

# Tertittten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 50 DESEMBER 1981

# Tertittten



Selskapet driver på idealistisk basis „Tertittten”,  
smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sarriansand, Akershus fylke.  
Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



# TERTITTEN

TERTITTEN Nr. 50 Desember 1981.

A/L Urskog-Hølandsbanens Jubileumsnummer.

I redaksjonen: Erik R. Gjertsen  
Finn Halling  
Hans P. Grøner  
Gaute Narverud

Opplag: 1,000.

Ettertrykk av bladet tillatt med forfatters tillatelse.

Bladets adresse: A/L Urskog-Hølandsbanen  
Postboks 31 Vinderen  
Oslo 3

Postgirokto.: 2 06 77 18  
Bankgirokto.: 6201 20 01628

Medlemskontingent, aktive : Kr. 25.-  
passive : Kr. 50.-

Telefon (i driftsesongen):  
(02) 72 72 65 Bingsfoss st.





# 1961 ~ 1981



Tiden går, og så er det plutselig 15 år siden Andelslaget med konsesjon og med NSB-tillatelser kunne sette igang togkjøring mellom Fyen og Fossum etter oppsatt rute, og med rett til offentlig personbefordring. Forholdene tatt i betraktning var det litt av en bragd det 5 år gamle Andelslaget og dets ildsjeler hadde maktet.

75 år etter at Urskogbanen ble høytidelig åpnet mellom Bingsfoss og Bjørkelangen, 20 år etter stiftelsen av Andelslaget Hølandsbanen og 15 år etter det første personførende tog fra Fyen, må jeg ha lov til å minnes.

Episoder, medlemmer, hjelpere, turer, meningsforskjeller med dertil hørende diskusjoner - alt som har skjedd frem til idag da vi har et anerkjent museum, som står i ferd med å få sine anlegg fredet for ettertiden, og som derigjennom endelig ser et av våre største mål komme nærmere - tilbakeføringen til Sørumsand sentrum.

Jeg vil ikke nevne noen ved navn når jeg ønsker å takke alle som har ydet bidrag for å hjelpe oss fremover, det ville være urettferdig. I noen tilfeller vet jeg at én enkelt dags arbeid på banen har vært et større personlig offer for enkelte enn en sesongs arbeid for andre.

Alle museer med respekt for seg selv gir ut en årbok. Vi er ennå flinkere for vi har nådd nr. 50 på vel 15 år. Riktig nok heter vår årbok "TERTITTEN", men bladet inneholder det som en god årbok skal inneholde. Utviklingen fra nr. 1 til nr. 50 har også vært formidabel!

Vi feiret 10-års dagen storveis, og jeg går ut fra at 25-års dagen blir like godt feiret, istedenfor bare å bli minnet, som i år. Men, da må vi nå noen milestener.

Jeg har nevnt tilbakeføringen til Sørumsand sentrum. Det er ikke bare sporleggingen denne tilbakeføringen omfatter. Stasjonsbygning og sikring er to nødvendige elementer.

Museumsavdelingen må utvikles - vi må få istand både en "museumskatalog", og om mulig en permanent utstilling. UHB's og Andelslagets historie bør være nyskrevet og utgitt. Og....Co 2 rehabilitert og i drift.

I mellomtiden vil vi som medlem av NKKM og Akershus Kulturvernråd ha stiftet kjennskap med Akershus Forbundsmuseum, som er "i sin vorden" akkurat nå.

Så la meg så, på vegne av Andelslaget og medlemmene, få takke alle som, i egenskap av tidligere aktive, bidragsyttere, medhjelpere, venner i offentlig administrasjon og særlig i etaten NSB, har gjort sin innsats for å få smalsporbanen og museet Urskog-Hølandsbanen hit til 1981 .... vi har trengt hjelpen og vi har satt pris på den.

Øg vi aktive får takke hverandre og fortsette innsatsen så langt hver enkelt makter!

VEL MØTT I 1982.

*Thor Mellin-Olay*  
Styreformannen.



SETSKOGEN rangerer sammen vogner på Aurskog stasjon en vakker sommerdag i 1959.  
Foto: Svend Jørgensen



Bjørkelangen stasjon 1959. Tog mot Skulerud settes sammen - vogner er tatt ut og nye vogner settes inn. Foto: Svend Jørgensen.



# FRA REDAKSJONEN

"TERTITTEN" nr. 50 foreligger herved, og en milepel er dermed nådd. Hele 50 nummer er det blitt siden Andelslaget startet opp i 1961, d.v.s. at vi pr. år har klart å utgi gjennomsnittlig 2½ nummer.

Vi i redaksjonen tror nok trygt vi kan love at det ikke skal gå ytterligere 20 år innen vi når nummer 100, men å si noe om når det evt. vil foreligge er å utfordre skjebnen for mye.

I vårt jubileumsår og i vårt jubileumsnummer har Andelslaget for første gang i historien begitt seg farvetrykken i vold, og vi håper at resultatet er tilfredsstillende, og at våre medlemmer og venner og andre som mottar bladet setter pris på dette, helt billig er det ikke.

Sistesiden i bladet er som sedvanlig betalt av NSB, og redaksjonen vil gjerne få rette en hjertelig takk til Eva Fjeldseth i NSB/HAD for stor imøtekommenhet i forbindelse med sistesiden. Hadde det ikke vært for NSB og denne etats velvilje overfor vårt museum hadde det idag heller ikke eksistert noen Urskog-Hølandsbane.

De farvebildene som er benyttet fra banens siste tid, kunne nok, og burde nok også ha vist et par av de andre lokomotivene som da var i drift på banen, men dessverre, farvebildene er alle av SETSKOGEN. Vi finner det likevel riktig å vise disse bildene av hva som engang var, i farver, før de falmer helt.

I tiden som kommer ligger det mange store oppgaver og venter. Den største og viktigste er naturligvis tilbakeføringen til Sørumsand sentrum, noe som vil bli mulig gjort gjennom den kommende fredningen. Det skal legges spor, på noe sikt oppføres stasjonsbygning samt at det i denne forbindelse også vil bli utført andre mindre arbeider.

Siden forige nummer utkom har vi også fått beskjed om at vi har fått overta Mork stasjon. Denne må flyttes fra Mork og til egnet sted på banen - i første omgang kommer den sannsynligvis til Sørumsand.

De pågående restaureringer/hovedrevisjoner av h.h.v. BC03 og Høland krever også sitt, pluss at linjevedlikeholdet og annet vedlikeholdsarbeid hele tiden må holdes i hevd og om nødvendig også utføres parallellt med vanlig trafikkavvikling. Dette har vi klart for så hvorfor skulle vi ikke kunne klare det nå ???

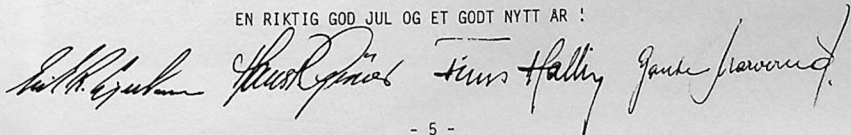
De siste to årene har "TERTITTEN" klart å komme ut med 4 nummer pr. år. Dette er selvfølgelig bra, men det krever sitt av redaksjonen. Kritikken av bladet har vært både positiv og negativ - men en ting må vi alle huske på, bladet blir ikke bedre enn det vi gjør det til. Den negative kritikken har for det meste gått på utenlandsstoffet, som noen finner lite interessant, men - det nytter ikke bare å kritisere, er man ikke fornøyd, skriv selv om hva som interesserer - i redaksjonen er vi åpne for alt, bare det er jernbanerelatert.

Ellers er det vel bare å konkludere med at jernbaneinteressen blomstrer som aldri før her i landet. Storebror, Norsk Jernbaneklubb, ser ut til også å utkomme med fire nummer av sitt medlemsblad "På Sporet" i år, og sannelig, fra Grovane kom for et par uker siden det første "skikkelige" bladet fra Foreningen Setesdalsbanen på mange år.

Denne økningen av informasjon fra landets forskjellige "jernbaneklubber" er nok bl.a. hjemlet i kravet om oftere å bli informert (på norsk) om hva som rører seg på jernbanefronten, både her hjemme og i utlandet. La oss håpe at denne tendensen også vil holde i fremtiden.

Til slutt vil redaksjonen få ønske alle, både medlemmer og andre som vi gjennom årene har kommet i kontakt med, et fortsatt godt jubileumsår, og siden vi i tillegg nærmer oss årets store høytid,

EN RIKTIG GOD JUL OG ET GODT NYTT ÅR !



# *Stomperud* tok *Tertitten* fra *Sørumsand* .. .. ikke fra **PRESTERUD !!**

Ovenstående heading er tatt fra kommunestyremøtet torsdag 27 august d.å. Den ble fremsatt av av representanten Per Branderud (H) under debatten om fredningen/tilbakeføringen av Urskog-Hølandsbanen.

Tilstede under debatten var flere journalister, og vi lar Akershus Arbeiderblad, en avis som gjennom mange år har hatt en meget positiv holdning til vår museumsjernbane på Sørumsand, fortelle oss hvorledes debatten i kommunestyret forløp.

Av Kåre Hunstad:

Vi er glade for den positive innstilling Sørum kommune har til en videreføring av Urskog-Hølandsbanen fra nåværende endestasjon ved Presterud-krysset og frem til området ved Sørumsand stasjon.

Selv om det fortsatt er en del som gjenstår før "Tertitten" kan tøffe helt inn i Sørumsand sentrum er vi optimistiske med hensyn til å nå et så etterlengtet mål i nær fremtid.

Det er driftsbestyrer Hans P. Grøner og styreformann i A/L Urskog-Hølandsbanen, Thor Mellin-Olsen som med vanlig entusiasme sier dette til AA/RB.

Sørum kommunestyres vedtak i går innebærer at kommunen går inn for Riksantikvarens vedtak om fredning av Urskog-Hølandsbanen og stiller seg positiv til en forlengelse av banetraséen til området "Trekanten" ved Sørumsand stasjon.

Tross en positiv innstilling i kommunestyret om eventuell videreføring av Urskog-Hølandsbanen frem til "Trekanten" ved Sørumsand stasjon, er det en rekke usikre momenter som knytter seg til en slik forlengelse.

Det er full enighet om fredning av hele den nåværende trasé, men det er delte meninger om videreføringen inn til sentrum, en lengde på 325 m. inn til NSB's stasjonsområde.

Trafikkutvalget i Sørum finner en slik forlengelse trafikkmessig ufor-svarlig på grunn av for lite areal langs riksveien. Utvalget mener at et pro-sjekt med gangvei i den aktuelle strekning bør prioriteres.

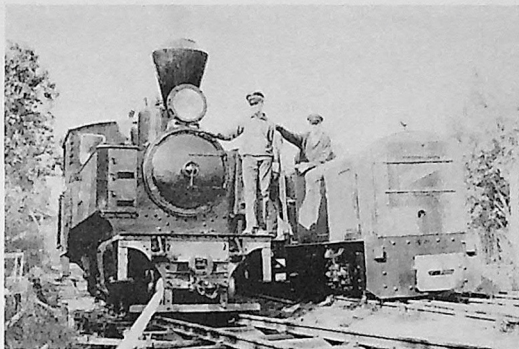
Sørumsand Handelstandforening går også imot en forlengelse av banen og begrunner dette blandt annet med behovet for parkeringsplasser i fremtiden. Naboer til Urskog-Hølandsbanen går også imot forlengelse og viser til så vel forstyrrelser av helgefreden som miljømessige ulemper. Norges Statsbaner, Oslo distrikt, har visse betenkeligheter og sikter da til NSB's fremtidige behov for sporutvidelser, laste- og lossemuligheter.

## **«Tertitten» — en kulturperle**

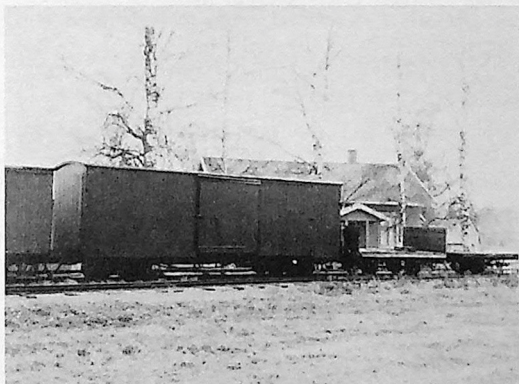
Vi har kulturelt sett ikke råd til å miste Urskog-Hølandsbanen, sa Trond Kåre Westby (SP) som mente kommunen må følge opp og verne de kulturverdier Sørum har.

"Tertitten" er en kulturperle og en av de ting som gjør Sørum kjent i hele vårt land. Derfor bør kommunestyret gå inn for både fredning og å for-lenge Urskog-Hølandsbanen inn i sentrum til området ved Sørumsand stasjon.





Helt fra den aller første tiden på banen har innsatsen fra de aktive vært på topp, alle har vært klar over de store kulturelle verdiene som ligger nedfelt i et museum lik UHB's.



Alle typer materiell som har vært i bruk ved banen har man søkt å ta vare på og restaurere.

Motivet her er hentet fra Fossum stasjon, og viser litt av godsvognmateriellet på banen.



Slik kunne Bingsfoss ha sett ut idag, hadde det ikke vært for fremsynetheten til de personer som var med å starte det hele.

Bildet er tatt sommeren 1962.

Alle fotos: UHB's samlinger

## Sørum har

### Stomperud og «Tertitten»

Høyre i Sørum er glad for Riksantikvarens vedtak om fredning og går inn for at dette skal omfatte også den 325 m. lange strekningen mot Sørumsand stasjon, sa Per Brandrud.

A stoppe Urskog-Hølandsbanen ved Presterudkrysset er bare en halv løsning. Derfor må vi gå inn for å føre banen inn i sentrum på Sørumsand. "Stomperudtoget" må gå fra Sørumsand stasjon. Vi bør være stolte av "Tertitten" og takke de entusiaster som ofrer hele sin fritid på denne banen.

### Trangt om plass

Jan Bjerknes (Kr.F) var enig i at kommunen bør være positiv til planen om forlengelse av "Tertitten".

Jeg er likevel litt skeptisk til muligheten for en slik forlengelse. Det er trangt om plass og det er ikke mange meter mellom asfaltkant på riksveien og "Trevarebygget". Hele dette midtpartiet er så smalt at det vil skape problemer. Derfor bør det i vedtaket presiseres en nødvendig avklaring med, og godkjenning fra Vegvesenet med eventuell videreføring av banen.

Lars Ødegård (A) sa seg også enig i et positivt vedtak om forlengelse av banen inn i sentrum.

Vi må dog likevel se det negative i spørsmålet om plassforhold til en slik forlengelse. Det kan føre til at fortauet må sløyfes langs den aktuelle strekning. Et annet problem melder seg med hensyn til naboer inntil traséen for forlengelse.

Helgefreden forstyrres for enkelte. Det må vi også være klar over når vi skal stille oss positive til den kuriositet vi har utenfor stuedøra, sa Lars Ødegård.

### Positiv holdning

Ordfører Einar Rundgren (H) kommenterte innledningsvis PR-fremstøtet fra Urskog-Hølandsbanen gjennom en annonse der Sørum ble fremstilt som negativ til prosjektet.

Noen er negative, men de jeg har møtt både i administrasjonen og blandt folkevalgte i Sørum er ikke negative til Urskog-Hølandsbanen. Det er ingen gunstig situasjon når Sørum får et slikt negativt stempel på seg, men dette bør vi overse og skrive på entusiastens alter, sa ordføreren.

Det er grunn til å gi honnør til de entusiaster som driver denne banen. En videreføring av banen inn i sentrum har stor verdi, men vi skal ikke se bort fra de problemer dette medfører. Det er disse problemer vi må få vurdert skikkelig.

Gjennom et fornuftig samarbeid må vi se om det er mulig å gjennomføre en forlengelse av banen uten større skadevirkninger. Det er mange hensyn å ta. Løsningen må være trafikksikker og ta hensyn til kollektivtrafikken som vil øke på Sørumsand.

NSB har sine planer. Det er snakk om dobbeltspor og en bussterminal. Videre er det ønske om drosjeholdeplass. De som bor i naboskap til banen og de som ellers har spesielle interesser som berøres av en videreføring til Sørumsand stasjon må det også tas hensyn til, sa ordfører Rundgren.

### Betinget vedtak

Med 32 mot 2 stemmer vedtok kommunestyret ordfører Einar Rundgrens forslag sålydende:

1. Sørum kommune ser positivt på fredning av Urskog-Hølandsbanen i hele nåværende trasé. Kommunen vil bidra til å legge forholdene til rette for etablering av en endestasjon i området ved Presterudkrysset, der som dette blir aktuelt.





Tre bilder fra Sørumsand stasjon. Alle er tatt helt på slutten av 50-tallet, d.v.s. straks før banen ble nedlagt.

Sørumsand var Urskog-Hølandsbanens utgangsstasjon helt fra 1903 og frem til nedleggelsen i 1960.

Muséet Urskog-Hølandsbanen har siden 1967 ivret sterkt for å kunne tilbakeføre banen til dens gamle utgangssted.



På Sørumsand fantes det omlastningsspor for overføringsvogner, kran for omlasting av løftkasser, grindkasser o.l., rampe for omlasting av stykk-gods, samt vanntårn og andre fasiliteter.

Sørumsand stasjon har derfor en så sentral rolle i banens historie at det fra et musealt synspunkt må være helt galt ikke å tilbakeføre stasjonsområdet til muséet, når forholdene så absolutt ligger til rette for en slik tilbakeføring.



På Sørumsand vil muséet søke å gjenskepe noe av den gamle atmosfæren på den fordums UHB.

Det planlegges oppføring av en stasjonsbygning, samt at det i denne, foruten billettsalg også skal være en permanent utstilling av gjenstander, som er samlet inn de siste 20 år, og som nå befinner seg nedlåst i et magasin.

Videre søker muséet å få tilbake sporforbindelsen til portalkranen - men her må det en avklaring med NSB til.

2. Sørums kommune har også forståelse for den positive virkning det vil få for baneprosjektet med en videreføring av banen frem til området "Trekanten" ved Sørumsand stasjon. Oppmerksomheten henledes imidlertid på de problemer en slik videreføring har og som fremgår av medfølgende uttalelser. Sørums kommune vil ikke motsette seg en slik videreføring under forutsetning av at de problemer som er påvist finner en rimelig løsning. Det må eventuelt tas forbehold fra Sørums kommunes side at arealet rundt endestasjonen ved "Trekanten" ikke får en slik utforming at det utelukker kombinasjon med parkering og andre formål på ukedager når banen ikke er i drift. Skulle videreføring helt frem til "Trekanten" bli aktuelt vil Sørums kommune frigjøre grunn i den utstrekning kommunen eier.

Et tilleggsforslag fra Jan Bjørknes ble vedtatt med 23 mot 11 stemmer. I dette presiseres en nødvendig avklaring med- og en godkjenning fra Vegvesenet ved eventuell videreføring av banen.

---

## Som et apropos til den foreslåtte fredningen ~ ~ ~ ~ ~

# *Museumsjernbane forbigått !!*

En delegasjon av oppbragte dagpendlere fra Østfoldbyene fikk igår foretrede for samferdselsministeren og overrakte statsråd Bye en hissig protest mot vedtaket om fredning av "Tertitten" - hobbyjernbanen i Sørums.

"Å la denne vesle banestumpen bli museum er helt hysterisk, når vi på våre kanter har en fullt komplett museumsbane på hele strekningen Oslo - Halden", heter det i en pressemelding fra Østfoldbanens nedslagsfelt.

"Og da er ikke Østre linje glemt, snarere tvert imot", heter det i et P.S. fra Mysen.

"Dessuten opererer "Tertitten" med faste avgangs- og adkomsttider, og har ikke så meget som en eneste nedfalt kjøreledning å vise til. Nei, da skulle Riksantikvaren heller ta seg en tur med 16:05 fra Oslo Ø", heter det i protestskrivet fra Østfold.

Knut A. Nilsen  
(Aftenposten 5. sept.)





## MORK STASJON TIL- BAKE TIL UHB !

Vi er blitt eiere av Mork stasjonsbygning. Dette er nå den siste gjenværende bygningen av denne typen langs den gamle banen, og ettersom bygningstypen var standard på Urskogbanen ved åpningen, syntes vi det var for galt at den skulle forsvinne.

Vi har fått bygningen "på rot" av Sørum kommune. Forutsetningen er at den flyttes til vår egen bane-strekning - helst i 1982.

I forbindelse med vår søknad til kommunen om overtagelse skrev Rådmannen bl.a. følgende: "En ser det som positivt at A/L Urskog-Hølandsbanen tar skritt til å ta vare på vesentlige elementer av vår lokale historie".

Mork stasjonsbygning er i rimelig god stand. Dette skyldes at bygningen omkring 1930 ble satt på grunnmur og fikk en ekstra bunnbjelke. Samtidig ble panelen tatt av og veggene fikk innlagt ny isolasjon. Taket ble bygget ut over inngangen til venterommet, og det ble lagt på ny taksten.

Vindusgeriktene er delvis originale, delvis fornyet. Dørene er ikke originale. Utbygget over inngangsdøren til kontoret er bygget på i 50-årene uten at det er benyttet korrekt staff-panel (pølse-panel). Dette påbygget er det eneste som vil bli fjernet.

Arkitekt Ole D. Bruun, som er formann i Oslo og Akershusavdelingen av "Fortidsminneforeningen", har vært på befaring av bygningen sammen med undertegnede, og har utarbeidet en plan, med økonomisk oversikt, for restaurering i forbindelse med flytting til vår bane.

Gjennom Norsk Kulturråd er det søkt om bidrag fra Kulturfondet til flytting og restaurering.

Mork stasjonsbygning er et betydelig tilskudd til våre samlinger, idet den er den eneste stasjonsbygning fra den gamle Urskog-Hølandsbane som blir bevart i tilknytning til museumsjernbanedriften - og således den eneste bygning som vil overleve i et korrekt miljø innenfor banens eget distrikt.

Hans P. Grøner

---

## HØRT PÅ UHB --- for lenge siden !

Nedenstående lille historie ble for en tid siden fortalt av kultursekretær Thor Gangnæs i Bærum til vårt mangeårige medlem Olaf Wiegels. Olaf lot ikke historien gå i glemmeboken, men kontaktet redaktøren pr. telefon ganske umiddelbart.

Og, så var det bymannen som stod på Hemnæs stasjon og ventet på bytoget. "Undskyld meg" sa han, henvendt til en lokalboende. "Hva betyr UHB?" "Det" svarte Holendingen, "betyr ualmindelig hurtig befording" !!!

## Fra Museumsavdelingen

ved Gaute Narverud.

### DRIFTSBESTYRERE VED URSKOG-HØLANDSBANEN.

Selv om man for tiden er inne i en periode hvor det er lite populært å omtale ledere i historisk sammenheng, har vi av hensyn til nye lesere av Tertitten også denne gang valgt å bringe litt historisk stoff som sikkert er kjent for de aller fleste.

Den øverste leder i teknisk-administrativ sammenheng ved våre privatbaner ble benevnt driftsbestyrer i de aller fleste tilfelle. Slik var det også i en lengre periode ved Statsjernbanene. I denne forbindelse skilte Norsk Hovedjernbane seg ut idet øverste leder der ble benevnt Overbestyrer; ved Sulitjelmabanen kaltes lederen Trafikchef, etter svensk mønster - det var forøvrig et svensk gruveselskap som bygget den banen.

Banens driftsbetjytere har vært:

3/9 1896 Ingeniør Dietrichson, som ledet anleggsdriften.

9/4 1897 Chr. Aas, som var første bestyrer i ordinær drift. Han var også driftsbestyrer ved Statsbanene. Han planla og ledet banens drift den første tiden, og tross mange vansker gjorde han dette på en måte som høstet stor anerkjennelse.

1/10 1898 Ing. J. Sætrang. Da Sætrang tiltrådte ble der ved banen ansatt overbestyrer. Fra 1/10/98 fungerte Chr. Aas, og fra 1/10/99 statsråd Oscar Jacobsen.

1/3 1907 Ing. Hagen Westby.

6/2 1917 Ing. E. Prydz, som altså ledet banen i en mannsalder til han ble pensjonert som NSB-ansatt 31/10 1951.

Fra Aftenposten den 19.10.1946 har vi sakset denne tegningen, utført av avisens mangeårige portretttegner Øyvind Sørensen. Tegningen kom i forbindelse med Urskog-Hølandsbanens 50-års jubileum.







Sydgående tog er kommet til Killigmo. En ny tid er på vei. Første vogn i toget er lastet med tele-kabler. Foto: Svend Jørgensen.



Aurskog stasjon med SETSKOGEN foran tog til Skulerud. Toget er klart til avgang - nå gjenstår bare vinket med det grønne flagget. Foto: Svend Jørgensen.

For fire år siden, i Aftenposten, hadde den kjente signaturen "KNUPPERS" en artikkel fra museumsbanen. Bak pseudonymet "KNUPPERS" skjuler Knut A. Nilsen seg, en ekte jernbaneentusiast og mangeårig medlem av UHB. Vi har her ved gleden å bringe artikkelen her i vårt jubileumsnummer. Måtte den fornøye riktig mange!

## *gjensynet i*

A, hvilken rørelse ved gjensynet med de ørsmå spor, der de sjangler bortigjennom en svunnen tid fra Sørumsand!

Og hvilken forsømmelse dette, at der skulle hengå halve ens tid som småbarnsforelder før man en solblank søndag innfant seg med sin barneflokk for å dra på landtur ad den allerselvfølgerigste landturrute i Oslos omegn: "TERTITTEN" ved Glomma!

Men nå er forsømmelsen blitt til oppfylt ønske, vi har reist med 3die klasse alle de tre skranglende kilometer fra Sørumsand til Fossum, medbringende nistekurv og klirrende kjølebag, brus til ungene og reklameforbudet forbyde å nevne hva der var til far og mor i bag'en!

Makeløs, denne "TERTITTEN", den amputerte, men meget livskraftige levning av den engang så ulidelig langsomme Urskog-Hølandsbane. Den som åpnet Birkelangen for verden i 1896, som sammen med D/S "TURISTEN" sto for den unike rundtur ad smale spor og nesten like smale sjøer fra Sørum og like til Haldens periferi, det som nå bare er historie og minner fra halvglemte klasseturer!

Banen, som ble avlivet av Statsbanene i 1960, men gjenoppsto fra de døde det sjette år, og altså nå i tolv sommersesonger har tøffet sine gjenstående 2,9 kilometer med storoyde passasjerer. Som i et antall av opptil 600 (!) pr. søndag har kjørt på Norges aller siste ordentlige smalspor i det fri, men kanskje latt det bli med den altfor raske tur att og fram.

Se så hvilken idé vi da hadde; og som innledningsvis nevnt: Gi seg det smale spor i vold, hele dagen til ende. Ved å utstyre seg durabelig til landtur, ved å stige av der ute på landet, som bølgjer i romerisk sindighet, bakke ved bakke, brette ut pledd og kylling og rundstykker og saft og vann og noe annet til de voksne, titte på drivende kruller på himmelen og høre humla suse og gresshoppa file, høre den spede dampfløyta i det fjerne, se røyken komme pustende, fornemme doringen i de spinkle skinnene med løvetann imellom, og dernest iaktta gamle dager som knirker og ramler forbi, i en design som fra Stomperuds julehefte, ja, for var det ikke "TERTITTEN" han benyttet hjem til sin Petra og hennes frodige smultringer?

Og så iår, da, når banen har en nyhet, nei, to! å by på: I tillegg til de vakre grønne og sorte "SETSKOGEN" og "HØLAND"-lokomotiver, et nyinnkjøpt beist fra Øst-Tyskland, med fire sylindre og klokkespill på pipa, den gamle kommunist pruster i nyvunnen frihet her i Sørum og ser oss ut til å ta sitt nye virke med adskillig humor!

Og nyhet nummer to: Man har iår satt opp *godstog*, det første på 16 år på Urskog-Hølandsbanen, det er troverdig lastet med både stokker og sand, samt en efterhengt passasjervogn til almen avbenyttelse. Og således kan de spesielt nydelsessyke iaktta kryssing på Bingsfoss stasjon av de tvende tog, det er malerisk, og sannelig måtte vi ikke kjøre med begge, bare for å stagge ungene, det kostet ikke mere, og dessuten fikk vi kjøpt påfyll av brus på Bingsfoss stasjon, der er ti minutters opphold og meget god atmosfære av noe som var en gang.

Man kan bli som barn av mindre!





Søndag 13. september 1981.

Fyen kryssningsspor.  
Nr. 8 BINGSFOS er på  
vei oppover med et  
persontog, mens nr. 4  
SETSKOGEN har gått rundt  
sin vognstamme og skal  
ned til Sørumsand med  
godstoget.

Foto: Erik R. Gjertsen



Bingsfoss stasjon.  
SETSKOGEN legger iveri  
mot Fossum med gods-  
toget, som for anled-  
ningen også hadde med  
de to polske vognene,  
mens passasjerene i  
persontoget stormer  
mot vafler og kaffe i  
"godshuset".

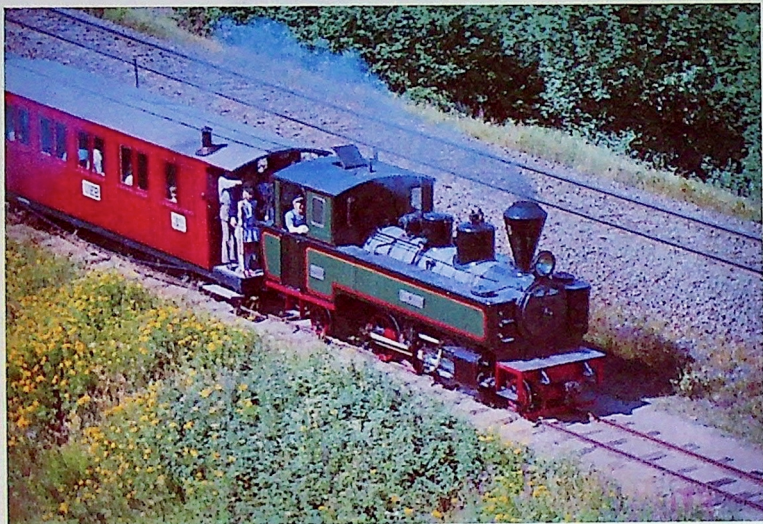
Foto: Hans P. Grøner



Fyen kryssningsspor.  
Nr. 8 BINGSFOS på vei  
inn på kryssningssporet  
for å gå rundt.

På stikksporet står  
"LOFFEN" pensjonert for  
i år, men med håp om å  
komme sterkt tilbake  
seneré.

Foto: Erik R. Gjertsen

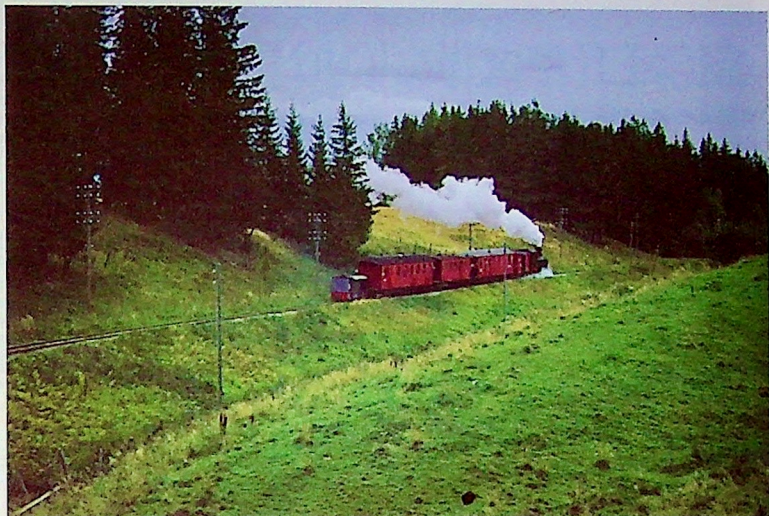


På vei mot Bingsfoss stasjon med et fullsatt passasjertog. Det er midtsommers, og de reisende trives i sol og sommervær.



Besøk fra SJK sommeren 1970. NSB's lokomotiv 26c 411 trekker toget sammen med det svenske lokomotivet, som SJK hadde med seg til Norge. Bildet viser den berømte kappkjøringen på Fyenjordet.





Bingsfossbakken 1968. Ennå sto skogen,- og glatt var det. Toget må ha hjelp av vårt diesellok. Det er HØLAND som trekker toget. Foto: J. Seemann Berg.



BINGSFOS ruller frem mot undergangen med Kongsvingerbanen - med 4 sylindere og "klokkespill på pipa". Foto: Bjørn Næss.

# Glimt fra privatbanetiden

REDIGERT VED FINN HALLING

15 februar 1941

Til

Tilsynshavende for de private jernbaner

Hr. overingeniør Lindboe

Oslo

Rapport for 1940 ang. Urskog Hølandsbanens tekniske tilstand og om lokomotivernes tilstand og revisjon.

## 1. Linjens tilstand.

Som følge av de ekstraordinære forhold vi lever under har arbeidet med linjens forbedring været innskrenket til et minimum i år. Således har bensinrasjoneringen medført av vi ikke har fått tilført den tiltenkte grusmengde til linjevedlikeholdet, men takket være en forholdsvis sterk grustilførsel i tidligere år medfører en utsettelse nu ingen nevneverdig ulempe.

## 2. Skinnegangen

Av sleppers er der innlagt: Svenske sleppers....2498 stk  
Kantet sleppers.....1259 stk

Det viser sig, at det først innlagte parti "Svenskesleppers" i 1933 og 1934 i 1940 havde nokså stor utskiftning. Dette er ikke uventet, idet der blev innlagt nokså simpelt virke, nærmest en prøve på det endrede slepperssystem. Av gjerdestolper er der i årets løp nedsatt kun 194 stk. En større revisjon av banens gjerder er planlagt i 1941  
Av kontrollspikret sleppers er der uttatt:

1916.....5 stk.	
1922.....1 stk.	
1923.....3 stk.	<u>Svenskesleppers</u>
1926.....5 stk.	
1927....42 stk.	1933...497 stk.
1930....46 stk.	1934...366 stk.
1932....39 stk.	1936...147 stk.

Ved bedømmelsen av foranstående oppgave må man være opmerksom på, at banen kun kontrollspikrer 1000 stk. sleppers pr. år. Da innleggelsen av sleppers varierer sterkt med banens økonomiske forhold og uttak av gammel sleppers i tilsvarende forhold, må ovenstående tall kun betraktes som en orientering angående sleppersens levealder.

## 3. Broer

Disse er alle i god stand.

## 4. Stasjonene

Disse er jevnt godt vedlikeholdte og i god brukbar stand. Nogen maling av bygninger i 1940 har man ikke foretatt.

## 5. Lokomotiverne

Banens kjelprotokoll utviser for 1940:

"Den 22 mai 1940 underkastedes kjelen ved lok.6 prøve med koldtvannstrykk av "15 kgr.pr. cm<sup>2</sup> (1.rev.)

"I kjelen var nestfør uttatt de 4 nederste kjelrør for å kunne få undersøkt rundt-kjelens bund, som viste sig at være god.

"Istedenfor de uttatte kjelrør blev innsatt nye fra Storfors Rørverk i Sverige.

"Denne kjelprøve blev foretatt da kjelen var forfaldt til st. rev. og da man ikke



"kunne få ny bestilt fyrkasse i rett tid. Kjelen blev tilladt anvendt inntil et år innen ny trykkprøve. Kjelen der er fabrikert av Sächsische Maschinenfabrik i 1925 og har fabrikknummer 4658 viste sig under prøven i enhver henseende tilfredsstillende.

"Kjelens arbeidstrykk blev nedsatt til 10 kg. pr. cm<sup>2</sup>.

"Manometret som viste ca. 1/2 kg. feil blev medtatt til Oslo for kontrol.

Bjørkelangen 22 mai 1940

T. Mørk

Egil Prydz

### Vognene

Vedlikeholdet av vogner har været serlig omfattende i 1940. Således har man ved banens verksted ombygget en rekke godsvogner - for en stakevogns vedkommende har man foretatt en komplett ombygning med helt ny jernjonstruksjon - kun boggiere fra en eldre vogn blev benyttet.

Alt personmateriell er helt oppusset både utvendig og innvendig.

Banens personbefordring er fremdeles i stigende og tallet reisende er

1938.....	62.567
1939.....	65.544
1940.....	71.680

### Uhell

Av uhell er der i årets løp inntruffet: På linjen avsp. lok...1 gang

vg....1 gang  
På stasjoner under skift lok...2 gange  
vg....5 gange

Antendelse av vg. i tog...2 gange, mindre maskinskade på lok 1 gang. Antendelse av grunn 3 gange - ingen nevneverdig skade og vesentlig på egen grunn. Ved de inntrufne uhell påløp ingen nevneverdig skade.

2/11 1940 påkjørte tog 762 en av banens egne busser på en planovergang umiddelbart nord for Hjellevøl stasjon. Ingen personer kom tilskade. Årsak var usiktbart vær og at chaufføren hadde glemt borttoget, som kun kjører hver lørdag aften. Bussens bagasjeboks og bakerste platevegg fikk en del skade. Lokomotivet derimot ingen skade.

### Krigen

Det forløpne år har selvsagt været sterkt preget av den Krigsulykke som overgår vårt land.

Som følge av forholdene innstillet banen trafikken mellom 12 og 17 april tilsammen 7 dage, idet banen av de militære myndigheter blev påbudt avbrudt på en rekke steder. Dette blev gjort på den måte at skinnegangen blev optatt med en lengde på 13 forskjellige steder. Skinnerne blev påsatt merkelapper, nummereret og innkjørt til Bj.langen, slik at bruddene på korteste varsel kunne setter jorden igjen. Imidlertid har krigen ikke på noget sted påført banen nogensomhelst materiell skade.

.....

Som følge av vanskeligheter med brensel gikk banen allerede fra februar mnd. 1940 over til vesentlig fyring av togene med ved. Siden er dette endret til hel vedfyring. På tross av den tørre sommer, er man kommet heldig fra denne fyringsmåte. Jernbanen sikret sig i god tid efter forholdene meget store beholdninger av ved til serdeles rimelige priser.

Erbødigt



Bingsfoss-bakken en "fuktig" sommerdag. BINGSFOS har frontlampen på og 6 vogner på kroken. Rett bak loket går våre to "polakker". Foto: Bjørn Næss.



Med 20 0/00 forut og skikkelig fyr gir "Meyer'n", som den gjerne kalles, seg iveri mot Fossum en julidag i 1981. Foto: Bjørn Næss.



Til

Tilsynshavende for de private baner  
hr. overing. Kavli

Oslo

Rapport for 1941 ang. Uriskog Hølandsbanens tekniske tilstand og om lokomotivernes tilstand og revisjon.

### 1. Linjens tilstand

Grustilførselen til linjen har nu i mange år været basert på transport med lastebil fra grustak-3 km-til Fosser st. og utkjøring i de ordinære tog. Dette har under normale forhold vist sig å være en meget økonomisk og helt tilfresstillende ordning. Men som følge av vanskeligheten med å skaffe lastebiler og brennstoff under de nuv. forhold er linjen ikke blitt tilført grus hverken i 1940 eller 1941. Imidlertid har man tatt godt vare på den grus man hadde og da der var gruset forholdsvis godt på de mest utsatte steder årene iforveien, har det vist sig forholdene i betragtning tatt at linjen har holdt sig forbausende god.

### 2. Skinnegangen

Av sleepers er der innlagt i 1941 3292 stk.

Man har nu praktisk talt kun lagt inn de såkaldte "svenskesleepers". Som bekjendt kontrollspikrer vi kun 1000 stk. sleepers pr. år, for derved lettere å kunne bedømme kvaliteten, liggelengde og utskifting. Uttak av kontrollspikret sl. i 1941 var:

1916	2	stk.	1933	48	stk.
1922	1	"	1934	31	"
1924	1	"	1935	8	"
1926	4	"	1936	9	"
1930	2	"			
1931	11	"			
1932	56	"			

Uttak av "svenskesleepers" i 1941

1933	346	stk.
1934	145	"
1935	183	"
1936	128	"

Det forholdsvis store uttak av Sv.sleepers skyldes meget at der til dette virke er levert simple materialer serlig de første år. Prisen var rigtig nokk serdeles billig - kun 95 øre pr. stk. - så det er ikke så meget å si på at man får ta en sterkere utskifting. Som følge av den meget sterke innlegning av Sv.sleepers i årene 1933-38 (tils. total utskifting over 32 km.)må man i nærmeste fremtid være forberedt på en ganske livlig utbytting.

3. Broerne er i god stand. Der er utskiften en hel del brobjelker og man har også anskaffet en del spesielt brotømmer som ligger på lager.

4. Stasjonsbygningerne er jevnt over i god stand. Noen maling har man ikke kunnet foreta i 1941.

### 5. Lokomotivene

Den 9. mai 1941 underkastedes kjelen ved lok. nr. 4 trykprøve av 18 kg. pr  $\text{cm}^2$  (liten revisjon).

Kjeler der er fabrikeret av Sächsische Maschinenfabrik i Chemnitz år 1909 og har fabrikknummer 3356 viste sig under prøven i enhver henseende tilfredsstillende. Kjelens arbeidstrykk er 12 kg. pr.  $\text{cm}^2$ . Manometret blev samtidig kontrollert.

Bjørkelangen den 9 mai 1941

T. Mørk

Eigil Prydz

Den 5. nov. 1941 underkastedes kjelen ved lok. nr. 6 trykkprøve med 18 kg. pr. cm.<sup>2</sup> (stor revisjon).

Kjelerørene og fyrkassen var nestfør uttatt og kjelen rengjort. En del små tæringar langs bundringen i jernfyrkassen blev sveiset.

Der var indsatt ny fyrkasse fra Deutsche Metallwerke A/S. Nye kjelerør fra Uddeholm A/S blev likeledes innsatt. Til stagbolter blev anvendt Iggesund jern. Kjelen der er fabrikkert av Sächsische Maschinenfabrik i 1925 og har fabrikknummer 4658 viste sig under prøven i enhver henseende tilfredsstillende. Kjelens arbeidstrykk er 12 kg. pr. cm.<sup>2</sup>

Manometret blev samtidig kontrollert.

Oslo 5 november 1941

T. Mørk

Einar Ekeberg

Den 15 nov. 1941 underkastedes kjelen ved lok. nr. 2 trykkprøve med 18 kg. pr. cm.<sup>2</sup> (liten revisjon).

Kjelen der er fabrikkert av Sächsische Maschinenfabrik i Chemnitz år 1924 viste sig under prøven i enhver henseende tilfredsstillende.

Kjelens fabrikknummer er 197.

Manometret blev samtidig kontrollert. Arb. trykk er 12 kg. pr. cm.<sup>2</sup>.

Bjørkelangen 15 nov. 1941

T. Mørk

Julius O. Engen

#### 6. Vognene

Det nødvendige så å si daglige vedlikehold av vognene har været foretatt. Forholdene har medført at serlige arbeider med materiellet ikke har kunnet iverksettes. Som følge av de ekstraordinære transportforhold viser serlig personbefordringen en sterk stigning:

1938	62.567
1939	65.544
1940	71.680
1941	98.637

#### 7. Uhell

Av uhell er der i årets løp inntruffet:

på linjen avsporet	lok.	0
	vg.	0
på st. under skift	lok.	1
	vg.	8

2 gange antendelse av grunn fra tog. Begge gange brente kun ubetydelig og innen banens eget område.

17/2 antendtes i tog 776 en torvvg. i Garsvik-lasten brente opp.

5/3 brente en vogn torv i Sørumsand om natten

8/3 brente en vogn torv i Sørumsand om aftenen.

22/3 blåste en planke om natten gjennom vinduet til postvognen.

21/3 antendtes en torvvg. i 776. Vognen innsatt Killingmo og 10-12 baller kastet av.

19/6 Like før tog 751 innkjøring til Urskog st. påkjørtes en beruset mann, som lå i skinnegangen med følge, at han påførtes så sterke læsjoner at han døde nogle timer efter.

16/7 Veltet en stakevogn under oplassing på Finstadbru, som følge av skjev lessing.

22/7 Faldt det meste av et høilass av ved km.4 Fossum.

12/10 kjørte tog 777H sent om aftenen mellen Urskog og Lierfoss st. i full fart på en stor sten som var lagt i skinnegangen. Stenen var "25 tommer lang og 10 tommer høy" og var mere enn alm. manns løft. Lok. førte stenen med sig 15 meter før den blev kastet ut av "breidejernet". Det må betegnes som et stort hell, at man her unngikk en større ulykke. Saken blev straks meldt til politiet, som imidlertid senere har opgitt saken.





Årgang 1942. Krigen har forårsaket at all organisert underholdning må innstille, folk får underholde seg selv som best de kan. Her kommer et av de "berømte" kjærlighetstog, som db. Eigil Prydz omtaler i årsrapporten for 1942.



8. Banen fyres med utelukkende ved som brensel. Veden har nu i flere år været kjøpt i Eidsverkets store skoger omkring Bjørkelangen i form av 3 til 6 meter lang rydningsvirke som er blitt levert fremkjørt til banens verksted, hvor flyttbare elektriske sager har kappet opp veden i pass lengde (70 cm). Dette har været en meget billig og grei måte. Desværre ser det nu ut til at man ikke kan få kjøpt slik ved mere i den utstrekning at det dekker banens behov.

oo 000 oo

URSKOG-HØLANDSBANEN  
DRIFTSBESTYREREN

Bjørkelangen 4 februar 1943

Til  
Tilsynshavende for de private baner  
hr. overingeniør Kavle

Oslo

Rapport for 1942 ang. Urskog Hølandsbanens tekniske tilstand og om lokomotivernes tilstand og revisjon.

### 1. Linjens tilstand.

Grustilførselen til linjen som i mange år har været basert på lastebilkjøring har i 1942 været helt innstillet som følge av vanskelige forhold. Da jernbanen i disse dage har anskaffet foreløbig 1 lastebil håper man i sesongen 1943 atter å kunne komme igang med en regelmessig grusning. Da man sist man gruset tok med de mest utsatte steder og forøvrig har tatt godt vare på den grus man har, viser linjen sig fremdeles å være meget bra.

### 2. Skinnegangen

Av sleepers er der i 1942 innlagt 3255 stk. hvilket vil si hele den disponible beholdning sammenlagt med det lille som kom inn fra sagbrukene. For neste sesong er der gjennom Landbruksdepartementet truffet den ordning, at der "rekvireres" et bestemt antall fra de forskjellige skogeiere og med den oversigt man allerede nu har vil dette medføre, at vårt behov blir helt dekket. Og dette er nu også nødvendig, da det er store mengder av sleepers som står for utskiftning som følge av at der enkelte år mellom 1933-38 blev lagt inn opp til 22.000 stk. Vi kontrollspikrer hvert år 1000 stk sleepers for å kunne bedømme kvaliteten. Uttak av kontrollspikret sleepers var i 1942:

1916	14 stk.	1932	15 stk.	
1922	21 "	1933	17 "	samt 463 stk. svenskesleepers
1923	21 "	1934	18 "	274 "
1926	26 "	1935	6 "	338 "
1929	7 "	1936	0 "	110
1930	1 "	1937	3 "	0
1931	6 "			

3. Broerne er i god stand. Normalt vedlikeholdsarbeide har været utført - dog ikke maling.

4. Stasjonbygningerne er også i det store og hele tatt i god stand. En del vedlikeholdsarbeide har været utført, innlagt flisgulver m.v. - dog ingen maling.

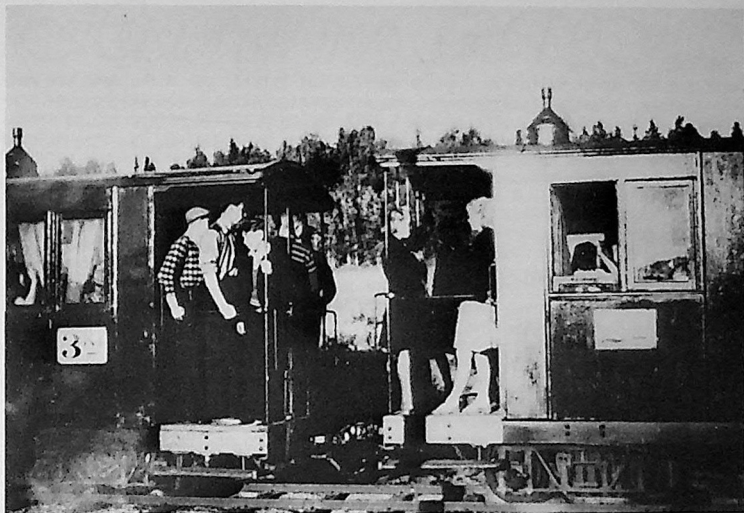
### 5. Lokomotiverne.

Banens kjeleprotokoll for 1942 utviser:

"Den 12 mar 1942 underkastedes kjelen ved lok. 5 trykkprøve med 19 kg. pr. cm<sup>2</sup> (liten rev.)

På rundkjelens venstre forrere plate like ved rørplaten var nestfør elektrisk sveiset en sprekk av ca. 20 cm. lengde og påsatt en lapp som var festet med skruer. Kjelen der er fabrikkert av Sächsische Maschinenfabrik i Chemnitz og har fabrikknummer 4623 viste sig under prøven i enhver henseende tilfredsstillende. Kjelen arbeidstryk er 12 kg. pr. cm<sup>2</sup>. Manometret viste 1/2 kg. feil, hvorfor det blev medtatt til Oslo for å kontrolleres.





Det er ennå ikke blitt mørkt. Kara på den ene platformen, jentene på den andre. Merk de hvitmalte stigtrinn-partiene. Dette var p.g.a. mørkleggingen.

Naturen kunne også lage "hærverk" selv om skadene på banen da ble av en annen karakter.



## 6. Vognene

Såvidt det har været mulig har vognene været holdt istand, men forholdene har medført en sterk slitasje. I serdeleshet for personmateriellet, hvor økningen av trafikken er steget voldsomt, slik at den i 1942 var nådd 132939 befordrede reisende. Men hertil kommer, at slitasjen eller bedre betegnet ødeleggelsen av personmateriellet i det siste år er kommet i ganske eiendommelig stilling. Der reiser - serlig om søndage - med togene pøbelbander, som herjer i en rent utrolig grad. Vi har øket konduktørantallet opp til 4 a 5 stk. Vi har privat engagert sivilt statspoliti. Intet hjelper. Det har hende at vi har hatt 5 politikonstabler i et tog og allikevel har rampen stanset toget mellom 2 stasjoner. Det har veret så ilde, at vi endog er blitt omtalt i den utenlandske presse. Der bremses slag i hjulgangene, slæes ut ruter, knuses lamper, skjæres istykker skinntrekk, bryter ned gardiner, sviner til overalt, alle låser er mere eller mindre deffekte. Enkelte tog kommer inn med en skade på over kr. 500. Mulig der f.t. kan spores en liten bedring. Men vi har under overveielse å sperre søndags aftentog for andre enn samtrafikkreisende og lokalreiser med skriftlig reisetil-latelse.

## 7. Uhell

Av uhell er der i årets løp inntruffet:

Avsporing av vogn på linjen 2 ganger lokomotiver 0 ganger

Avsporing på st. under skift 9 ganger med vogner og 1 gang med lok.

Maskinskade 3 ganger.

4/2 1942 røk en buffer under skift i Sørumsand

23/2 røk koblingerne på pass. vg. 3 ved Furulund i N. Høland

24/4 brente totalt opp et lass torv i tog 54 ved Fosser st. Vognen blev reddet.

25/5 brann i plattform på pass. vg. nr. 1

2/6 røk et koblingshorn under skift

1/7 faldt 1/2 parten av et plankelass av tog 54 ved Nebbenes i Blaker. Ingen skade.

13/8 forsøkte en mann å hoppe på tog 775 ved Fossum i Blaker. Han kom inn under vognene, blev slept med og drept.

22/8 kjørte en lastebil om natten 300 meter efter hovedlinjen ved Olbergveien i N. Høland. Vedkommende blev knepet og fikk straff.

29/9 Røk koblingen mellom 2 godsvg. ved Botner i N. Høland.

5/10 blåste en telefonstolpe ned foran tog 753 ved Halvorsrud i Aurskog. Toget blev stanset - ingen skade.

1/12 veltet en stakevg. under oplastning av planker på Hemnes st.

8. Banen fyres fortsatt med ved. Men den tidligere anledning banen havde til selv å kjøpe sin ved og derved skaffe sig lagere, som kunde behandles, slik at banen fikk godt tørt brensel er øphørt. All ved skal nu anvises fra departementet. Dette har i høieste grad klikket og banen har allerede ved et par anledninger forerredt sig på total trafikkstands som følge av vedmangel.

Den ved som leveres har hidtil gjennomgående været serdeles slett. Tildels gammel gjennomvåt halvraatten bakhunved.

Den nugjellende ordning med tilførsel av ved har ialfald hidtil vist sig meget dårlig.

Bjørkelangen 12 mars 1942

T. Mørk

Eigil Prydz



# Historisk møte for UHBS

Onsdag 4/11/81 var en del av Urskog-Hølandsbanens medlemmer invitert til Kameratklubben (pensjonerte lokomotivmænd) i Oslo Distriktsorganisasjons lokaler, for å holde lysbildekåseri og vise filmen "Det var en gang....", lavet av NSB i forbindelse med nedleggelsen av Tertitten i 1960.

Møtet var kommet i stand via vår gode og entusiastiske venn Johan P. fra Halden, som møtte i Kameratklubben som fullverdig medlem - riktignok som yngste mann, med bare fire dagers pensjonisttilværelse bak seg.

Efter vårt syn var det et usedvanlig vellykket møte - det er jo ikke daglig kost for oss å treffe veteraner med tusener av mil bak pådrag og revansjeskrue -- det var jo karer som disse som fikk tent vår interesse i hine hårde dage. Med andre ord var det en høyst interessert forsamling som bivånet fremvisningen. Efter avsluttet lysbildekåseri uttalte Kameratklubbens eldste medlem lokf. Henrik Langjord (f. 13. nov. 1891 og således 90 år i disse dager) at han gjerne hadde sett dobbelt så mange bilder!

At det historiske arbeide som drives av museumsjernbanen UHB tross alt hører vår tid til fikk vi også et eksempel på. Efter at filmen var vist reiste Lokf. H. Langjord seg og fortalte følgende lille historie:

Sommeren 1897-98; ja, jeg var en 6-7 år, var jeg på besøk hos bestefar, som drev et småbruk på Halvorsrud - mellom Hemnes og Skulerud.

Jeg kan huske jeg satt på vogna til bestefar, vi skulle til mølla med korn. Da kom vi til en fylling vi måtte over. Bestefar sa vi måtte gå av - det var så bratt at hesten ikke klarte å dra lasset over. "Ja, her, Henrik, bygges det jernbane helt til Skulerud." Den gangen gikk banen bare til Bjørkelangen.

Da vi kjørte over fyllingen kunne vi se at den var planert, vi så ikke skinner - der var ingen arbeidere, men masse redskaper. "Vi måtte tegne aksjer etter størrelsen på gården for å få denne banen hit ut; jeg tegna en halv til 50 kroner, men noen måtte tegne for 100 kroner, og enkelte endatil for flere hundre kroner."

Da bestefar var død ble det holdt dødsboauksjon, og blant gjenstandene var også den omtalte aksjen. Auksjonarius sa:

"Denne er det vel ingen som vil by på - det har jo aldri vært utbetaling på denne!"

"Jo, jeg," sa en av de fremmøtte, "jeg byr fem kroner; da får jeg en hel, en halv akjse gir ikke stemmerett."

Vi takker Kameratklubben både for kaker og skikkelig "lokkaffe" og for at vi fikk komme - vi fikk mange nye bekjentskaper; og vi kan love at vi skal bringe mere historisk stoff i "TERTITTEN" etterhvert.

En hjertelig takk til Johan P. som gjorde møtet mulig!

Gaute Narverud.

## SPREDTE MINNER FRA URSKOG-HØLANDSBANENS KLIPPARKIV ved Gaute Narverud.

I.A.B. Januar 1944:

(I.A.B. = Indre Akershus Blad)

ISTID PÅ URSKOG-HØLANDSBANEN.

Isen holdt på å bevirke trafikkstans.

Urskog-Hølandsbanen har i vinter kommet i en situasjon som den ikke har hatt sidestykke til på de siste 30 år idet issvullingen truer med å stoppe trafikken. Isen vokste på sine steder helt over skinnene så den måtte hogges vekk på lange strekninger.

Årsaken til svullingen var mildværet i forrige uke da det tinte om dagen og frøs om natten, og så lave som skinnene på Urskog-Hølandsbanen er, skal det jo ikke så svært meget til før mellomrummet mellom skinnene fylles med is. For 30-35 år siden inntraff en lignende situasjon og da måtte banen innstille en kortere tid.

Man forsøkte den gang med en spesielt konstruert isharv til å rive opp isen, med det gikk ikke, så man måtte hogge opp for hånd for å få banen igang igjen.

Ved privatbanene i Vestfold som har et mere kystlig og fuktigere klima har man vært mere utsatt for den slags issvulling og ved Tønsberg-Eidsfosbanen hadde man konstruert en spesiell høvel til å rense bort isen mellom skinnene. Da disse baner for endel år siden innstilte driften overtok Urskog-Hølandsbanen diverse materiell og redskap og deriblant også denne ishøvel som til sine tider hadde vært i bruk ved Tønsberg-Eidsfosbanen.

Denne ishøvel som består av en brøyteploglignende konstruksjon av ek er i underkant forsynt med skarpe riflede kniver med spor til skinnene slik at den ligger et par tommer lavere enn skinnene. Denne høvel ble under forhåndværende situasjon forandret til Urskog-Hølandsbanens sporbredde og ble tirsdag prøvekjørt på strekningen Bjørkelangen - Sørumsand. Vi var ved elskverdighet fra driftsbestyrer Prydz' side innbudt til å være med på denne første turen med ishøvlen, som i parentes bemerket har fått navnet "Krassin". Den viste seg å gjøre et meget godt arbeide, men det måtte meget stor tyngde til frampå spissen for å holde den nede i isen, og man måtte kjøre meget sakte da den ellers ville flyte ovenpå. Den hadde ingen vanskeligheter med å bryte opp og fjerne et par tommer tykt islag.

Hadde ikke dette eksperiment lykkes, hadde man altså nå stått overfor enten å måtte hogge opp isen for hånd eller innstille driften. Men Urskog-Hølandsbanen greide altså å mestre dette problem som hadde meldt seg i tillegg til de mange andre som den har å slite med, f.eks. fyringsproblemet og meget annet.

I.A.B. 18/1/44.

URSKOG-HØLANDSBANENS MASKINSTALL PÅ SKULERUD BRENT.

Et lokomotiv som stod inne betydelig skadet.

Søndag ettermiddag ved 4-½-tiden oppstod det brann i Urskog-Hølandsbanens maskinstall på Skulerud. Det er antagelig begynt å brenne i graven under lokomotivet. Her samler det seg vanligvis mye oljedrypp fra maskinen som man vil forstå, er lett brennbare saker og det varte ikke lenge før hele stallen var omspent av flammer





SETSKOGEN har nettopp forsert Harkerud-bakkene og langer ut gjennom de brede bygdene. Det er sommer og året er 1958. Foto: Svend Jørgensen.



Vel fremme på Skulerud. Tømmeret er lastet av og tomme vogner trekkes opp til stasjonen. Foto: Svend Jørgensen.

En av banens beste maskiner "Setskog nr. 4" stod i stallen. Det ble gjort et iherdig forsøk på å få maskinen ut. Man fikk festet en lang stålwire til maskinen og håpet å få trukket den ut. Men som vanlig var brekket slått på og det stod derfor ikke i menneskelig makt å få den berget. Maskinen som var helt nyoverhølt kom således adskillig til skade. Men ikke verre enn at den i går med forsiktighet kunne trekkes til banens verksted på Bjørkelangen ved hjelp av et annet lokomotiv.

Et hell i uhellet var at man ikke hadde fått satt inn en av banens busser som man like før helgen hadde gjort i stand garasje plass til i stallen. I såfall hadde sikkert også denne strøket med. Den oppståtte skade beløper seg sikkert til adskillige tusen kroner.

I.A.B. 29/1/44.

BRANDEN PÅ SKULERUD ST.

Skaden ble ikke så stor som fra først av antatt.

Vi har hatt en samtale med driftsbestyrer Prydz ved Urskog-Hølandsbanen som på vår forespørsel forteller at skaden ved branden i lokomotivstallen på Skulerud st. forleden antas ikke å bli så stor som fra først av antatt. Lokomotivet som stod i stallen vil bli satt istand igjen i banens verksted på Bjørkelangen, og man antar at reparasjonstiden vil ta omlag en måned.

Med hensyn til lokomotivstallen, som var ført opp i mur, er arbeidet med å sette denne istand igjen allerede i full gang. Veggene står der nærmest uskadd, og med hensyn til taket har man planer om å få støpt dette, såfremt de nødvendige materialer kan skaffes, eller i hvert fall få taket pusset under, slik at det skulle bli mindre ildsfarlig.

I.A.B. 18/3/44.

Det brannskadde lokomotiv på Urskog-Hølandsbanen som stod inne under lokomotivstallbrannen på Skulerud st. i vinter har senere stått til reparasjon på banens verksted på Bjørkelangen. Etter hva vi hører er lokomotivet satt istand igjen, og det er satt inn i drift igjen fra og med igår.

I.A.B. 4/5/44.

#### BANEN VÅR

Det skrevet er så ofte om den kjære banen vår, som regel er det klager at den alt for sagte går. Men banens stell og styre de gjør så godt de kan, men født det er vel ingen, som ikke feile kan.

Til de som stadig klager så vil jeg foreslå: De kan jo ganske enkelt ta beina fatt og gå. Men nå skal det bli busser, og vel og bra er det, så disse kverulanter kan komme fort avsted.

Fra Skullerud og nesten like inn til by'n alle da kan kjøre som et olja lyn. Og bussen når den setter ut for Harkerudbakkens topp, det blir som Grøttumsbråten i Holmenkollens hopp.

I banens mange kurver den ligge vil på skrå. Ja, slik skal engang bussen til "Tertittbanen" gå. Og ikke i fra pipa noe røyk og smuss kan genere noen når de tar en buss.

KARREL.



# FOTOARKIVET

Arbeidet med fotoregistreringen går sin gang, og siden sist denne spalten var omtalt har det skjedd mye.

Undertegnede fikk seg oppgaven som fotoregistrator og fotoarkivar tildelt for snart 6 måneder siden, og i løpet av denne tid er følgende arbeid utført:

- katalogisering og nummerering av de enkelte bildene.
- inndeling i album etter tidsepoke, f.eks. privatbanetiden, statsbanetiden, museumsbanetiden, stasjoner, D/S Turisten", etc. I tillegg er det opprettet album for generell NSB, NJK og Setesdalsbanens drift.
- avfotografering av gamle bilder.
- arkivering av negativer.

Andelslagets styre fant det riktig å bevilge penger til en linse som kan benyttes til dokument- og bildeavfotografering. Denne benyttes flittig.

Fra NKKM mottok Andelslaget for en tid siden retningslinjer for hvorledes et fotoarkiv bygges opp, og arbeidet blir utført etter disse retningslinjer. Fra NKKM får vi i det store og hele en god del tips og råd, og disse er som regel greie å arbeide etter.

I forbindelse med avfotografering av gamle bilder vil jeg særskilt få takke Foreningen Setesdalsbanen v/driftsbestyrer Carl Fr. Thorsager for lånet av alle de gamle UHB-bildene som fantes i Thorsagers arkiv. Disse er nå behørig avfotografert.

I tillegg vil jeg også få takke NSB-Jernbanemuséet ved museumsbestyrer Krogstie, for dennes velvillighet vedrørende utlån av fotos fra muséet. Disse bildene er nå også tilført vårt arkiv gjennom avfotografering.

I forbindelse med artikler o.l. søker vi nå også assistanse utenfor egne rekker. Lierbaneartikkelen i dette nummer er bl.a. muliggjort ved hjelp fra Lier Historielag og Drammen Museum. Samarbeid med andre foreninger og museer vil for fremtiden også være en av museumsavdelingens oppgaver.

Ellers vil jeg få konkludere med at arbeidet som fotoregistrator går fremover, vi har ressurser til å få avfotografert og arkivert hva det skal være av både bilder og skrevne beretninger, og jeg vil derfor anmode de som sitter inne med stoff og bilder om å kontakte undertegnede, slik at vi får registrert hva som finnes av materiale fra Urskog-Hølandsbanen spesielt og andre jernbanebilder o.l. generelt.



Erik R. Gjertsen.

Under innsamlingen av gamle museumsbanebilder, fløt dette opp til overflaten i en skuff hjemme hos driftsbestyreren.

Nøyaktig når bildet er tatt, og av hvem, har vi ikke funnet ut ennå, men lokføreren ser ut til å være Carl Fr. Thorsager, driftsbestyrer i Foreningen Setesdalsbanen.



Da Urskog-Hølandsbanen ble åpnet frem til Skulerud, var det avgjort ikke persontrafikken som var det viktigste argument for å bygge banen. Banens forventede inntekter skulle komme fra de skogrike bygdene som banen soknet til. Fra Skulerud var det enkelt å fløte tømmeret ned Haldensvassdraget til industribedriftene rundt Iddefjorden.

På bildet ser vi lok nr. 4 SETSKOGEN med tømmeret ved kranen på Skulerud. På Skulerudsjøen ligger anselige mengder tømmer klar til fløting. Bildet er tatt av Svend Jørgensen i 1958.

Selv om Urskog-Hølandsbanen som transportbedrift er blitt historie er det et tankekors at tømmertransporten idag er en av NSB's viktigste oppgaver. Kranen og anleggene på Skulerud er ikke mer, men rundt om i Norge finnes idag en rekke tømmerterminaler i NSB-regi. Tømmertransport på smalspor er ikke lenger lønnsomt, men på NSB linjenett øker stadig volumet av slike transporter.

