Tertitten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 52. APRIL 1982.

Selskapet driver på idealistisk basis „Tertitten", smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke.
Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.

Medlemsblad for
A/L Urskog-Hølandsbanen

Nr. 52 utgitt i april 1982

Redaktør : Erik R. Gjertsen
Redaksjon: Hans P. Grøner
Finn Halling
Gaute Narverud

Redaksjonens adresse:

Postboks 31 Vinderen
Oslo 3

Postgirokonto: 2 06 77 18
Bankgirokonto: 6201 20 01628

Medlemskontingent: Aktive kr. 25.-
Støttemedlemskap kr. 50.-

Annonsepriser:

Baksiden ..... kr. 600.--
1/1 side ..... kr. 400.--
1/2 side ..... kr. 200.--
1/4 side ..... kr. 125.--

Rubrikkannonse med
høyst 50-femti ord kr. 15.--
do. for medlemmer kr. 10.--

Eftertrykk kun tillatt med
forfatterens tillatelse.

Opplag 1,000

Tertitten

Fra redaksjonen.

GRATULERER ALLE SAMMEN !!!!

Ja, er det ikke en aldeles praktfull nyhet vi har fått, nemlig den at hele vår bane med påstående og tilliggende herligheter nå er fredet! Nok en gang:

GRATULERER ALLE SAMMEN !!!!

På motstående side presenterer H.P. Grøner fredningen i detalj - jeg vil tro at dette er meget interessant lesning for våre medlemmer og kontakter gjennom mange år. Alle Dere som har støttet oss, også den såkalte 4. statsmakt, nemlig avisene, hjertelig takk for all hjelp og støtte gjennom en årrekke.

I dette nummer har vi også gleden av å bringe et intervju med tre personer, hvorav den ene har betydd mye for at andelslaget kom igang i 1961. Forhenværende statsminister Trygve Bratteli var i 1961 samferdselsminister, og det positive svar han ga på et grunngitt spørsmål i Stortinget den gang betydde enormt mye for at muséet kunne bli en realitet.

Særdeles morsomt er det da også å kunne presentere Randi Brattelis reportasje fra en tur hun, sammen med fotograf Sverre A. Børretzen foretok for det nokså nystartede billedbladet Aktuell i 1947. Bildene fra dette intervjuet er tatt nettopp av fotograf Børretzen - så også det praktfulle forsidebilde.

ERG.

Forsidebilde: Mathia Guldhaug tapper vann fra Setskogen til bruk for vognvaskingen.

Fotograf: Sverre A. Børretzen, Bjørkelangen oktober 1947.

Redaktøren forbeholder seg retten til å forkorte, forandre, supplere eller forkaste innlegg og artikler etter vanlig praksis.

UHB fredet!

DET KONGELIGE MILJØVERNDEPARTEMENT
KONTOR: MYNTGT. 2 - TLF. 11 90 90 - RIKSTELEFONER OG FJERNVALG TLF. (02) 41 90 10
TELEKS 18990 env n
POSTADRESSE: POSTBOKS 8013, DEP., OSLO 1

A/L Urskog-Hølandsbanen
Postboks 31 Vindern

OSLO 3

Deres ref.	Vår ref. (bes oppgitt ved svar)	Dato
	3534/81 Pl ila/toi	19 FEB. 1982

FREDNING AV URSKOG-HØLANDSBANEN - TRASE OG PÅSTÅENDE TEKNISKE KULTURMINNER OG BEBYGGELSE

./. Vedlagt oversendes kopi av brev av i dag fra Miljøverndepartementet til Riksantikvaren om fredning av Urskog-Hølandsbanen etter lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr.50 § 15.

Avgjørelsen kan påklages til Kongen innen 3 uker.

./. Nærmere redegjørelse om klageretten er gitt på vedlagte klageskjema.

Med hilsen

Astrid Bonesmo (e.f.)

Lise Asphaug

Vedlegg

Likelydende brev sendt:
- Sørum kommune, 1920 SØRUMSAND
- Norges statsbaner Hovedadministrasjonen, Postboks 9115 Vaterland, OSLO 1
- A/L Urskog-Hølandsbanen, Postboks 31 Vindern, OSLO 3

Så er det skjedd: URSKOG-HØLANDSBANEN er fredet. Vårt mangeårige arbeide for å sikre banen og strekningen inn til Sørumsand NSB-stasjon er kronet med hell. Hvilken dag fredag 19. februar 1982 ble!

I det etterfølgende skal vi hitsette hele brevet av 19.2.82 fra Miljøverndepartementet til Riksantikvaren:

FREDNING AV URSKOG-HØLANDSBANEN - TRASE OG PÅSTÅENDE TEKNISKE KULTURMINNER OG BEBYGGELSE

Vi viser til Riksantikvarens brev av 26. november 1981.

I medhold av § 15 i lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50 freder Miljøverndepartementet etter forslag fra Riksantikvaren Urskog-Hølandsbanen. Fredningsområdet har følgende avgrensning:
1
Nåværende trasé ca. 3 km fra Presterudkrysset i Sørumsand til Fossum.
2
Den nedlagte trasé fra nåværende endepunkt i Presterudkrysset fram til Sørumsand stasjon, ca. 325 m.
3
Et areal ("Trekanten") innenfor Sørumsand stasjon.

Avgrensningen av området ved Sørumsand sentrum framgår av vedlagte kart datert 9. oktober 1980. For øvrig gjelder grensene for Norges Statsbaners areal på begge sider av sporene. Innenfor dette området omfatter fredningen alle tekniske innretninger og bygninger i tilknytning til jernbanedriften.

Riksantikvaren uttaler følgende om Urskog-Hølandsbanen:

"Eldste del av Urskog-Hølandsbanen, strekningen Bingsfoss Bjørkelangen, ble åpnet i 1896. Sporvidden var bare 750 mm og den minste som har vært alminnelig i bruk her i landet. Sporvidden "tertiær", er bakgrunnen for navnet "Tertitten", som banen også ble kalt.

Banen ble anlagt for å skaffe forbindelse mellom Tistedal/Haldensvassdraget og Kongsvingerbanen. Det viktigste grunnlaget for driften var transport av tømmer og andre produkter med tilknytning til skogbruk og trelastindustri.

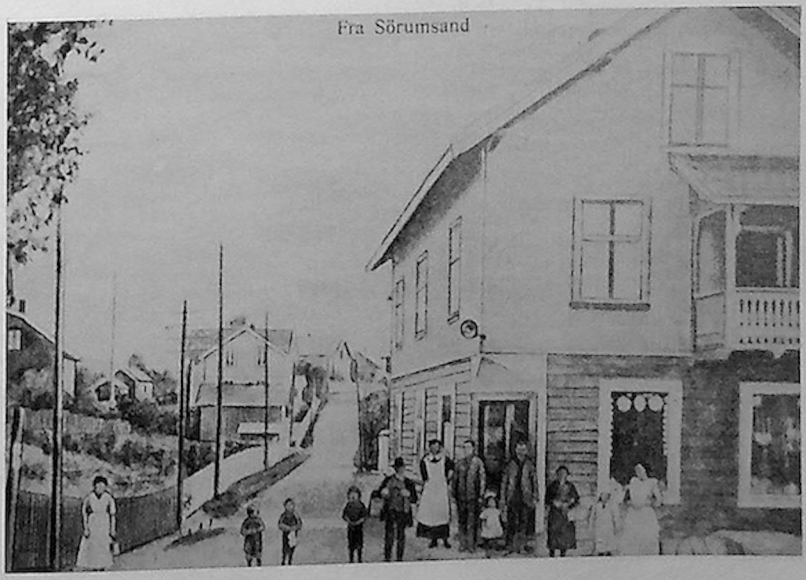
I 1903 ble sporet forlenget frem til Sørumsand stasjon. Her var det omlasting til normalspor. Fra 1919 ble det benyttet åpne grindkasser eller vognkasser for 10-12 tonn. En elektrisk kran løftet så det hele over på normalsporede vogner. Dette er en forløper for senere tiders container trafikk. Kranen står fremdeles og er dermed en særlig interessant del av anlegget.

I norsk jernbanehistorie har sporvidden vært under stadig debatt. Sporvidden på 750 mm kommer opprinnelig fra Sachsen og er et rimelig utbyggingsalternativ for vanskelige terreng forhold. Idag er Urskog-Hølandsbanen det eneste eksisterende eksempel i Norge med denne sporvidden. Den er videre den eneste av de 3 norske museumsbanene som opprinnelig ble drevet på privat basis, riktignok med støtte fra staten.

Banen ble nedlagt i 1960 og gjenopprettet som museumsbane med redusert lengde i 1966. Det er nå ønskelig å forlenge banen inn til Sørumsand stasjon slik at situasjonen fra 1903 så vidt mulig reetableres".

Det er Norges Statsbaner som eier arealet hvor nåværende trasé går, fra Presterudkrysset i Sørumsand til Fossum (ca. 3 km) og arealet innenfor Sørumsand stasjon som kalles "Trekanten". Sørum kommune eier arealet der nedlagt trasé går, fra nåværende endepunkt i Presterudkrysset fram til Sørumsand stasjon (ca. 325 m).

Øverst: "Trævarefabrikken" anno 1909. Postkortet er kanskje noen år eldre, men er helt sikkert tatt etter 1903 - altså etter forlengelsen fra Bingsfoss til Sørumsand.
Under: Dagligliv i Sørumsand - ca. 1906. Foto over: Larsen-Norman's Kortforlag.
Foto under: Georg Myhrens Kortforlag.



Norges Statsbaner Hovedadministrasjonen har i brev av 16. januar 1981 uttalt at Norges Statsbaner gjerne ser at enkelte banestrekninger med karakteristiske sporvidder bevares som museumsjernbaner. Når det gjelder fredningen av Urskog-Hølandsbanen med en forlengelse på ca. 500 m i forhold til strekningen på ca. 3 km som det er konsesjon på, forbeholder Norges Statsbaner seg å stille som betingelser at fredning ikke må skape vesentlige driftsmessige hindringer for avviklingen av trafikken på Sørumsand stasjon og at statsbanene ikke påføres ekstra utgifter.

Norges Statsbaner vil så langt mulig søke å imøtekomme ønsker som tjener såvel museumsbanens som Norges Statsbaners interesser.

Sørum kommune behandlet fredningssaken og forlengelsen av banen i møte den 27. august 1981 og fattet følgende vedtak:

> "1
> Sørum kommune ser positivt på fredningen av Urskog-Hølandsbanen i hele nåværende trasé og vil bidra til å legge forholdene til rette for etablering av endestasjon i området ved Presterudkrysset, dersom dette blir aktuelt.
>
> 2
> Sørum kommune har også forståelse for den positive virkning det ville få for baneprosjektet med en videreføring av banen frem til området "Trekanten" ved Sørumsand stasjon. Oppmerksomheten henledes imidlertid på de problemer som slik videreføring har og som fremgår av medfølgende uttalelser. Sørum 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 det forbehold fra Sørum kommunes side at arealet rundt endestasjonen ved "Trekanten" ikke får en slik utforming at det utelukker kombinasjon med parkering og andre formål på vanlige ukedager når banen ikke er i drift. Skulle videreføring helt frem til "Trekanten" bli aktuelt vil Sørum kommune frigjøre grunnen i den utstrekning Sørum kommune er eier.
> Det forutsettes og nødvendig avklaring og godkjenning fra Statens Vegvesen".

Akershus fylkeskommune v/fylkeskulturstyret behandlet fredningssaken i møte den 26. februar 1981 og sluttet seg til fredningsforslaget.

Fredningssaken er også forelagt Vegsjefen i Akershus. I brev av 15. oktober 1981 til A/L Urskog-Hølandsbanen, Norges Statsbaner Hovedadministrasjonen og Sørum kommune tar vegsjefen opp en del spørsmål i forbindelse med framføringen til Sørumsand stasjon og hvordan området ved stasjonen skal utnyttes og til hvilke formål.

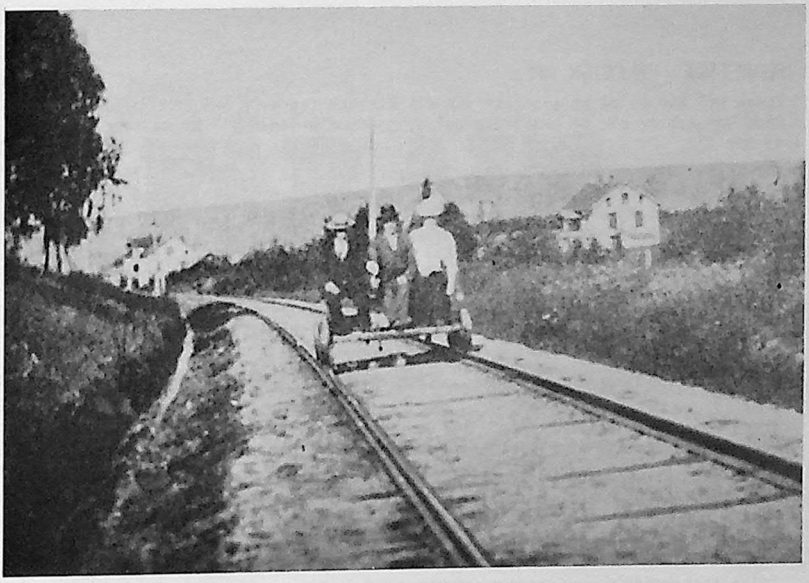
I brevet fremmer vegsjefen forslag om et kombinasjonsprofil som ønskes diskutert med de berørte parter. A/L Urskog-Hølandsbanen har i brev av 30. oktober 1981 uttalt at den slutter seg til forslaget til kombinasjonsprofil. I brev av 26. januar 1982 til vegsjefen i Akershus slutter NSB Hovedadministrasjonen seg til vegsjefens forslag. Sørum bygningsråd har i møte 4. februar 1982 med 3 mot 2 stemmer gått imot vegsjefens forslag. Miljøverndepartementet vil derfor be om at arbeidet med videre planlegging og fremføring av banen til stasjonsområdet skjer i nært samarbeide mellom Sørum kommune, Norges Statsbaner, vegsjefen i Akershus og Riksantikvaren. Eventuelle justeringer av traséen og områdeavgrensningen må tas opp av Riksantikvaren dersom dette blir aktuelt.

Vi ber Riksantikvaren foreta de kunngjøringer som er påbudt etter § 15 i lov om kulturminner samt tinglyse vedtaket.

Departementets vedtak kan påklages til Kongen, jfr. forvaltningslovens § 28. Om klagefrist viser vi til forvaltningslovens § 29.

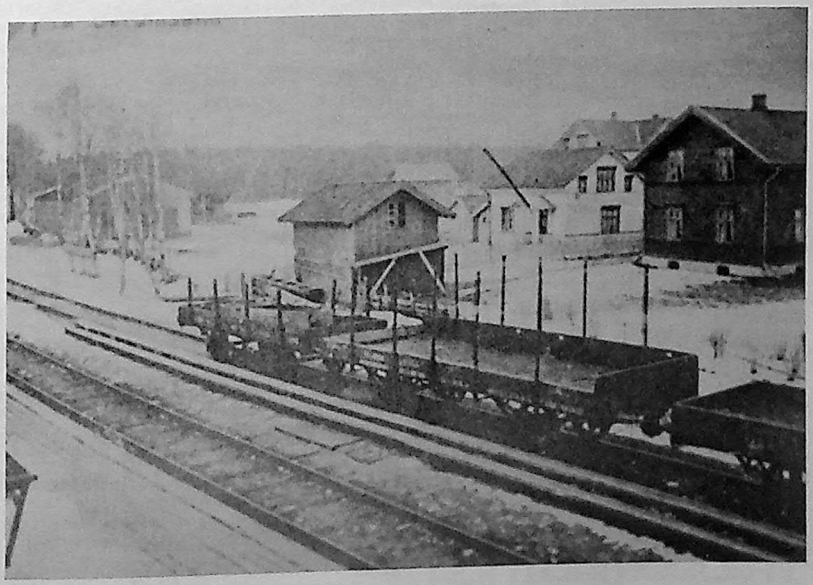
Kommunen, Norges Statsbaner Hovedadministrasjonen og A/L Urskog-Hølandsbanen er underrettet av departementet om fredningen.

Med Hilsen
Wenche Frogn Sellæg (sign.)
Hans-Christian Bugge (sign.)



Ovenstående bilde er tatt en gang rundt århundreskifte og er brukt som jule- og nyttårskort i desember 1901. Bildet er antagelig tatt litt syd for Sørumsand st.

Nedenstående bilde fra Sørumsand er nok tatt noen år senere. Det ble brukt som julekort i 1909. Foto: Larsen-Norman's Kortforlag.



TEORETISK - TEKNISK DEL.

Foran oss har vi nå et prosjekt som vil strekke seg over 3-5 år - minst! Både den teoretiske og praktiske del av gjennomføringen vil kreve stor innsats og mye tid.

Hva angår selve tilbakeføringen er det første som må skje en oppmåling i terrenget slik at en kan få endelig fastslått nøyaktig hvor sporet skal ligge. Det er under dette arbeidet at det må oppnås endelig enighet mellom alle impliserte parter. Som det fremgår at brevet fra Miljøverndepartementet er et flertall i Sørum bygningsråd ikke tilfreds med det forslag til kombinasjonsprofil som alle øvrige instanser, inkl. teknisk sjef i Sørum kommune, har gått inn for. Det hører forøvrig med til historien at heller ikke Trafikkutvalget i Sørum var fornøyd med kombinasjonsprofilet. I en engen uttalelse gir Trafikkutvalget klart til kjenne at de overhode ikke ønsker banen tilbakeført til Sørumsand sentrum. Trafikkutvalget hevder bl.a. at "det vil være vanvidd å foreslå at bane og gangvei skal ligge kloss inntil hverandre..." ....."dette er etter vårt syn uansvarlig". Ettersom altså såvel NSB som UHB, Riksantikvaren og Vegsjefen i Akershus har anbefalt dette kombinasjonsprofilet er det knapt noen grense for hvor mange som ifølge Trafikkutvalget opptrer "uansvarlig og vanvittig". Nok om det, - selve kombinasjonsprofilet skal vi komme tilbake til i forbindelse med beskrivelsen av den praktiske gjennomføringen.

Innen det settes igang persontrafikk på den nye strekningen inn til Sørumsand og "Trekantområdet" må det foreligge konsesjon. I praksis vil det si at gjeldende konsesjon for UHB må utvides til også å omfatte den nye strekningen. Dette burde ikke være noen vanskelig sak idet alt grunnlagsmateriale alt foreligger og er ferdig bearbeidet i forbindelse med fredningen.

Selve tilbakeføringen får ringvirkninger så langt opp på nåværende banestrekning som Fyen stasjon, som vil bli relegert til stoppested. I og med at vi får kryssingsspor på Sørumsand er det unødvendig med slikt spor på Fyen. Her vil det klare seg med et langt sidespor - som også kan benyttes til kryssing av tog om ønskelig. De to nederste vekslene på Fyen vil bli frigjort for bruk på Sørumsand. Vekselen inn til det korte buttsporet på Fyen løftes på et tidlig tidspunkt idet denne blir å bruke som innkjørsveksel på Sørumsand. Vekselen i hovedspor på Fyen blir så løftet helt til slutt når andre enden av sporet på Sørumsand skal gjøres ferdig. Det finnes tilhengere av at vi fortsatt skal ha kryssingsspor på Fyen, men det kan ikke være nødvendig med 4 kryssingsspor på en banestrekning som bare er ca. 3,6 km lang. Dessuten krever sporvekslene mer vedlikehold en sporet forøvrig og den nedre vekselen på Fyen ligger dertil nokså uoversiktlig rett utenfor tunnel-åpningen. Alt taler for at den bør bort.

Kurvaturen langs vår nåværende plattform på Presterud er ikke korrekt. I forbindelse med videreføringen av sporet må plattformen her fjernes og sporet trekkes nærmere Riksveien (Ca. 30 cm på det meste). Dette er nødvendig om vi skal få en jevn kurve inn på den nye traséen. I forbindelse med dette arbeidet må samtidig sporet på Presterud forlenges ca. 80 m mot Sørumsand slik at vi kan få det som da i fremtiden vil være Presterud stoppested etablert som midlertidig utgangsstasjon under byggetiden. Stasjonsbygningen på Presterud er alt flyttet lenger unna nåværende spor. Det ble gjort da BCo3 ble sendt til Lodalen.

Som alle er vel informert om, ble all skinnegang til tilbakeføringen tatt opp på Gardermoen høsten 1981 og sviller til tilbakeføringen er bestilt og kommer i mai måned. Også laskebolter er bestilt og ligger alt klare.

Sørum kommune er informert om at de første 80 m av tilbakeføringen vil finne sted våren/forsommeren 1982 og har ikke innvendinger mot dette. Det har dog vært drøftet brannfare på strekningen inn til Sørumsand sentrum og man er kommet frem til at denne ikke representerer noen fare, visse forholdsregler tatt i betraktning.

Når de 80 m med spor er lagt er vi så klare til å starte på selve tilbakeføringen, men først må vi gjøre ferdig et og annet på vårt nåværende museumsanlegg. Når vi skal til Sørumsand skal vårt nåværende anlegg m/materiell og bygninger være i en slik forfatning at vi ikke i utide må "se oss tilbake", da må vi kunne rette blikket mot Sørumsand hele tiden!

Forts. s. 23.

DU FÅR ALT PÅ ET KORT

Det du trenger av kontormøbler og utstyr fra en forhandler.

EINERSEN KONTORMØBLER A/S
Ringeriksvn. 39, 1300 Sandvika
Tlf. 54 50 28 / 47 19 62

PEUGEOT

505

Den nye modellen fra Europas største bilkonsern

Stabekk Auto – Kolsås Auto.
To navn i Bertel O. Steen-gruppen.

FRA FORMANNEN.

Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen har hatt årsmøte. Der ble Finn Halling valgt til ny driftsbestyrer etter at Hans Petter Grøner ved årsskiftet meddelte at han ville trekke seg med virkning fra 1.1.82.

Det er absolutt på sin plass å takke Hans Petter for den kjempeinnsatsen han har gjort som driftsbestyrer. I løpet av fem-seks driftssesonger har UHB økt sine aktiva med et damplokomotiv (nr. 8 BINGSFOS), et diesellok (nr. 21 TINFOS), to personvogner (Cf11 og C12), to godsvogner (To27 og Mf108), vognhall, stasjonsbygning, løftekasser, vedskjul/godshus, "gammeldass" m.v. Og, ikke minst, banen er fredet slik at tilbakeføringen kan ta til. Mange, mange takk, Hans Petter!

Samtidig, lykke til Finn - du har fått litt av en "butikk" å bestyre..... !

Andelslaget har hatt generalforsamling. Den gikk greit unna på omlag en times tid. Etter valgene ser styret slik ut: Formann Thor Mellin-Olsen, styremedlemmer Aud Kristin Brevig, Hans P. Grøner, Nils Are Magerøy, Roar Stenersen - alle valgt, h.h.v. gjenvalgt med aklamasjon, - Finn Halling, driftsbestyrer, Kirsten Ormseth, fylkesoppnevnt, varamenn Stein Olav Hohle og Ole Jonny Flateby og revisorer Jørgen Seemann Berg og Eivind W. Robertsen.

UHB har fått kontorer på Østbanestasjonen. Det vil senere bli kunngjort når det vil være betjent. Foreløpig er oppussingsarbeidene i full gang, deretter skal det møbleres. Vi arbeider også med å få lagerlokaler i Oslo/Sørum-området slik at vi kan få samlet alt som nå befinner seg på utallige steder.

Ovenfor er nevnt den siste femårsperioden. Den har også et annet viktig forhold innebygget - UHB mottar nå driftstilskudd fra fylket. Det er kommet opp i godt over 100,000 kroner i året, for 1981 var det på hele 133,500 kroner. De vanlige driftsinntektene (billettinntekter, chartertog o.l.) utgjorde nokså nøyaktig det halve beløpet, nemlig 61,867.05 kroner. Og, de utgjør mindre enn fjerdedelen av totalinntekten UHB hadde i 1981.

Nå synes det klart at vi ikke kan forvente en fortsatt økning av tilskuddene i årene som kommer og vi må derfor forsøke både å få en forbedret økonomisk disiplin samt å få antall reisende tilbake til 1980-nivå.

Og, til det siste kan alle leserne av "TERTITTEN" hjelpe! La oss få flere betalende reisende til Sørumsand i sommer, og er det ellers noen som sitter inne med gode idéer - ring driftsbestyreren eller formannen, h.h.v. 02-42 21 59 eller 02-17 08 88.

I en engelsk undersøkelse om hvem som driver bevarte dampjernbaner, gjengitt i "Locomotive Illustrated" heter det til slutt at "uansett hvem, hvor de kommer fra og hvor mange de er av de to kjønn, har all deres dugnad liten hensikt dersom det ikke kommer betalende passasjerer for å reise med banen".

Så, kjære "TERTITT"-leser, hjelp de aktive til fortsatt å kunne konsentrere seg om jobbingen på banen ved å gå ut og misjonere for banen i den hensikt å gjøre oss bedre kjent blandt publikum og derigjennom verd et betalende besøk.

Vel møtt på UHB til sommeren !

T. Mellin-Olsen.

SKJULTE TJENESTER!

Fantastiske byggverk som pyramidene i Egypt, Knossos-palasset på Kreta og de romerske akvaduktene står som imponerende eksempler på avansert ingeniørkunst. De beregninger og kalkyler som ligger skjult i fortidens byggverk, viser at det må være brukt tekniske rådgivere med fremragende ekspertise.

Men dengang som nå er rådgivende ingeniører sjelden fremme i offentlighetens lys.

Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. har i over 60 år drevet rådgivende ingeniørvirksomhet, og står bak planleggingen av mange kjente bygg og anlegg her i landet. Når vi her viser til ett av de store, må det tilføyes at også utallige mindre prosjekter har vært planlagt gjennom oss.

Vi ser frem til nye utfordringer som vi vet venter oss både fra gamle og nye oppdragsgivere.

Tofte Cellulose-fabrikk A/S & Co.

Tidsfrister er enhver entreprenørs hodepine fordi overskredne tidsfrister er og blir et økonomisk tap.

Da vi startet opp byggearbeidet i mai 1978, arbeidet vi helt fra begynnelsen med harde tidsfrister. Dette store fabrikkanlegget skulle nemlig stå produksjonsklart allerede høsten 1980.

For å kunne overlevere byggearbeidene i rett tid var vi helt avhengig av at konsulenten, i dette tilfelle Grøner, hadde stor kapasitet samt evne til et nært og konstruktivt samarbeide med oss som entreprenør.

Det er med glede vi må konstatere at firmaet Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. for dette prosjektet til fulle har innfridd de ovennevnte forutsetninger.

Astrup & Aubert AS

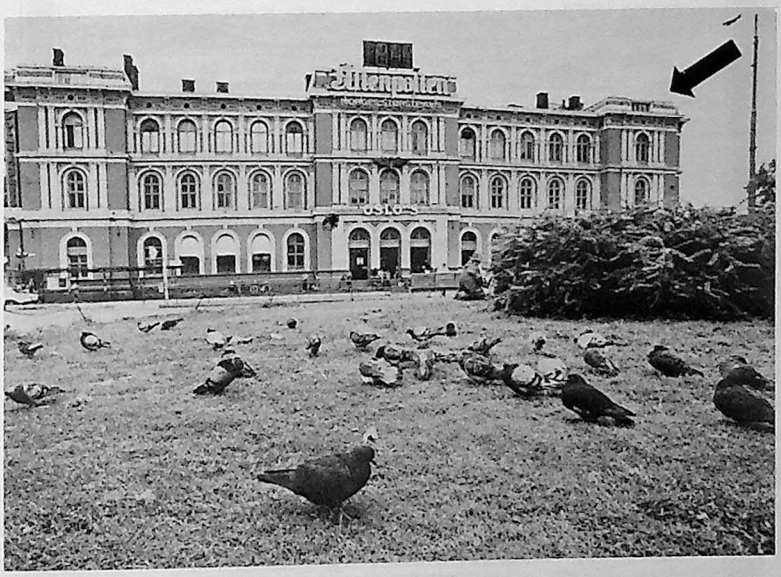
Anders Dalen,
Sivilingeniør.

Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. er et av Norges største rådgivende ingeniørfirmaer, med 250 ansatte fordelt på hovedkontoret i Bærum og distriktskontorer i Tromsø, Finnsnes, Narvik, Kristiansund N., Førde, Bergen, Stavanger, Fredrikstad, Sarpsborg, Moss, Ski og Kongsvinger. Firmaet har samarbeidende kontorer i Kristiansand S. og Trondheim, dattersselskaper i Porsgrunn og København, og er partnere i Norconsult A.S., I/S Miljøplan og Norsk Vannanalyse A.S. Våre arbeidsfelt omfatter kraftverk, dammer, fjellanlegg, geoteknikk, ingeniørgeologi, VAR- og byggeteknikk, byggeadministrasjon og offshore-konstruksjoner.

GRØNER
RÅDGIVENDE INGENIØRER

KJØRBUVEIEN 14, 1300 SANDVIKA, TLF. (02) 39 22 01

KONTORAREALER.



Vi har fått oss kontor! I disse dager er oppussingen i full gang - søndre "tårn", se pil, på Oslo Sentralbanestasjon er blitt driftskontor for vår museumsjernbane. Kontorlokalene, som består av 2 rom på tilsammen ca. 40 m2, har vi leiet av NSB til markedspris. Helt billig er det med andre ord ikke blitt, men nytten av å ha et slikt kontor kan knapt overvurderes.

Av de to rommene er det ene planlagt benyttet som bibliotek og møterom, mens det andre - og største - blir selve "arbeidsrommet".

Når oppussingen er gjennomført vil det bli fast kontortid en gang i uken, en slags "Sprechstunde", for å si det på tysk. Ellers vil kontoret bli benyttet av våre "byråkrater" i stor utstrekning.

Foreløpig gjelder leiekontrakten frem til 1990, men vi har godt håp om at leieforholdet skal kunne vedvare utover denne tid. Fos oss i UHB er det særlig hyggelig med kontorer i godt gammelt tradisjonelt miljø! HPG.

NYHET ! NYHET ! NYHET ! NYHET ! NYHET ! NYHET !

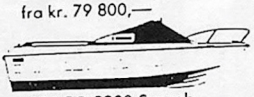
Fra en tidligere aktiv UHB'er har vi mottatt et antall "TERTITTEN" nr. 16-17-18-19 samt endel eksemplarer av "Historien om Urskog-Hølandsbanen og Hvordan den ble Hobbybane".
"TERTITTEN " nr. 16-19 selges for kr. 10.- pr. stykk, historikken for kr. 15.- pr. stykk. Husk å påføre tallongen hva som ønskes tilsendt og korrekt beløp.

ERG.

DRACO

DRACO 1800 Sun-top
fra kr. 76 300,—

DRACO 1800 Daycab
fra kr. 79 800,—



DRACO 2300 Suncab
fra kr. 124 800,—

DRACO 2000 Daycab
fra kr. 85 800,—

DRACO 2100 Sportcab
fra kr. 100 900,—

DRACO 2500 Twincab
fra kr. 191 100,—

DRACO 3000 Sunbridge
fra kr. 296 000,—

Besøk vår båt- og motorutstilling.
Gunstig finansiering inntil 10 år.

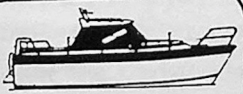
*) Ekskl. HK-avgift. ekskl. utstyr. Inkl. 20% merverdiavgift.

KMV 100—200—300—400— 450
500—15—15GT—17—20
With witting.

20—22 POLAR 25—29

NIMBUS

Nimbus 2600



Nimbus 3000

DRACO MARINA

KÅRE DRANGSHOLT
HUK AVENY 1 – DRONNINGEN – OSLO 2. TLF. (02) 55 36 88.

„DRAISINEN"

Draisin blir uttalt på fransk, og de fleste tror å vite at det er et fransk "hjulredskap", som er tatt i bruk i de fleste jernbaneland.

Men, dette er ikke riktig. Betegnelsen kommer fra et godt, gammelt tysk slektsnavn, nemlig navnet Drais.

Og, kjøremaskinen, den opprinnelige prototypen til draisinen var bare en av de tallrike oppfinnelsene som forstmester Karl Friedrich Christian Ludwig, Freiherr Drais von Sauerbronn kom med.

Ifjor, da andelslaget Urskog-Hølandsbanen kunne skilte med flere jubileer, kunne vi også ha tatt med at det da var 130 år siden friherre Drais døde i sitt hjem i Karlsruhe, den 12. desember 1851.

Freiherr Drais von Sauerbronn konstruerte blandt annet en "løpemaskin" eller sparkesykkel, et periskoplignende speilsystem, en kjøtthakkemaskin og en skrivemaskin.

Dessuten mente han å ha funnet en metode til å utnytte en krum bane for et prosjektil slik at det gikk an å skyte rundt hjørner ved å legge kanonen på siden ..... !

Når det gjelder "kjøremaskinen" kan man i saksdokumenter fra 1813 lese: "....såvidt vi vet om den Drais'ke kjøremaskin, består denne av en 4-hjuls liten kabrioletaktig vogn, i hvilken et menneske makter å trå et hjul rundt med benene, slik at den bakerste aksel med hjulene settes i bevegelse, og dermed kan vognen kjøres fra et sted til et annet.....".

Vi vet ellers lite om denne første maskin, bare at tsar Alexander I av Russland så maskinen og i begeistring over dens konstruksjon skal ha foræret herr Drais en brilliantring.

Og en diplomat, Varnhagen von Ense skrev at "Herr Drais kom kjørende i en vogn på Wienerkongressen, og denne vognen ble ikke trukket av hester, men fremført ved at den som satt i maskinen beveget føttene".

Men, for jernbanen ble draisinen et uunværlig hjelpemiddel i årtier - for inspeksjon av linjen, for transport av redskaper, utstyr, verktøy og deler, av personell, varer og annet gods.

Forskjellige former for overføring av muskelkraft ble brukt, vi kjenner pumpedraisinen og sykkeldraisinen.

Allerede i 1906 kunne man på "Salon de l'Automobile" i Paris se den første motordrevne draisinen.

Og nå er den muskeldrevne draisinen borte, den følger damplokomotivene til museene, museumsbanene eller til skraphandleren.

Istedenfor har vi fått en mengde spesialkjøretøyer, motordrevne traller, inspeksjonsvogner og andre kjøretøyer på hjul, som kan være over seks meter lange og som kan ta mer enn ti tonn last.

Så draisinen forsvinner, og de gule dieselkjøretøyene kommer istedenfor.

La oss derfor i UHB ta vare på de draisinene vi har, og la oss bruke dem en gang i blandt, selv om vi har både SØRUM og TINFOSS !

T. Mellin-Olsen.

Forstmeister Freiherr Drais

Sivilisasjonen innhenter Høglandsbanen!

Fra venstre: Fotograf Sverre A. Børretzen, journalist Randi Bratteli og Trygve Bratteli, fotografert i familien Brattelis koselige stue i Ullevålsveien i Oslo.

Foto: Erik R. Gjertsen.

Ovenstående overskrift sto å lese i et ukeblad for mange år siden. Ingen i "TER-TITTEN"s redaksjon hadde tidligere sett denne artikkelen - stor var derfor forundringen om "hva i all verden kan nå dette være" da to, tydelig utrevne sider ankom oss her for en tid siden, innsendt av Niklos Besteland i Ryssdal, via foreningen Setesdalsbanen.

De utrevne sidene inneholdt altså en artikkel med ovenstående overskrift, supplert med en hel del særdeles interessante fotografier. Dessverre var det umulig å se hvilket ukeblad sidene var revet ut fra - artikkelforfatteren bar det opplysende navn "TRINE", men fotografens navn var heldigvis nevnt. Fra bildene fremgikk det tydelig at dette måtte dreie seg om gamle saker - kanskje til og med førkrigs? Dersom dette var riktig, kunne man da forvente at fotografen ennu var i levende live?

Redaksjonsmedarbeider Hans P. Grøner var den som fikk snøret først i "bånn". Gjennom kontakter i NKKM fant han frem til fotografen, som er bosatt på Nesøya. Da undertegnede slo nummeret på telefonen, var det med forventningene høyt spent at man ventet på at Televerkets datateknikk skulle lede en frem til det ønskede nummer.

Og, heldigvis, fotograf Børretzen var hjemme. Etter høflig å ha presentert seg fremkom man så med sitt ærend. Joda, fotograf Børretzen husket godt, han. Denne reportasjeturen hadde vært hans "svenneprøve" som fotograf for billedbladet "Aktuell", som da var et forholdsvis nystartet ukeblad. Bildene han tok var gode nok til at han ble fast ansatt.

Hva så med reporteren - denne såkalte "TRINE"? Jo, se det, det var ingen annen enn fru Randi Bratteli, som sammen med fotograf hadde blitt sendt ut på reportasjetur med den smalsporede Urskog-Hølandsbanen i oktober 1947. (Artikkelen sto å lese i "Aktuell" nr. 10 for 1948.)

Samtlige negativer befant seg i Billedsentralen, og etter å ha fått lov til å låne dem med seg, kunne man i ro og mak studere hvorledes livet artet seg en oktoberdag i 1947 langs den fordums Urskog-Hølandsbane.

Etter dette kuppet var det at ønsket om å gjøre noe spesielt med dette historiske materialet kom opp. Hvorfor ikke prøve å samle reporter og fotograf til et lite intervju, og siden reporterens ektemann, tidligere statsminister Trygve Bratteli, heller ikke er en ukjent person for muséets gamle aktive (ref. "TERTITTEN" nr. 47, mars 1981), var det naturlig å prøve å samle alle tre til et uformelt møte.

Onsdag den 10. mars 1982 ankom så Hans P. Grøner og Erik R. Gjertsen til en sammenkomst hjemme hos familien Bratteli. Utrustet med blokk og blyant bar det oppover trappene, og etter å ha fått pusten igjen banket man på.

Trygve Bratteli ønsket oss velkommen, fotograf Sverre A. Børretzen var allerede på plass og straks etter kom også "TRINE" med kaffe og kaker. Vi benket oss rundt et bord i den store hyggelige stuen, og straks kom praten igang.

Vi gjenoppfrisket både reportasjeturen fra 1947, saksbehandlingen i Stortinget i 1961, da Trygve Bratteli, daværende samferdselsminister, ga oss grønt lys for en "hobbybane" ved Sørumsand, og mye, mye mer.

Det varte imidlertid ikke lenge før Trygve Bratteli's fortellerevne tok oss med på en reise land og strand rundt. Fra Telemark og Nøtterøy, hvor den store Bratteli-familien har sine røtter, litt om Holmestrand-Vittingfossbanen, lokalhistorie, industrialiseringen i Norge, det var ikke den ting han ikke visste å kunne fortelle noe om.

Samferdselspolitikk ble også berørt, og den som tror at en trafikksvak jernbanestrekning blir opprettholdt på grunnlag av protestskriv alene må tro om igjen. Den beste støtte for trafikksvake baner er å bruke dem jevnlig.

Etter å ha diskutert dette, innklusive en eventuell forlengelse av Nordlandsbanen m.m. kom vi litt inn på hva muséet Urskog-Hølandsbanen står for. "Kultur på Skinner" hadde vi tatt med oss, og hva vi ikke rakk å fortelle står heldigvis på trykk der.

Etter nesten 2 timers hyggelig samvær var det tid for oppbrudd, men innen vi kom så langt hadde Trygve Bratteli funnet å ville vise oss et russisk kamera han hadde mottatt under 1. sekretær Nikita Krustsjov's besøk i Norge tidlig på 60-tallet. Kameraet er et speilreflekskamera, med linse fra de tidligere Carl Zeiss fabrikkene i Jena, og virket meget solid og kompakt.

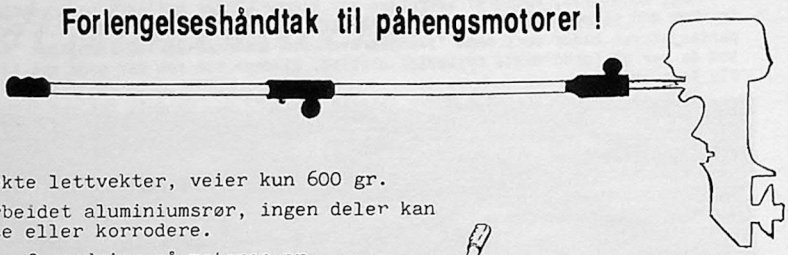
Hans P. Grøner spurte imidlertid hvordan det kunne repareres dersom det mot formodning skulle gå istykker. Til det svarte herr Bratteli: "Det kan ikke gå istykker"!

Vel fornøyde med besøket takket vi for oss, og så følger "TRINE"s artikkel fra 1947, supplert med fotograf Sverre A. Børretzens bilder, som en ekstra godbit om hva man engang kunne oppleve på det smale spor utover Hølandsbygdene.

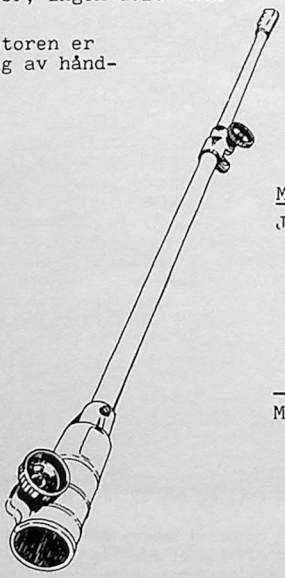
HPG / ERG

NYHET!

Forlengelseshåndtak til påhengsmotorer !



- En ekte lettvekter, veier kun 600 gr.
- Bearbeidet aluminiumsrør, ingen deler kan ruste eller korrodere.
- Ingen forandring på motoren er nødvendig for montering av håndtaket.
- Forlenger fra 77 til 120 cm.
- Passer de fleste påhengsmotorer.
- Riktigere vektfordeling, bedre sikt, brennstoffsparende.

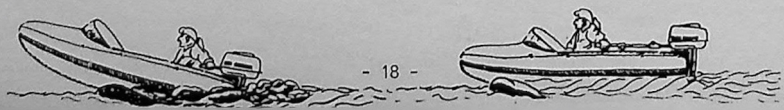


300,-

Modeller:

J/E-500	JOHNSON/EVINRUDE 6 til 25 HK (unntatt mod. med stoppbryter i håndtaket). F.o.m. 1973 mod.
	MERCURY 18 og 25 HK F.o.m. 1980 mod.
M -501	MERCURY 4.5 til 20 HK (untatt 18 og 25 HK - bruk J/E-500). F.o.m. 1970 mod.
	MARINER YAMAHA 8 HK
CH -502	CHRYSLER 6 til 35 HK med gummihåndtak. F.o.m. 1972 mod.
	HONDA Alle modeller. F.o.m. 1978 mod.
	MARINER YAMAHA 9.9 til 30 HK

BLOMMENHOLM
BÅTSERVICE
ERIK HEDEMANN
SONJA HENIES VEI 1, 1310 BLOMMENHOLM.
T. 54 36 84



Sivilisasjonen innhenter Hølandsbanen.

v/ Randi Bratteli.

Reisende med Kongsvingerbanen har sikkert ofte fått seg en god, gammeldags krampelatter når de har sett den berømte Hølandsbanen tøffe og pruste seg vei opp-over bakken fra Sørumsand. Etterpå har de kunnet lene seg overlegent tilbake i Statsbanenes nokså ubekvemme vogn og minnes vitser som regelmessig har gått igjen i dagspressen den siste mannsalder om leketøybanen mellom Sørumsand og Skulerud.

"Leketøybane?" sa han Syprian på Hølandsbanens lokomotiv barskt. "Detta herre er ikke noe leketøy gitt. Det er akkurat som alle andre tog, bare litt mindre her og der".

Og da vi fortalte vanvittige historier om vogner som hadde flatt tak som de reisende slo hodet sitt i, at det gikk så langsomt at folk uten risiko kunne hoppe av toget i såkalt fart, slå seg ned i graset ved siden av jernbanen og nyte sin med-brakte frokost for siden å spasere ved siden av det i oppoverbakkene - da lo Syprian sin egenartede, klukkende latter. "Det er lenge sia det" sa han. "Nå hender det bare av og til at vi stanser i bakken, og det er når vi har tungt lass. Ikke stanser vi lenger når kjerringene på garda vinker til oss heller. Vi måtte slutte med det, for det begynte å bli for mange kjerringer".

Ja, vi var jo litt skuffet da vi hørte at sivilisasjonen også hadde innhentet Hølandsbanen, men da vi med hengende hoder entret en vogn, møtte det oss et opp-muntrende syn. Dette var nok ingen alminnelig statsbane allikevel. Inne i vogna, som var så liten at den bare rommet 40 sitteplasser i motsetning til 80 på de vanlige vognene, satt strikkende kvinner, svære hestehandlere med hver sin lerke i baklomma, og snorkende bønder. For så vidt akkurat som på andre tog.

Men i hver ende av kupeen sto en deilig liten vedovn og spredte en vennlig og velgjørende varme utover alt folket.

En blid og hyggelig konduktør som kom inn, spurte om vi hadde det godt og varmt, og så puttet han litt mer ved inn i ovnen og satte trekken opp. Konduktøren forresten-han var noe av det yngste vi hadde sett på noe tog - bare 19 år, fortalte han. Vi hadde lyst til å stifte nærmere bekjentskap med ham, og etter et høflig tilbud om en kopp sterk kaffe i vogna der konduktørens plass var, begynte vi på vår farefulle og halsbrekkende ferd fra vogn til vogn. Det går nemlig ikke an å spasere pyntelig over fra den ene vogna til den andre på Hølandsbanen - der må man ganske enkelt ta sats og hoppe.fra stigbrett til stigbrett. Vi overlevde det.

Det ble forresten ingen særlig ro til kaffedrikking, for konduktør og over-konduktør hadde det travelt hele tiden. I alle nedoverbakker f.eks. måtte de ut og bremse. Her var det en brems på hver vogn som de måtte hale og dra i for å hindre toget i å løpe fullstendig løpsk. Et sted måtte de huske på å hive ut avisen, og det var i det hele tatt så mangt.

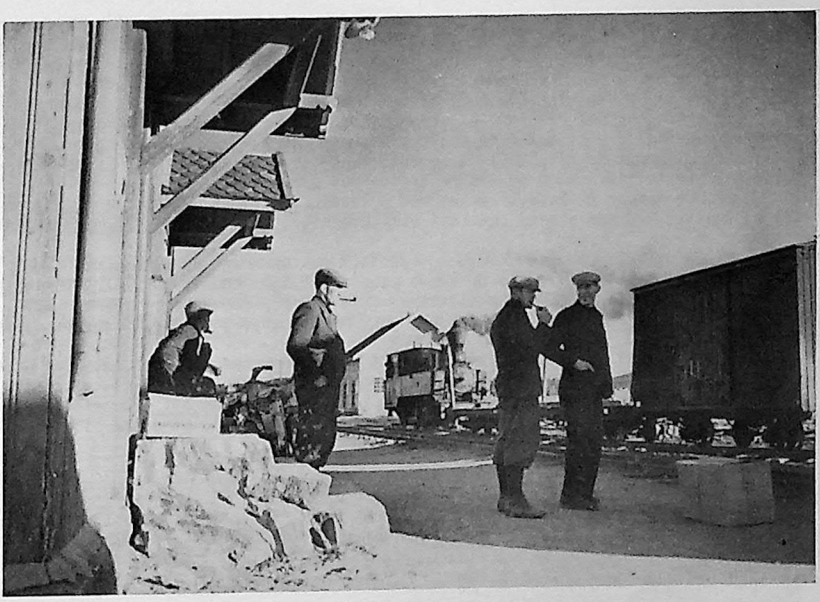
På Killingmo stasjon opplevde vi forresten noe ganske pussig. Vi så ei ung, pen jente som fløy fram og tilbake med statsbanelue på hodet. "Hei du, hva har du det så travelt med da?" ropte vi dumt. "A, jeg er bare vikar her, skjønner dere, og nå er jeg litt forskrekket, for jeg fikk ikke noen melding om at dette toget skulle komme". "Hva arbeider du med da?" "Jeg er stasjonsmester". Vi måpte, og før vi fikk summet oss til å si noe mer, var hun borte, og toget begynte å trille på sin videre vandring.

Vi begynte å bli sultne, men det fantes ikke et sted langs hele jernbanen der vi kunne få mettet magene. Først da vi kom fram til endestasjonen Skulerud, våget vi oss opp til kjøpmannen, bukket og skrapte og spurte så vakkert om litt middag. "Å nei", sa han og smilte i skjegget. "Middag har vi ikke". "Litt smørbrød kanskje?" sa vi, så granne og fine i målet. "Dere får høre oppe i kjøkkenet", sa han. Og i kjøkkenet fikk vi så mye smørbrød og kaffe vi orket for 2 kroner. Vi hadde ikke fått det på noen jernbanerestaurant.

Hølandsbanen er gammel. Den ble åpnet i 1896, og har vært drevet av et privat aksjeselskap helt til for få år siden, da NSB overtok den. Før var det slik at hvert

Linjearbeide anno 1947. Legg merke til den flotte ballastkanten og det jevne sporet. Dette kan trygt kalles "klasse A-bane"! Foto: Sverre A. Børretzen.

Man avventer kryssing. Også her ligger sporet flott og jevnt - pensen er helt korrekt justert - her kan man nok kjøre rett igjennom uten for mye slakk av hastighet.



Stasjonsmiljøer langs Urskog-Hølandsbanen. Det lokale samlingspunkt var selvfølgelig stasjonen, og alt det liv som fulgte med toget. Setskogen rangerer vogner på Løken, mens praten går livlig på stasjonen. Under: Man kunne kunsten å reise i gamle dager. Foto: Sverre A. Børretzen.

av herredene langs banen valte et medlem til direksjonen, og disse hadde da myndighet til å ansette og avsette den faste betjeningen, bestemme togtider, takster osv., men alt dette har altså Statsbanene overtatt nå.

Grunnen til at banen i det hele tatt ble opprettet, var vel at i distriktene den går gjennom, er det veldige skogarealer, og i gamle dager hadde bøndene et nesten umenneskelig slit med å få bragt tømmeret fram til elva. Nå, derimot, går tømmeret med jernbanen til Skulerud, og herfra videre med elva ned til Halden - eller det går til Sørumsand og videre derfra med jernbanen.

Hvor mye tømmer de hadde fraktet med Hølandsbanen f.eks. i år, var det ingen av dem vi snakket med som visste, men det var ihvertfall utrolig mye, kunne de forsikre oss om.

Turisttrafikken er også stor her, spesielt om sommeren, da rundturen Oslo-Halden opp slusene og tilbake til Oslo er svært populær. I fjor sommer var det 6000 turister med banen, og når vi hører at Hølandsbanen bare har 9 personvogner, kan vi godt skjønne at de reisende måtte stables opp inni brekkvogner og overalt hvor det fantes en plass.

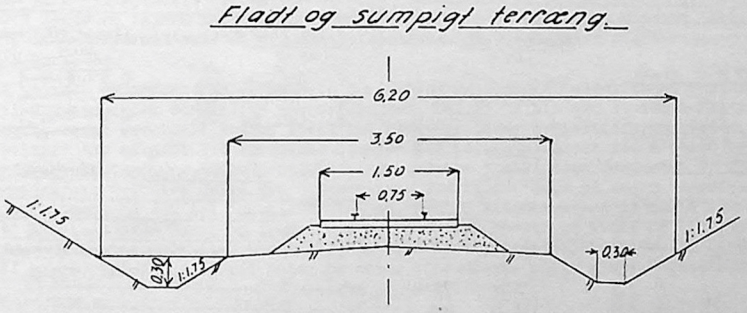
Det finnes vel ikke noe så smalsporet i hele Norge som Hølandsbanen. Det er bare 60 cm. (hrrmm. red.anm.) mellom skinnene - og snart synger disse 60 cm. på siste verset. NSB har bestemt at de skal legge om banen, så den kan bli like effektiv som alle andre baner i Norge. Selvfølgelig er det rett og rimelig at dette blir gjort - men det er liksom litt rart, ikke sant ??

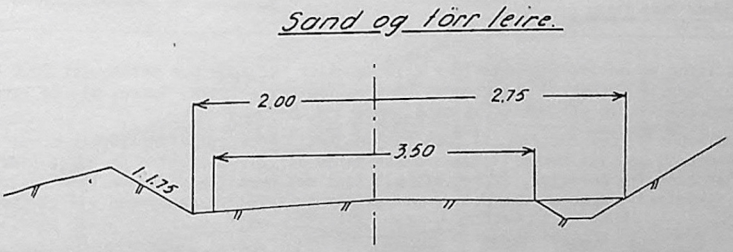
Fortsatt fra s. 8.

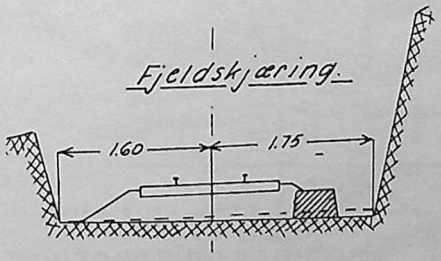
Våren 82 vil det foreligge en arbeidsplan som ikke er avdelingstilhørig. Dette er en særlig arbeidsplan som omfatter de arbeider som må/skal utføres før vi begynner på selve tilbakeføringsarbeidet. Arbeidet med tilbakeføringen vil ikke bli igangsatt før denne arbeidsplanen er fullført i det alt vesentlige. Det er derfor en oppgave for alle å være behjelpelige etter beste evne med å få gjennomført denne særlige arbeidsplanen raskt og effektivt. Jo fortere kan vi komme igang med det store og spennende arbeidet med sporleggingen inn til Sørumsand og "Terkanten".

PRAKTISK GJENNOMFØRING

Strekningen inn til Sørumsand vil altså bli lagt med 20,5 kg/m skinnegang i lengder å 7,5 m. Svillene får dimensjon l x b x h = 170 x 18 x 13 cm og er vanlige trykkimpregnerte furusviller skåret i Østerdalen. Sporet skal ligge i grus. Den gamle traséen må høvles ned slik at vi får en pute av grus under sporet uten forurensninger av jord og leire. På skissene nedenfor er vist prinsipielle tverrsnitt av UHB's underbygning.

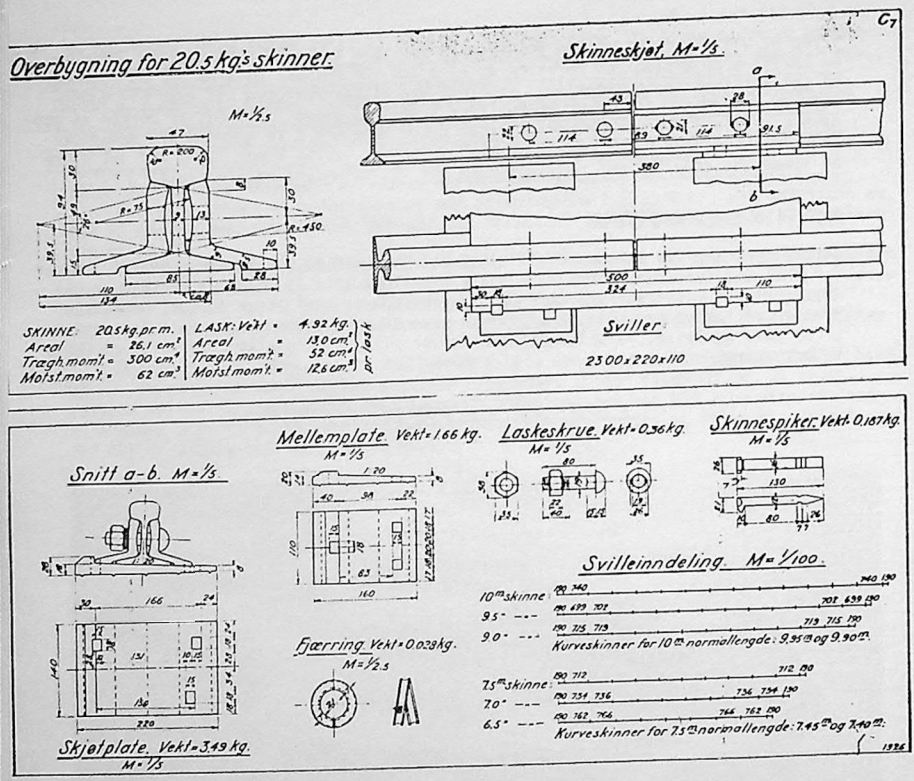






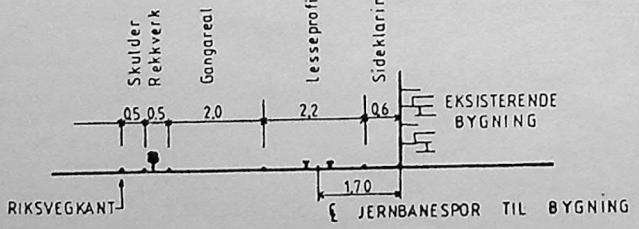
Tegningen av "Fjeldskjæring er tatt med fordi den anviste løsning med støttemur langs svillekant trolig vil komme til anvendelse på en kortere strekning langs Riksvegen.

Tegningene er datert 19/12-1895 og signert S. Sørensen.



Over viser vi en tegning som viser alle detaljer ved spor med skinnevekt 20,5 kg/m. Vårt spor til Sørumsand skal legges etter disse anvisninger. Sporet vil da være istand til å tåle et akseltrykk på 8 tonn.

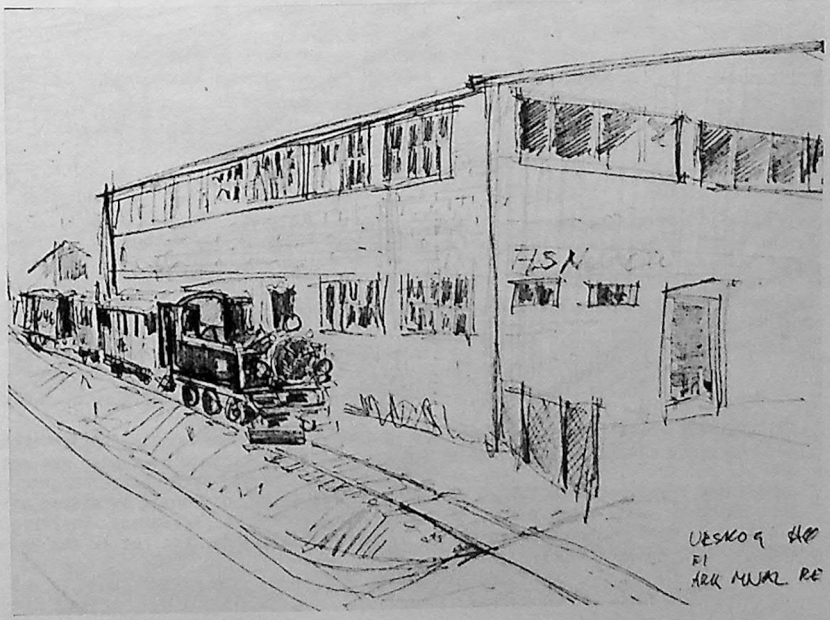
Under viser vi det forslag til kombinasjonsprofil som Vegsjefen i Akerhus har utarbeidet og som vil komme til anvendelse på en kortere strekning på begge sider av utkjørselen fra Noractor. Sporet vil bli lagt med henblikk på denne kombinasjonen med sykkelsti/gangvei, men det er uvisst når sykkelstien/gangvegen vil bli bygget.

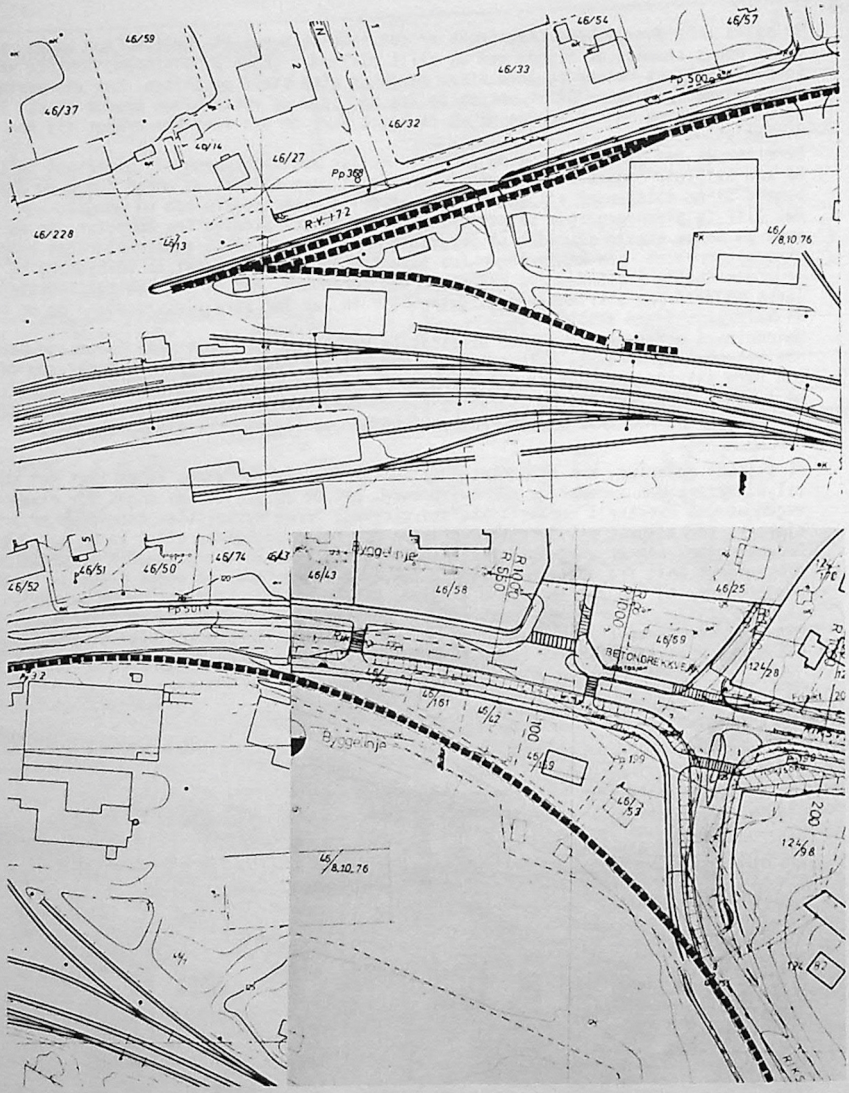


FORSLAG TIL KOMBINASJONSPROFIL

Om selve arbeidet på banestrekningen er det ikke så mye å si. De trær som hadde vokst opp i traséen er hugget ned og blitt til ved i løpet av vinteren. Traséen er forøvrig full av røtter og jord etter mange år uten stell og tilsyn. Det vil derfor være nødvendig å skave av et betydelig lag med jord og røtter i en bredde av ca. 3 m og minst ½ m ned. Denne massen må vi få kjørt bort da den ikke kan brukes til noe som helst.
Deretter må den "grøften" som da fremstår fylles med frisk grus til underkant sville. Så kan svillene legges ut. Her må vi være meget nøye slik at vi unngå "berg og dalbane". Slike tilstander vil medføre et betydelig etterarbeide som må unngås.
Det blir to planoverganger på strekningen, en ved utkjørselen fra Noractor, og en inne på selve stasjonsområdet på Sørumsand. Planovergangen på stasjonsområdet volder ikke noe problem, men utkjøringen fra Noractor ligger på hjørnet av en bygning og er uoversiktlig i retning fra Bingsfoss mot Sørumsand. Her må det opplagt installeres en form for sikringsanlegg. Dette blir en sak for våre elektrofolk - og de har vi heldigvis flere av.
Umiddelbart etter vår nåværende endestasjon Presterud går sporet mot Sørumsand bak noe bebyggelse, - delvis også nybygget. Her vil det være "innsyn" fra toget som nok kan være til sjenanse for de som bor her. For å bøte på dette forhold er vi innstilt på å bygge en skjerm mellom sporet og eiendommen slik at innsyn hindres. Noen utsikt vil denne skjermen ikke stjele fra huseieren - bak ligger bare plankeveggene til A/S Noractor.

På skissen nedenfor, som er hentet fra "KULTUR PÅ SKINNER" vises toget idet det skal til å passere den vanskelige planovergangen. Det er på utsiden av toget mot riksvegen at det eventuelt kommer sykkelsti/gangveg. Denne sykkelstien/gangvegen er prosjektert som adkomst til Sørumsand stasjon for folk som kommer til å bo på det nye Orderudfeltet som er under prosjekteringen. Denne sykkelstien/gangvegen er altså prosjektert helt fra dette nye byggefeltet, som ligger godt på andre siden av Kongsvingerbanen, og inn til Sørumsand stasjon. Det er således klart at denne adkomsten til NSB-stasjonen først og fremst vil bli benyttet morgen og kveld på virkedager - tider da det normalt ikke kjøres tog på UHB. Konfliktsituasjonene skulle dermed neppe bli mange. Selvfølgelig vil toget på denne strekningen måtte kjøre i gangfart.





På kartene over er hele strekningen fra Presterud til Sørumsand NSB-stasjon tegnet inn. På denne illustrasjonsplanen er sporet tegnet noe nærmere riksvegen enn det som vil bli tilfelle. Som vi ser av planen er det meningen at sykkelstien/gangvegen skal følge riksvegen frem til en busslomme og fra denne busslommen og videre vil bane og denne veien ligge kloss inntil hverandre videre mot Sørumsand. Forøvrig er planen for meget nedfotografert til at en kan lese avstander etc. ut av den med en rimelig grad av nøyaktighet.

Det er vel selve stasjonsområdet på Sørumsand som fanger den største interessen. Her skal togene starte og her får muséets besøkende den første kontakt med et ekte gammeldags jernbanemiljø. Dette vil stille store krav til stasjonens utforming samtidig som den må være funksjonell. På midtsidene er stasjonsområdet tegnet inn slik det vil fremstå etter hva vi kan kalle fullføringen av 1. byggetrinn. På sidene 30 og 31 er det presentert to alternativer til stasjonsbygning. Vi skulle tro at tegningen til Paul A. Due nok virker mest attraktiv, men vi må ikke glemme at vi også skal betale regningen. Den kan komme til å bli i drøyeste laget.
Det er vel forøvrig ingen tvil om at vi i første omgang må ta med oss "billettbua" fra Presterud til Sørumsand, men plassere den slik at den ikke kommer i veien for oppføring av stasjonsbygning.

På tegningen er inntegnet spor til portalkranen - også den er fredet. Det må imidlertid tas forbehold om kranens fremtidige plassering og følgelig også om dette sporet. NSB har visse utbyggingsplaner for denne delen av sitt stasjonsområde, og vi i UHB må i så måte ikke "sette oss på bakbena". Dog er det helt klart at portalkranen skal bevares i tilknytning til stasjonsmiljøet på Sørumsand - og den skal ha sporforbindelse med begge spor vidder!

En del av området på "Trekanten" bak "symaskinforretningen" er ikke disponert. Her har vi såvidt begynt å sysle med planer om en kombinert museums- og vognhall. Den skal ifall den blir oppført, huse en permanent utstilling samt 2 spor for plassering av rullende materiell. Hallen må få en utforming som gjør at den glir inn i miljøet, men samtidig bør den være rimelig brannsikker.

De som besøker UHB må ha et sted å parkere sine biler. Dette er ordnet. På den delen av NSB-stasjonen der det gamle godshuset sto, er det opparbeidet parkeringsplasser for NSB's kunder/trafikkanter. Disse plassene vil normalt være ledige i helgene, og NSB-ledelsen i Oslo distrikt har også overfor Sørum kommune meddelt at disse plassene kan benyttes av UHB's besøkende. Dette er en i alle deler utmerket løsning idet våre besøkende da har adkomst til vårt stasjonsområde uten å måtte krysse trafikkert vei.

På "Trekantområdet" er grunnforholdene rimelig gode, men det vil også her være nødvendig med planering og fjerning av endel forurensede masser. De deler av stasjonen som skal opparbeides som parkanlegg må også tilføres matjord.

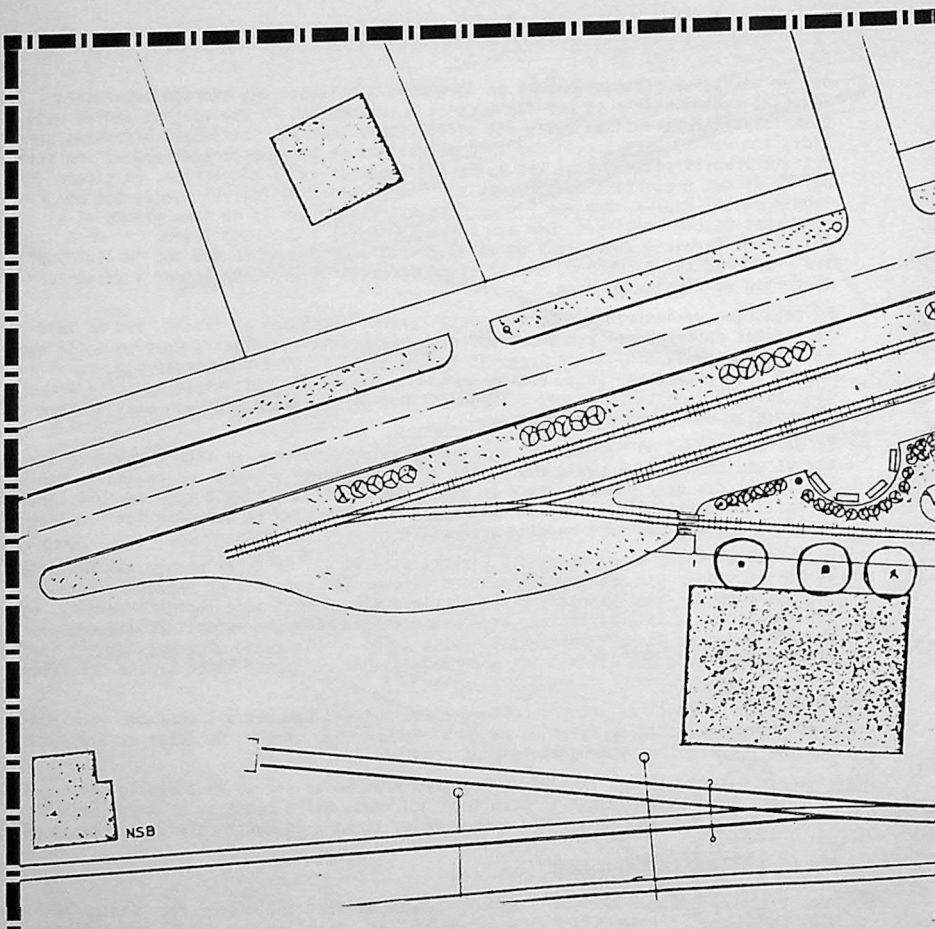
I første omgang vil nok ikke vår nye utgangsstasjon ta seg ut så staselig som tegningen viser. Den første tiden vil stasjonen kun komme til å bestå av et kryssingsspor og billettbua fra Presterud. Men dermed er vi igang - og det første store mål er nådd.

MULIG SAMTRAFIKK MED NSB.

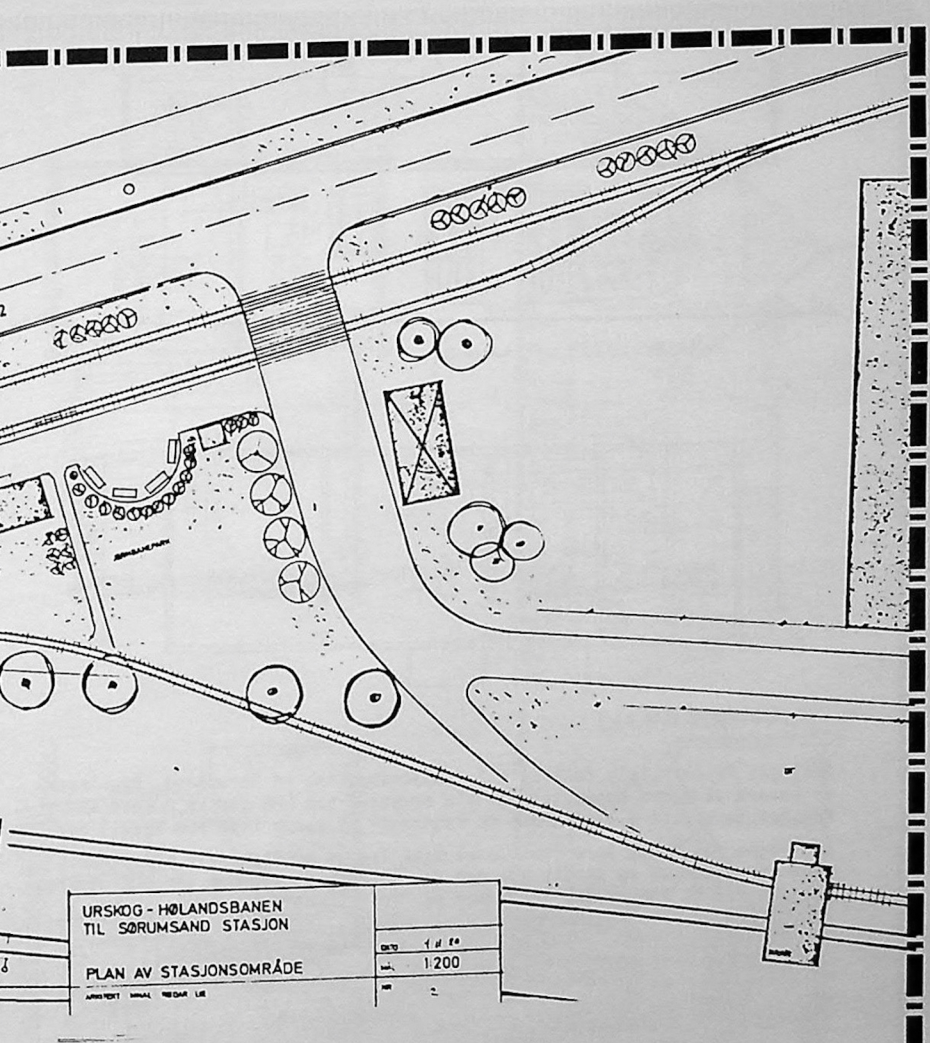
Rent trafikkalt åpner det seg i og med tilbakeføringen muligheter for "samtrafikk" med NSB. Sørumsand er igjen blitt "sporbruddstasjon". Av slike var det 21 her i landet - og i fremtiden vil det være to, nemlig Sørumsand m/UHB og Grovane m/Setesdalsbanen. Vi er helt og holdent av den oppfatning at det NSB/UHB-tilbud som ville kunne få våre besøkende til å benytte NSB til Sørumsand ville være av det gode. NSB har godt med ledig kapasitet på søndager på Kongsvingerbanen, - og denne kapasiteten burde kunne utnyttes av besøkende til vår museumsjernbane. Hvordan dette best kan ordnes er en uløst oppgave, men NSB har på prinsipielt grunnlag sagt seg interessert i en ordning.

Til hva vi kan kalle "1. byggetrinn" vil det gå med skinner, grus m.v. som følger:

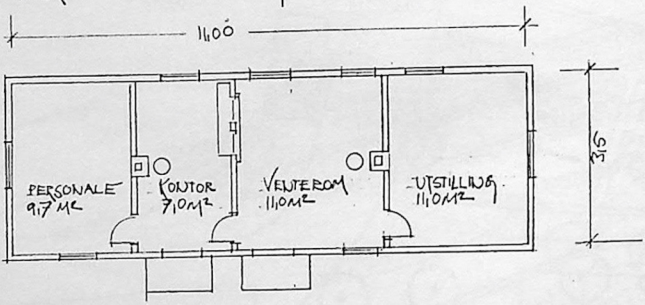
680 m komplett spor
970 sviller
3 sporveksler m/sviller
Ca. 500 m^3 grus
En rimelig mengde matjord, subbus og singel



Ovenfor viser vi foreløpig plan for Sørumsand stasjon.
Planen representerer et første byggetrinn med kryssingsspor og mulig spor til portalkranen. Øvrige spor er ikke lagt inn.
I planen er arkitekt Lie's forslag til stasjonsbygning tegnet inn. Dersom en velger å benytte arkitekt Due's forslag til mellomstasjon, vil denne bygningen bli liggende på samme sted og oppta arealmessig omtrent det samme areal.
Dersom en velger å bygge en museumsbygning (hall) på Sørumsand, vil denne måtte bli beliggende i området til høyre på tegningen med bakveggen mot de gamle bygningene på Noractortomten.
Bygningen som er merket med kryss på tegningen vil på sikt måtte bli fjernet da den overhode ikke hører inn i miljøet. I dette området vil en eventuelt kunne bygge godshus.


URSKOG - HØLANDSBANEN
TIL SØRUMSAND STASJON
PLAN AV STASJONSOMRÅDE
1:200

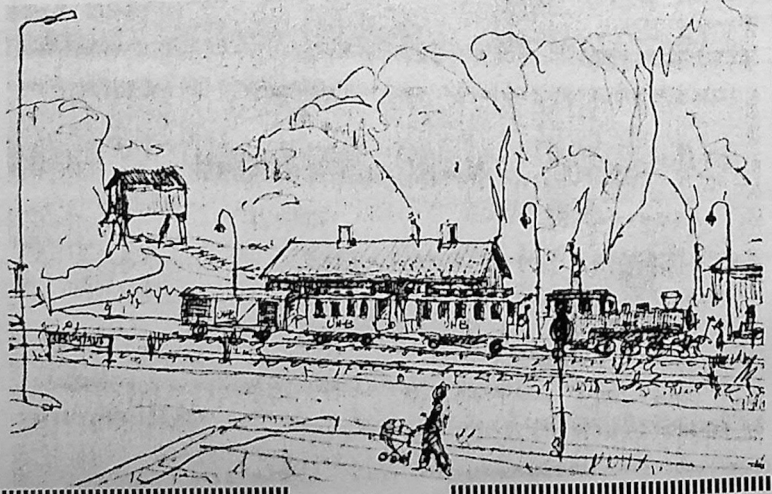
FASADE MOT PERRONG.

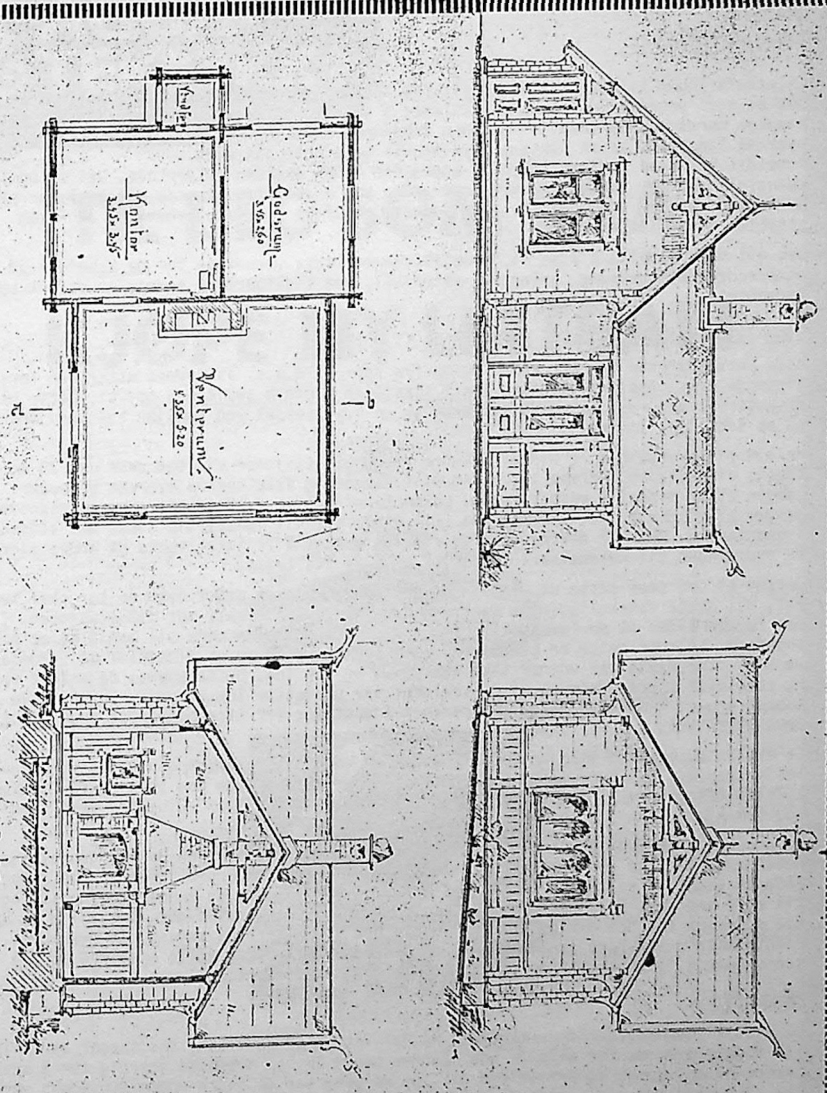


GRUNDPLAN.

Arkitekt Rejdar Lie's forslag til stasjonsbygning på Sørumsand. Bygningen er basert på samme byggestil som ble benyttet ved UHB ganske enkelt ved at man har foreslått å slå sammen to bygninger av samme type som Kvevli og Mork.

Bygningen vil kunne være funksjonel også fra en driftsmessig synsvinkel. Nedenfor viser vi en skisse som gir et inntrykk av hvordan vår nye utgangsstasjon vil ta seg ut fra verandaen på "Vertshuset".





Forslag til mellomstasjon for Urskogbanen tegnet av arkitekt Paul A. Due og datert 9.12.1895. Tegningssettet omfattet også forslag til stoppested og en større stasjonsbygning på Bingsfoss.
Urskogbanens bestyrelse fant imidlertid at bygningene ville bli for kostbare, og det ble med skissene til arkitekt Due. Det ble byggmester Schüssler som tegnet de bygningene som senere ble oppført og som vi kjenner så godt.

PROSJEKTLEDELSE.

Tilbakeføringen til Sørumsand med alt hva den innebærer må avgjort bli å betrakte som et eget prosjekt med en prosjektleder i spissen for et "prosjektteam". Det kan kanskje høres noe byråkratisk ut, men arbeidene er så omfattende og vil strekke seg over så lang tid, at en nøktern styring vil være helt påkrevet.
Arbeidet vil også medføre at en må engasjere endel ekstern ekspertise. Det er også sannsynlig at det tidvis vil være nødvendig med en tilstedeværende anleggsleder på Sørumsand slik at den innleide arbeidskraft - som vi vil være avhengige av - kan utnyttes effektivt.

Det vil være rimelig å anta at "prosjektteamet" ikke oppnevnes før de arbeider på nåværende banestrekning, anlegg og materiell, som tidligere er nevnt, er utført som forventet.

TRAFIKKAVVIKLINGEN VED SØRUMSAND STASJON.

Alle personførende tog bør komme og gå fra spor 1, d.v.s. at togene etter den foreliggende stasjonsplan vil kjøre inn i stasjonen gjennom avvikende togvei. Dette kan diskuteres, men rent estetisk vil bruk av en høyreveksel ved innkjør til stasjonen gi et lite pent inntrykk.

Mellom planovergangen og middel i andre enden av stasjonen vil det være ca. 70 m. til togets disposisjon. Dermed vil et normalt persontog ikke sperre hverken planovergangen eller middel i motsatt ende. Lokomotivet kan gå fritt rundt uten at planovergangen blir stengt. Når lokomotivet skal koble til vil imidlertid loket bli stående i overgangen. Det vil derfor være en rimelig rutine å la loket vente på andre siden av overgangen til umiddelbart før toget er klar til avgang.

Dersom et tog skal sette ut vogner, eller vogner som har stått over en tur skal kobles til, vil dette vanskeliggjøres p.g.a. den korte togvei i butt mot NSB-stasjonen. I den første tiden må en formode at vår stasjon på Sørumsand bare vil bestå av et kryssingsspor. Sålenge dette er situasjonen vil stasjonering av et diesellok på Sørumsand være en stor hjelp når vogner skal settes ut og tas inn. Dette gjøres da enkelt ved at damploket kjører frem og at dieselloket tar ut/setter inn vognene. Dersom alle vogner brukes kan dieselloket stå nederst i butt mot NSB-stasjonen. Det skulle det være plass til.

Et ekstra buttspor i stasjonens øvre ende ned mot stasjonsbygningen ville være den beste løsning, men hvorvidt dette alt sett under ett er noen god løsning får vi komme tilbake til senere. I første omgang er nok ikke et slikt spor aktuelt - også fordi tog som kjører inn i spor 1 må kjøre over flere sporveksler.

En annen mulighet er et tredje kryssingsspor som går på baksiden av stasjonsbygningen. Dette sporet måtte eventuelt legges nedsenket i "jernbaneparken" slik at det "gjorde lite av seg". Et slikt spor ville lette ut- og inntagingen av vogner betydelig, og dertil egne seg godt for oppsetting av ekstratog på vanlige rutedager. Det ville da være ute av veien for den øvrige trafikk inntil det var klart til avgang. Et eventuelt "innsatstog", som bare skulle kjøres om behovet meldte seg, ville også med fordel da kunne bero i "jernbaneparken" inntil det ble behov for det.

GENERELT.

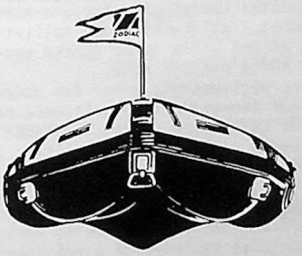
De vedtak som Miljøverndepartementet nå har fattet er et viktig insitament og en spore til videre arbeide for alle de som gjennom mange år har arbeidet iherdig for å bevare Urskog-Hølandsbanen og presentere det som en gang var de indre romeriksbygders viktigste livsnerve som et levende og interessant museum. Vi har nådd langt i de årene vi har arbeidet med denne banen, men det står mye ugjort igjen. Den sikkerhet for vår eksistens som fredningen innebærer gir arbeidsro og trygghet. Vi risikerer ikke lenger å bli kasteball i forbindelse med generalplaner og all verdens byggeplaner, som gjerne følger i slike utredningers kjølvann.

Musèet Urskog-Hølandsbanen er kommet for å bli - vårt lovverk har lagt sin beskyttende hånd over en viktig og interessant del av vår tekniske kulturarv.

Hans P. Grøner.

AQUA-TEKNIKK A.S

TIL DEG SOM SKAL KJØPE NY LETTBÅT!



ZODIAC

AQUA-TEKNIKK A.S · BYGDØY ALLE 23 · OSLO 2 · TLF.: (02) 44 67 33 · TELEX: 72532 aqua n

HJULENE STANSET !

på UHB for første gang på over 30 år. Arbeidsstansen inntrådte ved halv=nitogets ankomst igårkveld.

"Den nye tid med bilbefordring får et kraftig rusj frem".

Efterhvert som tiden nærmet sig den 27. april steg spenningen sterkere og sterkere omkring konfliktsituasjonen ved Urskog-Hølandsbanen. Vil banen stanse, eller vil det lykkes å finne en løsning ? var det spørsmål som uvilkårlig trengte sig frem på alles leper i distriktet.

Man har nok ofte til daglig hatt adskillig å utsette på banen - ja, man har kanskje også av og til tilatt sig å harsellere litt over denne lille banen også, men efterhvert som krisepunktet nærmet sig, begynte noen hver å føle med sig selv, at den i all sin beskjedenhet - allikevel hadde spillet en betydelig rolle i bygdenes liv og utvikling, og at det ville føles ganske underlig dødt og stille, hvis den plutselig en dag blev borte fra sin rute.

Efterhvert som det ene meglingsmøte efter det andre avsluttedes uten noe resultat og uten at partene kom hverandre tilsynelatende noe nærmere, blev kampen mellem tro og tvil sterkere, og da det utover søndag formiddag blev almindelig kjent at heller ikke meglingsmøte lørdag kveld førte til noe resultat, sank håpet om en løsning sterkt også hos dem som trodde på en sådan i den ellevte time, men enda var det jo over et døgn igjen.

Man fikk også høre at funksjonærene hadde møte søndag formiddag, og det styrket jo også troen endel. Forelå der allikevel et grunnlag for en mulig løsning ? spurte man. Ingen visste noe. Igår formiddag samledes så direksjonen til møte og den holdt også konferanser med funksjonærforeningens styre.

Ja, det måtte da innebære noe, mente de fleste. Vår telefon kimet ustanselig i hele går formiddag og utover eftermiddagen. Fra alle distriktets kanter lød spørsmålet: "Har De hørt noe resultat? Vil banen stanse eller blir der en løsning?"

Og helt til halvfemtiden måtte vi dessverre erkjenne at vi ingenting visste utover at direksjonen fremdeles var samlet. Men da sprang også bomben, idet vi fra banens direksjon mottok følgende:

"De hittil pågåtte forhandlinger mellem Norsk Jernbaneforbund og Urskog-Hølandsbanen er idag avbrutt og trafikkstans inntrær fra iaften. Posten til de distrikter som berøres av denne trafikkstans, vil bli sendt med bil over blaker. Der vil forsøksvis iverksettes en bilrute fra Hornaaseng i Høland til Blaker stasjon på Kongsvingerbanen. Reisende til stasjonene Fosser-Skulerud i Hølandsbygdene henvises til de allerede igangværende bilruter. Forsendelsen av gods og melk kan banen for tiden ikke påta sig til videre forsendelse, og må derfor henvises til privat befordring".

Såsnart vi hadde mottatt denne opsiktsvekkende meddelelse - kjennsgjerningen for at hjulene på Urskog-Hølandsbanen vilde stanse for første gang som følge av konflikt i banens over 30-årige historie, søkte vi øieblikkelig å få en samtale med hr. driftsbestyrer Prydz for om mulig å få litt nærmere oplysninger om hvad der var passert under disse direksjonens mange timer lange forhandlinger. "Vil De fortelle noe utover det utsendte kommunike?"

"Direksjonen var sammenkalt for å bli forelagt resultatet fra lørdagens forhandlinger og under drøftelsen av den foreliggende situasjon fant den også grunn til i noen grad å tillempe det tidligere gitte lønnstilbud, og i forbindelse med denne tillemping blev også antydet en prolongasjon av den gjeldende overenskomst til og med utgangen av april måned, for at funksjonærene derved kunne få anledning til å ta det nye forslag under avstemning. Dette forslag blev overrakt de tilkalte representanter for funksjonærene med anmodning om snarest å få dette forelagt Jernbaneforbundet. Dette blev også gjort, men forslaget blev møtt med blankt avslag. Dermed var saken gitt og en driftsstans var uundgåelig".

"Er der truffet noen ordning med post- og personbefordringer enda"?

"For posten er det helt iorden. Den vil bli bragt i en lukket kupebil, som mellem Blaker og Skulerud og går innom våre stasjoner i den vanlige rute, og ledsages av en reisende postekspeditør som vanlig. Denne postbil vil således også korrespondere med postrutebilen Bjørkelangen-Rømskog. Viser det sig at en personbil blir for liten, vil den senere bli ombyttet med en lastebil".

"Hva så med personbefordringen?"

"Angående den påtenkte person-bussrute Hornåseng-Blaker, så pågår det nu forhandlinger om den, men det er enda intet avgjort. For å få ordnet med det gods som idag var innlevert til forsendelse med vår bane blev det i formiddag rettet henvendelse til Statsbanene om at alt det gods som blev innlevert idag, såvel ilgods som fragtgods måtte bli sendt i aften og det medførte også at toget i kveld blev noe forsinket. For så å få avviklet det gods som var underveis, blev det iaften opsatt et ekstragodstog til Skulerud som skal returnere hit med det samme".

For dem som i halv-nitiden befant sig i nærheten av stasjonen på Bjørkelangen var det lett å merke at det var noe ekstraordinært som forestod. Med kveldstogets ankomst hit, stanset nemlig den ordinære drift ved Urskog-Hølandsbanen foreløpig, og til en hverdagskveld å være, var en usedvanlig menneskemasse møtt op for å ta et foreløpig farvel med "Tertiten".

Hjulene stanset, og dè fleste spurte sikkert sig selv:

"Når mon de atter vil komme igang igjen?"

Indre Akershus Blad 28. april 1931.

EN BLOKADE.

DA DET IKKE ER OPNÅDD ENIGHET OM LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅRENE VED URSKOG-HØLANDSBANEN ER BANEN BLOKERT FOR TILGANG AV ARBEIDS-KRAFT.

URSKOG-HØLANDSBANENS FUNKSJONÆRFORENING

NORSK JERNBANEFORBUND

VÆLDIG LØNSNEDSLAG !

Lierbanens funktionærer har gaat med paa 50 - femti - procent lønsnedslag, saalænge Tronstad bruk staar.

De ser anderledes paa det end Urskog-Hølandsbanens folk, som nektet lønsnedslag og nu staar paa bar bakke, da banen er standset og næppe mere kommer igang som før.

Fredrikshald avis 16. mai 1931.

Interview med Tolfsby.

Kanalbestyreren ringer op og sier, at det nu er definitivt bestemt, at "TURISTEN" ikke kan gaa isommer, grundet Hølandsbanens nedlæggelse som passasjerbane, og det ved de derpaa følgende undersøkelser har vist sig umulig at faa biler nok til i jernbanens sted at frakte passagererne fra Skulerud og videre.

"Men kan der ikke gaaes enkelte turer engang?" "Nei, det lønner sig ikke at pusse op og sætte istand en saa vidt stor baat bare for non turer. Det maa være fast sommerrute som vanlig".

"Nu skulde vi hat hotel paa Skulerud". "Ja, det var sandt san...".

"Kan det ikke tænkes, at non motorbaater kan gaa turer paa kanalen - om søndagene for exempel?" "Jeg tror ikke det".

"Blir slusningen forholdsmæssig dyr for smaabaater?" "Det er samme pris for smaa og store".

"Brekkeslusene for exempel?" "Det koster kr. 2.00 for en gjennemslusning der".

"Men "Kanalruten" kan vel ikke stanse for alle tider med dette?" "Nei, vi faar haape det.... Næste aar faar vi prøve at faa bilrute fra Skulerud eller Ørje i korrespondance med "TURISTEN".

"Kanalruten er vel i kraft av sin naturskjønhet og udmerkede beliggenhet her paa Østlandet som rute betragtet udødelig?" "Ja, en skulde tro det".

"Ja, bedre lykke næste aar da"! "Tak".

Fredrikshald Avis 16. mai 1931.

Voldsomt skybrudd i Aurskog.

STOR SKADE ER ANRETTET. JERNBANEFYLLINGEN PÅ UHB BLEV FLERE STEDER TATT AV VANNET SÅ SKINNENE HENGER I LUFTEN. VED LIERFOSS STOD VANNET EN HALV METER OVER SKINNENE !

Som telegrafisk meddelt i vårt morgennummer blev Aurskog østbygd ved middagstider igår hjemsøkt av et voldsomt skybrudd.

I omkring en times tid strømmet regnet ned i voldsomme mengder. Skybruddet var meget lokalt. Den hele tid høljet regnet ned over et areal omkring en mil langt og en mil bredt.

Bekker og elver steg fra minutt til minutt og gikk over sine bredder. Det blev storflom.

Jernbanen blev avbrutt på en rekke steder. Fyllingen blev tatt av vannet, så skinnene blev hengende i luften. På Lierfoss stasjon, som ligger fritt og høit, steg vannet en halv meter over skinnene. Fra vedtomtene seilet veden avgårde med vannet langs jernbanelinjen.

Det er anrettet stor skade på aker og eng. Nysatte poteter og sådd korn er ført bort.

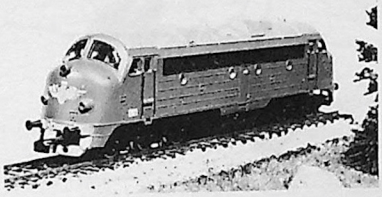
Igår var veiene helt ufremkommelige, men de er utbedret idag.

Elven steg i løpet av eftermiddagen langt over sine bredder og gikk full av trær, busker og jordtorv.

Aftenposten 30. mai 1931.

NMJ presenterer:

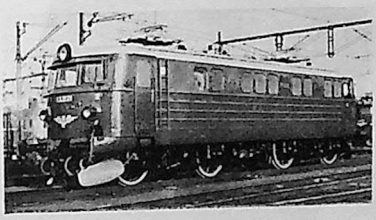
NSB type Di 3, grønn



NMJ's modell av Di 3 i leveranseutførelse, grønn med hvitt emblem. Merk prisene:

NSB Di 3 grønn, likestrøm . . . . . kr. 730,—
NSB Di 3 grønn, vekselstrøm . . . . . kr. 830,—

NSB El 13, grønn



Lima's modell av El 13, grønn i forbedret utførelse m/ lavere topphastighet, økt vekt etc.

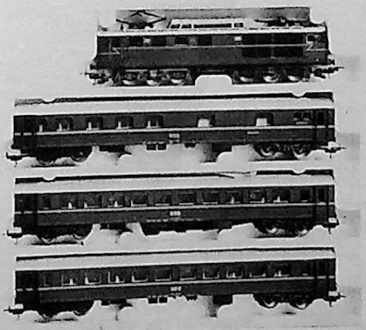
Tilbudspris: Likestrøm . . . . . kun kr. 195,—
Vekselstrøm . . . . . kr. 315,—

NSB damplok type 63a, „Stortysker"

Liliput's flotte modell av „Stortyskeren". Nydelig modell! Vår pris:

Type 63a, likestrøm . . . . . kun kr. 740,—

NYHET! Norsk togsett



Inneholder: 1 stk. El 14
2 stk. B 3 personvogn
1 stk. BF 12 kombinert vogn

NB! Pris (likestrøm) . . . . . kun kr. 298,—
Med vekselstrømslok . . . . . kr. 498,—

NORSKE MODELLER:

B 3 passasjervogn . . . . . kr. 49,—
BF 12 kombinert vogn . . . . . kr. 49,—
Godsvogn m/ 2 Linjegods-containere . . . . . kr. 30,—
Godsvogn m/ 5 Linjegods-containere . . . . . kr. 47,—
Lukket godsvogn (G) . . . . . kr. 30,—
Stakevogn (O) . . . . . kr. 30,—
Kleinbahn Stortysker BR 52/type 63a . . . . . kr. 450,—
Liliput tanklok (type 25e), lev. i SJ-versjon . . kr. 360,—

Modell av NSB type El 5

Vi kan glede våre kjøpere med at prosjektet blir gjennomført, med levering høsten 1982. Det er fortsatt anledning til å melde seg på mot depositum. NB! Kun ved innbetaling av kr. 500,— til vår postgiro- eller bankgirokonto.

NORSK MODELLJERNBANE 1:87 HO

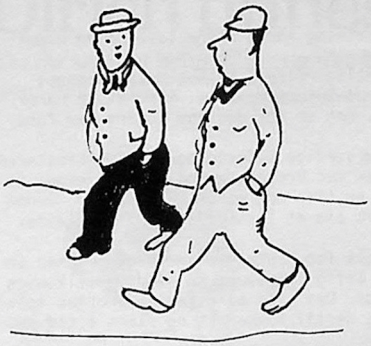
Postboks 76
1920 Sørumsand

Tlf. (02) 71 31 96
(02) 72 72 29

Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460

NORSK NMJ MODELLJERNBANE

F.S. Platou A.S. a limited company of architects was founded in 1930. The company totals a staff of approximately 65 architects, planners, landscape architects, interior- and graphical designers and a model workshop.
The nearly 50 years of experience has given the company professional design projects all over the country.
In the planning and design of activities directly and indirectly related to the oil industry, both offshore and onshore, the architect generally finds his place as a member of a project team.
F S PLATOU
PROSJEKTERING, PLANLEGGING,
LANDSKAPSARKITEKTUR,
INTERIØRARKITEKTUR,
GRAFISK DESIGN, MODELLVERKSTED
ARKITEKTFIRMAET F.S. PLATOU AS
RÅDHUSGT. 23 OSLO 1 —41 48 50



HØRT UNDER STREIKEN:

PÆR: Dø Ola, kan du skjønne noffer døm har høngi ut flæskesvolær på jernban'pensæne i Sø-Høland, dø ?

OLA: De'e før atte dom tænkær å få lokka tebars att TERTITTEN de' væ, tosken !

Indre Akerhus Blad 21. mai 1931.

STREIKEN OVER ~~ UHB's FUNKSJONÆRER HAR GÅTT MED PÅ LØNNSNEDSLAGET.

TVISTESPØRSMÅLET MELLEM BANEN OG PERSONALET ER ALTSÅ LØST, MEN OM BANEN VIL KOMME IGANG PÅ DENNE SIDE AV ST. HANS ER FREMDELES I DET BLÅ.

BANELEGEMET ER NU I EN SLIK FORFATNING AT DET VIL KOSTE MANGFOLDIGE TUSEN KRONER Å FÅ LINJEN FARBAR IGJEN.

HERRENE HOLMSEN OG PRYDZ' JERNBANEPOLITIKK EN TOPMÅLT SKANDALE!

Personalet ved Urskog-Hølandsbanen holdt et møte i forrige uke hvor et forslag av banens direksjon til ordning av tvistespørsmålet mellem personalet og banen blev forkastet.

Efterpå blev det av jernbaneforbundets formann og banens driftsbestyrer i samråd med direksjonens formann satt op et nytt forslag som så blev vedtatt av personalet.

Da forslaget anbefales av direksjonens formann, må man gå ut fra at det også blir vedtatt av direksjonen. Og dermed skulde da tvistespørsmålene mellem banen og personalet være løst. Om, og i tilfelle når driften kommer igang avhenger imidlertid av om banen får tilstrekkelig støtte av kommunene.

Urskog-Hølandsbanen har nu stått stille i over en måned. Hele denne tid har jernbanelinjen vært uten særlig tilsyn og den slynger sig nu gjennem Hølandsbygdene, Aurskog og Blaker som en strime av jernskrammel.

Jernbanelegemet er brudt av tælen, og det tælen ikke har magtet, har de siste voldsomme regnskyll over distriktet besørget. Det er nu på det rene at det vil koste tusener av kroner for å få linjen i farbar stand igjen. Lokalkjente folk og folk som har kjennskap til Urskog-Hølandsbanens drift forsikrer at det vil koste mer å få linjen i driftsmessig stand igjen, enn det vilde ha kostet å holde banen gående hele denne tid uten en øres inntekt.

Hvilken fortjeneste har det så vært for herrene Holmsen og Prydz å fremtvinge denne stans, den første ved sin steilhet, den annen ved sin absolutte udyktighet ? Intet annet enn tap op og tap i mente.

Det faktiske forhold er også at banens driftsmuligheter er tilføiet et meget voldsomt knekk. Den tunge trafikk (trelast og godstrafikk) er satt tilbake i en uhørt grad. Transportørene har på grunn av stansen måttet se sig om efter andre transportmuligheter. Også persontrafikken blir det meget vanskelig å få igjen. Skulde dette lykkes måtte der nu optas en intens propaganda og opsettes flere tog i hver retning,

noget den nuværende ledelse savner enhver forutsetning for å kunne løse på en nogenlunde tilfretsstillende måte.

En ting har spillet en ikke ganske uvesentlig rolle i Urskog-Hølandsbanens økonomi, er sommerrundreisene Oslo-Halden-Skulerud-Sørumsand-Oslo. Rundreisen hører med til de mest attraksjonsverdige på Østlandet. Det er for den som engang har foretatt denne tur en oplevelse som aldri glemmes.

Reisen Oslo-Halden, besøkene på Haldens ærverdige befestninger, dampskibsturen med "TURISTEN" opover Haldensvassdraget og reisen med Urskog-Hølandsbanen gjennem de vakre Hølands bygder, nedover Aurskog og Blaker er ting som man aldri glemmer. Denne rundreise, hvori Urskog-Hølandsbanen har inngått som et fast ledd, er i år sløifet på grunn av stansen.

Disse reiser har vært en fast årlig inntekt for Urskog-Hølandsbanen og har år om annet skaffet denne bane minst 10,000 kroner årlig i kassen. En stor og velkommen hjelp for banen. I år er denne turistrute ødelagt. Det sies at ruten skal optas igjen næste år, men da er for det første et år tapt og dertil kommer at en stans altid medfører tilbakegang.

Det vil sikkert ta år før denne turistrute igjen igjen blir hvad den engang har vært. Det driftige selskap som driver "TURISTEN" vil sikkert gjøre sitt beste, men hvad nytter det egentlig når dette selskap er avhengig av så stivbente og lite forståelsesfulle medarbeidere som herrene Holmsen og Prydz.

Det beste for Urskog-Hølandsbanen vilde uten tvil være at den førstnevnte fikk stelle med sine hesteinteresser og at den sistnevnte blev pensjonert. Det vilde sikkert bli det billigste og det beste for Urskog-Hølandsbanen i det lange løp.

Som tidligere nevnt har banens funksjonærer gått med på et meget stort lønnsnedslag - altfor stort efter vår opfatning. De har derved lagt for dagen en vilje som næsten er enestående. De interesserte kommuner har også tross vanskelige budgettforhold lovet å støtte med distriktsbidrag. Men, ennu står banen, og den vil såvidt vi kan se bli stående stille i lang tid fremover.

Kunde man bare vente at Urskog-Hølandsbanens mange venner og aksjonærer tok initiativet til å la herrene Holmsen og Prydz stå stille for fremtiden, så kom nok uten tvil banen snart igang igjen. Dette ser nu ut til å være den eneste mulige løsning. At en slik løsning vilde være til gavn for Urskog-Hølandsbanen og dens distrikter er utenfor all tvil.

Herrene Prydz og Holmsen har vært Urskog-Hølandsbanen en kostbar ledelse. Jo før de settes på den plass de hører hjemme, desto bedre for alle parter.

++++++++++++++++++

Et annet forhold som må nevnes i denne forbindelse er den lakeiaktige rolle som "Indre Akershus Blad" har spillet i denne sak. Med en servilitet som søker sin like har dette organ under en upolitisk maske stillet sig til tjeneste for herrene Holmsen og Prydz.

Redaksjonen har riktignok søkt å pakke sine intervjuer og artikler om banen i vatt. Men tross dette er det ikke lykkes å skjule tendensen.

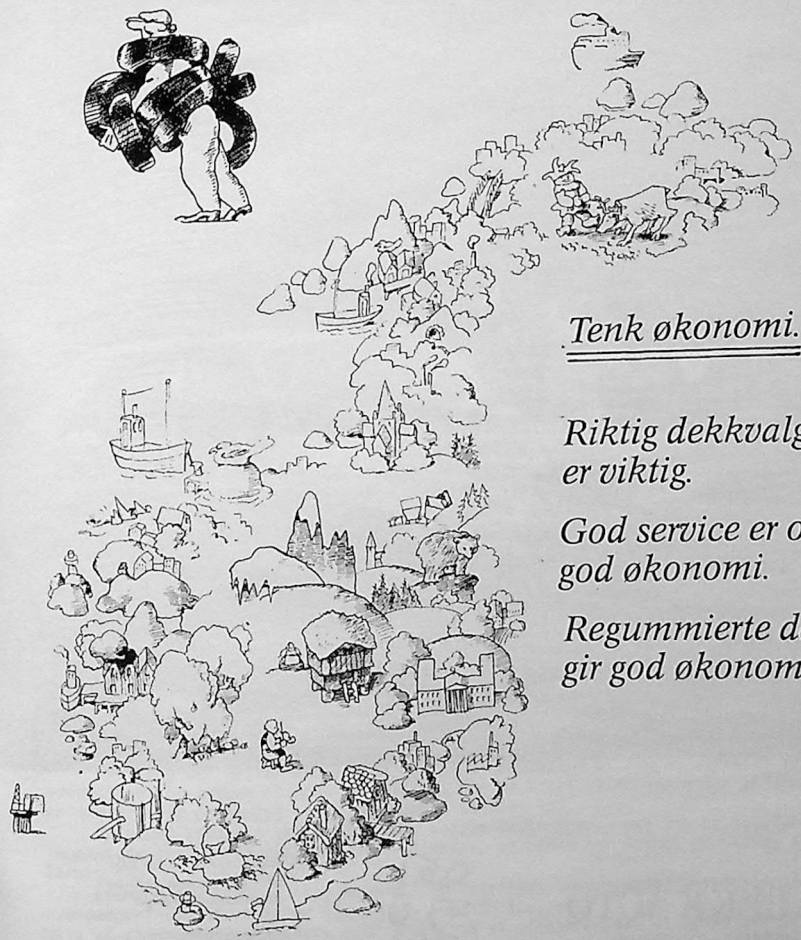
Om denne lakeitjeneste vil betale sig i det lange løp er mer enn tvilsomt. Forbitrelsen mot Urskog-Hølandsbanens ledelse begynder nu også å vende sig mot den upolitiske spyttslikker på Bjørkelangen. En rekke innflytelsesrike menn i de interesserte bygder har likeoverfor oss gitt uttrykk for sitt syn på den sak. Og en av dem uttalte endog at han ikke kunne forstå dette bladets merkelige stilling som er i direkte strid med befolkningens interesser.

Nuvel, vil bladet fortsette på denne linje så gjerne for oss. Vi har intet å innvende mot at den upolitiske humbugmaker på Bjørkelangen kjører sig en stake i livet på sin stilling til Urskog-Hølandsbanen.

Akershus Arbeiderdemokrat 1. juni 1931.

Olrich finnes der folk kjører.

Du får samme behandling og like betingelser ved samtlige verksteder over hele landet.



Tenk økonomi.

Riktig dekkvalg er viktig.

God service er også god økonomi.

Regummierte dekk gir god økonomi.

Salgs- og serviceavdelinger

Arendal	Strømsbusletta 10	Tlf. (041) 21 579
Bergen	Øvre Ervik	Tlf. (05) 25 59 04
Bodø	Langstranda	Tlf. (081) 25 290
Drammen	Hans Kjærsgt. 12	Tlf. (03) 81 88 70
Hamar	Bakkegt. 4-6	Tlf. (065) 24 154
Harstad	Tore Hundsgt. 5	Tlf. (082) 61 530
Haugesund	Industrigt. 8	Tlf. (047) 27 697
Kleifa	Trondheimsvn. 127	Tlf. (02) 98 00 41
Kongsberg	Brødr. Bråthen, Numedalsvn. 7	Tlf. (031) 31 240
Kongsvinger	Bæco, Eidskogen 12	Tlf. (066) 15 344
Lillehammer	Sære Al	Tlf. (062) 50 806
Lillehammer	Tomtegt. 14	Tlf. (062) 52 883
Lillestrøm	Depotgt. 6-8-9	Tlf. (02) 71 26 80
Moss	Th. Pettersonsgt. 4	Tlf. (032) 53 560
Narvik	Sjøveien 3	Tlf. (082) 41 730
Oppdal	Laugen Olrich A/S	Tlf. (074) 21 292
Oslo 9	Stanseveien 40	Tlf. (02) 25 32 88
Oslo 3	Slemdalsvn. 1	Tlf. (02) 69 35 96
Porsgrunn	Grensegt. 6	Tlf. (035) 53 952
Sandefjord	Pindsleven 13A	Tlf. (033) 77 920
Sarpsborg	Tunejordet	Tlf. (031) 51 530
Skien	Bedriftsvn. 4	Tlf. (035) 95 600
Stavanger	Forus	Tlf. (04) 57 56 55
Trondheim	Laugen Olrich A/S Holtermannsvn. 75	Tlf. (075) 40 300
Tønsberg	Kjærlighetsstien 28	Tlf. (033) 11 851
Ulla Førre	4234 Vasshus	Tlf. (047) 99 895
Ytre Vinje	Amot	Tlf. (036) 71 100
		Leye 96

Produksjonsavdelinger:

Harstad	Tore Hundsgt. 5	Tlf. (082) 61 530
Skien	Bedriftsvn. 4, Kjørbekk	Tlf. (035) 95 600

Hovedkontor:

Oslo	Stanseveien 40	Tlf. (02) 25 95 50

Olrich

– din dekkspesialist –

STABEKK AUTO

Avd. av BERTEL O. STEEN A.S

PEUGEOT

Salg av nye og brukte biler
Karosseri- og mek. verksted
Bensinstasjon, delelager

PROF. KOHTS VEI 83/85
1320 STABEKK
Sentralbord 53 61 80 / 53 23 14
Salgsavd. 53 89 96

EN TUR LANGS BANEN, HVOR ALLE FUNKSJONÆRER GJØR GRATIS LINJETJENESTE.

LINJEN SØRUMSAND – BJERKELANGEN DRIFTSKLAR IGÅR.

På Urskog-Hølandsbanen skjer der i disse dager merkverdige ting: Hele banens personale, stasjonsmestre, konduktører og lokomotivførere, kontorfolk og banefolk, arbeider på banen for å få den klar til drift igjen - og samtlige arbeider uten en øres betaling!

Den dag linjen er klar blir driften satt igang igjen, og fra den dag går alle de 40 mann inn i sitt ordinære arbeide og får sin lønn. For å fremskynde denne dagen er det at alle mann er blitt enige om å ta i flokk og få linjen i driftsklar stand så fort som mulig.

Fredag i forrige uke tok de fatt - og allerede i kommende uke mener de å kunne sette drift igang.

En av "Aftenposten"s medarbeidere har foretatt en befaring langs banen for å se på dette arbeide, der foregår på så eiendommelige vilkår.

Allerede ved ankomsten til Sørumsand Stasjon, endepunktet ved Kongsvingerbanen, kunde man merke at også distriktet venter med lengsel på den dag banen kan komme igang igjen.

"Jeg har virkelig savnet den", sier stasjonsmester Hoff på Sørumsand; "jeg har alltid sagt at tertittbanen var en riktig flink liten bane, og nu når den har stått, har nok alle følt savnet sterkt. Jeg har hørt både den ene og den andre fra bygdene langs banen beklage driftsstansen i høie toner. Den representerer jo betydelig verdi rent økonomisk for såvel bygdene som enkeltmenn."

Den smalsporede Urskog-Hølandsbane er sikkert Norges mest idylliske lille bane. Bare litt bredere enn trallespor snor linjen sig gjennom et vakkert og frodig landskap, inngjerdet av en allé av meterhøi mjødurt, hvis rødfiolette blomster med den sterke duft fjerner alle anelser om at man går i kullfyrte maskiners spor.

Et langt stykke løper linjen langs Glommen parallelt med Kongsvingerbanen. Her har man anledning til å se de to sporbreddene ved siden av hverandre, og da kan man riktig bedømme tertiærbanens uskyldige dimensjoner.

Rett som det er får man anledning til å konstatere at linjen virkelig trenger en overhaling før togene slippes løs på den. Her er kjørt kiler inn under skinnene - det er midlertidig opretning efter den ujevne teleløsning.

Et annet sted går skinnene i små, krappe buktninger - men det er solslyng. Men ingensteds ser man så tydelig som i veikryss, at banen har ligget ubrukt og forsømt i lengre tid.

Denne banen krysser ikke veiene i høitidelige, inngjerdede, grindsperrede "planoverganger" som andre baner gjør. Nei, når den skal over en vei, skjer det på den enkle måte at skinnene legges tvers over veien, og så plasseres det et skilt til advarsel for kjørende.

Når banen nu har været ute av funksjon, har kjøretrafikken til gjengjeld øket, og følgen er at jernbanesporene er helt nedgravet og igjengrodde hvor de går over veier.

Det er sandelig mange slags oprydninger de 40 mann får med å gjøre.

Oppe ved Mork stasjon treffes hovedstyrken av linjearbeiderne. Der er fremkjørt et arbeidstog med godsvogner for redskapene og en passagervogn til hvil. Efterhvert som arbeidslagene får stykke for stykke av banen ferdig, kjører toget langsomt efter dem, og bak det igjen kommer banemesteren og inspiserer. Aller bakers kommer så en mann som samler op det utskiftede materiale, og det er banekontorist Killingmo ved banens hovedkontor i Sørumsand.

I det ene arbeidslaget fant man konduktør Kjelsrud sammen med 3 lokomotivførere, som alle sammen gikk løs på skinner og sviller og underlag, som om de ikke skulde gjort annet hele sitt liv.

I et annet lag finner man bl.a. konduktør Moen, og i et tredje stasjonsmester Bakken, Mork stasjon. Konduktørene Danielsen og Dammerud er i andre lag, og alle er de sammen med lokomotiv- og stasjonsfolk. Det er bare rent undtagelsesvis man finner banefolk i disse lagene.

Alle sammen er optatt av en ting: Å få banen istand så de kan komme i arbeide og tjene penger igjen.

"Men hvordan føles det å gå i hårdt arbeide uten å få noget for det?" spør vi. "Det føles ikke verre enn å måtte gå ennu lenger og vente på å få tjent noget", svarer de. "Her var det bare ett å gjøre, å få banen i orden så vi kan komme i arbeide igjen". "Men er det ikke uvant arbeide for de fleste av dere?" "Å, vi vet nu godt hvad som kreves og vet hvordan det gjøres, selv om vi ikke har holdt på med det til hverdags, så det går bra og vi er ivrige efter å få det ferdig - så ivrige at vi holder på i lange økter. Derfor går det fort også".

Igår blev man ferdig med linjen på strekningen Bjerkelangen-Sørumsand, og nu flytter hele styrken over til andre siden av Bjerkelangen og gjør ferdig strekningen frem til Skulerud, så det varer nok ikke mange dager før det første toget går inn i rute.

Og da vil det nok bli adskillig glede i bygdene, som nu har måttet savne banen. Kanskje blir det også mere mansterk opslutning om den og dens interesser. Ialfall vil det sikkert bli glede i 40 funksjonærhjem, når de hører fløiten fra det første lokomotiv. Arbeidet er igang - lønnen begynner å løpe!

Aftenposten 1. august 1931.

„TERTITTEN" VAAR.

Du kjenner nok Tertitten vaar,
som bruser frem paa smale "spaar".
Nu sitter den i slette kaar,
fordi så mange den forsmaar.

Men jeg har sett Tertitten gaa,
naar alle biler de maa staa.
Naar veiene er fylt med sne,
Tertitten den er dog aa se.

Vel har jeg hørt de store spaa:
Tertitten maa nu gaa i staa.
Men spaadom er en gjetning kun,
som ofte nok er uten grund.

Dog er det baade sant og visst
Tertitten har det nu litt trist.
Den trenger alles sympati,
skal den i bygdene forbli.

Saa sikkert fører den dig frem,
naar du skal reise bort og hjem.
Mens bilene i grøften gaar,
Tertitten følger dog sitt "spaar".

Den var dig før jo helt tillags,
naar den drog gods av alle slags.
Idag den drar som alltid før,
ja det er sikkert at den gjør.

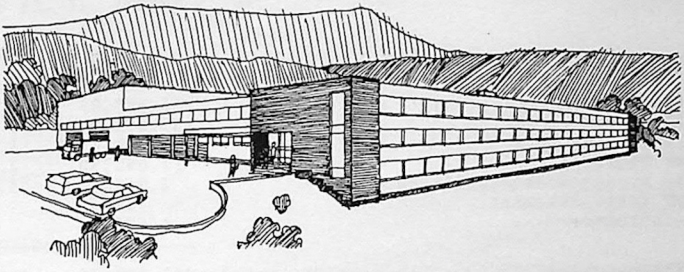
Tertitten den er flink og snar,
for fragtning av det gods du har.
Fra Skulerud til Sørumsand,
den sikkert er i bedste stand.

Den bringer post - ja søte brev,
veninnen din i byen skrev.
Den bringer øl og deilig vin,
og mange ting som gjør dig fin.

Ja, det er klart: Tertitten maa
igjennom våre bygder gaa.
Dens velferd tenker du nok paa,
og aldri maa du den forsmaa.

Tertitten er en tjener tro,
for alle dem som her skal bo.
Tertitten den har livets rett,
det har vi nu i vinter sett.

P l e b e i i u s .



TINGSTAD A/S

STÅLFJÆRA 17 — OSLO 9
TLF. (02) *25 20 53 — TELEX 71577

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

RESULTATREGNSKAP FOR ÅRET 1981

DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	1981	1980
Driftsinntekter	61.867,05	56.527,25
Driftstilskudd	133.500,-	123.000,-
Diverse tilskudd	36.500,-	3.127,03
Inntekter medlemsblad	17.042,50	8.710,50
Inntekter arrangementsavdelingen	2.960,-	5.126,-
Inntekter møtevirksomhet	722,-	-
Diverse inntekter	4.589,20	40,-
Sum driftsinntekter	257.180,75	196.530,78
Driftskostnader	41.570,35	21,340,82
Baneavdelingen	41.423,29	35.281,39
Maskinavdelingen	43.691,40	14.331,99
Restaurering personvogn BCo3	11.774,45	12.168,84
Hovedrevisjon og restaurering lok nr. 6 HØLAND	1.579,47	2.514,13
Stasjonsavdelingen	69.833,06	15.961,23
Inventar og samlinger, berikelse samlinger	6.364,-	2.927,23
Fotoarkiv	6.655,70	-
Bibliotek	566,-	-
Fredning, tilbakeføring	5.569,20	-
Administrasjon og markedsføring	7.811,65	10.127,46
Møtekostnader	1.836,75	3.957,20
Reisegodtgjørelse	6.619,80	5.468,-
Forsikringspremier	2.980,-	2.929,-
Kontingenter	1.640,-	350,-
Kostnader medlemsblad	18.780,-	11.902,65
Kostnader arrangementsavdelingen	8.890,75	5.371,50
Skattetrekk, folketrygd	353,-	-
Diverse kostnader	6.710,80	448,59
Sum driftskostnader	284.649,67	145.080,03
Driftsresultat	-27.468,92	51.450,75
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER		
Renteinntekter	6.263,18	4.712,37
Medlemskontingenter	8.840,-	7.790,-
Sum finansinntekter	15.103,18	12.502,12
Resultat før årsoppgjørsdisposisjoner	-12.365,74	63.953,12
ÅRSOPPGJØRSDISPOSISJONER		
Avsatt til reservefond	-	3.838,15
Avsatt til revisjonsfond	28.420,53	60.000,-
Oppløsning av revisjonsfond	11.774,45	-
Oppløsning disposisjonsfond	29.011,82	-
Netto årsoppgjørsdisposisjoner	12.365,74	63.838,15
Årsoverskudd til disposisjon	-	114,97

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

BALANSE PR. 31. DESEMBER 1981

E I E N D E L E R

OMLØPSMIDLER	1981	1980
Kontanter	-	96,14
Bankinnskudd	67.957,05	79.381,47
Postgirobeholdning	7.038,26	1.923,44
Fordringer	2.000,-	2.000,-
	76.993,31	83.401,05
ANLEGGSMIDLER		
Lokomotiver, vogner, bygninger, skinnegang	122.200,-	122.200,-
Varige hjelpemidler	25.000,-	25.000,-
	147.200,-	147.200,-
Sum eiendeler	224.195,31	230.601,05

G J E L D O G E G E N K A P I T A L

KORTSIKTIG GJELD		
Forskuddsbetalte medlemskontingenter	4.050,-	1.890,-
	4.050,-	1.890,-
EGENKAPITAL		
A-andelskapital	36.400,-	32.600,-
B-andelskapital	6.700,-	6.700,-
Reservefond	15.000,-	15.000,-
Disposisjonsfond	85.399,23	114.296,08
Revisjonsfond	76.646,08	60.000,-
Årets overskudd	-	114,97
	220.145,31	228.711,05
Sum gjeld og egenkapital	224.195,31	230.601,05

Hvalstad den 2. februar 1982
I styret for A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

kasserer formann

REVISORENES BERETNING

Til Generalforsamlingen i A/L Urskog-Hølandsbanen

Vi har revidert A/L Urskog-Hølandsbanens årsoppgjør for 1981 som er gitt i samsvar med aksjelovens bestemmelser. Årsoppgjøret gir, efter vår mening, et forsvarlig uttrykk for andelslagets stilling og for resultatet av årets drifts. Styrets forslag til årsoppgjørsdisposisjoner er i samsvar med gjeldende lover og lagets vedtekter.

Vi anbefaler Generalforsamlingen å fastsette balansen og resultatregnskapet som selskapets regnskap.

Oslo 23. februar 1982

revisor revisor

Fra privatbanetiden.

Redigert ved Finn Halling.

Gjenpart

URSKOG-HØLANDSBANEN
DRIFTSBESTYREREN

Bjørkelangen den 4. januar 1934

Til
Tilsynshavende for de private jernbaner
Herr. overningeniør Nissen OSLO

Rapport for 1933 angående Urskog Hølandsbanens tekniske tilstand og om lokomotivernes revisjoner.

1. Linjens tilstand

Den kullslagg og stubb som er faldt ved de forskjellige maskinstalder er anvendt til ifylling ved bortgravning av "telekuler". Der er gravet betydelig grøfterensk i det forløpne år. 2400 m. Banen - 57 km. - har fremdeles inndeling i 6 baneavdelinger med 2 faste mannskaper på hver avdeling.
Unntatt noget ekstrahjelp til grusning og ekstraordinær sleepersutbytning ved en avdeling, har der ikke været leiet ekstrafolk til linjetjeneste.

2. Skinnegangen

Av sleepers er der i året lagt inn 9.386 stk. Av gjerdestolper er der nedsatt 1255 av ener og 1763 stk. av gran, tilsammen 3.018 stk.
Sleepers kjøpes fremdeles ved anbud. Priserne var i siste år kr. 1.- til kr. 1.10 for 10X20X170 cm. og kr. 1.15-1.25 for 11X20X170 cm. I året blev der anskaffet og innlagt en ny sleeperstype "Svenske sleepers", hvorav der vedlegges en snitttegning. Lengde 170 cm. Av denne sleepers tok vi inn 2605 stk. efter en pris av 80 til 90 øre pr. stk. Man fikk tildels meget god vare av trangvoksen fjellfuru og med den oversigt man nu har over denne sleeperstype, passer den godt for behovet. Serlig er man blitt kvitt den hovedulempe som klevet ved de eldre sleeperstyper at de var for tynde slik at man spikret dogger tvers igjennem. Man venter sig derfor en lengere levealder av denne "svenske - sleepers". Desuten faller den vesentlig billigere. For å få det best mulige totalinntrykk av denne nye sleepers er denne innlagt samlet (S.sand-Bingsfos) Det er forutsetningen å forlenge dette stykke frem til Kvevli (km. 7) i 1934. Den sleepers som blev skiftet ut S.sand-Bingsfos blev sorteret og den beste blev sendt utover på Hølandsbanen (Bj.langen-Skulerud). Dette av den grunn, at man til stadighet har for øie en eventuell nedleggelse av denne banestrekning.
Av kontrollspikret sleppers er der i året uttatt:

1916.....	28 stk.
1922.....	18 "
1923.....	14 "
1924.....	20 "
1925.....	27 "
1926.....	16 "
1927.....	4 "
1928.....	0 "
1929.....	3 "
1930.....	1 "

Der blev iår som vanlig sprøitet med natrium-klorat for ugress. Den tidligere beskrevne sprøitevogn er os her til stor hjelp.
Der blev i det forløpne år fra private grustak innkjøpt 1345 m^3 grus efter en pris av kr. 2.25 pr. m^3 oplastet i grusvogner på stasjon. Vognene blir medtatt i de ordinære tog ut på linjen, hvor vedkommende baneavdeling som mottar grusen får en ekstramann til hjelp. Denne ording faller overordentlig billig.
Grusning foretas over forholdsvis korte strekninger, men med så pas rikelig løft, at

man har varig nytte derav.

3. Broer

Broen ved km. 54 over Hølandselven er løftet op og de bevegelige rullelagere flyttet inn på landkarret så broen hviler normalt på alle ruller. Videre er det sammesteds anordnet en bedre drenering av den store fylling mot østre landkar. Man tror at grunden til at dette landkar gjennem årene har vist tilbøielighet til å velte fremover skyldes trykk fra den store og tildels dårlig drenerte fylling, som støter inn til dette landkar.
Banens broer er i god stand.

4. Stasjonene

Banens stasjoner har i årets løp gjennemgått store forbedringer.
Følgende stasjoner er blitt helt opmalet:

Skulerud
Hemnes - ny sydvegg
Hjellebøl
Løken
Kvevli - desuten skruet op og rettet
Lierfoss stasjon er påbygget en fuld 2. etasje, hvorved der er skaffet ekspeditøren en meget pen familiebekvemmelighet på 4 værelser og kjøkken.

5. Lokomotiverne

Banens kjelprotokoll for 1933 inneholder:
"Den 8. desember 1933 underkastedes kjelen ved lokomotiv nr. 6 prøve med koldtvanns-
"trykk av 18 kg. pr. cm^2 (stor revisjon). Kjelerørene var nestfør uttatt og kjelen
"grundig rengjort og eftersett. Ingen tæringer forefandtes. Kjelen var helt avklædt.
"Samtlige kjelrør var nye (av stål).
"Kjelen der er fabrikeret av Sächsische Maschenenfabrik i Chemnitz i 1925 og har
"fabrikknummer 4658 viste sig under prøven i enhver henseende tilfredsstillende.
"Kjelens arbeidstrykk er 12 kgr. pr. $cm.^2$.
"Manometret blev samtidig kontorlleret. Da det viste ca. 1/2 kg. feil blev det medtatt
"til Oslo for justering."

Bjørkelangen 8. desember 1933

T. Mørk Eigil Prydz
(sign.)

6. Vognene

Samtlige banens vogner er i god stand. Alle personvogne blev sommeren 1933 malt dels lakeret.

7. Uhell

Av uhell er der i årets løp forekommet:

1 avsp. av vogn på linjen
3 " av vogne på stasjon under skift
1 maskinskade (fjærbrudd)
2 sammenstøt med biler (1. april blev lokomotivet påkjørt av en fiskebil på planovergangen ved Finstadbru st.)
(16/6 påkjørtes en tømmerbil i Lierfos stasjonstomt)
15/6 sprengtes et firkantlass under togfart
21/8 " et tømmerlass under togfart.

Ingen nevneverdig skade på materiell ved de nevnte uhell.
Ingen personer kom tilskade.

Onsdag 11. oktober måtte aftentog til Skulerud og likeledes morgentog 12. oktober over Hølandsbanen innstilles på grund av et lokalt skybrudd. Vandet stod på sine steder 80 cm. over skinnetopp. Linjen blev avbrudt på flere steder ved at grusen var bortskyllet.
Nogen annen skade forvoldtes ikke.

Ærbødigst

URSKOG-HØLANDSBANEN
DRIFTSBESTYREREN

Gjenpart

Bjørkelangen den 23. januar 1935

Til
Tilsynshavende for de private jernbaner
Herr overingeniør Nissen,
Oslo

Rapport for 1934 angående Urskog Hølandsbanens tekniske tilstand og om lokomotivernes revisjoner.

1. Linjens tilstand

Den kullslagg og stubb som er faldt ved lokomotivstaldene er utkjørt og nedgravet på de mest teleskytende steder.
Grøfterensk har været foretatt, hvor der har været mest påkrevet, men der gjenstår har meget ugjort arbeide. Banens inndeling i 6 avdelinger er fremdeles uforandret Bortsett fra en enkelt avdeling har der ikke været anvendt nevneverdig ekstrahjelp utenfor de 2 faste ved avdelingen.

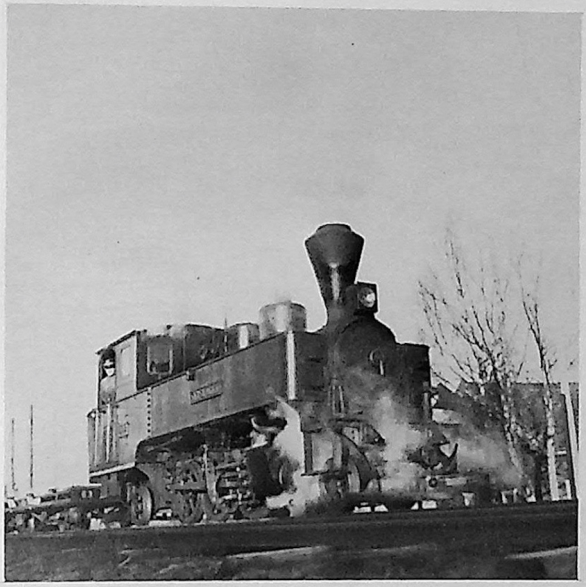
2. Skinnegangen

Av sleepers er i året innlagt 7123 stk. almindelige sleepers
plus 6792 " "svenske - sleepers"
Tilsammen 13915 stk.

Av gjerdestolper er der nedsatt 5733 stk. av gran
plus 3707 " av ener
Tilsammen 9440 stk.

Såvel sleepers som gjerdestolper er anskaffet efter anbud. For "svenske" - sleepers betaltes fra kr. 0/85 - 1/00 pr. stk.
For 10cmx20x1,70 optil kr. 1/10
" 11cmx" " " " 1/25

Gjennemgående er der levert meget god vare. Serlig tilfreds er jeg med overgangen til "svenske" - sleepers. Innleggningen av denne er nu praktisk talt kommet frem fra Sørumsand til Kvevli. Sleepersen viser sig å være god å pakke. Ligger godt og dens tykkelse 13 cm. gir et annet solid grunnlag for skinnegangen, enn den utvilsomt rent for tynne 10 cm. sleepers som tildels fremdeles brukes. Det er meningen å fortsette den sammenhengende utskiftningen av gammel sleepers og innlegning av "svenske-sleepers" . Iår håper jeg å nå, mulig passere Mork stasjon.
Gjerdingen har iår været bortsatt på akkord og på lange strekninger har der praktisk talt blitt innskiftet helt nytt gjerde. Akkordpris 10 øre pr. stolpe, 20 øre pr. hjørnestolpe og 30 øre pr. grindstolpe. Sleepersskiftning har også tildels blitt gjort ved akkord (10 - 12 - 15 - øre).
Av kontrollspikret sleepers er der iår uttatt:



Setskogen rangerer på Bjørkelangen. Mens rangeringen pågår er det at Mathia Guldhaug har begynt vognvaskingen.

Foto: Sverre A. Børretzen.

Steminingsbilder fra togturen. Det var de artigste typer og uniformseffekter man møtte de første årene etter at statsbanene hadde overtatt driften av Urskog-Hølandsbanen.

Foto: Sverre A. Børretzen.

1916.....26 stk.
1922.....15 stk.
1923.....89 stk.
1924.....57 stk.
1925.....94 stk.
1926.....94 stk.
1927..... 5 stk.
1929.....33 stk.
1930..... 9 stk.
1931..... 1 stk.

Der blev iår som vanlig sprøitet med Natrium-klorat mot ugress.
Fra samme grustak ved Fosser som tidliger blev der iår kjøpt 1865,75 m^3 grus oplastet jernbanevogn på stasjon efter kr. 2/25 pr. $m.^3$. Vognene blev som tidligere utkjørt på linjen i de ordinære tog. Vi har iår kommet over de mest grusfattige steder på linjen.

3. Broer

Broen ved km. 4 over Hølandselven er blitt skrapet, mønjeflekket og gitt et strøk. På grunn av dårlig veir kom man ikke lengere.
Broen ved km. 49 over Hemneselven er malt 2 strøk iår. Veivesenet har malt den nye bro ved km. 4. Denne bro er ikke overtatt av jernbanen.
Banens broer er i god stand.

4. Stasjonene

Banens stasjoner har i 1934 gjennemgått betydelige forandringer.
Mork stasjon. Nytt beboelseshus, endring av stasjonshus, nytt uthus
Urskog stasjon. Helt opmalt.
Lierfoss stasjon. Malt et strøk. Uthusene flyttet over til den annen side av hovedsporet for å skaffe bedre lasteplasser.
Bjørkelangen stasjon. Helt opmalt.
Driftsbestyrerboligen. Helt opmalt.
Alle verksteds huser. Gjennemgående oppusset fra mur til tak.
Hornåseng stasjon. Helt oppusset.
Fosser stasjon. Helt oppusset.

5. Lokomotiverne

Banens kjeleprotokoll for 1934 inneholder:
"Den 28. oktober 1934 underkastedes kjelen ved lok nr. 4 prøve med koldvannstrykk av "18 kg. pr. $cm.^2$ (liten rev.). Kjelen der er fabrikert av Sächsiche Maschinenfabrik i "Chemnitz år 1909 og har fabrikknummer 3356 viste sig under prøven i enhver henseende "tilfredsstillende. Kjelens arbeidstrykk er 12 kg. pr. $cm.^2$. Kjelens manometer blev "samtidig kontrollert, det viste ca. ½ kg. forlitet. Det blev pålagt rettet."

Bjørkelangen den 28. oktober 1934

T. Mørk (sign.) E. Prydz

Banens lokomotiver er alle i god stand, og der har været utført et betydelig vedlikeholdsarbeide med hensyn til lokomotivernes utstyr og bevegelige dele.

6. Vognene

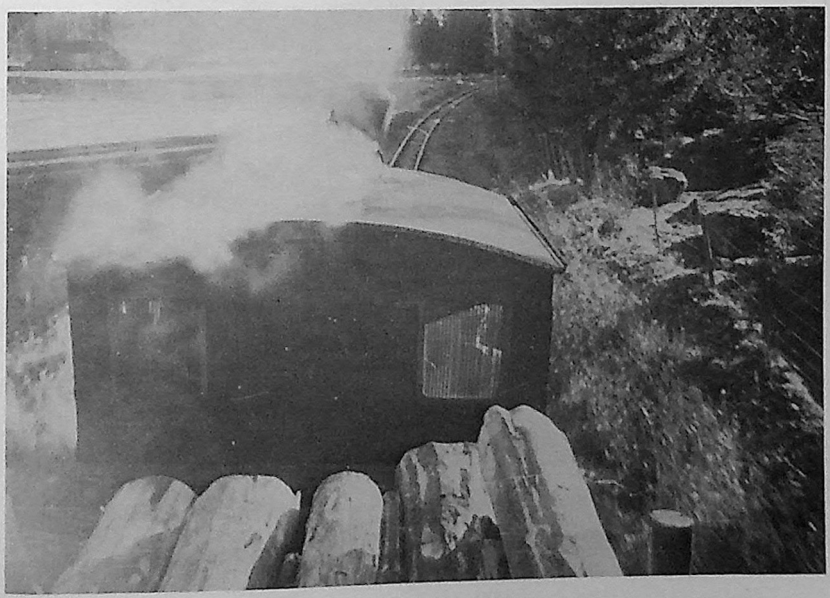
Man har i stor utstrekning bygget om godsvogner. Alt lukket godsmateriell er gjennemgående revideret og malt. Det samme er tilfelle med banens personvogne.

7. Uhell

Av uhell er der i årets løp forekommet:
1 avsporing av liten melkevogn på linjen
2 avsporinger under skiftning på stasjon
1 mindre maskinskade
26/2 1934 avsporedes 7 vogner ved km. 4 Grinna ved Fossum i Blaker. Kun lokomotiv og første og siste vogn sporet ikke av. Årsak til avsporingen

Toget er vel fremme på Løken, og hestene kan slippes av. Stemning fra 1947 foreviget av fotograf Børretzen i oktober 1947.

Stående på tømmerlasset på forreste vogn bærer det nedover mot Skulerud og endestasjonen på UHB. Foto: Sverre A. Børretzen.



var en feillesset vogn fersk skurlast, lesset for hårdt over en boggi, slik at denne mistet sin bevegelsesevne og derved i kurve bevirket sporutvidelse. 25/5 påkjørtes en sleepers, utkastet fra et arbeidstog på Kongsvingerbanen, ingen vesentlig skade.
3/7. Et firkantlass oplesset mellem Kvevli og Mork sprengte sig ut og ramlet delvis av under innkjøringen til nermeste stasjon. Mindre skade på lokomotiv og vogne.
15/12. Totalt skinnebrudd ved Finstadbru tog 753 km. 17. Blev opdaget av baneavdelingen, ingen skade.

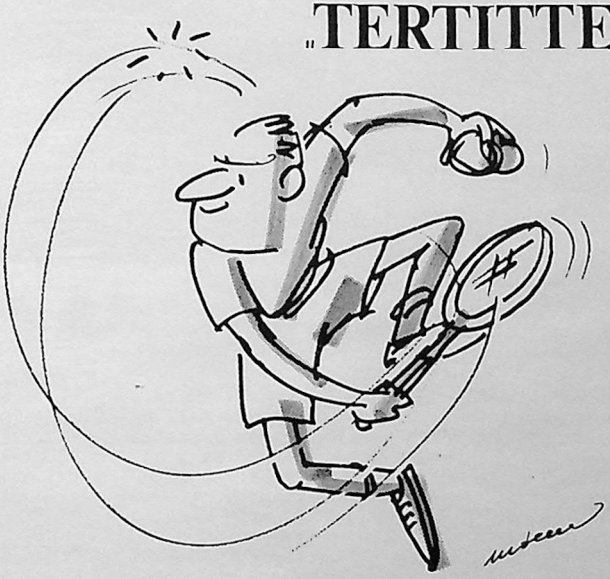
Ved de inntrufne uhell påførtes der jernbanen ikke nevneverdig skade.
Ingen personer kom tilskade.

Ærbødigst

Ferdigkappede stokker transporteres på den enkleste måte - med tralle langs UHB-sporet.

Foto: Sverre A. Børretzen

Slå et slag for „TERTITTEN"



Nå målet med en konto i:

KREDITKASSEN

- Lillestrøm

NSB lokomotiv type 33a nr. 300 fotografert på Minde den 27. mai 1959.

Denne loktypen ble bygget i et antall av 14 stykker, hvorav lok nr. 299-301 ble bygget ved Thunes Mek. Verksted i 1916, lok nr. 321-324 ble bygget ved samme verksted i 1921, nr. 343 ble bygget ved Baldwin Locomotive Works i 1917 og maskinene nr. 391-396 ved Baldwin L.W. i 1919. Maskinene kom i både a, b og c utgaver, hvorav de norskbyggde alle var a-maskiner. Lok nr. 343 var eneste b-maskin, mens de resterende lokomotivene alle var c-maskiner.
Maskinene var 2-sylindrede tvilling, med Ø 575 x 640 mm (overheter). Materialvekten for samtlige typer var nesten lik - for 33c oppgitt til 76,3 tonn, adhesjonsvekt 55,6 tonn. Beholdning av forråd for alle tre typer var 15,0 tonn vann og 4,0 tonn kull.
Lokomotivene var bygget som godstogsmaskiner med en høyeste hastighet på 45 km/t. Kjeltrykket var 12 kg/cm2 og drivhjulsdiameteren 1250 mm.

Som siste maskin ble 33a300 utrangert den 4. juli 1962.