleping opp til Ørje.

Arbeidet med båtens istandsettelse ble satt igang i januar 1945, og ble etterhånden mere og mere omfattende under ledelse av driftsbestyrer Prydz ved UHB. Skipet viste seg så medtatt at det nesten måtte betegnes som vrak. Bl.a ble det satt inn 8 nye plater i bunden og siden. Videre ble det kappet og fornye 14 stk. spanter.

En dag utpå vinteren da Prydz kom ned til Ørje sa kaptein Sydnes, som sto for den daglige arbeidledelsen: "Gå ned i forskottet, driftsbestyrer, så skal jeg vise Dem noe rart." Prydz så gjorde, og dermed stakk Sydnes en bjerkepinne tvers gjennom skroget og inn. Prydz ble forferdet og tok et laskejern som lå i ballasten for å skrubbe vekk noen rustkaker der hvor bjerkepinnen var kommet inn, og denne skrubbingen hadde den storartede følge at hele laskejernet stakk igjennom båtsiden. Og denne båten hadde vi noen måneder i forveien buksert gjennom vassdraget.

Alt sadelmakeri og en stor del av innredningen ble helt skiftet ut. All gammel maling innvendig og utvendig blev brent av og fornyet. Arbeidet ble alt utført som dagsarbeide, med fløtningskaptein Sydnes som formann for platearbeid og alt mekanisk arbeid. Luftverktøy og elektrisk sveiseapparat fikk man lånt fra Urskog-Hølandsbanens verksted i Bjørkelangen. Snekker, innredningsarbeider og maling ble utført av lokale håndverkere i Ørje med snekker K. Åseby som leder. Det ble utført et ganske særdeles godt og solid arbeide og til meget rimelige priser. Hele istandsettingen, som langt overskred de krav som var fremholdt ved arbeidets igangsettelse kom på kroner 18.546,21. Dette beløp ble dekket ved et lån, stort kroner 18.000 fra UHB, som senere ble øket med kr. 5.000 til skipets igangsetting.

Det var stor tilfredshet for selskapet allerede i september 1946 etter avsluttet første sesong å kunne betale hele det lånte beløp tilbake.

Driften av D/S Turisten kom i og med gjenopptakningen etter krigen inn i en heldig gjenge - til å begynne med skyldtes trafikken sikkert den store reisehunger som var blitt opparbeidet under krigen og som nå søkte sin avløsning. Etterhånden er trafikken blitt så godt innarbeidet at den nå synes å gå så noenlunde av seg selv. Det arbeides meget med å få tak i mest mulig skolereiser i mai/juni. Allerede i januar/februar sendes der ut henvendelser om denne rundtur til et par hundre skoler. På lang sikt er der ikke tvil om at nettopp disse rundreiser er den mest effektive og billige reklame vi noen gang har hatt. De sprer kjennskap om rundturen i hjemmene, og noen år eter kommer barna tilbake, og senere kommer de igjen som voksne med sine egne barn. Vi har sett mengdevis av eksempler på dette.

D/S Turisten er nå 70 år gammel, og skal selskapet bestå er det snart på tide å tenke på fornyelse. Skipskontrollen begynner også å bli mere nærgående enn tidligere med sine krav og pålegg. Damptrykket på kjelen ble for noen år siden satt ned fra 150 til 140 pund, og det har nå vært antydning ytterligere en nedsettelse. I den anledning har det vært konferert med Sjøfartskontoret om en omfattende teknisk kontroll av kjelen, idet man er av den oppfatning at denne er i god stand. Ser man hen til den kondem-

nering av eldre rutebåter som så katastrofalt har stanset Telemarksbåtenes 106 år gamle trafikk er det god grunn til å bli betenkt.

Hva angår nyanskaffelse har man konferert med skipskontroll og diverse skipsverksteder om dette. På det grunnlag man har antydning en ny båt, slik som man har tenkt seg denne, anslåes en anskaffelse for tiden å ville komme på ca. 6 - 700.000 kr.

Dette overstiger selvsagt i vesentlig grad selskapets evne til å bygge en ny båt idag, men tatt i betraktning et selskap som siden 1946 har lagt opp fonds på tilsammen kr. 250.000, må det være berettiget å regne med at selskapet makter å realisere en slik anskaffelse innen en ikke altfor urimelig tid.

I årene etter krigen har driften gått jevnt og sikkert. De nåværende takster, som ved Statsbanenes velvillige stillingtagen har kunnet holdes på samme nivå som i 1952: kr. 20 for voksne og kr. 12 for barn. Utgifter til kull og olje og hyrer er i tiden etter 2. verdenskrig nesten steget til det dobbelte. Et eksempel er kanalavgiften som i 1946 var kr. 1.300 og som i 1957 har øket til kr. 7.000.

På tross av den ujevnhet disse utgiftsøkninger medfører i tilvint regnskap kvier man seg for å øke takstene. En økning av disse kan lett tenkes å ha en nedgang i trafikken til følge, og da er man kommet like langt og har til og med mistet noe av den goodwill selskapet utvilsomt har idag.

## 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, Bodo, Tromsø og Vadsø!

sparebanken  
**NOR**



Lok "Aura nr. 1" med grustog i Tredal nederst i Litjdalen 1.juli 1914.

# Fram fra glemslen

## Håvard Pedersen

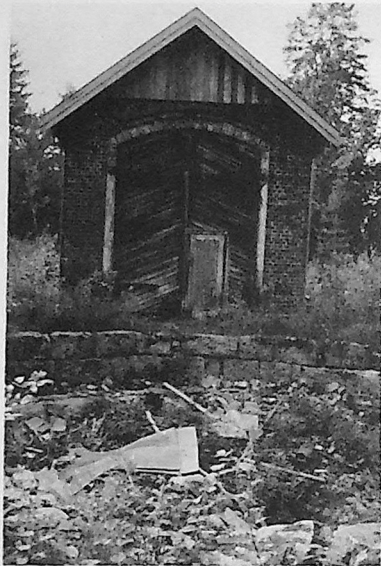
Ola Nordmann har ikke akkurat vært berømt for sine gode evner til å bevare den nære forhistorie. Det er f. eks. ikke lenge siden vi som ville ta vare på litt gammelt "jernbaneskrot" ble sett på som halvtullinger. Heldigvis har tidene forandret seg: UHB nuyter nå stor anerkjennelse, og i vårt nabolag bevares nå både tømmerlenser, fort og et gammelt kraftverk.

Rundt om i landet tørkes det støv av gammel jernbanehistorie. I en del lokalsamfunn gjøres det en skikkelig innsats for å levendegjøre bygdas historie, der jernbanen ofte spilte en sentral rolle. I "Tertittén" nr. 79 nevnte vi innsatsen for å gjøre bruk av Treungen stasjonsområde til kulturelle aktiviteter, og vi fortsetter her med å nevne endel andre fine tiltak.

I Eidsfoss restaureres et helt industriområde med fabrikker og boliger. Tiltaket omfatter også heving av en dampbåt som ligger utenfor Eidsfoss brygge i Ekeren, og restaurering av den eneste gjenværende jern-

banebygning på stedet; en enspors lokstall i teglestein.

Den private smalsporede (1067 mm) Tønsberg-Eidsfosbanen (48 km.) fikk bare virke i 37 år, fra 1901 til 1938.



Lokstall og svingskivegrav på Eidfoss 1991.  
(Håvard Pedersen)

## Blåfjellbanen

Et ennå kortere liv fikk Blåfjellbanen - Vestlandets første jernbane -, som vi ga en fyldig omtale i Tertittent nr. 73. Store anleggskostnader på banen var en medvirkende årsak til at Blåfjellgruvene ga opp allerede i 1875, fem år etter banens åpning. Titania A/S, som senere overtok malmrettighetene i distriktet, har sammen med lokale krefter satt Blåfjellanlegget på turistkartet. Brosjyrer er trykt om gruvene og banens historie, og informasjonstavler er satt opp i terrenget. Titania A/S har skrevet til oss, og spør om vi sitter inne med fler historiske data om Blåfjellbanen enn det vi tidligere har omtalt. Blant annet savnes bilder av banens damplok. Om noen kann være behjelpelige, så vennligst kontakt oss.

## Tog i Sunndalsøra

Aurabanen burde nå være kjent blant bladets faste lesere. Også i Sunndalsøra er det nå gjort en innsats for å belyse stedets industrihistorie, med utgangspunkt i anleggs-

årene etter 1913, da Aurabanen spilte en sentral rolle.

Lokalaktivumet Kåre Flaa gjorde suksess med sin bok "Aura og bus-tida" (bus = rallar), og med den vekket han bygdas interesse for lokalhistorien. (Flaa har donert en bok til UHB, og den finnes i vårt bibliotek.) Det har nå falt mange tungt for brystet at Aurabanen ble totalt slaktet i 50-årene. Tenk hvilken turistattraksjon den hadde vært idag!

## Busdagene

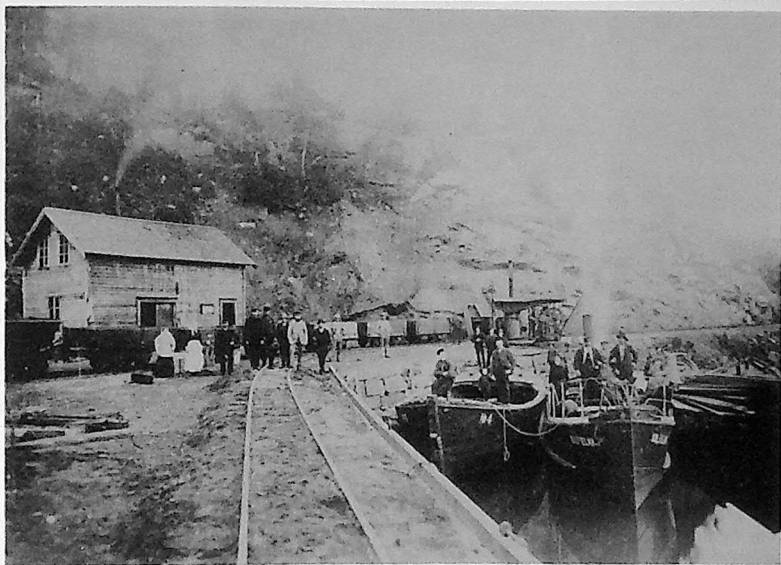
I mangel av ordentlig tog har flittige hender laget et gummihjulstog, i første rekke beregnet på "Busdagene", som nå er blitt et årlig arrangement i Sunndalsøra. Nå har det riktignok gått inflasjon i all verdens kommersielle varianter rundt omkring. Men i Sunndalsøra ville man det annerledes. Fotografier av banens minste damplok "Aura nr. 1" ble skaffet og rekonstruksjon ble igangsatt. Som tradisjonen er vedrørende kulturhistoriske tiltak, var penger en mangelvare også her.

Understell og motor ble skaffet fra en folkevognsboble og avlagte flyplass-bagasjevogner ble grunnlaget for jernbanevogner. Dermed ble det igangsatt en omfattende jakt rundt lokale søppeldynger etter effekter for å gi loket et mest mulig "autentisk" ytre. Resultatet ble så vellykket at det fortelles at man nå bare savner dampen fra pipa. Toget er blitt et svært populært minne om Sunndalsøras jernbanehistorie.

Vi hilser initiativene lykke til, og håper vi får høre om flere liknende tiltak i tiden framover.



"Bus 1" følger Aura 1's rute oppover Litjalden.  
(Håvard Pedersen)



*Hellarmo stasjon kort tid etter banens åpning hit. (Sulitjelma gruvemuseum)*

## Sulitjelmabanen - 100 år !

**Håvard Pedersen**

Det går raskt mot 1996, året da både Urskogbanen, Setesdalsbanen og Jernbanemuseet fyller 100 år. Men allerede i 1992 kommer et 100-årsjubileum vi UHB-ere ikke bør glemme; i 1892 ble Norges første bane med "vår" sporvidde, 750 mm, satt i drift. Tertittens medarbeider besøkte tuftene av Sulitjelmabanen, for å se om det finnes noe igjen av jubilanten.

"Hadde ikke Sulitjelmabanen en sporvidde på 1067 mm?" vil noen spørre. Jo, riktig! Sulitjelmabanen var den eneste av Norges 750 mm-baner (tertiærbaner) som fikk så stor trafikk at sporvidden ble utvidet. Men mens de fleste 1067 mm-baner ble ombygget til normalspor, ble altså denne omlagt til 1067 mm! Dette skjedde i 1915, samtidig som banen ble forlenget inn til selve Sulitjelma. Idag er Sulitjelmabanens trasé vei - få steder har vel bilismen for

trengt jernbaneminner så grundig som her. La oss allikevel ta en nærmere titt på bane-tuftene.

Det er naturlig å starte i Finneid, utskipningshavn for kobberkisen fra Sulitjelma gruver. Her skjedde både siste åpning og siste nedleggelse av en ordinær smalspor- et bane i Norge: Finneid var Sulitjelmabanens endepunkt fra 1957 til 1972.

Idag er stasjonsbygningen utvidet med et dominerende tilbygg, og huser et

firma. Sporområdet er en stor grusplass, og bare omlastningsrampa mellom Nordlandsbanen og Sulitjelmabanen minner om det som en gang var. (Nordlandsbanen hadde sidespor, men ingen egen stasjon i Finneid.)

Asfaltveien herfra til banens andre endepunkt, Lomi, er bred og fin og avviker ikke en tomme fra banetraséen. Etter å ha passert de tre tunnelene Grønli fjell, Hårskolten og Skjønståfjell - hver ca. 2 km. lange, kommer en smal grusvei opp fra høyre. Grusveien fører oss ca. 10 km. ned til Skjønstå, Sulitjelmabanens endepunkt fra 1892 til 1915. I denne perioden foregikk malmtransporten ned til Finneid med båt på Øvrevann og Nedrevann, som var sammenbundet med en liten kanal.

### Lokstallgrav i skaukrattet

Ved ombyggingen fra 750 mm til 1067 mm-spor i 1915 ble stasjonsområdet helt forandret. Mens "gammelbanens" stasjon lå på en odde, fikk "nybanen" sin stasjon i en vik litt bortenfor. Nybanens engang så flotte stasjonsområde med stasjonshus m/kafé, lokstall, verksted, svingskive og kissilo er nå helt rasert. Bare to falleferdige godsvognbremsehush står på snei i skråningen ned mot vannet.

På gammelbanens område er det litt trøst å finne. Stasjonsbygningen er godt bevart, nå som feriehus. Et stykke bortenfor, bak et falleferdig uthus, og midt inne i et skogskratt ligger grava til lokstallen! Noen hus bygget etter 1915 forstyrrer bildet av hvordan stasjonsområdet én gang har sett ut. Thor Bjerkes bok om Sulitjelmabanen (utgitt av NJK i 1983) er her uunværlig lektyre. Boka har gode skisser av spor og bebyggelse fra både gammelbanens og nybanens tid.

Det er ikke lenger noen fastboende på Skjønstå, men noen av husene, bl.a. den gamle skolen er bevart som fritidshus på dette naturskjønne stedet.

Straks ovenfor Skjønstå ligger et stort grustak, hvorfra Sulitjelmabanen hadde sine siste store transportopdrag; masse til utvidelse av banetraséen til vei.

### Gjennom vill natur.

Opp fra Skjønstå er det 35 % stigning, det bratteste som noensinne har vært på noen norsk smalsporbane. Det er rart å tenke seg hvordan tertiærbanens lok "Loke", "Tyr", og "Odin" kjempet seg opp her med lange tog. Etter at nybanen kom ble "Loke" og "Odin" ombygget til 1067 mm. Loke er bevart på Jernbanemuséet i Hamar.

På Skjønstådalen holdeplass finner vi en rest av en vannstender, plattform med bu og holdeplassskiltet intakt på en fordums banevokterbolig. Ved Stokkviknakken tunnel er det og verdt å gjøre en stopp. Dagens veitunnel stammer fra 1962, da banen ble lagt rett gjennom fjellet for å sikre denne mot ras. Nybanens trasé fra 1915 kan følges rundt fjellet via en mindre tunnel og rester av rasoverbygg. Tertiærbanens trasé går derimot rundt hele fjellskalken med Langvansselva i viltre stryk nedenfor.

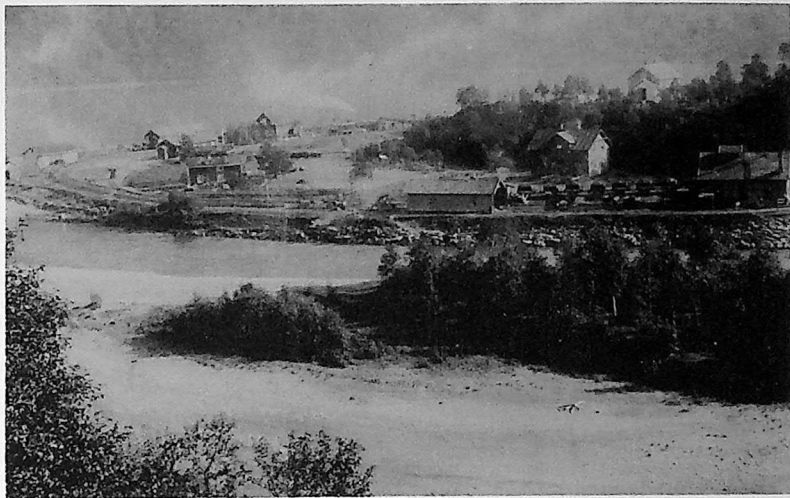
Tertiærbanen hadde flere kurver med radius helt ned til 50 m. Disse måtte rettes ut ved ombyggingen til bredere spor. Spesielt i Dråvika kunne man inntil nylig følge forskjellige linjeføringer på gammel og nybanen. Dette bildet er nå dessverre helt ødelagt av overskuddsmasser fra kraftutbygging.

Gammelbanen endte først ved Fossen, 12 km. fra Skjønstå. Hit ble malmen fraktet med båt på Langvatnet. Siden båttrafikken hadde problemer i det smale sundet fram mot Fossen, ble banen allerede i 1893 forlenget fram til Hellarmo. Den brede veien skjuler nå det som må ha vært av spor etter Fossen stasjon.

### Vogn i vannkanten

De mange omlastningene av kobberkisen gjorde at man tidlig bestemte seg for å føre jernbanen helt fram til Sulitjelma. Samtidig var man ikke tilfreds med tertiærbanens transportevne. Med opptil 8 togpar i døgnet var dens kapasitet sprengt, og den var kun operativ i barmarksesongen. Den 15. juni 1915 startet den ordinære trafikken på nybanen mellom Skjønstå og Sandnes, som var Lomi stasjons opprinnelige navn.

Nybanen skilte lag med gammelbanen 88 meter sør for Hellarmo stasjon, og



Øverst: Skjønsthå stasjon 1893. Banen kom inn fra høyre der et malmtog står på linjen, og passerte først lokstallen. Stasjonsbygningen er den største av husene ute på odden. Nybanen ble lagt i skjæring til høyre for skolen, som ligger oppe på haugen, og banen fikk sitt stasjonsanlegg på den andre siden av denne.  
Nederst: Parti fra Tverdåmo 1893. (Begge foto: Sulitjelmagruvemuseum)

de to traséene finner man på hver side av Hellarmobukta. Tertiærbanens trasé er som en sti, men litt vrien å forsure ved to min dre bruer. Hellarmo stasjonsområde er helt gjengrodd, og fra de stupbratte fjellsidene bakerfor har det gått et par ras over området. Også her er Thor Bjerkes bok god å ha for å danne seg et bilde av hvordan det én gang så ut.

Steinbygga med fundament for lastekran er derimot godt bevart. De som måtte finne på å besøke stedet må for all del ikke glemme å ta en titt utenfor bryggekanter. Her ligger hjulganger og koblinger fra 750 mm-materiell.

I lia bortenfor ligger flere solide grunnmurer som trauste vitner om at det her har vært et pulserende samfunn knyttet til omlastingsstasjonen. Kun ett hus er tilbake, bevart som feriehus.

Ved vannkanten omtrent der banen kom inn på stasjonsområdet ligger en liten "severdighet". Akkurat her fikk en kassevogn akslebrudd og sporet av. Dette må ha skjedd da tertiærbanens dager var talte. Vogna ble bare etterlatt, og er her fremdeles - 76 år etter at stasjonen ble nedlagt. Selvfølgelig er den i full oppløsning, men ennå så intakt at hele dens tekniske konstruksjon, ja til og med fargen på treverket, kan studeres. Vognene på Norges første 750 mm-bane var enkle. Denne hadde teramme og var utstyrt med skrubrekk. Folk synes våre UHB-vogner er små. Men UHB's materiell er faktisk atskillig kraftigere enn det meste av det materiellet som rullet på andre norske tertiærbaner.

En av de første tankene som slo meg ved synet av vognvraket, er at det er trist vi ikke teller 50 flere aktive på vårt museum enn det vi er. Da hadde vi reist opp og hentet restene av det som kanskje er Norges eldste eksisterende vogn for sporvidde 750 mm. Men dersom bladet har lesere der oppe i nord, med sans og mulighet, ville det vært svært verdifullt å få konserverte vognrestene. Mens vi på UHB idag har mer enn nok med å holde istand det vi har, er jeg sikker på at våre etterkommere vil finne stor verdi i materiell som bidrar til å vise bredden i norske tertiærbaners historie.

## Her gikk BCo10

Når man står midt i villniset på Hellarmo, er det rart å tenke på at her har vår vogn, nå benevnt BCo10, trillet mange ganger. Men de som trodde at vår vakker utseende vogn var typisk for hva de reisende ble tilbudt på gammelbanen, tar grundig feil. "Sulisvogna" vår tjente bare tertiærbanen fra 1912 til 1915, da den fikk nye bredere bogier, og ble brukt på nybanen. Før den tid var banens passasjervogner noe av det semreste som tenkes kan. De første tre passasjervognene her var trolig ombygde fra kassevogner, og de hadde bare plass til 14 personer. En vogn skal visstnok ha kommet fra hestesporveiene i Oslo, men i 1909/10 fikk banen en "boggivogn" bygget på understellet av to vagger. Tertiærbanens godsvognpark besto vesentlig av tipp- og kassevogner, på det meste ialt 118 godsvogner. Ti tippvogner ble solgt til UHB i 1918, men gjorde ingen suksess her.

## Vogner til Setesdalsbanen

Sulitjelmabanen hadde en meget vakker trasé. Her hvor det engang var meget travel togtrafikk, er det nå en ganske beskjeden biltrafikk på en bred vei. Sulitjelmasamfunnet bærer preg av den dødsdom gruvene hadde fått kort tid før mitt besøk i mai 91.

De vakre stasjonsbygningene Sulitjelma (opprinnelig Furulund) og Lomi er borte, og intet minner om at Sulitjelmasamfunnet inntil 1972 bare hadde banen som eneste forbindelse med omverdenen.

De fem damplok og senere fire diesellok som ble anskaffet til nybanen er alle hugget. Motorvogna "Sulitelma", bygget ved Strømmen Verksted i 1957 er nå i bruk ved Setesdalsbanen.

Ialt 16 passasjervogner har trillet på nybanen. Tre av vognene er bevart på Setesdalsbanen, som også har tatt vare på noen av nybanens godsvogner. En kisvogn ble sendt til Jernbanemuséet i Hamar. Den delen av Sulitjelmasamfunnets transporthistorie som er best bevart, er den gamle hesteveien som ble lagt over fjellet fra Skjønstå til Fossen før jernbanen kom. Denne er i god stand ca. 6 km. mellom gården Ågifjellet og Dråvika, en nydelig fjelltur man bør unne seg, dersom man er på de kanter.

(Kilde: Thor Bjerke: "Sulitjelmabanen", NJK 1983)





Øverst: Spennende å hakke hull på isen utenfor bryggen i Hellarmo! Her er både koblinger og hjulganger.  
Nederst: Kassevogn på Hellarmo, mai 1991 (Håvard Pedersen)



Øverst: Tog på vei rundt Stokkviknakken (Sulitjelma gruvemuseum)  
Nederst: Stokkviknakken, mai 1991 (Håvard Pedersen)



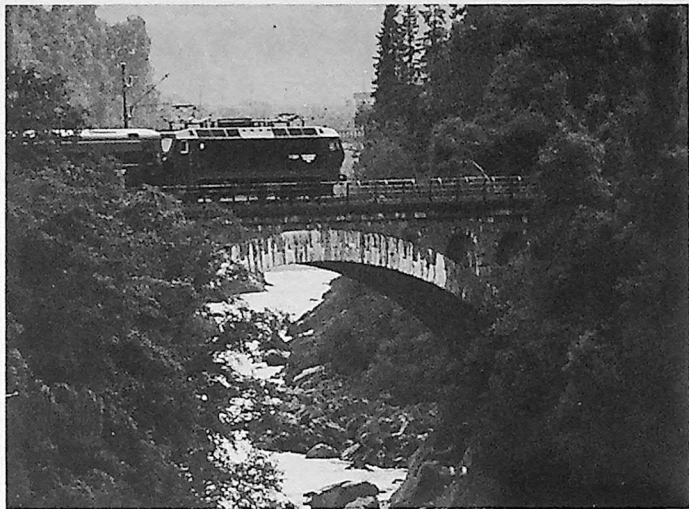
A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

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



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



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

NSB

