

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 93 - mai 1995  
med årsmelding for 1994



## Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjon: Aud K. Brevig  
Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Annonsepriser:

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

1/2 side kr. 500,-

## Stiftelsen

### Urskog-Hølandsbanen

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

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid: Mandag-fredag kl. 08.00 til 16.00

Daglig leder: Stillingen p.t. ubesatt

Kontoret på Sørumsand stasjon ivaretas inntil videre av sekretæren i kontortiden.

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

Tlf. Bingsfoss 63 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling

Trafikksjef Erik Borgersen

Stiftelsens formann: Erik Borgersen

Avd. ing. Vidar Skilnand

Medlemsskap: Støtte- kr. 175,-, Aktiv kr.

90,-, Familie: En betaler full pris, deretter kr.

60,- pr. person. Livsvarig: kr. 1750,- Bedrif-

ter: kr. 1000,-

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

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

## God sommer!

Har du ventet på vårummeret av Tertitten? I så fall er du ikke alene. Det har seg slik at enkelte bidragsyttere til årsmeldingen ikke akkurat besjeles av hurtighet når det gjelder innlevering av stoff, og dessuten har redaktøren siden midten av februar oppholdt seg nær på 2 måneder på andre kanter av landet i forbindelse med sin sivile jobb. Nok om det - nå er bladet her, og redaksjonen håper nærværende utgave nr. 93 er blitt et lesverdig blad.

Det inneholder som nevnt årsmeldingsstoff for 1994 og i tillegg et intervju om banen på 50-tallet. Vi har også tatt med litt om driftsopplegget for 1995-sesongen, og årets rutetider.

Noe stoff utenom UHB er det også blitt plass til.

Driftssesongen står for døren. Som den gode UHB-venn du er, regner vi med å se deg og dine på banen i sommer. Hjertelig velkommen skal dere være!

Jan Deram

Av innholdet:

*Formannens ord*

*Årsmeldingsstoff*

*Julekjøringen*

*Minner fra AHB på 50-tallet - et intervju*

*Takk for meg!*

*Driftsopplegg og rutetider 1995*

*Tragedie på Grovane*

*Glimt fra verdens nordligste jernbane*

Alle bilder der det ikke står nevnt opphavsmann er tatt av Erik Borgersen

Forsidebilde: Tertitten for full damp mot en ny sesong! (Foto: Erik Borgersen)





Utfordring:

# Rekruttering

Vi trenger flere aktive medlemmer! Gjennom mange år har vi vært klar over at vi er få, vi som driver denne banen vår. I overkant av 20 aktive medlemmer er drivkraften i museumsbanen, og det er i snaueste laget. Selv om UHB har blitt stiftelse, og selv om det er to fast ansatte, er det likevel den aktive frivillige innsats som gjør det mulig å holde museumsbanen i gang.

Gjennomsnittsalderen har økt. Rundt 1970 var det svært mange i 16-20 årsalderen. I dag har vi mange rundt 40! Det totale antall aktive har til enhver tid vært nokså konstant. Noen har sluttet, og noen har kommet til. Museumsbanen har vokst enormt på disse årene. Det er nok å nevne at for 20 år siden var de eneste bygningene på banen den lille lokstallen på Bingsfoss og "myggbu". Banen hadde sitt utgangspunkt på Presterud, og ingen vogner og lok var restaurert.

Til tross for det store anlegget som er bygget opp, alt som er restaurert og at det er litt lønnsmidler - så trenger banen deg og andre som er villige til å stille opp og ta i et tak. Det gjelder togkjøring, restaureringsjobber, vedlikehold og dugnader. Du er vår viktigste ressurs.

Det er en stor utfordring å verve flere aktive medlemmer. En egen gruppe skal jobbe med rekruttering og oppfølging - et resultat av den positive utviklingsprosessen i venneforeningen i vinter. En utfordring er også balansegangen mellom frivillig og lønnet arbeid. Det krever en respekt og ydmykhet fra den lønnede del, d.v.s. stiftelsen, samt tilrettelegging av venneforeningens oppgaver.

Den frivillige innsats må gjødsles og holdes vedlike, og den må økes. Det er den som er grunnlaget for at det i det hele tatt kan gå tog på Tertitten. Derfor: Hjelp oss å verve flere, og ta godt vare på de som kommer!

Erik Borgersen  
Styreformann  
Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen

# Årsmelding 1994

## Venneforeningen Tertitten

Tillitsvalgte i venneforeningen Tertitten før og etter årsmøtet i mars 1994:

	Før årsmøtet	Etter årsmøtet
Driftsbestyrer (db)	Finn Halling	som før
Trafikksjef (tc)	Erik Borgersen	som før
Rutesjef (rc)	Kjell H. Navestad	som før
Lokomotivmester (lom)	Roar Stenersen	som før
Lokomotivformann (lokfm)	Ole Jonny Flateby	som før
Vognmester (vgm)	Trond Dehli	som før
Banemester (bm)	ivaretas av db.	som før
Baneformann	Jan Kaprol	som før
Stasjonsmester Sørumsand (stm)	Aud K. Brevig	som før
Stasjonsmester Bingsfoss (stm)	ubesatt	som før
Redaktør Tertitten (red)	Jan Deram	som før
Verksmester (vm)	Øivind Midtskogen	som før

Pr. 31-12-94 var det ialt 292 betalende medlemmer i Venneforeningen Tertitten, en fremgang på 1 fra året før. Av disse var 43 aktive, 182 støttemedlemmer, 31 familiemedlemmer, 33 livsvarige og 3 bedriftsmedlemmer.

Kontingentsatsene var i 1994 de samme som året før: kr. 90 for aktive, kr. 175 for støttemedlemmer, kr. 60 for husstandsmedlemmer og kr. 1750 for livsvarige medlemmer.

Det er i løpet av 1994 avholdt 5 møter i arbeidsutvalget i Venneforeningen Tertitten. Arbeidsutvalget behandler saker vedr. drift og vedlikehold, og består av driftsbestyrer, trafikksjef, banemester, lokmester, vognmester og redaktør. Dessuten innkalles stiftelsens formann. Prosjektledere, verksmester og stasjonsmestere innkalles ved behov. I 1994 har AU-møtene vært åpne for tilhørere, en mulighet som har vært endel benyttet.

Følgende prosjekter har vært i gang i 1994:

Restaurering Co1	Prosjektleder Trond Dehli
Forprosjekt baneforlengelse	Prosjektleder Bjørn Haavaldsen



# Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen

## Styret

Styret har i 1994 bestått av:

Gunnar Apeland	Styreformann til 14.12	Vennefor. Tertitten
Erik Borgersen	Varaformann	" "
Øyvind Midtskogen	Styremedlem	" "
Finn Halling	"	" "
Claus A. Hygen	"	Akershus fylkeskomm.
Olaf Kåre Grimstad	"	Sørum kommune
Dagfinn Lunner	"	Aurskog-Høland komm.

## Varamedlemmer

Trond Dehli	1. varamedlem	Vennefor. Tertitten
Håvard Pedersen	2. varamedlem	" "
Aud K. Sjøvik	Varamedlem fra	Akershus fylkeskomm.
Arne Bredesen	"	Sørum kommune
Agnar Holmedal	"	Aurskog-Høland komm.

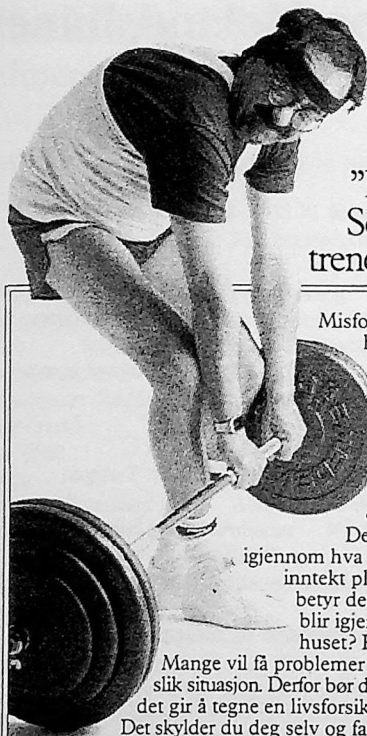
Museumsbestyrer har møtt på styremøter og fungert som styrets sekretær.

## Møter

Det har vært avholdt 7 styremøter, og 42 saker har vært behandlet. Museumsbestyrer ansatt i ett års engasjement fra 07.03.94: Bjørn Haavaldsen. Det har vært utført 9 årsverk ved hjelp av ansatte i arbeidsmarkedstiltak.

## Forprosjekt "Forlengelse av UHB"

Et forprosjekt for å utrede en eventuell forlengelse av Urskog-Hølandsbanen i, eller langs den opprinnlige trasé er igangsatt. Prosjektgruppen ble ledet av museumsbestyrer, og har medlemmer fra Akerhus reiselivsråd, Sørum og Aurskog-Høland kommuner.



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

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

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

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

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

 **GJENSIDIGE**

### Gjensidige-Avtalen

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

**Aurskog-Høland og Sørums Brannkasse**

1920 Sørumsand Tlf.: 63 82 63 22    1940 Bjørkelangen Tlf.: 63 85 65 22





## Driften

7.466 personer besøkte UHB i 1994. I juni måned hadde vi den tradisjonelle kjøringen for skoler og barnehager og i løpet av noen få hektiske dager reiste 2.367 små og store med Tertitten. På den ordinære sommerkjøringen hadde vi 3848 reisende, mens det på de nå innarbeidede juletogene var 987 reisende, med søndag 18.12 som toppdagen.

I 1994 innførte vi nye avgangstider, med avgang fra Sørumsand hver hele time mellom kl. 11.00 og 15.00. Dette fungerte meget bra, kun få reisende møtte opp til de "gamle" avgangstidene, og opplegget vil bli beholdt i årene fremover.

Besøket i sommer var en del lavere enn på flere år. En av årsakene var helt klart den hetebølgen vi hadde med rundt 30 grader. Det er imidlertid klart at vi på sikt også må satse betydelig mer på markedsføring og en forbedring av tilbudet vårt.

Den tradisjonelle julekjøringen fikk også føling med værgudene, men her ble den værmessig dårligste dagen rekorddag hva angår reisende; den 18.12 hadde vi hele 310 personer ombord i togene våre. En av de reisende denne dagen var datter av UHB's tidligere driftsbestyrer, Eigil Prydz, og hun mintes til stor glede for sine medpassasjerer i BCo3 de gangene hun på samme måte hadde reist hjem til Bjørkelangen før jul, mens banen ennå gikk i ordinær drift.

Vi registrerte svært mange positive tilbakemeldinger fra publikum på denne kjøringen. Forbedring og utvikling av juletogene blir også en viktig oppgave for oss i tiden fremover.

# Driftsstatistikk 1994

## Chartertog:

24.05	08.06	09.06	10.06	13.06	14.06	16.06	Totalt
38	50	490	506	615	618	50	2367

## Andre tog:

Kl.	Dato---->	11.06	12.06
Kl. 12.00		46	47
Kl. 13.00		43	44
Kl. 14.00		17	67
<b>Totalt</b>		<b>106</b>	<b>158</b>



## Julekjøringen:

Dato --->	04.12	11.12	18.12	31.12
kl. 13	116	120	74	123
kl. 14	94	74	98	48
kl. 15	29	26	138	47
<b>Totalt</b>	<b>239</b>	<b>220</b>	<b>310</b>	<b>218</b>

Totalt antall julereisende: 987



## Ordinære tog:

Dato	Tog 751	Tog 753	Tog 755	Tog 757	Tog 759	Totalt
19.06	33	87	82	53	15	270
26.06	47	122	131	110	53	463
03.07	30	69	92	22	17	230
10.07	44	67	65	66	63	305
17.07	49	65	199	76	34	423
24.07	84	73	61	57	23	298
31.07	55	64	109	49	47	324
07.08	87	94	144	57	39	420
14.08	8	29	54	35	16	145
21.08	35	60	71	25	33	224
28.08	23	80	87	88	40	318
04.09	3	49	65	40	0	157
11.09	23	105	64	44	35	271
<b>Totalt</b>	<b>521</b>	<b>963</b>	<b>1224</b>	<b>722</b>	<b>415</b>	<b>3848</b>

**Totalt antall reisende i 1994: 7.466 personer.**





*Lokfører Trond Dehli titter fram fra Setskogens kjøkken (over t.v.). Lokomotivfyrbøteraspirant Øivind Hofseth klargjør parafinlampene.*

*Setskogen damper gjennom folkemengden på Fossum (under).*







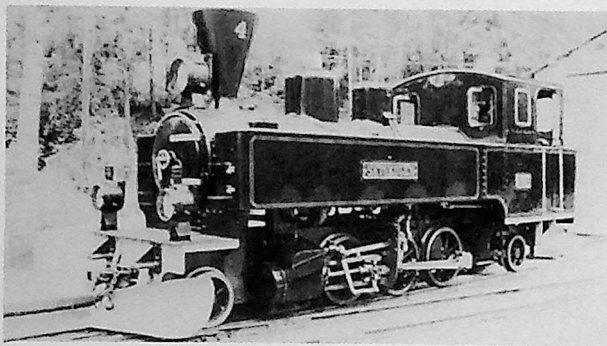
*En staut konduktorgjeng ønsker velkommen til juletog 18.12. Fra venstre: Sverre Aaser, Håvard Pedersen, Arve Baarli og Jan Deram.*

# Julekjøring

Kjøring i desember har, som mange av Tertittens lesere nok har observert, blitt en årviss tradisjon på Urskog-Hølandsbanen. Derfor var det igjen full fres i desember måned, med de koseligste togturene vi kan tilby. For en togtur i desember betyr noe ekstra. Det er fyr i vedovnene, og lys fra parafinlamper - en ekte nostalgiopplevelse.

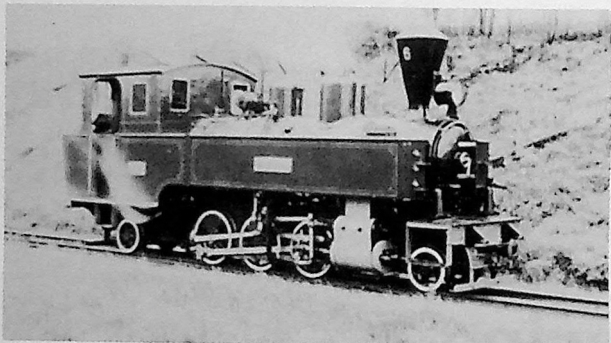
På Fossum var selvfølgelig julenissen på plass, og det ble servert gløgg og pepperkaker. Mange hyggelige kommentarer fra de reisende fikk vi, og det varmer selvfølgelig. Men det er helt klart at desember-togene er et "produkt" vi skal jobbe videre med og gjøre enda bedre. Det er et forbedringspotensiale både når det gjelder servering, og rammen rundt kjøringen. Helt sikkert er det i hvert fall at disse togene nå er en del av vår faste ruteplan.

For oss aktive har julekjøringen nå blitt et høydepunkt. Det er faktisk ekstra koselig for alle tjenestegjørende; Lokpersonalet liker å ha det litt kjølig, og kjøre i mørket, konduktørene får bedre kontakt med publikum og stasjonspersonalet får fyre i de store ovnene...

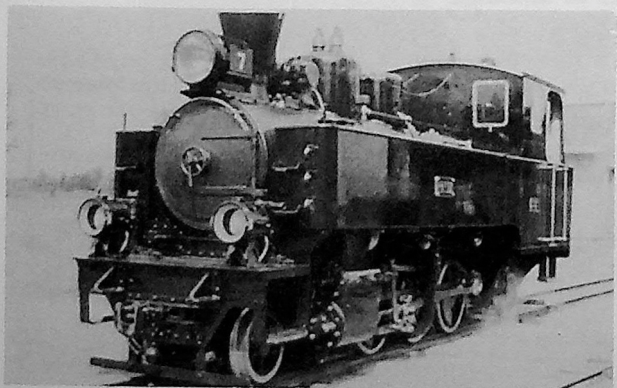


## UHB's tre damplok

Lok nr. 4 "Setskogen" er en 2-sylindret våtdampmaskin fra 1909, bygget hos Hartmann i Tyskland.



Lok nr. 6 "Høland" fikk navn etter Hølandsbanens utrangerte Baldwin-lokomotiv med samme navn. Høland er en 2-sylindret overheter-maskin fra 1925, også denne levert av Hartmann.



Lok nr. 7 "Prydz" har fått navn etter banens legendariske driftsbetyrer fra 1919 til 1952. Dette er det siste damplok levert til NSB, og er en 2-sylindret overhetermaskin fra 1950, levert av Henschel.



# Lokomotiver

## Damplokomotiver

### Lok nr. 4 "Setskogen"

Lok nr. 4 ble tatt i bruk 30.07.94, og sto for all togfremføring t.o.m. 31.12.94. Etter ordinær driftsesong i september ble kjelen vasket ut og avblåst, for så å bli tatt i bruk igjen til julekjøringhen i desember. Lokomotivet har fungert uten problemer av noe slag hele sesongen, og har kun vært fulgt opp med rutinemessige justeringer og vedlikehold.

### Lok nr. 6 "Høland"

Lok nr. 6 er ikke tatt i bruk etter hovedrevisjonen i 1993, og har hele året vært hensatt i verkstedet.

### Lok nr. 7 "Prydz"

Lok nr. 7 ble tatt i bruk 21.07.94 etter en liten revisjon. Dette var første LR etter hovedrevisjonen i 1991. Kjelen - Henschel & Sohn nr. 28463, år 1950 - ble prøvet med 18 kg/cm<sup>2</sup> kaldtvannstrykk. Det oppsto en lekkasje ved 16 kg/cm<sup>2</sup> mellom domlokket og hatten. Etter at dette området var avkledd og tørket ble feilen rettet. Trykket ble holdt i 5 minutter, uten at noen lekkasje av noe slag kunne spores.

Siden NSB Vst. Sundland mistet tilsynsmyndigheten våren 1994, ble prøven utført av lokmester og driftsbestyrer. Rapport er sendt NSB Sikkerhetskontoret v/J. Normann Ly.

Lok nr. 7 sto for all togfremføring fram til 30.07.94, og har fungert uten problemer av noe slag. En mindre justering av sleidene ble utført før driftsstart, dessuten div. sparkle- og malearbeider på vanntankene. Ellers har maskinen fått vanlig tilsyn og vedlikehold. 29.07.94 ble kjelen vasket ut. Den 30.07 ble kjelen avblåst og forskriftsmessig uttørket.

## Diesellokomotiver

### Lok nr. 10 "Granfos"

"Granfos" er fast stasjonert på Sørumsand, og brukes i alt vesentlig som skiftelok og som lokomotiv i arbeidstog. Loket har i 1994 fått forefallende vedlikehold.

## Lok nr. 11 "Odda"

Lokomotivet har også i 1994 stått hensatt ureparert i vognhallen på Bingsfoss.

## Lok nr. 12 "Tinfos"

Lokomotivet har også i 1994 vært lite brukt, bruken har i alt vesentlig begrenset seg til skifteoppgaver på Bingsfoss, når vi ikke har brukt damplokomotivene til skifting.

Tinfos fikk i 1993 et relativt omfattende vedlikehold i form av en større revisjon, og har i 1994 ikke vært underkastet større arbeider. Loket fungerer meget tilfredsstillende, selv om det er svakt og lite.

## Skinnebil Cmb1

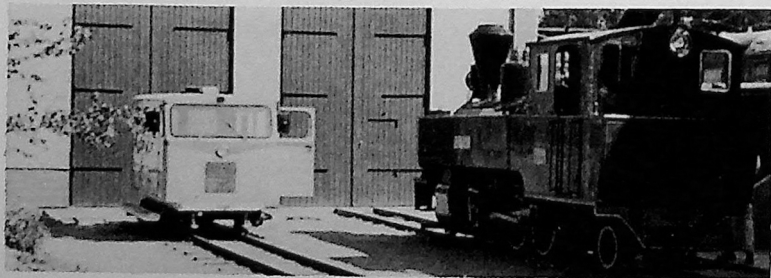
KVAB-en (etter produksjonsstedet Kalmar Verkstad AB), har også i 1994 vært et svært nyttig hjelpemiddel på banen. Den er rask, grei og lett å bruke ved transport av personell ut på linjen. I tillegg er den romslig, slik at man kan medbringe nødvendig utstyr i skinnebilens.

KVAB-en har siden den kom til Urskog-Hølandsbanen fra Rjukanbanen i 1991, vært "forfulgt" av uhell. I 1992 fikk den bøyd fremre hjulaksel ved påkjørsel av en skinnestump som uvedkommende hadde lagt inn mot sporet. Høsten 1993 ble den skadet ved at skinnebilens innebygde svingskive tok ned i skinnene under passering av en sporveksel. Høsten 1994, nærmere bestemt den 17.10, ble den ødelagt nok en gang, etter en påkjørsel på planovergangen ved Sørumsand skole.

Det var en personbil, ført av en ung gutt, som plutselig svingte inn på overgangen, og på denne måten kjørte rett inn i siden på KVAB-en, som sporet av og fikk store skader: skjev foraksel, ødelagte hjullagre, ødelagt clutch-stag og betydelige karosseriskader.

Skinnebilens ble meget raskt etter uhellet sendt på flatvogn til NSB's verksted på Hamar, som i løpet av forholdsvis kort tid reparerte KVAB-en.

Skinnebilens har etter dette fungert tilfredsstillende.



Lillebror Cmb1 ("KVABEN") foran lokstallen sammen med storebror "PRYDZ"

# Vogner

Generelt for alle driftsvogner er at de er ettersett og smurt. Alle passasjervogner har fått utvendig vask før sommersesongen 1994. Det er ikke utført større arbeider på noen av vognene i 1994.

## CFo5

Føringene til koblingene er bygget opp med sveis, da de ga koblingene en altfor stor vandring opp og ned. En mutter er også strammet opp på den ene koblingen.

## Co10

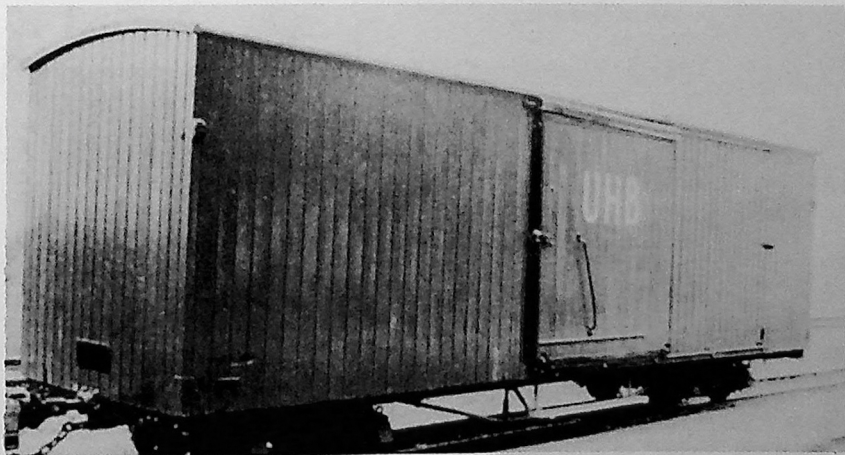
Døren mellom kupeene er tatt av, da vi er avhengig av å ha døren åpen under vinterkjøringen. Den blir stående helt inn mot ovnen, og blir da svidd av varmen fra denne.

## C12

I vogn C12 er det byttet en ødelagt glassrute.

## Godsvogner

Godsvogner som er benyttet i trafikken i 1994 er alle ettersett og smurt. Det er ikke utført noen større arbeider på godsvogner i løpet av 1994.



*Go26 er museumsbanens største godsvogn. Vognen brukes nå og da i somnertrafikken.*



## Normalsporet materiell

Urskog-Hølandsbanen har i 1994 disponert følgende normalsporede vogner:

Litra	Nr.	Bygget av	År	Nåv. bruk
A21	100	Skabo	1926	Salongvogn
FV	6011	Skabo	1912	Lagervogn
G4	42282	Strømmen	1954	Lagervogn
Gklos	42761429655-1	Strømmen	1947	Lagervogn
Gs	21761201172-6	Strømmen	1961	Skinnemateriell
His	21762102928-9	Eidsfoss	1967	Lager for to bygn.
Kbmp	21763127797-7	Eidsfoss	1950	Lagervogn Selmer-lok
Lkklmp	44764051000-7	Glommens	1933	Lagervogn No44/løftekasse
N	4	Aaadalsbruk	1908	Lager løftekasse 92
G3	3093	Skabo	1908	
Kbps	21763353233-8	Kvalaberg	1972	Skinnemateriell
Os	21763701052-1	Kvalaberg	1974	Skinnemateriell

Urskog-Hølandsbanen disponerer i tillegg en normalsporet skiftetraktor: Skd 220.162, bygget på Kronstad i Bergen i 1962. Loket er i løpet av 1994 omlakkert fra NSB's rødfarge til den originale grønnfargen.

Med unntak av vognene litra Kbps, Os og Gs har alle enheter vært stasjonert på Sørumsand i 1994.

I løpet av 1995 vil det bli foretatt en ytterligere sanering av det normalsporede materiellet, og følgende enheter planlegges skrotet:

*	FV	6011
*	Gklos	42761429655-1
*	Gs	21761201172-6
*	Kbps	21763353233-8
*	Os	21763701052-1

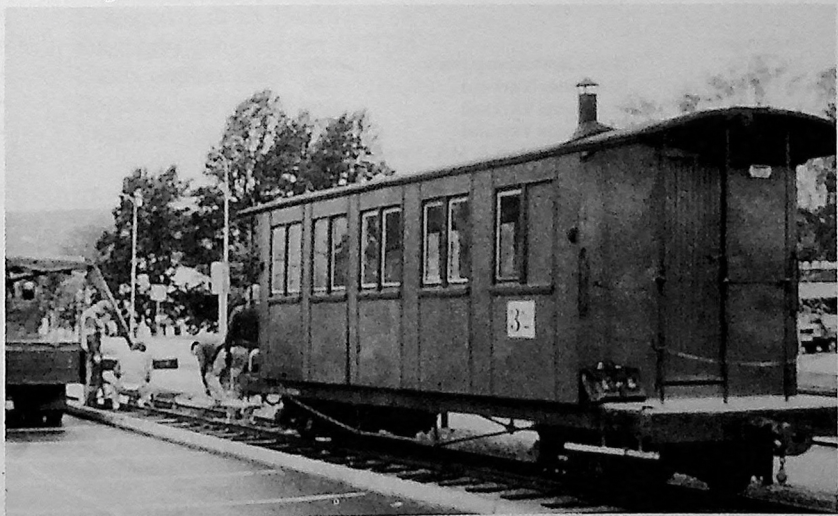
Meningen er at de gjenværende normalsporede enheter skal pusses opp og danne en historisk "kulisse" på normalsporet bak stasjonsbygningen på Sørumsand.

# Prosjekt Co1

Restaureringen av vognen gikk i et godt tempo da vi tok fatt på 1994. De største og tyngste jobbene med vognkassen var så godt som ferdige i 1993. Utvendige stålplater var svært rustne på den gamle vognen, og ca. 90 % av platene måtte skiftes ut. Nye plater er laget i 1994. Etter tilpasning og overflatebehandling på baksiden, er alle platene feste på vognen. Utvendig er vognen malt med gammel NSB-rød farge, ettersom vognen skal settes tilbake til 1950-års utseende. Mye av det gamle listverket ble også pusset opp og malt, slik at det var klart til å skrues opp når stålplatene var på plass på vognen igjen.

Parallellt med utvendig arbeid på vognkassen var det en slitsom jobb å fjerne den gamle takmalingen innvendig. Taket var malt mange ganger i årenes løp, og maliglaget var minst 3 mm tykt. Det gamle eikegulvet la vi også inn igjen i vognen. Det hadde en stygg overflate og vi valgte å slippe det ned; etter sliping og lakkering fremstår det nå som et nydelig gulv i en gammel jernbanevogn.

Da vognkassen var stiv nok til å bære seg selv, ble den jekket opp slik at vi kunne fjerne rammen til vognen. Rammen ble tatt over i det nye verkstedet, og demontert for alle deler. Begge endepartiene på rammen var rdusert, og her måtte vi skifte ut en del flattstål. Ved årsskiftet gjenstår noen mindre arbeider, og vi regner med å ha vognen på sporet til driftssesongen



*Vogn Co1 slik den så ut idet den ble satt inn til restaurering. Til driftssesongen 1995 vil den fremstå nyrestaurert til 1950-talls-utseende.*

# Rullende materiell

Tertitten har i 1994 disponert over følgende materiell:

## Damplokomotiver:

Nr. 4 "Setskogen"	Hartmann nr. 3356	1909
Nr. 6 "Høland"	Hartmann nr. 5648	1925
Nr. 7 "Prydz"	Henschel nr. 28463	1950 1)

## Diesellokomotiver:

Nr. 11 "Granfos"	Levahn nr. 262	1961 (fra Granfos Papirfabr.)
Nr. 10 "Odda"	Levahn nr. 179	1955 (fra Odda Smeltev. - hensatt)
Nr. 12 "Tinfos"	Deutz	1951 (fra Tinfos Papirfabrik)

## Motorvogn:

Cmb 1	Kalmar Verkstad AB.	1963
-------	---------------------	------

## Personvogner:

Nr. 1 Co	Skabo Jernbanevognfabrik	1896 2)
Nr. 2 BCo	Skabo Jernbanevognfabrik	1896
Nr. 3 BCo	Skabo Jernbanevognfabrik	1898
Nr. 5 Cfo	Skabo Jernbanevognfabrik	1898
Nr. 10 Co	Skabo Jernbanevognfabrik	1913 (fra Sulitjelmabanen, nr. 3)
Nr. 11 CF	Ukjent	Ukjent (fra Polske statsbaner)
Nr. 12 C	Ukjent	Ukjent (fra Polske statsbaner)

## Godsvogner:

Nr. 1 To	Skabo Jernbanevognfabrik	1895
Nr. 9 G	Strømmens Værksted	1895
Nr. 13 G	Strømmens Værksted	1895
Nr. 19 K	Strømmens Værksted	1896 3)
Nr. 26 Go	Moss Jernstøberi & Mek. Verksted	1898
Nr. 27 To	Moss Jernstøberi & Mek. Verksted	1898 1) 3)
Nr. 44 No	Skabo Jernbanevognfabrik	1896 (kun del av ramme - 3)
Nr.105 N	Falun	1920 3)
Nr.108 Mf	Skabo Jernbanevognfabrik	1915 (fra Thamshavnbanen)
Nr.109 Rko	Ukjent	Ukjent (fra Deutsche Reichsbahn)
K	Ukjent	ca. 1914 (Bolsterv. fra Aurabanen)
L	Ukjent	ca. 1914 (Kassev. fra Aurabanen)

## Løftekasser:

Nr. 92	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44
Nr. 93	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44
Nr. 94	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44
Nr. 95	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44 (sterkt brannskadet)
Nr. 97	UHB's verksted/Bjørkelangen	1934 (?) 3)
Nr.202	NSB	1919 1)
Nr.204	Ukjent	1920 (innebygget i lokstall)

1) Tilhører Jernbanemuseet, Hamar 2) Under restaurering 3) Hensatt for restaurering

## Litra på vogner:

B = 2. klasse	C = 3. klasse	T = Plattformvogn	M = grusvogn
G = lukket godsvogn	K = bolstervogn	F = Konduktør og reisegodsavd.	o = (null) = boggivvogn
N = stakevogn	Rk = arb.vogn m/kran		f = bremsehús



# Bygninger og anlegg

Følgende bygninger m.v. inngår pr. 31.12.1994 i Urskog-Hølandsbanens samlinger:

## Sørumsand

- \* Stasjonsbygning oppført 1988/89, kopi av Bjørkelangen stasjon fra 1896.
- \* Uthus, oppført 1990, kopi av uthus fra Aurskog stasjon ca. 1925
- \* Portalkran, omlastningskran fra 1919/1920
- \* Verksted, oppføring 1990 - 1992. Ferdig innredet m.v 1993. Tilnærmet kopi av UHB's verksted på Bjørkelangen.

## Fyen

- \* Uthus fra Aurskog, ukjent byggeår. Oppført på Fyen i 1990.

## Bingsfoss

- \* Lokomotivstall fra 1963/64
- \* Stasjonsbygning, oppført 1975/76
- \* Utedo, oppført 1980
- \* Godshus, oppført 1981
- \* Vognhall, oppført 1978

## Fossum

- \* Mork stasjonsbygning fra 1896, oppført etappevis i tiden 1987 - 1990

## Andre bygninger

- \* Hvillebu fra Nebbenes/N.Mangen. Lagret demontert på Sørumsand
- \* Hvillebu fra Aurskog (Lagret demontert på Sørumsand)

## Leide bygninger

- \* Bussgarasje Sørumsand (brukes som vognverksted)
- \* "Bingsfoss hytte", banebu v/Kongsvingerbanen, benyttes som garderobe
- \* Uthus v/"Bingsfoss hytte", lagerlokale
- \* Fjeldvang, overnatningssted for personalet
- \* Utedo Fjeldvang, oppført 1990

## Vognhall og vognhallområde Bingsfoss

Arbeidet med å rehabilitere vognhallen begynte i 1993, og ved utgangen av dette året var følgende arbeider utført:

- \* Grundig drenering rundt hele bygningen
- \* Støping av betonggulv innvendig
- \* Fjerning av port i bakvegg og fjerning av spor bak hallen.

I løpet av 1994 har vi registrert en betydelig forbedring av inneklimate i vognhallen, den fuktigheten vi tidligere har vært plaget med, og som har gått ut over vognene, er så og si eliminert. I 1994 er det forarbeidet nye hengslede porter til hallen, til erstatning for de gamle skyveportene.

Det største arbeidet ble gjennomført senhøstes 1994, etter at driftssesongen var over. Støttemuren mellom hovedspor og vognhallsporene, som var påbegynt i 1993, ble forlenget ca. 40 meter mot Bingsfoss. Arbeidet her ble noe mer omfattende en planlagt, da det viste seg at en større del av "Mor Norge" måtte sprenges vekk, og med en erfaren skytebas til hjelp brukte man 1½ dag bare på dette arbeidet. Selve gravingen tok våre sysselsatte seg av, og til hjelp hadde UHB leiet et gravelok fra Selmer. Vognhallsporene ble fjernet, og senere lagt ned igjen, nå med en meget betydelig forbedret kurvatur, slik at vi nå kan sette fra oss boggivogner på alle tre sporene i vognhallen. Det alt vesentlige av arbeiden på Bingsfoss ble avsluttet i 1994.

## Bussgarasjen Sørumsand

I løpet av høsten 1994 ble det også gjort utvidelser på bussgarasjen på Sørumsand. Denne ble forlenget 9 meter mot Sørumsand NSB-stasjon. I den delen vi leier ble det lagt spor, og det ble laget ferdig en port til garasjens østvegg, slik at vi i løpet av våren 1995 kan kjøre materiell inn fra vårt eget sporområde. Vi skal bruke bussgarasjen til hensetting av vogner mellom driftsdagene, og som det går frem annetsteds i bladet, vil dette bety en lettelse av arbeidet for de aktive på driftsdagene. Selve utvidelsen av garasjen ble foretatt av et profesjonelt byggmesterfirma engasjert av NSB.

## Narvesenkiosken Sørumsand

Som nevnt i Tertitten nr. 91 fikk UHB høsten 1994 en kiosk av Narvesen AS. Denne ble fraktet til Sørumsand i oktober, men ble i desember utlånt igjen til Narvesen og Oslo kommune for å stå i Spikersuppa i Oslo, så lenge skøytebanen der var i drift. Ifølge kilder i Narvesen frister dette ikke til gjentakelse, og kiosken kommer tilbake til Sørumsand i god tid før driftssesongen 1995. Hos oss skal den brukes til salg av jernbanelitteratur og andre salgsartikler.



# Bane

Arbeidet med sporfornyelse er ført videre i 1994, og vi har nå en sammenhengende strekning fra Sørumsand og nesten frem til Fyen bro der sporet i løpet av de siste årene er nytt eller totalt fornyet.

Sporfornyelse vil si at skinner og sviller fjernes, nye sviller legges på plass med avstander i h.t. gammel normal (tettere avstand i kurver og ved skinneskjøt), skinnene legges på plass igjen og sporet gruses, justeres og pakkes. De få sviller som er brukbare av de gamle benyttes på sidespor.

I perioder da UHB hadde mindre ressurser enn nå, ble det lagt inn brukte normalsporsviller etter at de var kappet med motorsag. Svillene fikk varierende lengde og ble ikke alltid lagt inn med riktig avstand til nabosvillen. Noen ganger ble de sogar lagt inn mellom to dårlige sviller. På denne måten fikk sporet stedvis preg av å være et lappverk. Sporfornyelsen bringer sporet tilbake til riktig standard. Ballasttilførslen og justering, kanting og grøfting som skjer samtidig, gjør det fornyede sporet lettere å vedlikeholde.

I 1994 ble strekningen fra km. 1,000 til 120 m. før Fyen bro fornyet. Planen er å fornye sporet frem til Fyen bro i 1995.

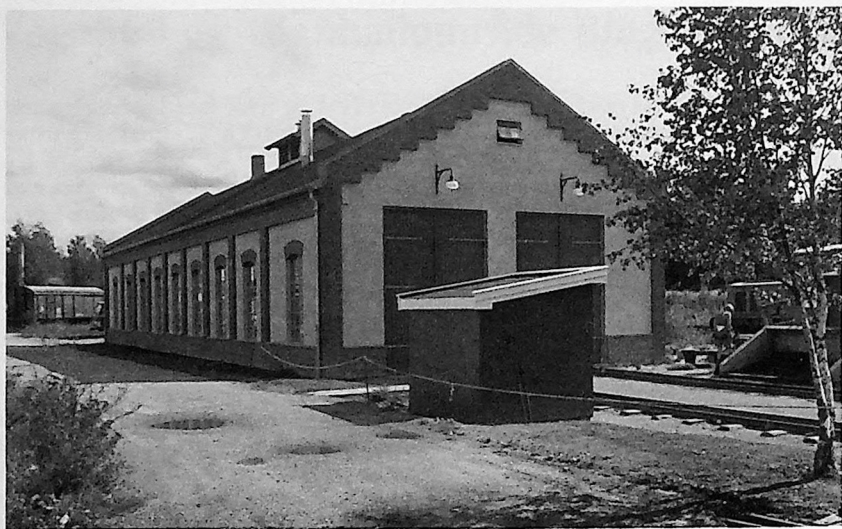
Sporene foran vognhallen ble revet i forbindelse med sprengnings- og støpearbeidene høsten 1994. Skråningen mellom hovedspor og vognhallsporene ble erstattet av en mur, for å gjøre det mulig å legge spor med mer gunstig kurvatur enn tidligere. Vognhallspor 1 var nemlig ikke tilgjengelig med boggivogner. Forøvrig var svillene og sporstandarden på området meget dårlig. Spor 1 er lagt parallelt med hovedspor med to venstreveksler som grener av til spor 2 og 3. Kurven inn i vognhallen er slakere enn før, og sporet kan nås med alle typer materiell. Alle sviller på området er skiftet og sporvekslene grundig overhelt. Grusing, pakking og rydding gjenstår ved årsskiftet. Forøvrig er det utført løpende vedlikehold på sporet i 1994.

Arbeidet med skogpleie pågår jevnt og trutt. I 1994 ble skogen ved støttemuren ved innkjør A på Bingsfoss tynnet. Det ble videre hugget endel øst for vognhallen på Bingsfoss. Området ved innkjør B har også fått sin årlige pleie.

Av planlagte arbeider i 1995 kan nevnes:

- \* Påbegynne arbeid med rehabilitering av stikkrenner
- \* Fortsette arbeidet med sporfornyelse frem mot Fyen bro
- \* Sandblåsing og reparasjon av Fyen bro. Broen fraktes til Sørumsand for sandblåsing, påklinking av noen nye plater, rustbehandling og maling
- \* Rehabilitering av sporveksel 2 på Fossum. Dette er den siste sporvekslen i hovedspor som ikke er fornyet
- \* Forlengelse av uttrekkspor Sørumsand. Dette er nødvendig av hensyn til skifting av lange tog i Sørumsand
- \* Forlengelse av kranspor Sørumsand





*Øverst: Verksted Sørumsand en sommerdag 1994. Som den observante leser vil merke er skuret nå flyttet til venstre side av verkstedet. Til høyre skimtes vår normalsporede skinneraktor.*

*Nederst: Klokken nærmer seg 14.00 og de reisende er i ferd med å gå ombord. Foran loket sees fyrbøter Øyvind Hofseth med smørekanner, etter å ha gått venstre side av lokets gangtøy noen oljedrøper.*

# Publikasjoner, PR og markedsføring

## Tertitten

Redaksjonen har også i 1994 bestått av Jan Deram (redaktør), Erik Borgersen og Aud Kristin Brevig.

I løpet av 1994 er det gitt ut 3 utgaver av medlemsbladet: nr. 90 m/årsmelding i mai, nr. 91 i oktober og nr. 92 i desember måned. Grunnet redaksjonens "sivile" arbeidsbyrde er det ikke mulig å få ut flere nummer av bladet pr. år.

Bladet produseres i sin helhet på PC, og alle utgavene i 1994 er trykket på Arne Mørks Trykkeri A/S.

## PR - markedsføring

Følgende markedsføringstiltak har vært gjennomført i 1994, dels gjennom museumsbestyreren, dels gjennom trafikksjefen:

- \* Spredning av den nye fargebrosjyren på Trafikanten, i Kundesenteret på Oslo S, på Oslo V, og til et utvalg sentrale Narvesenkiosker i Oslo/Akershus.
- \* Ukentlige utsendinger av materiell i driftssesongen til hovedstads- og lokalpressen.
- \* Annonser i Aftenposten og Akershus/Romerikes blad
- \* Meldinger (til dels med billedstoff) i Aftenpostens "I helgen" hver uke i driftssesongen.
- \* Kontakter og reportasjer i Østlandssendingen og i lokalradioene i UHB's nærområde.

*Bildet t.h.: Også dette er en form for PR. Ikke alle små gutter har vært inne i et ekte damplok. Her er noe å fortelle "gutta" når man kommer hjem! Ole-Jonny Flateby tar villig imot små nysgjerrige poder på "kjøkkenet" på lok nr. 4 "Setskogen".*







## A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

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





# Minner fra Aurskog - Hølandsbanen i 50-årene

Jernbanefullmektig Arne Ruud, Bjørkelangen - intervjuet av Dagfinn Lunner

Jernbanefullmektig Arne Ruud tjenestegjorde som telegrafist og jernbaneekspeditor på Aurskog - Hølandsbanen i 1950 årene. Han var for det meste fast avløser og tjenestegjorde på alle stasjonene, men de siste årene var han fast på Finstadbru stasjon. Arne minnes det gode samholdet og miljøet blant de ansatte på banen. Arne forteller også at posten utgjorde en viktig del av stasjonspersonalets arbeidsområde og posten var en god inntektskilde for A - H - B. Alle stasjonene unntatt Løken hadde postekspedisjon.

I slutten av 50-årene var toggangen ikke så stor. På hverdagene gikk morgentog fra Bjørkelangen kl. 0535 til Sørumsand kl. 0720. Dette toget returnerte som posttog tog nr. 2051 fra Sørumsand kl 0840 til Skullerud kl. 1145. Posttoget returnerte fra Skullerud kl. 1315 til Sørumsand kl 1620. Toget returnerte fra Sørumsand kl 1805 til Bjørkelangen kl. 1920.

I sommermånedene gikk det turisttog i forbindelse med D/S Turisten. Dette gikk fra Skullerud kl 1850 til Sørumsand kl. 2050 tirsdag, torsdag og lørdag.

Arne Ruud er født på Skotterud i 1926. Faren var baker og Arne var den mellomste av 3 brødre. Etter krigen var det smått med arbeidsmuligheter på Skotterud, men jernbanen var en aktuell arbeidsplass. Arnes eldre bror Thorbjørn var allerede blitt ansatt på jernbanen som lokomotivfyrbøter og Arne søkte derfor til stasjonstjeneste på Oslo Ø i 1947. Jernbaneskolen ble unnagjort i 1950 og deretter ble Arne såkalt reisende telegrafist i hele Oslo distrikt. Han gjorde således tjeneste både på Solørbanen, Valdresbanen og Skreialinjen. Siden han etterhvert flyttet til Bjørkelangen fikk Arne fast avløsertjeneste på A - H - B.

Arne ble beordret til tjeneste på alle stasjonene på A - H - B og det var spesielt ferieavløser han var den første tiden.

## Killingmo stasjon

Han minnes at Killingmo var et godt sted å være. Oscar Lundberg, som samtidig drev landhandel i egen bygning like inntil, hadde ansvaret for den lille stasjonen. Når Arne tjenestegjorde her hørte det med full forpleining hos Lundberg privat og det var jo hyggelig for en ung jernbanemann.

Post, gods og vanlig billettsalg var sentrale arbeidsoppgaver.

## Finstadbru stasjon



*Finstadbru stasjon november 1994.  
(Foto: Dagfinn Lunner)*

Arne var fast stasjonert på Finstadbru de 2 siste årene før nedleggelsen. På Finstadbru var det stor trafikk og dagsverket var ofte 3 og 4 delt. Daglig ble det sendt vognlaster med kubb og trelast. Arne minnes også de store forsendelsene av bærplukkeren "Rapp" som

Adolf Aaserud produserte. Disse ble sendt av gårde i store pappesker.

Også på Finstadbru var posten sentral og posten var samlet sett en betydelig inntektskilde for A - H - B. Posten til Aurskog kommune ble sendt til Aurskog st., men siden en av kommunefunksjonærene bodde på Finstadbru ble avgående post sendt fra Finstadbru. Stasjonsmesteren på Aurskog likte ikke dette fordi det reduserte trafikkgrunnlaget og dermed grunnlaget for avlønningen.

Togmeldingsboken på Finstadbru er bevart i samlingen på Sørumsand og denne viser at Arne stort sett var alene om togeksepedisjonen på Finstadbru. Det går fram av togmeldingsboken at det var få uregelmessigheter og Arne bekrefter at trafikken stort sett gikk greit. Større forsinkelser var det lite av.

Ekstratog gikk det ikke så mye av, men vi kan lese i togmeldingsboken at det i april måned var kjørt flere grustog.

Arne forteller at Finstadbru hadde 1 krysningsspor og et sidespor til sagbruket. Stasjonen hadde vanntårn som sto på andre siden av veien mot Aurskog, og lokomotivet tok vanligvis vann her.

Venterommet var enkelt utrustet med trebenker rundt veggene og et stor venteromsbord midt på gulvet. En stor vedovn med tilhørende vedkasse hørte også med til inventaret.

På kontoret var det en postreol som posten ble sortert i. Brevpost og aviser kom i en stor sekk med toget, og postutdelingen tok ikke til før posten var sortert. Folk hadde god tid og slo gjerne av en prat mens de ventet. Postutdelingen var ofte dagens høydepunkt for mange.

På denne tiden var det også mye såkalt verdipost som besto av rekomanderte



sendinger og rene pengesendinger i spesielle konvolutter med forseglingslakk og stempel. Arne husker at verdisingene måtte kvitteres ut hos postekspeditøren i postvogna.

### Bjørkelangen stasjon

Bjørkelangen var en stor stasjon med mye trafikk. Foruten stasjonsmesteren var det 1 jernbaneankepeditør, 2 telegrafister, ekstra ekspeditør og 2 stasjonsbetjenter. Stasjonsmesteren hadde selv ansvaret for togekspedisjonen på dagtid, mens om kvelden kom de andre ekspeditørene til.

Bjørkelangen ble regnet som hovedstasjonen og på søndager var det bare denne stasjonen som var betjent. En søndag som Arne hadde vakt på Bjørkelangen kom det melding om avsporing på Killingmo. Arne fulgte bestemmelsene om at togleder i Oslo skulle varsles, men dagen etter ringte tidligere driftsbestyrer Prydz som da var overflyttet til Oslo som overinspektør. Han sa at en måtte være klar over hvem som var distrikssjef og togleder på AHB. Prydz mente at han fortsatt var sjef for AHB selv om NSB hadde overtatt og formell togleddelse lå til Oslo.

Arne minnes at vognvisitør Harald Tyskerud alltid ved 10-tiden kom fra maskinstallen ned til posttoget for å foreta vognvisitasjon. Toget hadde 15 minutters opphold på Bjørkelangen.

### Hornåseng stasjon

Gina Sannerud var ekspeditør her. Arne husker henne som et ordensmenneske som tok sin jobb alvorlig. Trafikken var ikke stå stor, men posten var sentral.

### Fosser stasjon

På Fosser var det mye posttrafikk

ettersom det var mye småindustri i området. Dessuten hadde lensmannen postadresse Fosser.

### Hjellebøl stasjon

Postekspedisjonen utgjorde også her en sentral oppgave. I tillegg var det mange vognlaster med torv fra torvstrøfabrikken. Torven ble lastet opp på åpne vogner med pressenning.

Arne minnes at overkonduktør H. J. Danielsen alltid gjorde sine reisende oppmerksom på at Hjellebøl er Hølandsbanens høyeste punkt - 151 m.o.h. Danielsen hadde det også med å uttale Hjellebøl (Jellebøl) på en ekstravagant måte.

### Skulerud stasjon og dampskipet D/S Turisten

Posttoget fra Sørumsand kom til Skulerud kl. 1145 (1956/57) og returnerte kl 1315. På Skulerud var det mange stille stunder, men når posttoget kom var det alltid stor trafikk og i sommermånedene var det dessuten stor turisttrafikk i forbindelse med D/S Turisten. På den tiden var det også bussrute til og fra Ørje.

I ruteterminen 1956/57 gikk det turisttog i korrespondanse med D/S Turisten fra Skulerud kl 1850 til Sørumsand kl 2050 i sommermånedene juni, juli og august. Toget gikk bare tirsdag, torsdag og lørdag. Toget var som et rent ekspresstog (gjennomsnittlig 28,5 km/t) idet det ordinært bare stoppet på Bjørkelangen (7 min), ellers stoppet det bare om nødvendig. De turister som kom med dette toget hadde i løpet av dagen reist fra Oslo til Tistedalen med tog og videre med D/S Turisten fra Tistedal til Skulerud. Med turen på AHB og Kongsvingerbanen inn til Oslo tok turen hele dagen. Ikke rart



at turen fikk tilnavnet "den store rundturen".

D/S Turisten anløp Skulerud som nevnt tirsdag, torsdag og lørdag. Båten "overnattet" til den påfølgende dag hvorpå den returnerte til Tistedal etter posttogets ankomst kl 1315. Det var således mulig å reise begge veier.

Det hørte med til tjenesten på Skulerud og melde til Sørumsand om antall ledige vogner etter at tømmervognene var tømt.

### Togmeldinger, jernbanetelefon og privat telegramekspedisjon

Etter at NSB overtok AHB etter krigen ble NSB's sikkerhetsreglement gjort gjeldende. Arne husker at togmeldinger ble sendt og mottatt på forskriftsmessig vis, og alle stasjonene unntatt Killingmo, Hornåseng og Hjellebøl var såkalte togmeldingstasjoner. Togmeldingene ble sendt på vanlig sveietelefon. Arne forteller at alle telefonapparatene var koblet inn på en og samme linje og at hver enkelt stasjon hadde sitt oppringingssignal. Bjørkelangen hadde 1 langt og 3 korte oppringingssignal, mens Skulerud hadde 4 lange ringesignaler.

AHB hadde en egen telefonlinje (blanktråd) som var hengt opp sammen med telegrafverkets linjer i en telefonkurs som gikk langs hele banen.

På AHB ble det også ekspedert private telegrammer og ved bryllup og andre jubileer var det vanlig at stasjonene både sendte og mottok festtelegrammer, såkalte LX-blanketter.

Sporvekslene var låst med hengelås og klave og standard nøkkel over hele banen. Arne minnes at det kun var 2 sporsperrer, ved lokstallen på Bjørkelangen og på Liermosen sidespor.

### Godsvognlaster

Sørumsand stasjon, ved jernbanefullmektig Rolf Torp hadde ansvaret for godsvognooppsettingen. Stasjoner som hadde behov for tomvogner til godsopplasting måtte bestille dette hos Torp. Om det var mangel på vogner eller andre forhold så måtte en alltid bestille én vogn mer enn det en skulle ha fordi en fikk aldri det antall en ba om. Godsvogner gikk som regel til Sørumsand om ettermiddagen for omlasting og tomvogner gikk ofte ut med posttoget fra Sørumsand om morgenen.

Vi takker Arne for intervjuet.



Interiøret i vogn BCo3 er likt som på 50-tallet

# UHB-skrivebord tilbake til UHB

## Dagfinn Lunner

Bilreparatør Ivar Hagen ved NSB Hølandsrutene deltok på 1970-tallet i oppryddingen på Urskog-Hølandsbanen gamle driftsbestyrerbolig, Bergan på Bjørkelangen. Ivar fant det for ille at det gamle skrivebordet bare skulle kastes, og satte det privat tilside.

Han har nå ikke lenger bruk for det, og vil gjerne overrekke det til museumsformål. UHB takker Ivar Hagen hjertligst for omtanken og for gaven.

På bildet ser vi Ivar Hagen overrekke skrivebordet til daværende museumsbestyrer Bjørn Haavaldsen.



## "Takk for meg"

## Bjørn Haavaldsen

Ett år går så altfor fort. Jeg begynte på UHB i mars ifjor på et ettårs-engasjement, og hadde håpet at min museumsbestyrerperiode kunne vare lenger. Det ville seg ikke slik, og jeg avsluttet mitt engasjement i slutten av mars.

Det har vært et interessant år, og jeg har fått anledning til å treffe mange hyggelige mennesker, både blant de reisende og blant de aktive. Jeg ønsker Tertitten lykke til videre med alle de oppgaver som skal løses i årene fremover.



# Arbeidsmøter i venneforeningen

I løpet av 1993 ble arbeidsutvalget i Venneforeningen enige om å avholde såkalte arbeidsmøter, som en del av en organisasjonsutviklingsprosess. Au mente dette var på sin plass, og hensikten med møtene var å se litt innover på oss selv, og diskutere endel aktuelle problemstillinger: Hvorfor driver vi egentlig med det frivillige arbeidet i UHB, hva er det som driver oss, og hva er de viktigste utfordringene i tiden fremover?

Vi ble enige om å avholde to møter, og ville i første omgang klare oss med egne krefter til innledning og ledelse av prosessen.

Det første møtet ble avholdt 23.01, og 18 aktive var tilstede. Det ble jobbet meget aktivt med gruppeoppgaver, og svar på spørsmål og innspill fra gruppene ble så diskutert i plenum. Engasjementet var stort, for nå kunne vi endelig stikke hodene sammen, og på en seriøs måte snakke sammen om det som opptar oss aktive på Tertitten. Engasjementet ble bare avbrutt av et enda sterkere engasjement: nemlig det å fortære nydelig kylling m/tilbehør fra Togs-service.

På grunnlag av gruppens svar ble det så definert noen viktige områder som vi skal arbeide videre med:

- \* 100-årsjubileet i 1996
- \* Rekruttering til det frivillige arbeidet
- \* Sosiale tiltak (overnatting, møter, turer)
- \* Prosjekter, organisering og delegering.

Neste møte ble avholdt 14.02, og like mange aktive møtte opp denne gangen. Ledelsen hadde gjennomgått det arbeidet som var gjort på første møte, og satt opp en liste over aktuelle tiltak.

De tilstedeværende fordelte seg så i grupper ut fra hva den enkelte ville engasjere seg i i tiden fremover.

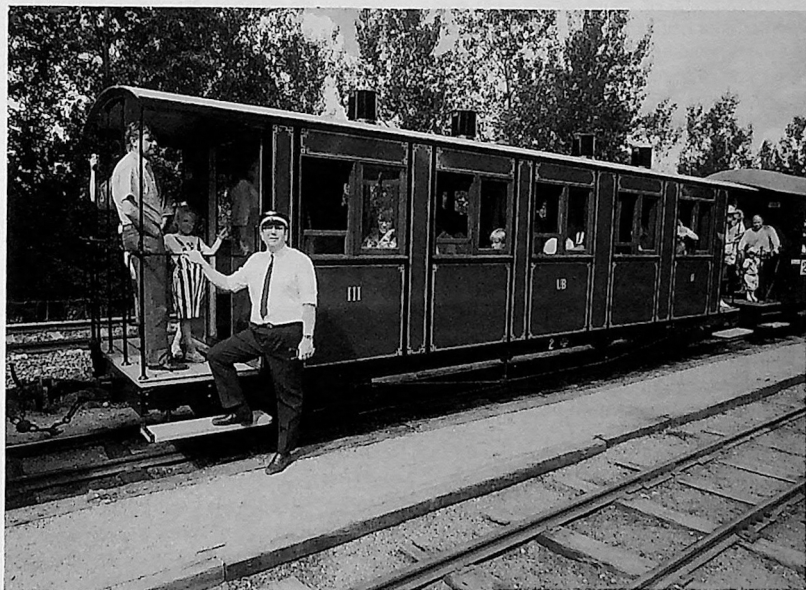
I plenumsdebatten som fulgte fremkom mange gode ideer og forslag til tiltak. Flere av gruppene jobber faktisk videre på egenhånd med sine emner.

En av disse er det høyst påkrevet at kommer videre med jobbingen; nemlig gruppen som tar for seg 100-årsjubileet. Denne gruppen har allerede hatt ytterligere to møter, og skal ha ett til før sommerferien.

Gruppen vil arbeide videre som en prosjektgruppe - en arbeidsform som er velkjent på UHB, og vil komme til å henvende seg til såvel aktive som våre kontakter i forberedelsene til jubileet. Her må alle UHB-venner engasjeres, skal vi få til et skikkelig jubileum!

Siden vi har kalt arbeidet for en organisasjons og utviklingsprosess, er det klart at arbeidet med de problemstillinger som ble tatt opp på møtene også fortsetter i tiden fremover.





*Velkommen til en ny sesong på Tertitten, enten du er på reise, eller du vil være med på driften.*

## Driftsopplegg 1995

**For kunden:** Som i fjor, med avgang hver hele time 11.00 til 15.00.

**For de aktive:** Lettere arbeidsøkter; Gt. 5045 og Tt. 2002 innstilles, og Gt. 5047 og 5048 blir behovstog.

Årets sesong starter med skolekjøring 8., 9., 12. og 13. juni. Det blir avganger kl. 09.30, 10.20, 11.10, 12.00 og 13.00. Plasser på disse togene må forhåndsbestilles.

10. juni blir det ekstratog for Sørumsanddagene.

Den ordinære driftssesong starter søndag 18. juni og varer til 10. september. Noen aktiviteter vil det bli. Vi kan nevne veteran-NM på sykkel 2.07 og Åpen dag 20.08.

Ruteopplegget på de ordinære driftsdagene blir som i fjor. Avganger hver time fra kl. 11.00 til og med 15.00. Dette fungerte meget bra, og er lett

"kommuniserbart".

En annen nyhet er at stasjonen på Sørumsand nå er betjent på hverdager av Jorunn. Hun jobber på kontoret på arbeidsmarkedstiltak.

### Stalling i Sørumsand

Det blir imidlertid en vesentlig forandring i driftsopplegget, en forandring som ikke er særlig merkbart for kunden, men som vi tror vil bli satt mye pris på av de tjenestegjørende. Vi har overtatt en del av bussgarasjen til NSB på Sørumsand, og bygget spor inn i denne. Det betyr at 3 vogner kan stalles i Sørumsand, og behov for

tomtogkjøring til og fra Bingsfoss faller bort. Bare ved stor trafikk kan det være behov for en tomtogsvending på slutten av dagen.

Innskifting av flere vogner vil skje på Bingsfoss i tog 752. I tog 760 settes vognene ut, forutsatt at det ikke er behov for dem.

Denne nye ordningen medfører at materiellet kjøres litt færre kilometer, og arbeidsdagen for togbetjeningen blir kortere. Lokfører/fyrbøter får nå normalt arbeidstid 07.00 - 16.15 (17.00 ved stor trafikk), og togfører tjenestegjør 10.00 - 16.00 (16.50). Og det er jo rene luksus. Så er det jo heller ikke lønnet da....

Den nye ordningen medfører altså mer skifting på Sørumsand. Det blir saksing fra bussgarasjen, og ut i togspor. Publikum får nå se mer av denne delen av driften, og det tror vi blir interessant.

### Salg

Vi vil forsøke å gjøre mer ut av salgsvirksomheten. Svein Ove Johnsrud har en god hånd med denne delen av virksomheten, og på Sørumsand blir Narvesen-kiosken tatt i bruk til dette

formålet. På grunn av bemanningsproblemer, og lite salgresultat blir salget i Bingsfoss stasjon kuttet ut. Salg av postkort o.l. vil skje i godshuset av serveringspersonalet.

Det blir Fossum som prioriteres med togekspeditør, til fordel for Bingsfoss de dagene vi ikke klarer å dekke Bingsfoss.

Ideelt sett bør vi ha følgende bemanning en driftsdag:

- ▶ Lokfører,
- ▶ fyrbøter,
- ▶ togfører,
- ▶ 2 konduktører,
- ▶ togleder/txp Sørumsand,
- ▶ billettekspeditør Sørumsand,
- ▶ salgsbetjent Sørumsand,
- ▶ guide Sørumsand,
- ▶ togekspeditør (txp) Bingsfoss,
- ▶ txp Fossum.

Alle er velkomne til å søke på tjenester! Tjenestelipp sendes ut i mai måned for første del av sesongen, mens tursøknning for juli, august og september er i juni.

Erik Borgersen, trafikkchef





# Rutetider for Urskog-Hølandsbanen

# Tertitten

Gjelder søndager 18/6 - 10/9 1995

		<b>Bt.751</b>	<b>Pt.753</b>	<b>Pt.755</b>	<b>Pt.757</b>	<b>Pt.759</b>
<b>Fra</b>	<b>Sørumsand</b>	<b>11.00</b>	<b>12.00</b>	<b>13.00</b>	<b>14.00</b>	<b>15.00</b>
<b>Til</b>	<b>Bingsfoss</b>	11.07	12.07	13.07	14.07	15.07
<b>Fra</b>	<b>Bingsfoss</b>	11.07	12.07	13.07	14.07	15.07
<b>Til</b>	<b>Fossum</b>	11.12	12.12	13.12	14.12	15.12
		<b>Pt.752</b>	<b>Pt.754</b>	<b>Pt.756</b>	<b>Pt.758</b>	<b>Pt.760</b>
<b>Fra</b>	<b>Fossum</b>	11.22	12.22	13.22	14.22	15.22
<b>Til</b>	<b>Bingsfoss</b>	11.28	12.28	13.28	14.28	15.28
<b>Fra</b>	<b>Bingsfoss</b>	11.42	12.42	13.42	14.42	15.42
<b>Til</b>	<b>Sørumsand</b>	11.48	12.48	13.48	14.48	15.48

#### Merk:

Alle persontog (Pt.) og blandede tog (Bt.) fører 2. og 3.klasse.

Godstog (Gt.) fører kun 3.klasse og har begrenset med sitteplasser. Reisende kan medfølge i togets betjente konduktørvogn.

#### Priser:

2.kl. plysj: Voksne kr. 70,00      Barn/honnør kr. 35,00 (Barn = 2 - 15 år)

3.kl.      Voksne kr. 50,00      Barn/honnør kr. 25,00      - " -

Prisene gjelder ordinære tog, søndager.

#### Skoler og barnehager:

Tog for skoler og barnehager kjøres 8., 9., 12., 13. juni.

Hver dag er det fem avganger; kl. 9.30, 10.20, 11.10, 12.00 og 13.00.

En tur tar totalt 1t.30min, og inkluderer 50 minutters opphold på Bingsfoss.

Plasser må bestilles ved henvendelse til Tertittens adresse før 25. mai.

#### Charter:

Tog kan leies. Plass til 150 personer pr. tog. Ta kontakt for pristilbud!



**Fagmessig utførelse**  
**- din sikkerhet!**

*Tiden med kalde gulv er nå forbi !*

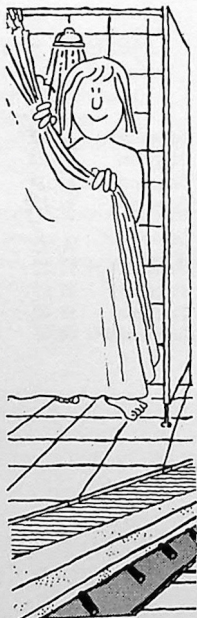


## **NUFFEN** GULVVARME

**- Billigere enn du tror !**

### **FAKTA OM NUFFEN STØPEMASSE:**

- Energisparende* på grunn av optimal varmeutstråling. Kan spare 30% i forhold til vanlig betong (sement).
- Miljøvennlig* uten bivirkninger. Ingen avgasser - luktfritt.
- Vantett - svinnfritt - sprekker ikke.*
- Legges på alle underlag.
- Bygger maks. 2,5 cm på eksisterende gulv inkl. fliser.
- Bygger maks. 3,5 cm på eksisterende gulv m/brennbart underlag.
- Renslig - raskt - effektivt.*
- Hittil lagt i Europa 650 000 ,- m2 uten reklamasjoner.
- Fast pris.*



**Ornulf Wiig Installasjon A.s**

AUTORISERT INSTALLATØR

SKYTTERDALEN 5 - 1300 SANDVIKA  
TLF. 54 29 95 - TELEFAX 51 92 10





Grovane stasjon. Foto: Svend Jørgensen

## Tragedie på Grovane

Det var svært trist å motta nyheten om at Grovane stasjon på Setesdalsbanen var betydelig skadet i brann. Dette er vel noe av det vi som driver museumsbaner frykter mest; at det skal ta fyr. Enda mer tragisk er det at brannen var påsatt.

Det var natt til 25. oktober i fjor at det begynte å brenne. Museumsbestyrer Tom Johansen hadde sin bolig i 2. etasje, og mistet alt han eide. Takket være iherdig innsats fra flere frivillige og brannvesen klarte man å berge banens arkiv. Bygningen var nesten ferdig restaurert.

Huset tilhører NSB og er derfor ikke forsikret. Gjenoppbyggingen vil antagelig bli finansiert med kulturvernmidler og arbeidsmarkedstiltak. Setesdalsbanen håper å kunne påbegynne arbeidet i 1995.

Det er også gode nyheter fra vår sørlige museumsbane: Den nye vognhallen reiser seg og er nå nærmest ferdig. Arbeidet med finansiering av tilbakeføringen mot Røyknes har kommet i full gang. En styringsgruppe er opprettet der Vennesla kommune, Stiftelsen Setesdalsbanen,

Reiselivslaget for Kristiansand Distrikt, Reisetrafikklaget for Nedre Setesdal og Fylkeskonservatoren er med. Vennesla kommune har bevilget 2 000 000,- kr. til prosjektet.

Sporet har nå kommet tilbake inn til Grovane stasjon - for øvrig bare dager før brannen. Det er 25 år siden sist! Grovane skal igjen bli slik som vi ser på bildet øverst.

Driftsesongen er like ambisiøs som i fjor. Togkjøring hver dag i hele sommerferieperioden, og det blir korresponderende tog på NSB fra Kristiansand.

Ingen tvil: Setesdalsbanen er et besøk verdt, kom deg av gårde til det blide Sørland i sommer.

Erik Borgersen



# SØRUMSAND BYGG

BYGNINGSARTIKLER

1920 Sørumsand. Tlf. 63 82 72 66. Fax 63 82 73 33



BYGG og  
hobby

## Sparebanken NOR er alltid i nærheten.



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

sparebanken  
**NOR**

# Glimt fra verdens nordligste jernbane

## Haavard Pedersen

Nesten så langt nord som på 79. breddegrad ble det funnet drivverdige forkomster av kull på Svalbard. Etter noe fram og tilbake ble dette kullfeltet tilbudt Ålesund by, som lot bysbarnet, ishavsreder Peter Brandal få sette igang gruvedrift. Kings Bay Kul Compagni A/S ble stiftet i 1916, og verdens nordligste tettbebyggelse, Ny Ålesund, ble etablert. Siden kulleiene lå et lite stykke fra utskipningshavnen, ble en jernbaneforbindelse - 2,2 km. spor bygget i 1917.

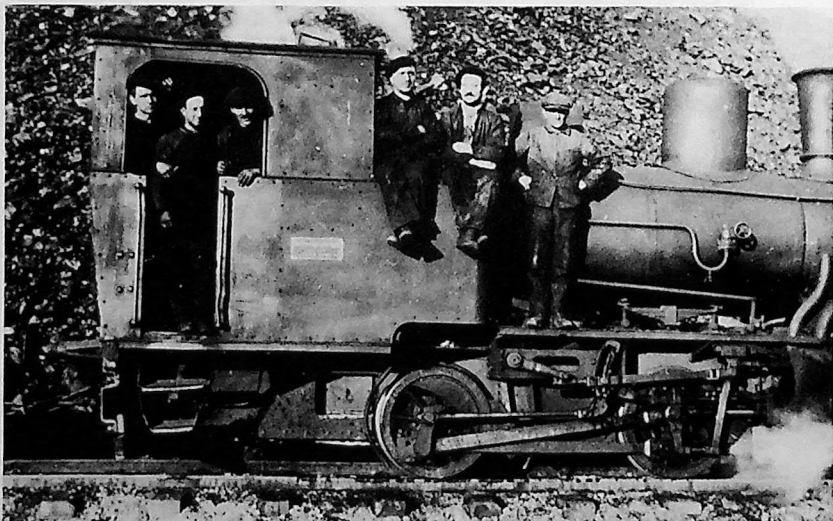
Peder Aam fra Ørsta fikk arbeid i Ny-Ålesund, og av nevøen, Egil Aam har vi fått låne onkelens fotoalbum fra perioden 1924-25. Fotoalbumet har ingen tekster, men i NJK's blad "På Sporet" nr. 35 og 36 har Ole Mjelva en fyldig omtale av Svalbard og jernbanen her. Han forteller at banen ved Ny-Ålesund fikk en sporvidde på 900 mm, trolig som følge av sporbredden på det første loket som ble bestilt (men som ankom som nr. 2!). Som følge av at gruvedriften flere ganger ble innstilt og gjenopptatt, var det jernbanedrift i Ny-Ålesund fra 1917 til 1929, og fra 1941 til 1959, dog med flere avbrudd i siste periode. Ettersom enkeltgruver ble tømt og nye igangsatt endret også banetraseene seg. Som kjent ble all gruvedrift stanset i 1963 etter en større ulykke med påfølgende regjeringskrise.

Ialt kom ni damplok til Ny-Ålesund. De ble alle kjøpt brukt og ompoert til 900 mm i den grad det var nødvendig. To av lokene ble hugget i 30-årene, mens fire av dem kom til først etter 1945. Det første loket som ankom var et Borsig-lok kjøpt fra Salangsverket i Troms. Dette loket er bevart. Mens de øvrige lokene ble hugget så sent som i 1970, ble Borsig-loket pusset opp av NJK-medlemmer i 1984.



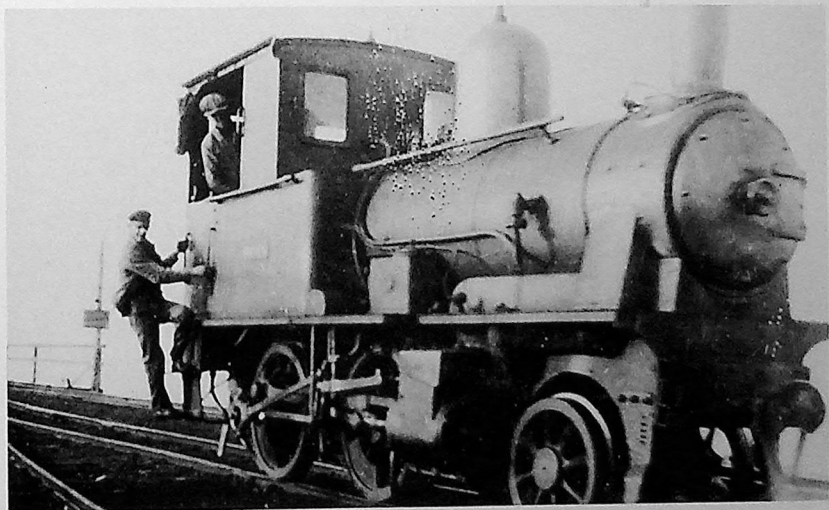
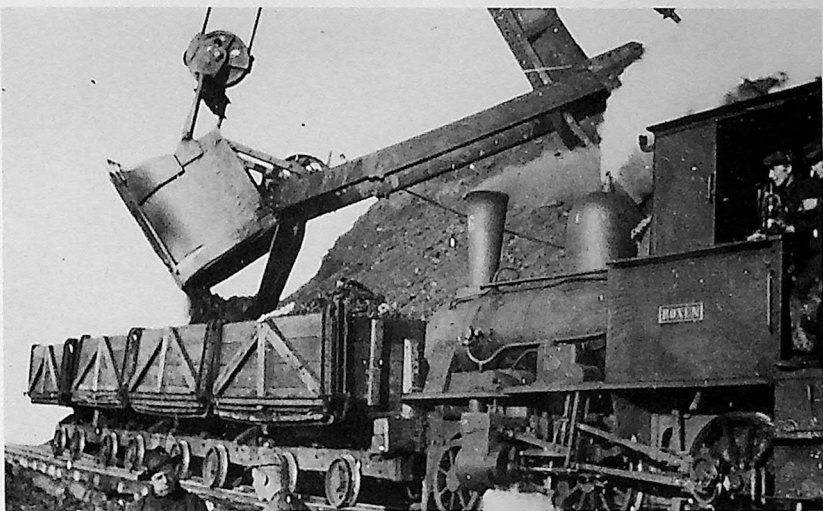
Lokstall og verksted 1925. To år senere brant det hele ned, og lok og maskiner ble ødelagt. Man fikk dem likevel istand igjen til utskipningen begynte i april.





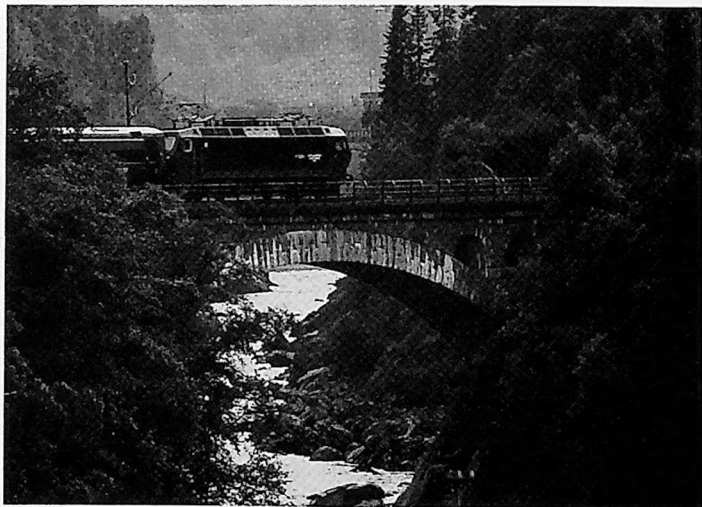
Øverst: Loket "Boxen" ble bygget hos Nydquist & Holm i 1885, og hugget i Ny Ålesund ca. 1934. I bakgrunnen (på høyden) anes Borsig-loket.

Nederst: Lok nr. 3, antakelig bygget av Ohrenstein & Koppel i 1911. Loket ble hugget i 1970.



Øverst: Jernbanedrift og uskipping skjedde naturlig nok bare i sommerhalvdret. Vinterproduksjonen ble lagret utenfor gruvene, og to dampskuffer fylte så togene når sommeren kom. Vognene hadde en lastekapasitet på 5 tonn. Nederst: I 1919 fikk Ny Ålesund to lok fra Norra Østergötlands Järnväg. Nr. 4 "Haddebo" og nr. 6 "Boxen" (bildet). Lokene hadde opprinnelig sporvidden 891 mm.





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

NSB

