



Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen

Tertitten

Årbok 2000

Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen

Tertitten

Årbok 2000

Redaksjon

Eyvind Bagle

Jan Deram

Omslagsfoto: Morten Skallerud (forside), Carl Frederik Thorsager (bakside)

Arne Mørk AS

Oslo 2000

ISBN: 82 - 991439 - 5 - 0

Innholdsfortegnelse

FORORD.....	5
O. SKULLREUD: UTSYN OVER JERNBANEHISTORIEN I SØRUM 1850 - 2000	7
J. DERAM: UHB-UHELL I SPALTENE	18
D. LUNNER: BUSSHISTORIE OG BUSSRESTAURERING PÅ BJØRKELANGEN	30
R. HOUTSMA/E. BAGLE: DET HISTORISKE ARKIVET PÅ URSKOG-HØLANDSBANEN	33
IVAR ELGSTØEN 1904 - 2000	37
STIFTELSEN URSKOG-HØLANDSBANEN. STYRETS ÅRSBERETNING FOR 1999	39

Forord

Igjen er det klart for Tertittens årbok. Først ute blant artikkelforfatterne i denne utgaven er lokalhistorikeren Odd Skullerud. Han forteller oss noe om Sørums jernbanekommune - idag har Stomperudbygda hele fire jernbaner som på et eller annet måte er knyttet til Sørums jernbaner. Urskog-Hølandsbanen er den eneste som har *hele* sporet sitt innenfor kommunegrensa, navnet til tross.

Urskog-Hølandsbanen arbeider hele tiden for å holde sikkerheten ved museumsbanen på topp, og helt siden de første museumstogene gikk i 1966 har vi hatt en svært god statistikk på dette feltet. Det har rett og slett ikke forekommet at folk har blitt skadet på grunn av driften vår. Jan Derams artikkel viser at det i tidligere tider kunne være annerledes, noe som i hvertfall delvis må forstås ut i fra at det var en mye hyppigere trafikkavvikling i driftsepoken. Historiene er imidlertid en påminnelse om at personalet også på et saktegående, smalsporet damptog hele tiden må holde beredskapen på høyeste nivå. Dette gjelder like mye idag som dengang.

Vi takker alle bidragsyttere og sponsorer for bidrag til årboken.

Redaksjonen

Utsyn over jernbanehistorien i Sørum 1850 - 2000

Av Odd Skullerud

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

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

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

Men jernbanen kom – uansett motstanden. Hovedbanen ble åpnet i 1854, og fra da av ble det én jernbanestasjon i Sørum – nemlig Frogner stasjon, ettersom Hovedbanen går gjennom vestre del av Sørum.

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



Stasjonsbetjeningen på Sørumsand 1931. Stående f.v.: M. Hylin, O. Kristoffersen, Th. Hansen, J. Steen, O. Bakke. Sittende f.v.: A. Hedum, M. Aamodt, L. Opsahl, stasjonsmester Hoff, B. Lützen, R. Torp.

Skysstasjonen, som fra gammelt av var drevet på Frogner, fikk et samarbeid med Hovedbanen. Det var den tverrgående befordringen som nå var igjen å betjene for skysstasjonen. Ofte var det fremmøte på jernbanestasjonen fra skysstasjonen når tog ankom, men det var også anordnet et system, hvormed skysstasjonen kunne varsles når det ankom folk som ville ha skyss.

De nye knutepunktene

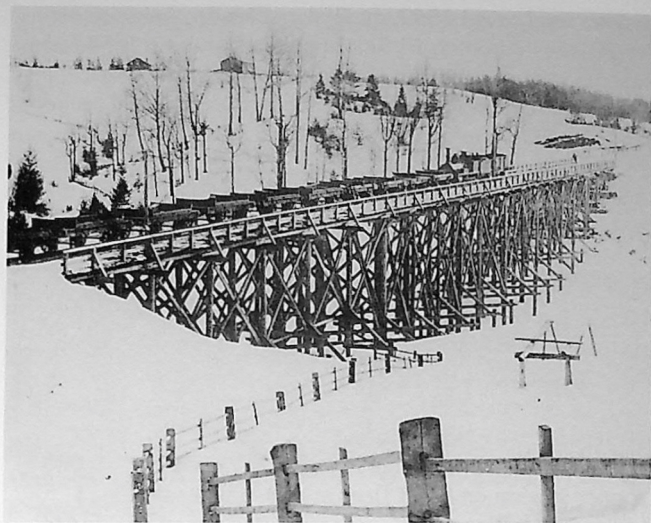
Ved den tid Hovedbanen ble åpnet ble det gitt kongelig bevilling til at det kunne åpnes landhandel i nærheten av stasjonene. Dette var i erkjennelse av at stasjonene tok over som knutepunkter. Frogner stasjon var av dem som fikk landhandel i nær omgivelse. Det kom etter hvert et omslag for Frogner jernbanestasjon. I 1862 kom det på tale fra jernbanehold at den skulle legges ned. Når persontrafikken da hadde gått drastisk ned, kom nok det av at

Kongsvingerbanen var åpnet i 1862, og Blaker fikk da jernbanestasjon. Blaker/Aurskog-trafikken ble da borte, og fra deler av Sørums, nærmest Glomma og Blaker ble det mest fordelaktig å ta fergen for forbindelse med Blaker stasjon. Men godstrafikken berget Frogner stasjon. Herredsstyret sendte søknad om å få beholde stasjonen. I søknaden nevnte man bl.a. at den betydelige forsendelsen av melk til Christiania ville øke. Stadig flere bønder gikk over til å sende melk med jernbanen. En undersøkelse som var foretatt viste at det fra 1. september 1860 til samme dato i 1861 var sendt 4860 spann melk fra Frogner stasjon. Frakten var da 12 skilling pr. spann.

I 1873 var Frogner stasjon igjen i faresonen. Da ble det i herredsstyret referert et skriv fra Hovedbanens styre om at en igjen overveide å legge ned stasjonen. Herredsstyret var også nå imot, og det ble ingen nedleggelse. Det synes å være noe merkelig at styret på dette tidspunkt brakte opp spørsmålet om nedleggelse, for melkeforsendelsen økte stadig. Oppgavene for 1874 lød på 530.000 kg. Idag er Frogner stasjon en blant flere av jernbanestasjonene i Sørums som ikke er fast betjent. Dette er også tilfelle med den annen, og senere opprettede stasjon i Sørums, Lindeberg.



Frogner stasjon våren 2000. Foto: Roel Houtsma.



Dette er et helt unikt bilde fra anlegget av Kongsvingerbanen. Det er sannsynligvis tatt vinteren 1861/62. Fotografen er en av de store personlighetene i norsk jernbanebygging, Carl Abraham Pihl. Bildet viser den opprinnelige treverksbroen over Fossåa i Blaker, som var 375 fot lang. Skinnene lå femti fot over "Aaens Bund". På broen ser vi et anleggstog med et av de nyanskaffede statsbanelokomotivene av type 2. Fotoalbumet bildet er hentet fra befinner seg i Urskog-Hølandsbanen samlinger.

Blaker stasjon fikk en meget betydelig trafikk helt fra begynnelsen av. Det var særlig trelasttrafikken som ruvet. I det første året – 1862 – ble det sendt 648 vognlaster trelast fra Blaker, og denne trafikken økte fort. I 1867 var vogntallet 1.117. Årsgjennomsnitt for 1866 – 1870 var 948 vogner. Blaker hadde så stor trelasttrafikk at stasjonsmesteren fikk et særtilllegg i lønnen. Blaker bidro selv meg meget trelast, men storparten kom fra det skogrike Aurskog. Sagbruksprivilegiene ble opphevet i 1860, og det grodde opp en mengde sagbruk da handelen ble fri.

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

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

Urskog-Hølandsbanen

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

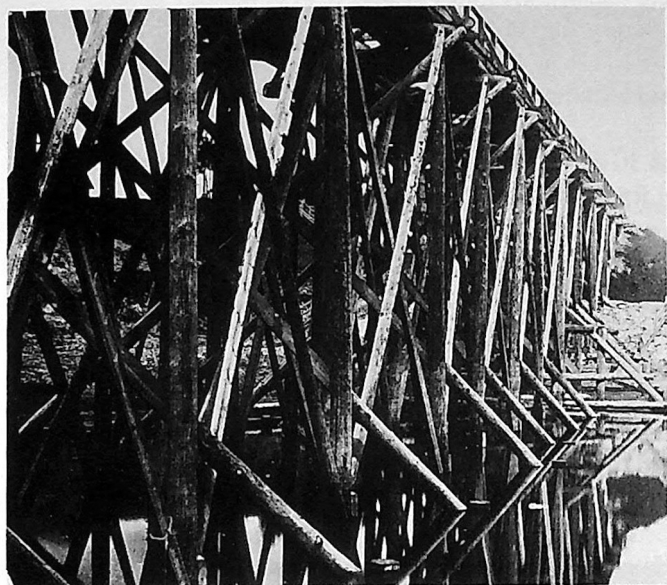
Det var meget stor trafikk til Bingsfoss. I det første hele driftsåret 1897/98 var det 40.260 reisende Bingsfoss – Bjørkelangen og godsmengden var 21.000 tonn. Omkring århundreskiftet kunne det være 15-20 godsvogner å laste om hver dag i de travleste sesonger. Dette var meget arbeids- og tidkrevende og fordyret fraktene. I 1901 ble det tatt i bruk en anordning med rulleskamler som tillot kjøring av normalsporede godsvogner i tog på Urskog-Hølandsbanen.

Det var trangt ved Bingsfoss, og ingen muligheter for utvidelser. I 1903 ble Urskog-Hølandsbanen forlenget til Sørumsand, hvor det samme år var blitt stasjon på Kongsvingerbanen. Bingsfoss ble samtidig nedlagt. Sørumsand stasjon ble snart et av de større trafikkknutepunkter. Fra åpningen av stasjonen ble det stor omlating og mye omstigning fra Urskog-Hølandsbanen og trafikktilsig fra Sørumsand på vestsiden av Glomma ved fergeforbindelsen over Elvestad. Etter

åpningen av Bingsfossbroene i 1927 har trafikken fra vestsiden gått over disse.

Utvikling på Kongsvingerbanen

Økende folkemengde i Sørumsand ga sterk oppgang i persontrafikken. Det ble også anlagt sidespor til de store bedriftene på stedet: Sørumsand Verksted og Sørumsand Trevarefabrikk. I 1919 fikk stasjonen en elektrisk omlastningskran som lettet arbeidet med omlasting begge veier kolossalt. Etter at Urskog-Hølandsbanen i ordinær drift ble nedlagt i 1960 har Sørumsand beholdt persontrafikken fra Aurskog-



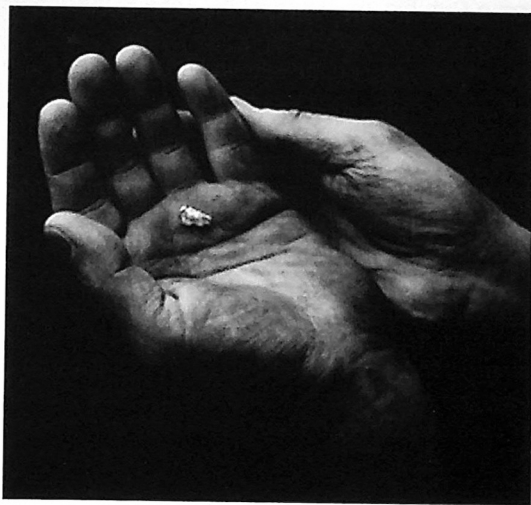
Fra Carl Abraham Pihls fotoalbum fra Kongsvingerbanen. Motivet er det samme som ovenfor, dvs. broen over Fossåa i Blaker. Bildet gir et nærgående inntrykk av tidligere trebrokonstruksjoner. Trebroene var vanlige i jernbanens barndom i Norge, men etterhvert ble de byttet ut med stålbroer.

Å gjøre gull av gråstein

Lindorff er et selskap med lang historie. De senere år har selskapet ekspandert kraftig gjennom oppkjøp og egne etableringer både i Norge og andre skandinaviske land. Vi har samlet alle våre aktiviteter under en sterk merkevare. Vi skal fortsette å utvikle og være ledende innenfor området Kreditt- og fordringsadministrasjon.

Vi utvikler ny teknikk og nye arbeidsmetoder slik at vi kan tilby optimale resultater på innfordring.

Det handler om å få verdier ut av det som ved første øyekast ikke funkler aller mest.



Lindorff AS
Karenslyst Alle 2-4, PB 283, Skøyen 0213 OSLO
Tlf: 23 21 10 00 Fax: 23 21 11 00
www.lindorff.no

Hølandsdistriktet ved at den er tilknytningsstasjon for Hølandsrutens busser. Helt til omkring 1950 var det også jernbanerestaurant på Sørumsand.

Rånåsfoss stasjon på Kongsvingerbanen ble åpnet høsten 1918. Den direkte foranledningen til opprettelsen av denne stasjonen var utbyggingen av Rånåsfoss kraftverk. Under hele utbyggingsperioden var det stor godstrafikk til Rånåsfoss. Fra august 120 til august 1921, da støpearbeidet på anlegget gikk på det høyeste, ankom daglig 60-70 vogner. Det var dels transporter av sement som ble opplastet på Sørenga direkte fra båtene og dels sand- og grustransporter som kom fra et sandtak ved Granli stasjon utenfor Kongsvinger. Akershus Elektrisitetsverk hadde leiet 50 jernbanevogner fra Sverige, og disse ble utelukkende brukt i sand- og grustransporten.

Verket hadde også et eget skiftelokomotiv som ble drevet av en 52 HK's bensinmotor, for å ordne skiftingen på de 1,1 km. lange sidesporene som førte til betongblanderiet og materiallagrene. Med Rånåsfossbroen som ble åpnet i 1919 ble deler av Sørum på vestsiden av Glomma trafikkmessig knyttet til Rånåsfoss stasjon.

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

Jernbanen og samfunnet

Jernbanen har satt sitt preg på stedene den går gjennom på mange måter. I begynnelsen, og lang tid fremover var folk tilstede på stasjonene ikke bare ved avreise og ankomst, men også bare for å se på trafikken og folkelivet – og så kunne en jo få med værmeldingen. I 1884 fikk Akershus Landbrugsselskab utvirket at meteorologen O. Steen og Jernbanestyrelsen inngikk et samarbeid som gikk ut på det i sommermånedene utenpå fjerntogenes brekkvogner skulle henges et værværssel. En hvitmalt trekantet blikkplate betydde tørt vær, mens en firkantet betydde at det var regn i vente. En sammenstilling av

symbolene kunne bety oppklarnende eller utrygt vær. Slik værmelding var i bruk til 1914.

Rasjonalisering og nedleggelser har ført til at stasjoner landet over er blitt ubetjente eller nedlagte, men i Sørumsand har en opprinnelig nedlagt stasjon igjen dukket opp – nemlig Bingsfoss. De aktive ved museumsjernbanen Tertitten har nedlagt et stort arbeide for å bevare minnene etter Urskog-Hølandsbanen, og som ett av flere synlige bevis finner vi altså Bingsfoss stasjon.



62 år etter at den ble nedlagt, ble Bingsfoss stasjon igjen tatt i bruk av A/L Hølandsbanen. Bildet er fra 1965 og viser anlegget av vikesporet. Da det endelig ble bestemt at traseen Fossum - Fyen skulle avgis til "hobbybanen", fantes det verken stasjoner eller sidespor på strekningen. Foto: Carl Frederik Thorsager.

Nye og gamle jernbaner

Samferdselen i og gjennom Sørumsand har fått mer og mer innslag av jernbane. Alt fra 1903, da Urskog-Hølandsbanen ble forlenget fra Bingsfoss til Sørumsand, ble Sørumsand den jernbanerikeste landkommunen i landet nest etter Aker. Etter at Aker gikk inn i Oslo i 1948, er det vel Sørumsand som står fremst om denne betegnelsen.

Da Stortinget høsten 1992 vedtok at hovedflyplassen skulle legges til Gardermoen og en særskilt jernbane føre dit, ble det enda en jernbanelinje gjennom Sørumsand. Etter Gardremobanens åpning høsten

1998, er det med de tre fra tidligere - Hovedbanen, Kongsvingerbanen, og Urskog-Hølandsbanen - fire jernbaner gjennom Sørums.

Sammenslutningen av Sørums og Blaker kommuner fra 1. januar 1962 økte lengden av jernbanespor i Sørums med Kongsvingerbanen gjennom Blaker med stasjonene Blaker og Rånåsfoss. Urskog-Hølandsbanens del gjennom Blaker med stasjonene Kvevli og Mork telte ikke lenger med, for Urskog-Hølandsbanen var jo nedlagt i ordinær drift fra 30. juni 1960.

Urskog-Hølandsbanetog i Blaker ble det igjen i 1966 da "Hobbybanen" kjørte fra Fynjordet og til Bingsfoss - Fossum. Fra 1979 har det vært stor utvikling av museet Urskog-Hølandsbanen. I 1982 kom fredningen av hele Urskog-Hølandsbanen fra Sørumsand til Forrum. Sommeren 1987 kunne togene kjøre helt inn i Sørumsand sentrum, og fra 1989 går togene ut derfra ved nyoppført stasjonsbygning - en kopi av Bjørkelangen stasjon. I 1993 var lokverkstedet ferdigstilt. På banestrekningen og med materiellet er i alle årene foretatt vedlikehold og restaureringer.

Denne artikkelen er en oppdatert versjon av et foredrag først holdt på Bingsfoss ungdomsskole i 1979, og som stod på trykk i bladet Tertitten nr. 43 – april 1980. Vi vil takke Odd Skullerud for stor velvilje og ny innsats på gammelt materiale.

Nettbuss din nye turleverandør !

Nettbuss avd. Bjørkelangen disponerer ulike busser som egner seg til ulike turformål.

Vi påtar oss turer i lokalmiljøet og til utlandet. Som gjest hos oss er du alltid garantert en hyggelig og behagelig tur. Dette sørger våre sjåfører for. De er selve kjernen i vårt produkt, og yter alltid det lille ekstra for å gjøre turen spesiell for deg.

Nettbuss Travel utfører skreddersydde turopplegg og ferdige pakketurer.

Du bestemmer selv om du vil være med og planlegge turen el. om du vil overlate alt arbeidet til Nettbuss Travel.

Velkommen til oss !

For mer informasjon eller turbestilling kan du ringe oss på tlf:
Nettbuss avd. Bjørkelangen tlf: 63 86 26 02 - fax: 63 86 26 01
www.nettbuss.no/li



nettbuss

UHB-uhell i spaltene

Av Jan Deram

Vi vil vel helst i ettertid tenke på Urskog-Hølandsbanen som en fredelig og rolig bane, der den saktmodig i over 60 år dampet ut og inn av bygdene med mennesker og last. Heldigvis var banen forskånet for de store katastrofer, men opp gjennom årene hendte det både store og små uhell og ulykker. Driftsbestyrer Prydz begynte i 1919 å samle avisutklipp av artikler i ulike aviser om hendelser som angikk Urskog-Hølandsbanen. Det finnes 7 slike utklippsbøker i UHB's arkiv, og de danner grunnlaget for denne artikkelen.

Tiden 1919-1939

Det første klippet som omhandler et uhell finner vi i Indre Akershus blad den 7/1-1922. Sikkert er det at det før denne tid også skjedde ulykker og uhell, men da må vi til andre kilder for å få kunnskap om dette. Den 7/1-1922 var formiddagstoget fra Sørumsand på vei oppover Bingsfossbakkene da et damprør plutselig sprang tvers av og tvang toget til å stoppe. Det ble straks rekvirert hjelpemaskin fra Bjørkelangen, som trakk toget videre. Imidlertid ble trafikken forsinket i 4 timer, nok til å få en 20 linjers notis i avisen.

5/3-1929 kan vi lese om en nestenulykke. Da hadde arge, streikende sagbruksarbeider i nattens mulm og mørke løsnet kjettinger og "bjørner" på flere tømmervogner på Lierfoss. Ugjerningen, som avisen kaller den slags virksomhet, ble lykkeligvis oppdaget idet vognene skulle skiftes inn i morgentoget. Denne hendelsen var så alvorlig at stasjonsmesteren på Lierfoss omgående meldte hendelsen til politiet, som igangsatte etterforskning. Dessverre sier utklippsprotokollen ikke noe om hvorvidt synderne noen gang ble funnet.

Den 10.04 samme år sporet ettermiddagstoget til Sørumsand av på Kvevli. Det var to plankevogner som gikk av sporet og rotet opp skinnegangen i ca. 30 m. lengde. Ved hjelp av rask omlessing og

provisorisk skinnelegging tok det bare 1½ time til toget atter var klart for avgang, da som rent godstog. Passasjerene var nemlig sendt pr. bil til Blaker. Der de fleste skulle over på Kongsvingerbanen.

Indre Akershus Blad beretter 15/4-1930 om en meget trist ulykke på Sørumsand. En lørdag ettermiddag lekte noen smågutter på stasjonsområdet ved endespolet for banen. Som smågutter flest var også disse nysgjerrige og klåfingrete, og de hadde klart å løsne bremsene på vognene, slik at disse begynte å trille inn mot stoppbukken. En gutt på seks år, Halvor Martinsen, kom mellom vognene og stoppbukken og fikk et voldsomt støt i brystet. Avisen skriver at han straks ble tatt under legebehandling, men at livet ikke sto til å redde.

Den 13/6 samme år skjedde en neste tilsvarende ulykke, men denne gangen gikk ikke liv tapt. Overkonduktør Dammerud hjalp til med å skifte inn noen tømmervogner fra et sidespor på Løken.. Under arbeidet gled han, og ble som avisen skriver: "meget strekt klemmt mellom to tømmervogne" To leger ble budsendt, og de konstaterte at Dammerud hadde fått knust en rekke ribben. Det ble sendt av gårde et ekstratog fra Bjørkelangen for å hente ham slik at han kunne komme raskt under behandling. De to tilkalte leger forteller til avisen at de "dog tror han vil stå det over" (og det gjorde han.)

Det hendte også at dyr ble utsatt for ulykker på banen. Den 25/9-1930 kan vi i et inserat fra "Dyreven" lese at en hund noen dager tidligere var blitt hengende i sin lenke utenfor en godsvogn og på denne måten blitt slept med toget over en lengre strekning. Den forargede dyrevenn spør om det ikke finnes noe i reglementet som "tilholder konduktøren å binde dyr forsvarlig, og dernest se til at godsvognenes dører er skikkelig lukket?" Skal forresten ikke hunder sendes i egen kasse, spør innsenderen. Driftsbestyrer Prydz svarer på inseratet og beklager affæren sterkt, men forteller samtidig at det ikke er påkrevet med noen kasse, verken ved UHB eller NSB. I løpet av 1931 kan vi lese om to mindre uhell i forbindelse med avsporinger. Ingen av disse er særlig mer dramatiske enn at de medfører mellom 2 og 4 timers forsinkelser i forbindelse med oppryddingsarbeidet.

Ved Fossum skole vippet toget den 12/6-1932 en lastebil ned i grøften. Lokførerens utsikt ble hindret av noen løvtrær, slik at han

ikke så en lastebil som var i ferd med å passere sporet. Det endte med en kollisjon, men den kan ikke ha vært særlig kraftig, for avisen skriver at både lastebil og tog umiddelbart etter sammenstøtet kunne fortsette.



Det brant i Skulerud lokstall under krigen. Men lokstallen står fortsatt, og brukes i dag av Nettbuss (tidl. NSB bilruter). Dette bildet er fra 1999. Foto: Morten Skallerud.

Indre Akershus Blad kommer ved juletider i 1932 med en advarsel til alle bilister (det var kanskje ikke så mange ennå) i forbindelse med en kraftig kollisjon mellom tog og bil ved Toverud i Aurskog. Her får sjåføren sitt pass påskrevet. I forholdsvis utvetydige ordelag legger avisen skylden på en varebilsjåfør som trodde han hadde tid til å presse seg over jernbaneovergangen - "enskjønt han måtte ha sett at toget nærmet seg!" Bilen traff stengene på lokomotivets side, slik at disse tok bilens ofrende med seg et godt stykke langs grøftekanten. De to som satt i bilen slapp heldigvis uskadet fra uhellet, men avisen påtaler sterkt den dumdristighet som bilens fører hadde utvist idet toget hadde vært synlig på én kilometers avstand, og dessuten forskriftsmessig hadde fløytet før overgangen.

26/2-1934 inntreffer et uhell ved Fossum skole. Toget fra Bjørkelangen var akkurat kommet til Fossum skole, da skinnene sprenges ut og hele 8 vogner gikk av sporet, av dem én passasjervogn. Lokomotivet og den etterfølgende vogn holdt seg på skinnene, og for å spare tid slik at passasjerene kunne nå korresponderende tog på Sørumsand, ble alle passasjerene satt oppi en plankevogn og fikk seg en luftig og kald reise ned til Sørumsand - Driftsbestyrer Prydz uttaler neste dag til avisen at det var en rekke uheldige sammentreff som førte til uhellet, som i og for seg kunne blitt skjebnesvangert da avsporingen skjedde på en fylling og postvognen ble hengende på "halv tolv".



Et godt banevedlikehold er en forutsetning for trygg trafikkavvikling. Her er det aktive i museumsbanens barndom (1965) som bakser spor ved Småfoss under overoppsyn av driftsbestyrer Olaf Wiegels. Foto: Carl Frederik Thorsager.

Vognen var meget tungt lesset, uhellet skjedde på et sted der man til stadighet hadde problemer med skinnegangen og første tømmervogn var til overmål feillesset med for stor vekt over første boggi. En gang i november 1935 går det hardt utover to av banens vogner da en lastebil og kveldstoget fra Sørumsand braker sammen på

overgangen ved Finstadbru. Toget hadde satt seg i bevegelse, og bare de to siste vognene er ikke kommet over overgangen. Brødr. Borstads lastebil er i ferd med å kjøre ut fra forretningen og over til stasjonen med en del varer. Uten kjettinger og på sneføre er det umulig for sjåføren å stoppe, og bilen braker rett in i veggen på postvognen, som etter sammenstøtet ser svært så luftig ut. Etter å ha "fjernet" en del av veggen på denne vognen, blir lastebilen kastet rundt i veien, med den følge at lasteplanet river opp store deler av veggen på den etterfølgende brekkvogn. Dette lyder jo forholdsvis dramatisk, idet Prydz i tillegg forteller til avisen at begge vogner må få bygget ny vegg. Det går med all tydelighet frem av artikkelen at lastebiler den gang ble bygget atskillig sterkere enn i våre dager. Etter dett nokså formidable smell kan vi nemlig på slutten av artikkelen lese at:"som ved et under kom der ingen til skade, selv bilens chauffeur slapp med bare skrekken, og bilen ble heller ikke særlig meget beskadiget".

Alvorlige ulykker

13. mars 1936 hadde nok vært en livlig dag for 4 yngre menn fra

Sov i skinnegangen

og blev drept.

Aftenposten 14/3.36

En annen fjernet i

siste øieblikk

Fire yngre menn i Bjørkelangen turet igår ettermiddag sammen og skilte lag ved 21-tiden igår aftes. To av dem tok jernbanellinjen fatt i retning av Skullerud, men falt overende midt i skinnegangen, et godt stykke fra hverandre. Den ene blev funnet av endel ungdom

Bjørkelangen.. De hadde sittet og turet og drukket sammen, og skilte lag ved 21-tiden. Så svært mye piff hadde det nok ikke vært igjen i dem, for to av dem som hadde tatt skinnegangen fatt hjemover hadde falt døddrukne overende i skinnegangen. Noen ungdommer hadde funnet den ene, men var ikke klar over at det hadde vært to stykker sammen, og han de fant var ikke i stand til å gjøre rede for noe som helst. Det hele endte meget tragisk, idet den andre av dem ble overkjørt av kveldstoget like ovenfor Bjørkelangen kapell. Toget fikk ikke

stoppet før etter 67 meter, og manen var da død. Han ble tatt med det lille stykket ned til kapellet og ble der lagt i likhuset. Den omkomne var en 36 år gammel mann, som var bortsatt for Oslo Forsorgsvesens regning på gården Burhoel. Denne ulykken, sammenlignet med en tilsvarende 5 år senere, gir oss et interessant innblikk i avisens syn på mennesker med forskjellig sosial tilhørighet. Denne subsistensløse stakkar får 20 linjer i avisen, som avslutter sin korte notis med å presisere mannens stakkarslige og kranke skjebne her i verden.

Vi foregriper begivenhetene noe ved allerede nå å ta med en dødsulykke torsdag 19/6-1941, der en vanlig arbeider, men denne gang en aktet mann i Aurskog, smed Ole Emilsen, blir påkjørt og drept av tog nr. 751 like ved Aurskog stasjon. Emilsen gikk i kanten langs linjen på vei hjem fra smien sin. Ved Ullerudskjæringen der det er nokså uoversiktlig, blir han innhentet av toget, og til tross for at lokomotivpersonalet får øye på ham og bremsar alt hva toget er godt for, treffes han av bredjernet på høyre side av lokomotivet. Han blir slått bevisstløs og tas raskt om bord i toget som bringer ham frem til



Urskog-Hølandsbanens lokverksted på Bjørkelangen. Bjørkelangen er utgangspunkt for en 13 km lang sykkelsti til Løken, og denne går i sin helhet på den gamle traseen etter Urskog-Hølandsbanen. Dette bildet er tatt sommeren 1999. Foto: Morten Skallerud.

Aurskog stasjon der distriktslege Hval tar ham under foreløpig behandling. Distriktslege oppdager imidlertid at Emilsen hadde fått meget store skader i bekkenpartiet og er i ferd med å miste altfor mye blod. For raskt å kunne komme til sykehus tar distriktslege sin egen bil og kjører Emilsen til Rikshospitalet. Kl.01.30 samme natt dør Emilsen av skadene han hadde pådratt seg.

Denne mannen, som var en dyktig av avholdt mann i Aurskog får i avisen en tospaltet omtale på drøye 50 linjer, med stor, iøynefallende overskrift og to linjers forklarende underoverskrift. Uten forkleinelse for smed Emilsen, kan vi vel fastslå at det den gang som nå er forskjell på Kong Salomo og Jørgen Hattemaker. Både Aftenposten og Indre Akershus Blad melder 7/1-1939 om en voldsom kollisjon mellom en fullastet lastebil og posttoget fra Skulerud ved søndre overgang på Bjørkelangen. Det var Samvirkelagets lastebil som i god fart kjørte in på overgangen. Rutene i førerhuset var tiliset, og sjåføren så ikke toget. Lokomotivet kjørte inn i bilen rett bak førerhuset og bilen ble kastet voldsomt rundt. "Chauffeuren, en ung mann som heter Ole Aarnes, blev sterkt lidende bragd inn i nærmeste hus og snarlig tatt under behandling av tilkalte læger. Han kom etter en stund til bevissthet, men kunde ikke snakke, og blev derfor bragt til Rikshospitalet i Oslo". Dramatisk høres det også ut for lokomotivfører Havnas, som ved sammenstøtet ble slynget kraftig mot førerrommets armatur, med den følge at han fikk revet over en pulsåre (?) i ansiktet. Han fikk såret sydd, og ble raskt kvikk og kjekk igjen. Noen dager etter meddeler avisen at man etter besøk hos den ulykkelige bilfører kan fastslå at skadene ikke var så store som man først hadde trodd, og at legene mener han kan slippe fra ulykken helt uten mén.

Midtsommers 1939 dro en baneformann med familie på sin dresin for å fiske i Glomma ved Bingsfoss. På grunn av forsinkelser både på NSB og UHB var toggangen ikke som den skulle, og på hjemvei ble hele familien på dresinen innhentet av et forsinket ettermiddagstog. Lykkeligvis fikk alle kastet seg av dresinen sekunder før den ble splintret av lokomotivet. Dette uhellet førte for øvrig til en innskjerpelse av gjeldende bestemmelser vedr. dresinbruk fra driftsbestyrer Prydz.

Under krigen

På høsten 1942 inntreffer det nok en dødsulykke på UHB. Denne gangen er det en ung rørlegger fra Oslo som var reisende med kveldstoget fra Sørumsand. Ved Fossum gikk han av toget, men hoppet så umotivert på igjen da toget var kommet i fart. Han kom mellom to godsvogner og ble slept med toget 150 meter før lokomotivpersonalet ble oppmerksom på hva som hadde skjedd. Mannen ble funnet ille tilredt under toget, og man kunne bare konstatere at døden var inntrådt.

I løpet av krigsårene blir banen flere ganger hjemsøkt av branner. Den 23/3-1943 brenner stasjonsbygningen på Hjellevøl ned til grunnen. Ved 02.30-tiden blir stasjonsmester Thuen vekket av noen forbipasserende som forteller ham at huset brenner. Det ble prøvd med slokningsarbeid, men stasjonen og alt som befant seg inne i den brant ned.

Senere samme år begynner det å brenne i et generator-knotthus like inntil UHB's lokomotivstall. I Indre Akershus Blad lovpriser "guttene fra AT" (tyskernes tvungne arbeidstjeneste) for sin raske og uredde innsats for å begrense brannen, som de riktignok hadde klart å stoppe før den nådde lokomotivstallen.

I dagene etter kommer det en mengde inserater i avisen der alle kritiserer alle for manglende brannvakt og brannvarsling. Dessuten påpekes det at både brannstedsledelse, utstyr og vanntrykk nærmer seg det forhistoriske.

Den 28/1 oppstår en dramatisk brann i lokomotivstallen på Skulerud der lokomotiv nr. 4 "Setskogen" står. Brannen antas å ha begynt i smøregraven under lokomotivet og den bredte seg i slik fart at det ikke tok lang tid før hele bygningen var omspent av flammer. "Setskogen" omtales på dette tidspunkt som en av banens beste lokomotiver, og man prøvde selvsagt å få maskinen ut av den brennende stallen. Det ble festet en lang stålwire til lokomotivet for å få dratt det ut på den måten, men "Setskogen" var forskriftsmessig "parkert" med brekket på, og lot seg ikke rikke. Ekstra uheldig var det at maskinen nettopp var nyoverhelt, men avisen beretter at man senere på kvelden forsiktig kunne trekke det brannskadde lokomotiv ut av

ruinene og opp til verkstedet på Bjørkelangen. Noen dager senere forteller Prydz til avisen at selv om skadene beløper seg til flere tusen kroner, antar man at "Setskogen" kan være i drift igjen innen én måned. Dessuten skulle man straks bygge opp igjen den nedbrente maskinstall. Den 18/3 finner vi en liten notis om at lokomotivet igjen er i full drift.



Dette er fra en av en av de mindre alvorlige uhellene, et vognvelt på Sørumsand stasjon i 1949 eller 1950. I følge et svensk øyenvitne (gjengitt i "Tertitten" nr. 11/1968) var årsaken at de som skulle reise med Tertitten "samlade alla sig på plattformsidan i vagnen och då loket ryckte till vid igångsettningen blev det för mycket och vagnen välte...". Musikantene som skimtes er fra Frelsesarmeen, de hadde sekunder i forveien spilt opp på plattformen. De løp til og hjalp til å dytte vognen på plass, slik at toget kunne gå straks etter. Indirekte var de medskyldige i hendelsen: Passasjerene hadde samlet seg mot plattformsidan for å høre dem spille.

Mulighetenes hotell!

12 km fra Tertitten

15 km fra Oslo

20 km fra Oslo Lufthavn Gardermoen

162 rom, Møtekapasitet for 250 personer,
Kafeteria, Restaurant, Bar, Nattklubb,
Grillterasse

www.olavsgaard.no



Quality Hotel Olavsgaard

Oslo, Lillestrøm

Hvamstrubben 11, 2013 SKJETTEN Telefon 63 84 77 00 Telefax 63 84 76 00 E-mail: booking@olavsgaard.no

Jeg avslutter denne artikkelen med et uhell som fant sted den 22/4-1944. Da ble det svært god anledning til å plukke poteter og ved langs linjen. Akslen på en stakevogn røk og en vognlast med 10 tonn poteter og 8 favner ved ble veltet utfor linjen. Det ble ikke store skader på selve linjen, slik at senere tog kunne passere uten forsinkelse, men jeg tør gjette på at de som senere fikk i oppdrag å rydde langs linjen hadde litt av et Sisyfosarbeid.

Prydz' utklippsbøker stopper her. I 1945 gikk jo banen over til å bli statsbane og fra denne tiden har vi ikke noe om uhell og ulykker i våre arkiver. Sikkert er det imidlertid at det også i statsbanetiden skjedde små og store uhell, men det omhandles ikke i denne artikkelen.

Artikkelen sto opprinnelig i Tertitten nr. 72, juni 1988.



NORACTOR
GLASS-SERVICE A.S



Postboks 53, 1921 Sørumsand
Tlf. :63826155- Fax 63826661
E-mail: postmaster@noractor.no
Org.nr. 930 846 589 MVA



ALT I GLASSARBEID

**SALG OG MONTASJE AV DØRER, VINDUER, FASADER,
GLASSTAK, GARASJEPORTER OG RULLEGITTER.**

**VI LEVERER OGSÅ PERSIENNER, MARKISER OG
SKYVEDØRSGARDEROBER.**



**INNRAMMING AV BILDER, BRØDERIER - VI HAR UTSTILLING AV
RAMMER I VÅR BUTIKK PÅ SØRUMSAND**

DUGGER DINE ISOLERGLASS?

VI GIR DEG GRATIS MÅLTAKING OG PRISOVERSLAG!

Busshistorie og bussrestaurering på Bjørkelangen

Av Dagfinn Lunner

I boka "Banen og bygda" skriver Hans Fredrik Dahl om UHB's kamp mot rutebilene. Rutebilene ble fra første stund oppfattet som en konkurrent til jernbanen. Da den første rutebilen startet opp sin rute Hemnes-Løken-Fetsund i 1919 ble saken straks tatt opp av UHB's styre. Rutene ble definert som en krenkelse av banens konsesjon.

Flere søknader om konsesjon på rutebil drift ble behandlet fram og tilbake i herredstyrene, men i 1935 gjorde N. Høland et oppsiktsvekkende vedtak. Herredsstyret henstilte til UHB om å overta og drive personruten N. Høland – Oslo, og senere personruten gjennom S. Høland kommune. Forslaget vakte både motstand og forundring. UHB tok utfordringen på alvor, og forberedte overtagelse av rutekonsesjonene med stor motstand fra S. Høland herredsstyre. Konsesjon ble imidlertid innvilget og pr. 1. august 1939 var UHB også et busselskap.

Urskog-Hølandsbanen fikk etter hvert konsesjon på flere ruter, blant annet Magnor – Oslo og Rømskog – Oslo. Busselskapet har hele tiden hatt sin administrasjon og verksted på Bjørkelangen. Selskapet har skiftet navn flere ganger; fra Urskog-Hølandsbanens bilruter til Hølandsrutene, og fra NSB Biltrafikk til Nettbuss a/s som er dagens navn. Selskapet er et selskap innenfor konsernet NSB BA.

Kommunesenteret Bjørkelangen har derfor lange tradisjoner som stasjoneringssted for offentlig busstrafikk. Nettbuss a/s har i dag et stort verksted og garasjeanlegg samt administrasjon på Bjørkelangen, og trafikkerer rutene 881, 883 og 884 innenfor SL-systemet. I tillegg har selskapet mange skoleruter og mye turkjøring i egen regi.

I miljøet fra UHB på Bjørkelangen finnes i dag ikke bare nye moderne busser. I den gamle lokomotivstallen på Bjørkelangen huses interessant samferdselshistorie, om ikke skinnegående materiell, men dog rullende. Her er stasjonert for restaurering en Volvo veteranbuss med 33 sitteplasser. Den er registrert første gang i 1946, og den har en 6 sylindret bensinmotor.

Opprinnelig karosseri er bygget på automobilfabrikken på Alnabru, men bussen fikk nytt karosseri i 1954 etter den såkalte "Larvik modellen". Ombygningen ble foretatt av Sigurd Jensen karosseri fabrikk i Eidsvold. Bussen ble i sin tid kjøpt inn av NSB Odalsruta og den fikk registreringsnr. D-11799 som den hadde i hele NSB-tiden. Etter at bussen ble utrangert fra NSB Odalsruta ble den benyttet av Kongsvinger Idrettslag fra 1967 til 1981. Etter den tid har Arne Lundhaug på Roverud vært eier inntil NSB Biltrafikk, Lillestrøm kom over bussen.



Volvo 1946-modell under restaurering i Nettbuss sine lokaler på Bjørkelangen. Fast plass har den i den gamle lokstallen til Urskog-Hølandsbanen. Foto: Dagfinn Lunner.

Restaureringsarbeidet utføres av pensjonerte verkstedfolk og sjåfører ved bilruta. Alt teknisk som motor, understell, bremses, styring osv. er overhålt. Stenderverket er bygget opp igjen med nytt treverk. Det er lagt vekt på å gjøre restaureringsarbeidet så grundig som mulig. Nå gjenstår arbeidet med gjenoppbygningen av karosseriet og det er platepåsetting som står for tur.

Bussen er tenkt brukt til utfluktsformål og et mulig samarbeid med Urskog-Hølandsbanen, Tertitten, er ikke usannsynlig. Vi ønsker lykke til med det videre restaureringsarbeidet.

Lena Moen - Gamle Maleteknikker



- Lasering
- Patinering
- Ådring
- Marmorering
- Smykketine for bunadsølv

Telefon: 63 86 21 84 - Mobil: 95 03 91 88

Det historiske arkivet på Urskog-Hølandsbanen

Av Roel Houtsma og Eyvind Bagle

Det historiske arkivmaterialet etter Urskog-Hølandsbanen, dvs. arkivsaker fra perioden 1896-1960, utgjør en svært viktig del av museets samlinger. Sammen med gjenstandssamlingen og delvis også biblioteket utgjør dette et sted hvor vi opplever et førstehånds møte med banens historie. Et ryddig og oversiktlig arkiv vil medføre at det legges bedre til rette for forskning om Urskog-Hølandsbanen. Under følger en beretning om det nylig opptatte arbeidet med denne delen av gjenstandssamlingen.

Arkivet er gjennomgått, ryddet og registrert vinteren 1999/2000. Katalogiseringen av det historiske arkivet er en del av banens arbeid med gjenstandssamlingen (prosjekt gjenstandsregistrering). Roel Houtsma har gjennomført mesteparten av dette arbeidet i praksis, og har underveis rådført seg med prosjektgruppa for gjenstandssregistreringen. Det må understrekes at arbeidet med arkivet, og gjenstandssamlingen som helhet, langt ifra begynner på bar bakke.

Det er lagt ned et stort arbeid i oppsporingen av arkivalia etter Urskog-Hølandsbanen. Mye av dette ble gjennomført på 1980-tallet. Innsatsen muliggjorde blant annet bokutgivelsene i 1986 og 1996. Arkivet ble flyttet til Sørumsand stasjon etter denne stod ferdig i 1989.

Tilstanden til det arkivet vi har er varierende. Dette gjelder spørsmålet om hva som faktisk finnes der, og hvordan det har vært oppbevart. Når det gjelder det siste, kan det fastslås at arkivsakene generelt har fått en svært tilfredsstillende behandling. Dette gjelder både arkivsakenes fysiske tilstand, og den generelle orden som hersket i arkivsakene. Kopibøker og brevjournaler stod stort sett i rekkefølge. Løsere ting, som f.eks. diverse konvolutter og permer, hadde en mer tilfeldig plassering. Det er imidlertid tidligere utført delregistreringer av arkivmassen som lettet den nye innsatsen betraktelig.

PARAFIN - FYRINGSOLJE

Konkuransedyktige priser. Vi formidler service på kaminer og sentralvarmeanlegg.

MOTORSAGER

Verneutstyr, sagkjeder og kjedesliping.

GRESSKLIPPERE

Godt utvalg i hageredskap.

SNØFRESERE

Autorisert Briggs & Stratton verksted.
Service på klippere, fresere og motorsager.

SPØR OSS OM:

Smøreoljer, oljefiltere, kilereimer,
håndverktøy av mange slag,
+ mye mer.



Håkensen Maskin

2020 Skedsmokorset - Telefon 63 87 60 55

Hovedstammen i det historiske arkivet utgjøres av korrespondansearkivet, som for hele perioden fra midten av 1890-tallet til ca. 1945 er nokså sammenhengende (1945 var året da staten overtok Urskog-Hølandsbanen). Dette gjelder forsåvidt både inngående og utgående korrespondanse. Deler utgjøres av brevjournaler, uten at dermed hvert eneste brev er bevart. Det finnes også godt regnskapsdekning for denne perioden. Kassabøker og bilagsføringer finnes naturlig nok i litt mer tilfeldig utstrekning. En annen viktig arkivgruppe er direksjonsprotokollene, hvor det finnes en sammenhengende serie fra privatbanetiden. Anleggsperioden for Urskogbanen 1894-1896 er godt dokumentert, også når det gjelder økonomien. I denne sammenhengen kan det skytes inn at Urskogbanen ble bygget helt uten overskridelser, og at anlegget stod



Foto: Roel Houtsma

ferdig i god tid før konsesjonens tidsfrist (!). Det som er gjort i vinter, er som tidligere nevnt ryddig og ordning av arkivet. Dette har innebåret nesten to måneders møysommelig studier av de forskjellige permene, konvoluttene og protokollene. Etterhvert dannet det seg et bilde av hvordan dette materialet skulle sorteres. Roel har arkivfaglig bakgrunn fra Nederland. Han synes likevel at arbeidet med

Urskog-Hølandsbanens historiske arkiv er nokså utfordrende. Den gammeldage språkdrakten kan jo virke fremmed på noenhver. I selve sorteringen oppstår stadig nye problemstillinger. For eksempel har hvert damplokomotiv sine egne mapper, men hvor skal man gjøre av regninger som dreier seg om reparasjon av deler til både "Setskogen"

og "Prydz"? Uten at vi skal gå i mer detalj her, sier det seg selv at det kan være overlappinger underveis.

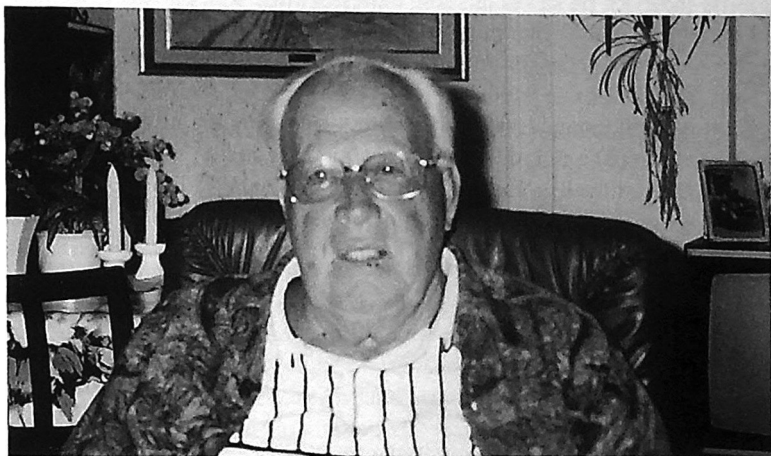
Arkivnøkkelene som ble utarbeidet inneholder følgende kapitteinndeling: 0 = Administrasjon, 1 = Økonomi, 2 = Personale, 3 = Drift, 4 = Lokomotiver, 5 = Vogner, 6 = Banen, 7 = Gaver, 8 = Bygninger, 9 = Diverse. Etter at dette var bestemt, gjaldt det å "registrere" katalogen, dvs. merke hvor i arkivet de forskjellige gjenstandene befinner seg. Målsetningen er jo at arkivet skal brukes. Arkivet befinner seg både i safer i stasjonsbygningen og i magasinet i kjelleren. Det ble bestilt egne arkivesker via fylkesmuseet på Strømmen. Eskene har etiketter med hvor innholdet er påført i tråd med systemet som er valgt.

Koder i arkivkatalogen angir hvor de forskjellige aktstykkene er plassert. Det meste av det originale arkivmaterialet er plassert i de brannsikre safene i 2. etg. på Sørumsand. Under kapitteinndelingene er det underinndelinger som hjelpe i letingen. For eksempel: Vil man finne avisutklipp fra driftsbestyrer Eigil Prydz' samling, ser man av katalogen at avisutklipp befinner seg i gruppen 0 = Administrasjon. Under delnummer 5 finner vi avisutklipp. Prydz' egne utklipp har fått nummeret 1, altså blir de å finne under **0.5.1**.

Fremgangsmåten for å finne frem i arkivet er i hovedtrekk som følger. Først går man til katalogen, som er plassert i biblioteket i stasjonsbygningen på Sørumsand. I forordet til katalogen er det med eksempler vist hvordan man leter seg frem. Bak hver innføring i katalogene står det angitt hvor arkivstykket befinner seg. For eksempel kan man finne koden Sb1, med det menes Safe B, hylle 1. Dette skulle medføre at letingen begrenses til et minimum.

Avslutningsvis vil vi oppfordre alle interesserte til å gjøre seg kjent med arkivet. Studiet av arkivsaker må skje på stasjonen på Sørumsand. Som ved tilsvarende institusjoner kan man heller ikke ta med seg historiske arkivsaker hjem.

Ivar Elgstøen 1904 - 2000



Fredag den 3. april 2000 sovnet Urskog-Hølandsbanens første æresmedlem, tidligere togfører ved NSB, Ivar Elgstøen stille inn på Sentralsykehuset i Akerhus.

Ivar opplevde så og si hele det forrige århundret. Han var født på gården Elgstøen mellom Katnosa og Gjerdingen i Nordmarka i 1904 og begynte som stasjonsbetjent-lærling på Grefsen stasjon i 1922. Hans arbeidsdag i NSB ble lang – hele 44 år. Ivar hadde imidlertid ikke tenkt å hvile på sine laurbær etter dette og hadde forskjellige jobber helt frem til han var 76 år gammel i 1980.

Til Urskog-Hølandsbanen kom Ivar på begynnelsen av 80-tallet. Han hadde da noen år tjenestegjort som togfører på Tertittbanen på Jernbanemuseet på Hamar, og var på denne måten kommet i kontakt med Tertitten på Sørumsand.

Som Ivar selv sa i et større intervju i Tertitten nr. 88 fra 1993: "Jeg ble fascinert av det trivelige miljøet og de små koselige vognene og lokomotivene der".

Ivar tjenestegjorde som overkonduktør på UHB frem til 1987, da han ble utnevnt til banens første togkontrollør, en tjeneste som passet ham som hånd i hanske. I disse årene var det knapt en søndag Ivar

ikke var å se på Sørumsand, og hans vennlige og omgjengelige vesen gjorde inntrykk på så vel oss som tjenestegjorde som på våre reisende. Ivar hadde opplevd svært mye i sitt lange liv, og delte villig av sin erfaring med oss. De siste årene Ivar var å se på banen var han som oftest stasjonsmester på Fossum, og i denne tjeneste trivdes han godt.

En hedersmann i ordets aller beste betydning er gått bort. Alle hans venner på Urskog-Hølandsbanen bøyer hodet i dyp takknemlighet for hva han gjorde for oss og hva han betydde for Tertitten. Vi lyser fred over Ivar Elgstøens gode minne.

Jan Deram

Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen. Styrets årsberetning for 1999

1. Organisasjon og ledelse

Styret i Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen

Styret etter årsmøtet i Venneforeningen 3.mars 1999

Finn Halling, Venneforeningen Tertitten, styreformann
Svein-Ove Johnsrud, Venneforeningen Tertitten
Håvard Pedersen, Venneforeningen Tertitten
Trond Dehli, Venneforeningen Tertitten
Dagfinn Lunner, Aurskog-Høland kommune
Harald Stokstad, Sørums kommun
Helge Njaa, Akershus fylkeskommune

Øyvind Hofseth, 1. varamann, Venneforeningen Tertitten
Jan Deram, 2. varamann, Venneforeningen Tertitten

Ansatte medarbeidere

Eyvind Bagle, museumsbestyrer
Trond Dehli, teknisk leder rullende materiell
Egil Jansen, teknisk leder bane og bygninger (f.o.m. 6. 4. 99)
Lena Moen, sekretær (25 % stilling f.o.m. 15.6.1999)
Vidar Skilnand, avd.ing./håndverker (t.o.m. 8. 6. 99)

Hovedmålsetningen for personalarbeidet i 1999 var å iverksette fylkeskulturstyrets vedtak fra høsten 1998, hvor banen fikk en stillingshjæmmel øremerket rullende materiell. Trond Dehli ble ansatt i stillingen. Han har bakgrunn som fagarbeider fra Adtranz/Strømmen verksted og som mangeårig aktivt medlem på banen. Samtidig ble det mulig å rekruttere en person til stillingen som teknisk leder for bane og bygninger. Denne stillingen har i hovedtrekkene samme

arbeidsinstruks som den tidligere avdelingsingeniør. I mars ble det underskrevet arbeidsavtale med Egil Jansen, som har over tyve års erfaring med banearbeid fra NSB og Jernbaneverket.

Sysselsettingstiltak

Stiftelsens administrasjon har lagt ned mye arbeid i å opprette nye tiltaksplasser i samarbeid med lokale arbeidskontor (spesielt arbeidskontoret på Årnes). Følgende personer har vært ansatt i forskjellige sysselsettingstiltak i løpet av året.

Mirsad Repesa

Arne Nafstad (t.o.m. 25.8.99)

Birger Nygård (t.o.m. 5.10.99)

Valentijn Fledderus (t.o.m. 8.11.99)

Roel Houtsma (f.o.m. 1.11.99)

Verv i Venneforeningen Tertitten

Tillitsvalgte før årsmøtet 3. mars 1999

Driftsbestyrer

Trafikksjef

Organisasjonssjef

Redaktør

Anne Halling (fung.)

Anne Halling

Finn Halling

Jan Deram

Styremedlem i stiftelsen

Styremedlem i stiftelsen

Styremedlem i stiftelsen

1. varamann i stiftelsen

2. varamann i stiftelsen

Trond Dehli

Finn Halling

Sverre Aaser

Håvard Pedersen

Jan Deram

Tillitsvalgte etter årsmøte 3. mars 1999

Driftsbestyrer	Svein-Ove Johnsrud
Trafikksjef	Anne Halling
Organisasjonssjef	Finn Halling
Redaktør	Jan Deram

Styremedlem i stiftelsen	Trond Dehli
Styremedlem i stiftelsen	Finn Halling
Styremedlem i stiftelsen	Håvard Pedersen
1. varamann i stiftelsen	Øyvind Hofseth
2. varamann i stiftelsen	Jan Deram

Venneforeningen

Årsmøtet i Venneforeningen Tertitten ble avholdt i biblioteket på Sørumsand 3. mars. I tillegg til valg var det to endringsforslag i vedtektene til behandling, begge ble vedtatt. Det ene er bestemmelsene om æresmedlemskap, det andre gjaldt noen mindre endringer i eksklusjonsvedtektene.

Av sosiale tiltak var årets høydepunkt turen til Åndalsnes i juni. Antallet reisende var 22 med stort og smått. Igjen kom normalspormateriellet til sin rett, med Ao100 som flaggskip. Lokomotivkraft var innleid fra GM-gruppen, som stilte med sitt lok. nr. 7707.

Det ble utnevnt to æresmedlemmer i årets løp: Erik Borgersen og Roar Stenersen. Begge ble utnevnt under turen til Åndalsnes, etter at styret i stiftelsen hadde behandlet driftsbestyreren og museumsbestyrerens forslag. Den innsats som de to nye æresmedlemmene har lagt ned for banen kan ikke overvurderes. Med dette er det totale antallet æresmedlemmer i Venneforeningen Tertitten oppe i fem personer.

Aurskog-Høland kommune

“HVORFOR IKKE? - “DEN LILLE RUNDTUREN”

Da “Tertitten” tøffet gjennom Aurskog-Høland var det mange byfolk som benyttet anledningen til en tur på landet gjennom det vakre kulturlandskapet i Aurskog- og Hølandsbygdene. Dette kan du og oppleve idag!

Etter turen på Sørumsand med Tertitten tar du bilen mot Aurskog hvor du bør stoppe på Aur Prestegård. Her vil du finne kunstutstillinger og ærverdige bygninger fra 1600-tallet.

Kjører du videre bør du stoppe på Bjørkelangen og få med den gamle stasjonen med vanntårn og lokstall. Så drar du videre utover i Høland med stopp på Løken ved oberst Kruses bauta til minne om slaget mot Karl den 12. Så går ferden til Aurskog-Høland Bygdetun. Det vakreste bygdetunet i Akershus, med 14 bygninger fra storgård til husmansplasser, finnestue med permanent utstilling av finnekultur som og var utbredt på disse kanter, samt en skolestue fra 1850.

Vil du se endestasjonen for “Tertitten” kjører du til Skullerud brygge. Dette var i sin tid et travelt kommunikasjonspunkt. Her startet damperen “Turisten” sin ferd mot Halden.

Skal du ha noe å spise underveis kan vi anbefale gjestehus, vertshus og restauranter i tettstedene Aurskog, Bjørkelange, Løken og Hemnes.

Aurskog- Høland Kommune. Vel verd et besøk! “



AURSKOG-HØLAND BYGDETUN HEMNES I HØLAND



Her møter man et gjenoppbygd gårdstun med bygninger og gjenstander tilbake til 1600-tallet. Tunet har dessuten tre husmannstuer. Permanent «Finneutstilling». Skedsmo gml. skole. Bygdetunet er ikke bare et museum, men også et sosialt

og kulturelt sentrum. Her er det utstillinger, demonstrasjoner av gammelt håndverk, foredrag, sang og musikk. Salg av kaffe, brus og vafler i helgene.

Salgsstue for husflidsprodukter.

Åpent fra 1. mai til 10. september

onsdag - torsdag kl. 9-15

fredag kl. 9-12

lørdag-søndag kl. 12-18

Omvisning for store grupper bes

avtales med omviserne. Tlf. 63 85 85 61.



Det er fortsatt en utfordring for banen å verve nye medlemmer. Dette gjelder i og for seg alle kategorier, men særlig når det gjelder nye aktive medlemmer som kan være med på banens aktiviteter. Stiftelsen og Venneforeningen arbeider sammen med dette. I 1999 ble det utarbeidet en egen brosjyre for formålet. Denne ble delt ut under driften på sommeren og i julekjøringen. Det er helt klart at opprettholdelse og økning i den frivillige aktiviteten på banen er et svært viktig spørsmål, og at det må gjøres mye arbeid for å sikre en tilfredsstillende rekruttering i fremtiden.

Det ble avholdt et medlemsmøte for aktive på Sørumsand 6. desember, hvor planene for museumsbygg og forlengelse var under debatt. Møtet viste at utviklingsprosjektene på banen fenger og engasjerer.

2. Driften 1999

Det var satt som målsetting for 1999 at 10.000 personer skulle løse billett på Tertitten. Dette målet ble ikke oppfylt, faktisk opplevde vi en liten nedgang i forhold til året før. Nå var 1998 riktignok en ordentlig "museumssommer". Sommeren 1999 begynte på samme måten, med noen unntaksdager hvor det var varmt og fint vær. På disse få dagene, særlig 1.8., skulle nok de fleste nyte sola i fulle drag.

Nytt av året var kjøringer på onsdager i juli, med to ettermiddagsavganger kl. 17:00 og 18:00. Vi så en raskt stigende besøkskurve for tilbudet. Viktig er det også at dette var populære tjenester blant de aktive. Tilbudet bør beholdes og utvides sommeren 2000 til å gjelde alle onsdager i juli.

17.mai-toget opplevde svikt i forhold til foregående år, noe som skyldes at arrangementene i Sørumsand var konsentrert til Sørumsand skole, og at det ikke var noe som skjedde her nede i Sørumsand sentrum. Det bør være en klar forutsetning for videre deltakelse i skolens 17.mai-feiring at deltakerne ledes i retning av Tertitten.

Det oppstod ingen uhell eller avvik under driften i 1999.



FORSVARETS FORSKNINGSINSTITUTT

FFI arbeider innen grunnforskning og målrettede utviklingsprosjekter for Forsvarets formål.

Instituttet representerer de fleste ingeniørfag samt biologi, medisin, statsvitenskap og økonomi.

Våre avdelinger:

- Instituttstaben
- Avdeling for beskyttelse og materiell
- Avdeling for elektronikk
- Avdeling for systemanalyse

FFI,

Postboks 25, 2027 Kjeller

Telefon: 63 80 70 00 - Fax: 63 80 71 15

Internett: www.ffi.no

E-post: ffi@ffi.no

Statistikk

Ordinære tog

Tog	27.6.	4.7.	11.7.	18.7.	25.7.	1.8.	8.8.	15.8.	22.8.	29.8.	Total
751/752	49	42	46	59	63	42	58	118	65	65	607
753/754	95	117	72	98	134	57	92	83	124	100	972
755/756	117	156	112	97	134	51	115	98	103	102	1085
757/758	91	112	37	84	68	48	104	33	40	58	675
759/760	73	52	14	29	53	4	49	41	53	25	393
Totalt	425	479	281	367	452	202	418	373	385	350	3732

Onsdagstog i juli

Tog	7.7.	14.7.	21.7.	Total
	31	55	59	145
	12	5	21	38
Totalt	43	60	80	183

Andre tog

Arrangement	Antall
17.mai	26
Barnehager og skoler 8.6.- 10.6.	1907
Div. chartertog (16 oppdrag)	818
Den store rundreisen	69
Totalt	2820

Julekjøringen

Tog	12.12.	19.12.	31.12.	Total
753/754	115	150	77	342
755/756	89	224	122	435
757/758	97	149	79	325
759/760	60	115	52	227
Total	361	638	330	1329

Totalt antall reisende 1999

Ordinære tog	3915
Andre tog	2820
Julekjøringen	1329
Totalt	8064

Arrangementer - opplegg rundt driften

Som i 1998 ble det arbeidet for å skaffe tilleggsattraksjoner i forbindelse med driften på søndager. Dette er først og fremst et arbeid som utføres av stiftelsen. Poenget med tilleggsaktivitetene er å ha aktiviteter på banen som kan gi stadig nye innfallsvinkler for presseomtale, og at publikum skal få "noe mer" under stasjonsopphold.

På åpningsdagen 27.6. gjennomførte duoen Tuba, ledet av den mye omtalte lokale musiker Lars Andreas Haug, en særpreget og spennende konsert i den gamle lokstallen på Bingsfoss. Musikk ble det også andre dager ved Sissel Kvambe, som har utgitt flere CD-er med barnemusikk. På avslutningsdagen 29.8. var det rallarkonsert ved Sørums Musikk- og kulturskole.

I samarbeid med Akershus Energi ble det på to driftsdager arrangert heldagstilbud med Tertittenkjøring, tur til kraftverket på Rånåsfoss med guiding i energiutstillingen, og underholdning i friluftsbadet ved Rånåsfoss. Det er klart at dette er spennende tilbud som har potensiale, men de må utvikles videre.

To innslag som var annonsert ikke ble utført. Det gjaldt maskinlaget fra Nes som skulle demonstrere gamle landbruksmaskiner på Fossum, og NMDF som kjører små dampdrevnetog. Begge arrangementer ble avlyst på kort varsel på grunn av sykdom hos samarbeidspartnerne. Dette var beklagelig, fordi fjorårets erfaring viste at dette var svært populære innslag.

1999 var året for en nyskapning; nemlig utleie av lokverkstedet til konsertarrangementer i regi av lokale krefter. Den første var en tangokonsert torsdag 27. august, hvor Sørums kommune stod som ansvarlig arrangør. Det andre var en konsert litt senere på høsten, arrangert av Blaker skolemusikkorps. Ambisjonen med dette er å utvikle Tertitten til å bli et knutepunkt for også andre typer aktiviteter. Det er knyttet kontakt med Sørums musikkråd for å trekke lokale musikkorganisasjoner nærmere museumsjernbanen. Mangel på

Skaff deg et boliglån du kan leve med



Det er ikke bare rentenivået som skiller lånetilbudene, men også hvor fleksibel låneavtalen er.

Ut fra din livssituasjon, dine planer og din privatøkonomi hjelper vi deg med et boliglån du er best tjent med - også i fremtiden.

Vi kan hjelpe deg med alle økonomiske spørsmål knyttet til bolig og boliglån.

Velkommen !

www.nor.no



Sparebanken
NOR
Sørumsand

Tlf. 63 82 21 20

spillesteder er et problem for dem. Det styrker museumsbanen at andre får slippe til på denne måten.

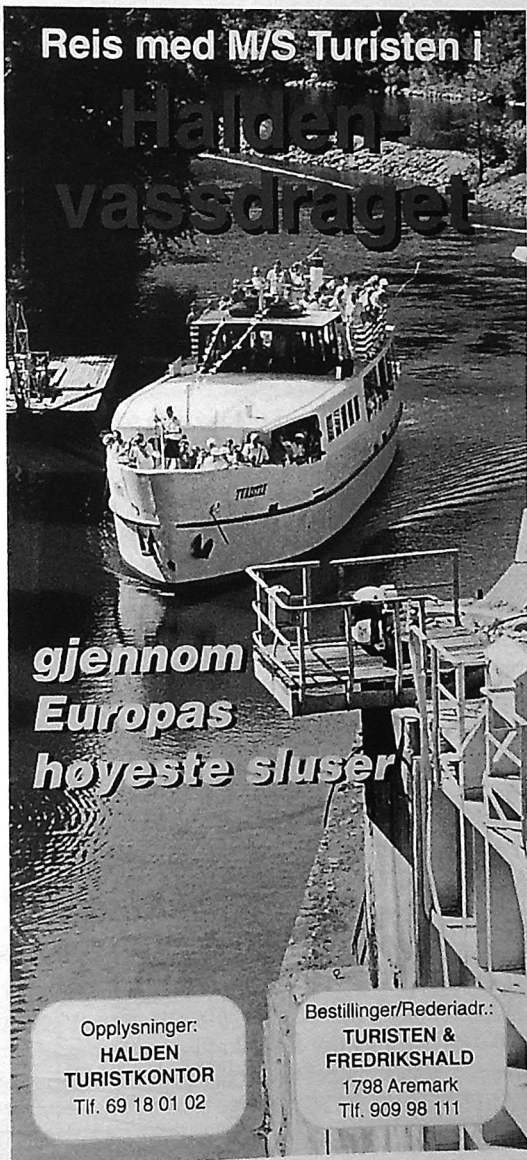
Under julekjøringen er det et svært populært innslag at barna kan få kjøre med hest og kjerre/slede på Fossum stasjon. Foreløpig har det ikke blitt tatt noe billettavgift for dette tilbudet, dette bør nøye vurderes før neste sesong. Vår egen Mirsad Repesa bidro også til julestemningen med trekkspillunderholdning underveis.

Markedsføring

Markedsføringsarbeidet har bestått av direkte salgsarbeid, såvel som mer indirekte tilnærming i form av annonser. Arbeid for redaksjonell omtale i diverse medier hører også inn under skjæringspunktet markedsføring/publikumskontakt.

I begynnelsen av januar deltok Urskog-Hølandsbanen på Reiselivsmessa på Sjølyst. Deltakelsen var samkjørt av Akershus Reiselivsråd. Urskog-Hølandsbanen profilerte seg bl.a. ved hjelp av modellbanen til Tertittenkameratene, og museumsbestyreren stod på stand begge fagdage. Utbyttet av deltakelsen kom først og fremst av kontaktskapende virksomhet og brosjyredistribusjon. Det er mange som slåss om oppmerksomhet på reiselivsmessa, derfor bør innsatsen alltid vurderes i forhold til det forventede resultatet av deltakelse.

Markedsføringen av spesielle tilbud som skolekjøringen, "Den store rundreisen" og julekjøringen foregår ved masseutsendelser. "Den store rundreisen" ble markedsført gjennom innlegg til jernbaneklubbens blad PS, men utbyttet av dette stod ikke helt til forventningene. En annonse i Aftenposten to-tre uker før hadde mye større gjennomslagskraft. Utsendelsene til skoler og barnehager foregikk i april. Den direkte markedsføringen av julekjøringen gir jevnt over godt resultat. Databasen over kunder oppdateres før hver utsendelse.



Reis med M/S Turisten i

Halden vassdraget

**gjennom
Europas
høyeste sluser**

Opplysninger:
**HALDEN
TURISTKONTOR**
Tlf. 69 18 01 02

Bestillinger/Rederiadr.:
**TURISTEN &
FREDRIKSHALD**
1798 Aremark
Tlf. 909 98 111

Brosjyredistribusjonen foregår ca. fire uke før første kjøredag. Det sendes ut begrensede opplag med brosjyrer, med oppfordring om å ta kontakt for flere. Noen steder peker seg ut som svært aktuelle for distribusjon. Det gjelder f.eks. Fetsund lenser, som i følge fylkesdelplanen for reiseliv har et ansvar for føre besøkende videre utover i regionen. Et annet eksempel er Norsk teknisk museum, hvor man kan anta å treffe en disponert kundegruppe. Akershus Reiselivsråd skal etter hvert sørge for at medlemmene kan distribuere brosjyrer i Vestbanebygningen i Oslo, dette kan peke seg ut som et svært aktuelt sted å være også for oss.

I september ble det sendt ut et salgsbrev til ca. 300 større firma på Romerike og i Oslo. Med brevet fulgte en brosjyre. Det var en forholdsvis begrenset uttelling på tiltaket, noe som kanskje henger sammen med tidspunktet for utsendelsen; det var for sent på året i forhold til andre "gode formål". Men det er ingen grunn til ikke å fortsette slike direkte utsendelser, selv om tidspunkt og nøyere formuleringer kan justeres noe.

Forøvrig har Urskog-Hølandsbanen gode kontakter med lokale media. Journalister tipses om saker som kan ha interesse. Dette er viktig side av publikumskontakten på Urskog-Hølandsbanen. Informasjon om de prosjektene vi har gående, og om visjonene som ligger bak dem, skaper interesse og engasjement i lokalmiljøet.

Publikasjoner

Det er hensiktsmessig å se stiftelsens og venneforeningens aktiviteter under ett på dette feltet. Redaktør Jan Deram har opprettholdt en solid utgivelsesfrekvens på medlemsbladet Tertitten. I 1999 ble det gitt ut tre nummer av Tertitten; nr. 102 - 104. Bladet er en populær salgsartikkel under driften. Det leses åpenbart også av journalister i lokalpressen. Det bør arbeides for å skaffe annonsører til Tertittenbladene, for eksempel ved at det selges annonsepakker for interesserte til både bladene og årboka.

Tertittens årbok ble utgitt for andre gang i 1999. Museumsbestyrer er redaktør. 1999-utgaven hadde et sideantall på 78, og la mer vekt på illustrasjoner enn det foregående utgaven, noe som jervnt over falt i god jord. 1999-utgaven konsentrerte seg om historiske kommunikasjonsformer i nærmiljøet. Bidrag kom blant annet fra professor Bjarne Rogan (om sundfergene i Blaker) og Aurskog-Hølands bygdehistoriker Gunn Løwe (om veistellet i Aurskog-Høland).

Hver måned distribueres fra kontoret på Sørumsand et infoskriv til aktive medlemmer. Denne fungerer som en bulletin for viktige begivenheter ved banen, og inkluderer en aktivitetsplan som oppdateres for hver utgave.

3. Museets samlinger

Bygninger og anlegg

Følgende anlegg inngår pr. 31.12.1999 i Urskog-Hølandsbanen samlinger

Type	Bemerkning	Byggeår
Sørumsand		
Stasjonsbygning	Kopi av Bjørkelangen stasjon	1988 - 89
Uthus	Kopi av uthus fra Aurskog st. ca. 1925	1990
Portalkran	Original omlastingskran	1919
Verksted	Etter forbilde av verkstedet på Bjørkelangen	1990-93
Narvesenkiosk	Kopi av Narvesenkiosk anno 1894	1994
Fyen		
Uthus	Fra Aurskog. Oppført på Fyen i 1990	Ukjent
Bingsfoss		
Lokomotivstall	Intet forbilde	1963-64

Stasjonsbygning	Opprinnelig Finstadbru stasjon (gjenoppføres)	1896
Utedo	Forbilde: Urskogbaneprikket	1980
Godshus	Intet forbilde	1981
Vognhall	Intet forbilde	1978
Fossum		
Stasjonsbygning	Mork stasjonsbygning	1896 (gj. oppf. 1988-90)
Andre bygninger		
Hvilebu	Fra Nebbenes/Nordre Mangel, lagret Sørumsand	
Hvilebu	Fra Aurskog. Lagret demontert på Sørumsand	
Leide byg.		
Bussgarasje	Sørumsand. Brukes til magasinering av lokomotiver. Eier: NSB Biltrafikk	
Hvilebu	Sørumsand. Brukes som spiserom av sysselsatte på banen.	
Fjedvang hytte		

Vedlikeholds- og restaureringsarbeider i 1999: Bane og bygninger

Bane

Det ble i løpet av sommeren 1999 gjennomført vesentlige arbeider på banemateriellet. At banen raskt knyttet til seg en kompetent teknisk leder for bane og bygninger var en sterkt medvirkende årsak til at banearbeidet kom i gang igjen. Det ble byttet over 460 sviller etter en plan lagt av Egil Jansen. De mest kritiske partiene ble skiftet først. Det største antallet ble byttet ved Bingsfoss støttemur og ved Småfoss støttemur. I forbindelse med svillebytte og annen etterfylling dette ble det kjørt ut 250 m³ grus. Parallelt med svillebyttet ble det gravd 360 meter med grøfter, hvorav 40 med gravemaskin i forbindelse med retting av telekabler. Grøftegravingen har som primært siktemål å bedre dreneringen rundt banen, for å hindre forråtnelse av sviller.

Det ble ikke foretatt sprøyting av banen, derimot ble det fjernet humus sammenhengende fra Sørumsand til Fyen. I de andre partiene hvor det ble skiftet sviller ble det selvsagt også foretatt humusrensk. Forøvrig foregikk vegetasjonsfjerning ved Tønsberg tunnel.

Det ble byttet en skinnestreng ved Prestrudovergangen, og en streng etter Nordre Setra planovergang. Ca. 120 laskebolter er byttet, og 10 lasker er skiftet ut. Planovergangene ved Noractor (Sørumsand) og Nordre Setra ble tatt opp og nye lemmer lagt ned. Det kan også nevnes at sporet inn til vognhallen på Bingsfoss ble rettet opp



Utrast parti av Småfoss støttemur. Det søkes om prosjektmidler for å få rettet opp denne. Foto: Hans-Erik Bjerke.

Telefonsambandet er gjenopprettet for den gamle banetelefonen, hvor det er samband hele veien fra Fossum til Sørumsand. Det ble oppdaget fire brudd på linja mellom telekabelen som ble rettet. Den ordinære bylinja mellom Sørumsand og Fossum fungerer dårlig på grunn av at det er for liten strømstyrke i sentralen.

Etter noen års stillstand har det tyngre vedlikeholdsarbeidet på banen kommet igang igjen. Det er også innført en ordning med fast visitasjon

av banen i banens driftssesong. Denne innebærer at det føres en protokoll som signeres ved hver visitasjon. Protokollen oppbevares på kontoret på Sørumsand stasjon.

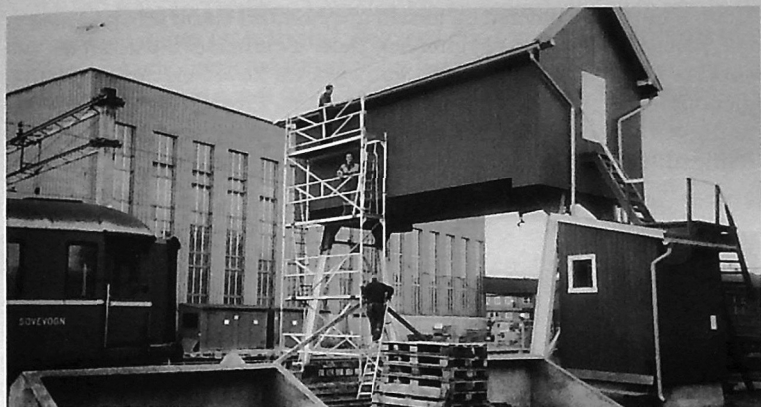
Bygninger

Det har vært gjennomført diverse mindre vedlikehold på museumsjernbanens bygninger i løpet av året.

Det meste av bygningsvedlikeholdet foregikk på Sørumsand verksted. Trond Dehli fortsatte arbeidet med å rydde og gjøre istand snekkerverkstedet og maskinverkstedet. Det ble lagt ned et stort arbeid i å flytte skruelageret fra Sørumsand stasjon og ordne og sortere dette i lokverkstedet.

Øyvind Hofseth og Thorleif Pedersen la om rørene i verkstedbygningen, slik at disse ikke lenger løper uisolert i veggen mot nordvest. De eliminerte dermed faren for store vannskader som kunne oppstå. Det ble også montert takstige, slik at det kan feies i lokstallen. Avsugsvifta i den ene pipa over lokomotivene ble også reparert.

En del malerarbeider er blitt utført, først og fremst på de av bygningene som er kledt i engelsk rødt. Dette gjelder dresinbua og godsvognene på normalsporet bak verkstedet. Portene på lokstallen ble malt. Mer omfattende var det å male portalkrana. For denne jobben måtte det innleies stillas, videre måtte dette jordes og sikres i forhold til Kongsvingerbanen.



Fra malingen av portalkrana. Stillaset måtte jordes som del av sikringen mot Kongsvingerbanen. Foto: Roel Houtsma.

Museet løp på en uventet kostnad på slutten av året, da Sørumbrennvesen informerte at varslingen til den lokale vaksentralen måtte rutes om innen 1. desember. Etter dette er Urskog-Hølandsbanen knyttet til 110- vaksentralen på Romerike. Omrutingen har ingen store praktiske konsenskvenser.

Prosjekter

Hovedprosjektet var flyttingen av gamle Finstadbru stasjon. Stasjonen ble flyttet fra Hareton ved Finstadbru til Bingsfoss stasjon mellom 2.-3. juli. Transporten var omfattende, og ble viet stor oppmerksomhet i lokale media. Forut for flyttingen hadde Egil Jansen ledet grunnarbeidene på Bingsfoss. Disse bestod kort fortalt av å frostsikre fundamentet for bygningen. Fundamentet ble bygget opp med ni rektangulære holdsteiner. På denne måten søkes gjenskap det som trolig var den dominerende fundamenteringsmåten for Urskogbanestasjonene.

Det ble utover sommeren og høsten gjennomført større arbeidet med tak, panel og interiør på bygningen. Deler av arbeidet ble utført av snekker Otto Nattestad Hansen, som også var hovedansvarlig for gjenoppføringen av Mork stasjon på Fossum. Prosjektet ble ikke ferdigstilt i 1999, men fremdriften var såvidt god at komplett ferdigstillelse 1. mai 2000 er sannsynlig.



Roel Houtsma tar en pust i bakken under banearbeider ved Småfoss bro sommeren 1999. Broen ble rettet opp samtidig so m det ble foretatt svilleskifting i skinnelengdene på begge sider av broen. Foto. Trond Dehli.

I april fikk Urskog-Hølandsbanen bekreftet finansieringen av forprosjektet museumsbygg fra Norsk kulturråd. Samtidig ble det også ytt midler fra Gjensidige Aurskog-Høland - sk. såkornmidler - slik at banen besluttet seg for å gå i gang å utrede muligheten for et museumsbygg på tomten bak lokomotivverkstedet. Hovedideen er at en slik bygning skal gi grunnlag for en utvidet åpningstid og mulighet for publikumsmottak også på dager hvor det ikke kjøres vanlige tog. Det ble opprettet en prosjektgruppe med medlemmer fra Akershus fylkismuseum, Akershus fylkeskommune/fylkeskultursjefens kontor,

Venneforeningen Tertitten. I oktober ble museumsbygningen utropt til Sørums kommunes tusenårssted, dog med den forutsetningen at det ble utredet en kombinasjonsløsning, hvor også det blir gitt rom for en eventuell utstilling rundt stokkebåtfunnet i Glomma i 1994. Dette tillegget stiller nye krav til forprosjektet, som skal være ferdigført høsten 2000.

Rullende materiell

Materielltype	Produsent	Produksjonsår	Bemerkning
Damplokomotiver			
Nr. 4 "Setskogen"	Hartmann nr. 3356	1909	
Nr. 6 "Høland "	Hartmann nr. 5648	1925	
Nr. 7 "Prydz"	Henschel nr. 28463	1950	
Diesellokomotiver			
Nr. 10 "Odda"	Levahn nr. 179	1955	Hensatt, defekt
Nr. 11 "Granfos"	Levahn nr. 262	1961	Hensatt, defekt
Nr. 12 "Tinfos"	Deutz	1951	
Nr. 1 "Bingsfoss"	Urskog-Hølandsbanens verksted	1995-96	
Motorvogn			
Cmb1 "Kvabben"	Kalmar verksted	1963	
Personvogner			
Co1	Skabo Jernbanevognfabrikk	1896	
BCo2	Skabo Jernbanevognfabrikk	1896	
BCo3	Skabo Jernbanevognfabrikk	1896	
CFo5	Skabo Jernbanevognfabrikk	1898	
Co10	Skabo Jernbanevognfabrikk	1913	Sulitjelmabanen
CF11	Ukjent	Ukjent	Fra Polen
C12	Halle	Ukjent	Fra Polen
Godsvogner			
To1	Skabo Jernbanevognfabrikk	1895	
G7	Strømmen verksted	1895	Kun vognkasse
G9	Strømmen verksted	1895	
G10	Strømmen verksted	1895	Kun vognkasse
G13	Strømmen verksted	1895	
K19	Strømmen verksted	1896	Hensatt
Go26	Moss Jernstøberi & Mek. verksted	1898	

To27	Moss Jernstøberi & Mek. verksted	1898	Tilh. Jernb.mus.
No44	Skabo Jernbanevognfabrikk	1896	Del av ramme
N105	Falun	1920	Hensatt
Mf 108	Skabo Jernbanevognfabrikk	1916	Fra Thamshavnsb.
Rko109	Ukjent	Ukjent	Fra Deutsche Reichsbahn
K	Ukjent	1914	Bolstervogn fra Aurabanen
L	Ukjent	1914	Kassevogn fra Aurabanen
(Uten litra)	Ukjent	?	Vagg (se nærmere omt.)
(Uten litra)	Strømmen verksted	1895	Et av to boggiesett til tømmertransp.
Løftekasser			
Nr. 92	UHB-verksted Bjørkelangen		Brannskadet
Nr. 93	UHB-verksted Bjørkelangen		
Nr. 94	UHB-verksted Bjørkelangen		
Nr. 95	UHB-verksted Bjørkelangen		
Nr. 97	UHB-verksted Bjørkelangen		
Nr. 202	NSB		Tilh. Jernbanemuseet
Nr. 204	Ukjent		Innebygget i lokst. som verksted
Normalsporet matr.			
A21 100	Skabo Jernbanevognfabrikk	1926	Salongvogn
Eo 21255	Skabo Jernbanevognfabrikk	1959	Restaurantvogn
WLB 21027	Skabo Jernbanevognfabrikk		Sovevogn
Dfo16 18009	Skabo Jernbanevognfabrikk		Lagervogn
G4 42282	Strømmen verksted	1954	Lagervogn
Skd 220 162	Kronstad	1962	Skiftetraktor
G3 3093			
Nr. 4	Skabo Jernbanevognfabrikk		Stakevogn Hafslundb.
Lkkmp			Stakevogn
His 210 2928-9			
GBKLS 1585977	(Skaffet tilveie av Egil Jansen)		Lagervogn



GE Hydro

GE Hydro

(tidligere Kværner Energy)

er spesialist på

modernisering og oppgradering av

vannkraftutstyr,

samt levering av komplette

nye turbinanlegg.

GE Energy (Norway) AS
Industrivegen 22
1920 SØRUMSAND
Tlf. 63 82 31 00

Vedlikehold

Det er året igjennom gjennomført løpende vedlikehold på alt togmateriale som brukes i togfremføringen på Urskog-Hølandsbanen. Arbeidet med utkvitteringsordninger for rullende materiell har fortsatt. Før driftssesongen tar til foretas det en fullstendig gjennomgang og smøring av akslinger og bremses på hver vogn. Etter driftssesonger utvaskes damplokomotivene grundig. Øvrig vognvedlikehold har bestått av utvasking og boning etter drift.

Av mer spesielle ting kan nevnes at i juni ble lokomotivet Prydz prøvetrykket under inspeksjon av Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern. Forut for dette var lokomotivets sikkerhetsventiler til reparasjon i Deutsche Bahns verksted i Meiningen. På vognene Co1, BCo2 og BCo3 ble seildukstakene malt. På vogn Bco2 ble også plattformer malt.

Når det gjelder de normalsporede vognene i samlingene, ble det tatt ut tre vinduer på vogn Ao100 som ble pusset, lakkert, kittet og gjeninstallert. Arbeidet med disse vinduene må fortsette, da lang utelagring har medført tildels omfattende vannskader mellom kledning og rammeverk. I februar fikk vi i gave fra Gjensidige en presenning som legges over Ao100 om vinteren.

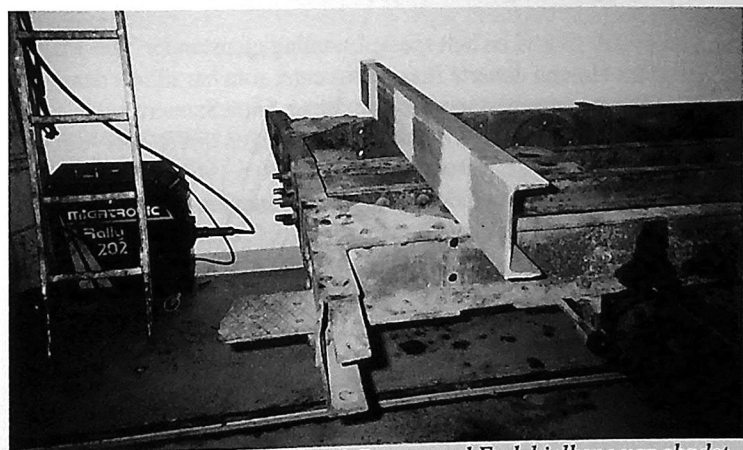
I november 1999 underskrev museumsbestyreren og direktøren for GE Hydro, Sørumsand (tidligere Kværner), en samarbeidsavtale hvor det blir gitt åpning for at Urskog-Hølandsbanen får utført diverse større mekaniske arbeider enten vederlagsfritt, eller til kost. Betingelsen er at Urskog-Hølandsbanen sier i fra og innpasser sine behov til produksjonsarbeidet ved GE Hydro.

Det var knyttet stor usikkerhet til Urskog-Hølandsbanens mulighet for fortsatt disponering av bussgarasjen på Sørumsand, etter at vi opprinnelig ble sagt opp høsten 1998. Museumsbestyrer har iløpet av store deler av 1999 forhandlet med NSB Biltrafikk om saken. Det var liten fremdrift i dette første halvdel av året. Saken ble tidlig på høsten

presentert i media, noe som etterhvert ga resultater. I november undertegnet Urskog-Hølandsbanen og NSB Bilruter en ny avtale.

Prosjekter

Vognprosjekt K19 er igangsatt i løpet av året. K19 er en opprinnelig stoppevogn bygget ved Strømmen verksted i 1895, senere ombygget til en sidelemmet, åpen godsvogn. Vogna har store skader og mangler. Restaureringsprosjektet innebærer en fullstendig demontering ned til ramme, sandblåsning og gjenoppbygging av treverksdeler. Prosjektet har to funksjoner. Den første er at mer av godsvognsparken skal være i driftsklart stand. Den andre er at venneforeningen skal ha definerte mål for dugnadsvirksomheten.



Vogn K19 i maskinverkstedet på Sørumsand. Endebjelkene var skadet etter sammenstøt og måtte skiftes. Foto: Trond Dehli.

Tilvekst

Jernbanemuseet overførte i oktober en 750mm tippvagg (foreløpig ikke avtalefestet). Denne var opprinnelig fra Sulitjelmabanen, men ble

på et ukjent tidspunkt overført til Urskog-Hølandsbanen. Den var en del av materiellet fra Bjørkelangen som havnet på Jernbanemuseet i 1960. Sammen med vaggen kom en original rulleskammelboggie, produsert ved Strømmen verksted i 1895. Disse har vi godt dokumentasjonsgrunnlag på, og muligheten for konstruksjon av en til, slik at det finnes et komplett sett, er absolutt tilstede. Det fulgte også et originalt kjelerørsett med forsendelsen. Ansvarlig for at gjenstandene fant veien til Urskog-Hølandsbanen er Roar Stenersen.

Fra Mysen ble i juli hentet inn normalsporet godsvogn GBKLS 1585977. Denne er ment å erstatte vogn G4 42282, som har ødelagt tak.

På medlemsmøte i Venneforeningen Tertitten 6.12. overrakte Dagfinn Lunner banen ei oppslagstavle fra Aurskog stasjon. Han tilførte også banen den originale signalkassa fra Skulerud stasjon.

I slutten av juli fikk vi en helt spesiell samling gjenstander. Ole-Martin Linnerud fra Høland donerte flere gjenstander som har tilhørt den legendariske stasjonsmesteren på Hornåseng, Gina Sannerud. Linnerud, som er oldebarn av Gina, fant samlingen under opprydding på loftet. Stasjonskasse, sistedagsstempel fra 30.6.1960, diverse protokoller og tjenestereglemter befant seg blant gjenstandene. Dette fikk god oppmerksomhet i media.



Vaggen ankommer fra jernbanemuseet oktober 1999. Foto: Roel Houtsma.

Gjenstandsregistrering

Gjenstandsregistreringen fortsatte i 1999. Programvaren Regimus ble installert og tatt i bruk. Hovedgjenstandene som togmateriell og bygninger har fått eget registreringsnummer.

Registreringen av gjenstander foregår i et nært samarbeid med Akerhus fylkesmuseum. Urskog-Hølandsbanen har hele tiden mulighet til å få opplæring i programvare og for å få diskutert mer overordnede prinsipper for registreringene. Lena Moen gjennomførte en halv dags kurs i Regimus september. Mot slutten av året ble det også utarbeidet en plan som danner utgangspunktet for det videre arbeidet med gjenstandsregistreringen.

Foto- og film

Når det gjelder foto- og filmarkivet er det ingen endringer å melde om siden 1998. Samlingene er tidligere manuelt registrert og katalogisert av Finn Halling.

Arkivalia

I november begynte arbeidet med å katalogisere det historiske arkivet. I dette arbeidet ble arkivet gjennomgått, rengjort og ryddet. I første halvdel av 2000 vil resultater av dette arbeidet ses i form av en arkivkatalog. Det er Roel Houtsma som gjennomfører dette arbeidet i samråd med museumsbestyreren.

Det historiske arkivet får et eget registreringsnummer i museets gjenstandsregister. Det har brannsikker oppbevaring på Sørumsand stasjon.

Biblioteket

Biblioteket er gjennomgått og ryddet, og sortert etter emner. Det er foreløpig ikke registrert inn i WinRegimusprogrammet. Antallet nye bøker i biblioteket er fem.



ISBN: 82 - 991439 - 5 - 0