Tertitten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR 51. FEBRUAR 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. 51 utgitt i februar 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.

Velkommen inn i det nye året, og velkommen til "TERTITTEN" nr. 51.
Det er med beklagelse at bladet igjen fremstår i sin vanlige drakt, d.v.s. uten de flotte farvebildene, slik som i forrige nummer.
Responsen på bladet har vært overveldende positiv, og vi i redaksjonen takker hjertligst for alle de fagre ord.
En ting som visstnok har opptatt flere er alle skrivefeilene i artiklene "Glimt fra Privatbanetiden".
Til dette er det å si at Finn Halling, som redigerer disse kapitlene, skriver ordrett av driftsbestyrer Eigil Prydz' årsrapporter, skrivefeilene inkludert. Det er altså ikke Finn som skriver feil - han reproduserer bare det som der er skrevet.

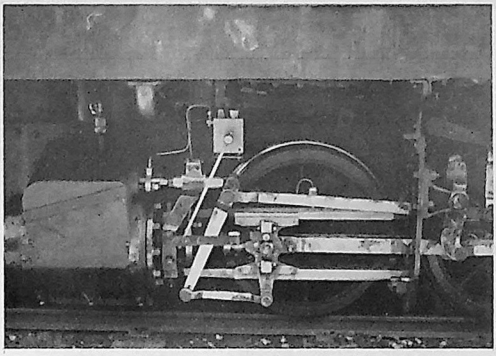
Vi skriver februar, og snart er tiden inne for de årvisst møter. Det dreier seg om årsmøtet i D & V, samt noe senere, generalforsamlingen.
Flere stillingsinnehavere har meddelt styret at de ikke stiller til gjenvalg. Det har vært et uttrykt ønske nedfelt i eget styrevedtak, at vi i UHB skulle søke å nyttegjøre oss den faglige kompetanse som mange av våre arbeidsaktive medlemmer besitter. Det er ikke alltid så lett.
Flere av våre "fagfolk" finner ikke å kunne påta seg noe tillitsverv innen D & V. Å ha faget som yrke og samtidig ha det som forpliktelse i fritiden kan blir for mye av det gode.
Det er et håp og ønske at de som nå påtar seg tillitsverv i D & V vet å be disse fagfolk om deres assistanse før det blir tale om "redningsaksjoner".
Og dersom vi ikke finner frem til medlemmer som kan påta seg alle de verv som skal besettes - så la oss heller holde stillingen åpen enn å overtale en "tviler" til å ta jobben. Det er ingen tjent med.

ERG

Forsidebildet: Lok nr. 4 SETSKOGEN på vei ned Harkerudbakkene for å hente resten av toget. Denne gang var altså toget for tungt for maskinen.
Bildet er tatt i tiden 1957/60.
Arkiv: UHB.

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

Redaksjonen avsluttet 18. januar 1982.



Året 1981

Driftsstatistikk for 1981 - 16. driftssesong

C bak dato indikerer chartertog.
Tallet i (x) i kolonnen for lok.km. angir hvilket lok som er benyttet.

Dato	11/6 C	14/6	21/6	28/6	30/6 C	5/7	12/7	19/7	26/7
Totalt	644	233	264	482	46	419	247	301	451
Antall tog	5	4	4	4	1	4	4	4	4
Antall pr. tog	129	58	66	120	46	105	62	75	113
Lok km.	33(4)	27(4)	27(4)	30(4)	9(4)	27(4)	30(8)	30(8)	27(8)
Vogn km.	165	135	183	146	18	140	139	113	156

2/8	9/8	16/8	23/8	30/8	6/9	13/9	20/9		S U M
432	351	316	311	259	191	94	79		5.120
4	4	4	4	4	4	7	3		68
108	88	79	78	65	48	13	26		75,3
27(4)	27(4)	27(4)	30(4)	31(4)	31(4)	21(8) 27(4)	25(4)	378(4) 108(8)	486
156	168	156	154	159	166	202	117		2.473

Totalt ant. reisende 1966-1981: 61.028
Totalt ant. enk.reis 1966-1981: 120.860
Totalt ant. pers.km. 1966-1981: 377.083

Lok.km. løp nr.4 totalt: 393
Lok.km. løp nr.8 totalt: 120
Sum lok.km. løp 1981 : 513

Som det fremgår av tabellen ovenfor er resultatet for 1981 ikke helt ut tilfredsstillende. Vi har hatt ca. 1.000 reisende mindre enn foregående år. Særlig mot slutten av sesongen sviktet publikum.

Å gi seg inn på en vurdering av hvorfor det er blitt slik frister egentlig ikke, men det er vel visse forhold som kan gi en pekepinn. Vår PR i 1981 rettet seg mot andre målgrupper enn den vanlige besøkende. Den store sak var tilbakeføringen til Sørumsand - og presseomtalen ble deretter. Her fikk vi virkelig god hjelp av den 4. statsmakt, men naturlig nok ble det sagt lite om når togene gikk og hva en kunne oppleve.

Kryssing på Bingsfoss.

Persontog trukket av nr. 8 står klart til avgang i spor 2 mens godstog til Fossum i spor 1 venter på klart fra togekspeditøren.

Denne dagen var en stor opplevelse, men som det fremgår av tabellen for 13/9 var det ikke mange besøkende som fikk oppleve 2-togs trafikken.

Foto: H.P. Grøner

Deler av Bingsfoss stasjon sett fra "baksiden". Bildet gir unektelig et idyllisk inntrykk.
Til venstre på et bord sitter stasjonsformann Knut Hansen. Han ser fornøyd ut - og det har han avgjort grunn til: Bingsfoss er blitt en "lun" og hyggelig stasjon!

Foto: H.P. Grøner

Av rapportene fra de europeiske museumsjernbanene ser det ut til at man har hatt en generell tilbakegang i besøkstallene. Det finnes unntak, men ved Talyllyn Railway har man hatt nesten 12.000 reisende mindre enn i 1980 - og dette på tross av kjøring av flere skolebarn enn noen sinde. Ffestiniog Railway meddeler også at "traffic figures for the 81 season have been very disappointing. The two last weeks of July were abysmally poor". Liknende kan man lese for mange av museumsbanene.

Utvilsomt kommer de fleste besøkende til museumsjernbanene med bil - og bilen er blitt dyr i drift. Man heller til den oppfatning at besinprisene har mye av skylden for de svake resultatene. Dette kan vel være noe av årsaken, men vi må heller ikke glemme at nyhetens interesse er et tilbakelagt stadium. Museumsbanene er blitt en del av det alltid mangfoldige "underholdningstilbud". Nyhetens interesse er som sagt ikke mer og banene er iferd med å stabilisere seg på et nivå som de må leve med i årene som kommer. UHB er i så måte ingen unntagelse.

Hans P. Grøner

†

VÅR VENN LARS ER DØD

Brått og uventet kom meldingen om at Lars Liaaen var død. Lars var blant de første entusiastene i arbeidet med Andelslaget Urskog-Hølandsbanen. Han hadde tidlig stor tro på at UHB skulle bli til noe av betydning, - hvilket det også har blitt.

Vi som kjente Lars fra begynnelsen av 1960-årene husker hans gode humør og aldri sviktende optimisme. Lars var full av initiativ og idéer, men det var særlig i Andelslagets første tid ofte slik at våre planer og ønsker var større enn kapasitet og ressurser. Lars hadde sine synspunkter og var aldri redd for å gi uttrykk for disse.

Vi takker Lars for hans innsats i UHB.

Lars var alltid interessert i å oppdage nytt. Hans interesse for smalsporede jernbaner brakte han til nære og fjerne deler av verden. På sine reiser fotograferte han og nedtegnet sine iaktagelser. På denne måten fikk Lars en samling av verdifullt materiale som på sitt område er unik.

I familielivet vet vi at Lars hadde et enestående godt forhold til sine 2 sønner.

Lars Liaaens alt for tidlige bortgang, i en alder av bare 37 år, føles meningsløs. Vi vil huske Lars som vår gode venn og lyser fred over hans minne.

Olaf Wiegels

Nytt fra Akershus.

I august fikk Akershus et nytt spesialmuseum, nemlig Minnesund Museum. Det ligger like ved Minnesund, mellom stasjonen og broen, og må karakteriseres som et mekanisk- og transportmuseum.

I mange år før båttrafikken på Mjøsa nesten forsvant, var verkstedet på minne et meget sentralt sted. Her fantes - og finnes - verksted, lagerhus, slipp og ankringsplass for damp- og motorbåtene som trafikkerte Mjøsa.

De opprinnelige bygningene, verktøyet og utstyret eksisterer fortsatt og danner, sammen med fotografier, kart, og dokumenter Minnesund Museum.

Vi ønsker det nye museet lykke til!

Thor Mellin-Olsen

PROPOSISJONEN OM FREDNING AV URSKOG-HØLANDSBANEN "RETT RUNDT HJØRNET".

Forslaget til fredning av Urskog-Hølandsbanen mellom Sørumsand NSB-stasjon og Fossum er nå for lengst ferdig behandlet hos Riksantikvaren og oversendt Miljøverndepartementet til stadfestelse.

Miljøverndepartementet anser saken som helt uten komplikasjoner, men saken vil likevel ta noe tid p.g.a. de mange øvrige saker som departementet behandler og som kan være mer kontroversielle enn fredningen av UHB.

Straks papirene er klare må UHB søke om utvidelse av någgjeldende konsesjon til også å omfatte strekningen fra Presterud og inn til NSB-stasjonen. I denne sammenheng er det alt tatt initiativ fra Akershus Fylkesvegvesen til utarbeidelse av felles konstruksjonsprofil for UHB og gang-/sykkelvei. Dette profilet er godkjent av alle impliserte parter. Dermed er alt problemene på den smaleste del av tracéen løst.

Forslag til stasjonsbygning på Sørumsand m.v. arbeides det nå med.

HPG

DU FÅR ALT PÅ ET KORT

Det du trenger av kontormøbler og utstyr fra en forhandler.

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

Lierbanen!

Pensjonert allerede som 30-åring!

Fra leksikonet finner man følgende fakta om banen:

"Privatbane mellom Lier og Svangstrand stasjoner, 19 km. lang, åpnet i 1904. Anvendt kapital kr. 900,000.-. Aksjekapital kr. 589,050.- hvorav Staten ca. 3/5".

Som jernbane betraktet ble dens historie meget kort, for allerede først i tredveårene ble den nedlagt - da hadde bilene overtatt for godt.

Men for folk i Sylling og på vestsiden av bygda var virkelig banen fremkomstmidlet fremfor noe, både når det gjaldt varer og når en skulle ut i den store verden, såsom til Drammen eller endog helt til Kristiania.

For folk ellers i distriktet var den en turistbane, og det var den i en så stor grad at folk idag har vanskelig for å fatte det. Johan Borgen beskriver turen i sin bok "Barndommens Rike". Sammen med sine foreldre ble turen gjennom Lierdalen til Ringerike gjentatt år etter år - han husker ikke hvor mange ganger. Jeg gjengir litt fra beskrivelsen av turen med toget.

"Togbytte på Lier stasjon til et luntende leketøystog, sånne som det dessverre ikke er noen igjen av. Pipen på det lille lokomotivet var av messing, blank som en skipsklokke. Vognene var en slags små kabinetter på hjul. Det var mange oppforbakker underveis og da gikk min far av og plukket prestekrager under farten".

Muligens overdriver han en smule, men på sommertiden, når togene var lange, slet de små lokomotivene med å komme opp de bratte hellingene, og ofte måtte de reversere og ta ny fart.

Vi noe tilårskomne husker godt søndagsmorgenen ved ni-tiden, når togene fra Drammen og Kristiania kom omtrent samtidig til Lier stasjon, fullstappet med turister, som kappfløy over sporene til den ventende Lierbanen, for om mulig sikre seg plass i en av de få personvognene som var.

Og, ble det ikke plass der, så var det å ta til takke med innelukkede kuvogner. Ved St.Hans-tider var disse som regel løvpyntede, og turistene den gang var ikke så kravfulle; de gledet seg over å komme ut og hadde enda ikke lært å være misfornøyde.

Når så toget endelig hadde fått slitt seg frem til Sylling stasjon, kappløp passasjerene den korte veien ned til den ventende båten, som lå fortøyd ved Svangstrand. Men så lettvindt var det ikke for toget - det var for bratt selv for Lierbanen, og man reverserte ned til "pensen", et sted midt i bakken opp for Skjæret, for så å gå fremover og ned til Svangstrand stasjon.

Vel ombord på D/S "Ringerike", Lierbanens egen lille båt, hadde man, i hvertfall i godt vær, en behagelig og forfriskende tur frem til Sundvollen. Ombord var det mat å få, og - ikke å forglemme - drikke. Båten hadde både øl- og vinrett.

På Sundvollen led man heller ingen nød, det gamle gjestgiveriet ligger der likedan idag som dengang. For de spreke, som tok turen opp "Kleivens svimlende portal" til Kleivstua eller videre frem til "Kongens Utsikt", var utsynet over det fagre Ringerike tilstrekkelig belønning.

For de aller fleste ble det sikkert å ta samme vei tilbake, men ikke alle. Johan Borgen forteller således at hans foreldre leide hesteskyss tilbake til byen over Sollihøgda. Andre gikk den lange veien, man hadde bein til å gå med den gang.

På søndag ettermiddag, da hjemreisen foregikk, var det stort fremmøte av de "innfødte" langs banen. Det var søndagens store begivenhet. Det var liv og røre, og den første forretningsmessige "utbytting" av turistene hadde begynt. Man solgte moreller for 10 øre pr. bunt på Lier stasjon, andre steder solgte man markjordbær for 10 øre stråret; rene fläeriet altså.

Som nevnt, ble banen åpnet i 1904, datoen var den 12. juli. Ifølge de meget utførlige avisreferater var dagen på alle vis en strålende dag - en av de aller største i bygdas historie. Hele befolkningen deltok i festlighetene, og ifølge referatene skal det sjelden ha medgått så mye drikke for de tørste.

Man hadde sikkert på festens dag glemt de "tapte slag", og blandt det tapte var vel det vesentligste at man av økonomiske grunner hadde måttet velge det aller billigste og dårligste alternativ.

Men tilbake til begynnelsen. For de som strevet med prosjektet var den ikke fullt så solskinnsfylt som selve åpningsdagen.

I året 1895 fikk de folkevalgte i bygda seg forelagt et spørsmål fra Stortinget angående "Tertiærbaner". Det synes idag nesten uforståelig at man kunne avgi følgende svar: *"Man antager at det i en nær fremtid ikke kan bli spørsmål om sådanne baner her i bygden".*

For det var nettopp en slik bane en av bygdas mest fremtredende menn hadde i tankene på den tiden, nemlig daværende kaptein, senere oberstløytnant H.J. Hofgaard på Sjåstad. Såvel Eidsfoss- som Hvittingfossbanen var bygget kort tid i forveien, så man hadde god kjennskap til slike småbaner.

Hofgaard var den i bygda som hadde aller størst behov for et moderne fremkomstmiddel på vestsiden av bygda. Foruten stor skogsdrift drev han en etter datidens forhold, stor sagbruks- og trevarefabrikk på Sjåstad med over 50 ansatte i 1896.

Produktene ble fraktet med hest den smale og bakkete vestsideveien til Lier stasjon, hvor bedriften hadde sitt eget lagerhus og egen stall. På våren 1896 foretok han, sammen med fagfolk, den første befaring av mulig trasé for en fremtidig bane.

Befaringen skulle være hemmelig, men selvfølgelig ble saken fort kjent. Det ble laget forskjellige alternativer og prisoverslag. Bygdas folkevalgte ble så informert om saken, og på kommunestyremøte på Nordal ble det nedsatt en komité som så skulle arbeide videre med saken. H.J. Hofgaard ble formann, og daværende ordfører Torger Holtsmark nestformann.

Det første kostnadsoverslaget kom til å lyde på ca. kr. 700,000.-, men heri var da medregnet et mindre dampskip på Tyrifjorden. På den tiden var dette selvsagt en masse penger, og uten personer av stort format så som d'herrer Hofgaard og Holtsmark, hadde banen neppe latt seg realisere.

Riktignok hadde man en veldig tro på jernbaner på den tiden, og statsbanene gikk virkelig med overskudd - men innen bygda var meningene angående bane svært forskjellige.

Det skulle dannes et eget aksjeselskap for banen, og komitéen, som var meget optimistisk, anmodet kommunebestyrelsen om å bevilge kr. 150,000.- til tegning av aksjer. Men her kom egeninteressene tydelig frem. På Åssiden, som ennå i lang tid tilhørte Lier, var det selvsagt ingen interesse for banen, og folk fra det ytre Lier og de fra østsiden var heller ikke særlig villige til å yte penger, og foreslo bevilgningene nedskåret til det halve.

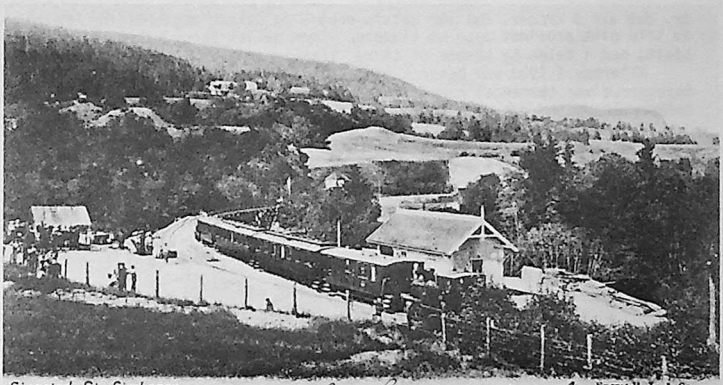
Hver aksje var pålydende kr. 100.- og rundt om på bygdas gårder ligger det sikkert den dag idag aksjebrev uten annen verdi enn den antikvariske. Men, den nedsatte komité, med den energimettede formann i spissen, greide likevel å skaffe til veie den nødvendige kapital. Den 18. mai 1899 bevilget så Stortinget enstemmig det resterende beløp, stort kr. 350,800.-.

Høsten 1901 kunne man sette spaden i jorden, bokstavelig talt. For det var med hakker og spader at banen ble bygget. Ikke et eneste skudd ble avfyrt, men med leira hadde man et svare strev. En mann omkom sogar i et leirras. Det sies at de fleste arbeiderne var svensker, men også folk fra forskjellige kanter av vårt langstrakte land var representert.

Forholdet mellom arbeidere og "innfødte" må stort sett ha gått bra, men på Egge går det riktignok ennå frasagn om bygdekjempen Klaus Eriksrud, som en gang virkelig måtte ordne opp med en vragslått svenske.

Karene ble innlosjert på gårdene, på enkelte steder hadde de til og med kosten. Driftsingeniør Richter, selveste sjefen, leide hele innhuset hos Eilif Egge (Wåler) og bodde der med hele sin familie.

Det er hevet over enhver tvil at arbeidsfolkene var dyktige, som satte sin ære i å få arbeidet unna. Nicolai Syvertsen, en av arbeiderne ved banen, senere også ansatt ved banen i hele dens levetid, har fortalt at det meste man tjente



Sjaastad stasjon. Bildet er tatt omkring 1920 og ble brukt i en reklameplakat om Lierbanen, som utkom ca. 1923. Fotografen er ukjent.

Svangstrand stasjon, fotografert muligens allerede i 1904. Bildet er tatt fra et postkort, i en serie som ble solgt allerede fra 1904. Ukjent fotograf.

pr. dag var 3 kroner. Det var delvis akkord og delvis dagsbetaling. På tross av tele gikk arbeidet også om vinteren - man deljet brede kiler, lange som spett, ned i telen og brente ut store flak.

Allerede i 1903 var banen kjørbar til Sjåstad, men herfra og frem til Skjeggerud var terrenget meget vanskelig. Såvel over Sveregropa som over Solbergelva måtte det bygges store kostbare broer.

Men, banen ble ferdig i rett tid, og da var det også bygget 4, muligens 5 stasjonsbygninger, nemlig på Egge, Utenga, Sjåstad, Sylling og Svangstrand. Bygningene på Svangstrand og Utenga står enda. Dessuten hadde banen ytterligere 4 stoppesteder, Landfald, Utenga (ble betraktet som stoppested), Muggerud og Skjeggerud.

Det var anlagt svingskiver ved Lier og Svangstrand. Gjerder var oppsatt langs hele linjen, med grinder ved alle overganger, og brukerne av disse overgangene fikk utlevert hengelåser, selvsagt for å avverge krav ved eventuelle påkjørsler.

Nær Egge stasjon, hvor banen krysser vestsideveien, hadde stasjonsmesteren plikttjeneste som grindevokter. Det var videre bygget sidespor frem til Hofgaard's bedrift ved Sjåstad og til det nyanlagte tresliperiet ved Tronstad.

Materiellet var det enklest mulige. Foruten de 2 små tyske lokomotivene, kalt "LIER" og "HOLE", var det til å begynne med 2 personvogner og en gods- og konduktørvogn. Dessuten selvsagt godsvogner. Tilsist, men ikke minst, den vakre båten D/S "Ringerike", med initialene L.B. på skorsteinen. Den var fraktet med bane til Vikersund, hvor den så ble sammenklinket.

Som tidligere nevnt, fant den høytidlige åpningen sted den 12. juli 1904 på Svangstrand stasjon med åpningstale av statsminister Hagerup. De innbudte, flosshatt prydede gjester ble hentet på Lier stasjon, og med det flagg- og løvpyntede "HOLE" i spissen, dro toget til Sjåstad, hvor de prominente gjester var inviterte til frokost hos Hofgaard.

Her var det musikk av Drammens Parkmusikk, og sang av Sjåstads Blandede Kor, som fremførte sanger spesielt komponert for anledningen.

Grunnet de alt for mange, og lange taler kom toget frem til Svangstrand hele 3 timer forsinket. Også her var det korsang, nå av Sylling Sangforening. Etter en forhåpentlig behagelig tur frem til Sundvollen og tilbake, fulgte selve den høytidelige åpning, hvoretter det var nok en sang ved koret, denne forfattet av lærerinne Marthe Tveten.

Og så kunne endelig den alminnelige mann og kvinne slippe til og slå seg løs, hvilket man etter sigende også skal ha gjort!!!

Så begynte hverdagen for A/S Llerbanen. Det første konstituerende årsmøte i selskapet ble holdt på skysstasjonen Solvang den 4. november 1904. H.J. Hofgaard ble valgt til formann og Torger Holtsmark og Oluf Landfald ble styremedlemmer.

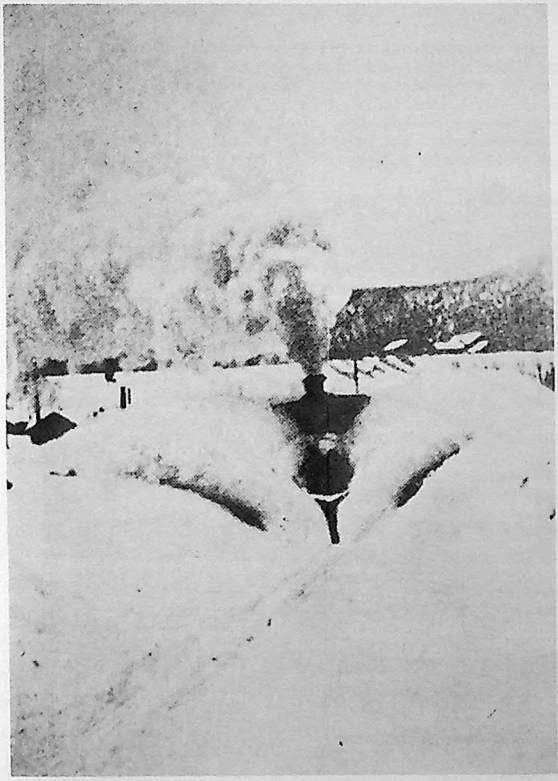
De første par år var ingen økonomisk suksess, men så begynte turistene å komme, og det i et langt større antall enn man hadde kunnet håpe på. I 1912 reiste det eksempelvis 64,000 passasjerer med banen, og flesteparten av disse var turister.

Dersom vi tenker oss at de fleste av disse skulle fraktes i løpet av 2-3 sommermåneder, kan enhver tenke seg trafikken. For jernbanen var saken ganske grei, for de fikk låne og leie materiell fra statsbanene, som den gang hadde samme sporbredde.

Det spilte liten rolle om toget var fullastet, men for D/S "Ringerike" var det anderledes. Kapteinen ombord, en forhenværende seilskuteskipper ved navn Karl Olsen, hadde svært vanskelig for å la noen bli stående igjen på brygga. Han lastet inn så lenge båten fløt. Men en gang, og det var nok også den eneste, kunne man observere et tvilende glimt i øynene hans. Det var den gangen båten ankom Svangstrand med skalkede luker og med folk stående på dekk i vann opp til støvleskaftene. Båten var sertifisert for inntil 120 passasjerer.

Han ble innrapportert, og fikk strengt pålegg om aldri å ta inn flere passasjerer enn det tillatte antall - og senere hadde den samme Olsen aldri mer enn 119 passasjerer, ihvertfall på papiret.

I 1914 kunne res.kap. Riddervold skrive i jubileumsskriftet at: *"Fremgangen tegner godt for fremtiden".*



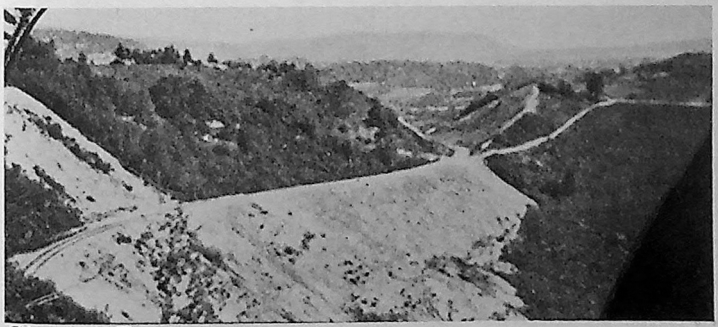
Bildet viser Sylling stasjon i januar 1920.

Snefallet har vært stort og det må brøytes før dagens trafikk kan komme igang.

Dessverre er også her fotografen ukjent.

Nedenstående bilde kommer fra den samme turistplakat som tidligere referert.

Eggemorenen har nok vært et slit for anleggsarbeiderne å komme igjennom.



Gjennem Eggemorænen.
I baggrunden: Hørthekollen i Sylling.

Lier jernbanestasjon. Postkortet er datert lørdag 27.10.1904, og etter hva vi kan forstå er bildet tatt sommeren 1904, og viser sannsynligvis åpningstoget klar til avgang den 12. juli.

Svangstrand brygge. D/S "Ringerike" ligger klar til avgang, men venter på at toget skal sakse seg ned til stasjonen fra Sylling. De spreke har allerede løpt ned fra Sylling for å sikre seg best mulig plass ombord.

Det skulle dessverre vise seg at forhåpningene ikke slo helt til. I begynnelsen av 20-årene begynte konkurransen fra bilene å bli merkbar, og en skribent ved navn Rosness skriver: *"Det var som om bilene fullstendig hypnotiserte folk, alle skulle og måtte bile. Rase frem i 35 km/t i åpne vogner på smale og ujevne veier, i kilometervis med sammenhengende støvskyer".*

Det ble båten som først måtte gi opp i konkurransen. Etter 22 års sammenhengende drift, kom båten til Svangstrand på den siste tur sensommeren 1926, til sorg for svært mange.

Banen holdt det fortsatt gående endel år, men for godstrafikken hadde det allerede oppstått vanskeligheter i og med Drammensbanens ombygging til normalt spor. Dette medførte at alt gods fra Lierbanen måtte omlastes på Lier stasjon, noe som selvsagt forårsaket store fraktfordyrelser.

På slutten av 20-tallet var det spørsmål om omlegging av banen til normalt spor, eller eventuelt å la staten overta det hele.

Som kjent ble det aldri noe av noen av delene. I 1930 var persontrafikken så liten at årsmøtet så seg nødsaget til å forkorte banen til Tronstad. Det var nå bare godstrafikken som brakte inntekter.

I 1933/34 var eventyret om Lierbanen over for godt. Skinnene ble revet opp og gikk til Christiania Spigerværk for omsmelting, og i hvertfall det ene av lokomotivene havnet på Hvittingfossbanen, som enda noen år holdt det gående.

Jeg avslutter med noen ord som altmuligmannen ombord på D/S "Ringerike", Olaus Blom uttalte i et intervju for noen år tilbake: *"Folk kunne kunsten å reise i gamle dager. Idag reiser man ikke, man farer avsted med størst mulig fart, med øynene stivt festet mot svart asfalt og med nervene i trafikk-høyspenn og snuser inn motorisert luft og innbiller seg at de er på ferietur".*

Ole Foss

Svangstrand stasjon, fotografert 1904. Nummer to fra venstre er stasjonsmester Christian Hjalmar Braathen. Ukjent fotograf.

Fra jernbanepostens annaler:

LIERBANEN

Lierbanen ble åpnet midtsommers 1904. Det var en fin varm sommerdag, og selveste statsminister Hagerup holdt åpningstalen for et feststemt publikum på Lier jernbanestasjon.

På et oversiktskart kunne det se ut som om banen var en blindtarm, men den store gruppe av innbudte, som dels kom med Drammensbanen fra Kristiania, og dels med Randsfordbanen eller fra Vestfold, fikk oppleve noe annet.

Åpningstoget dampet med god fart, etter datidens forhold, gjennom søndre del av Lierdalen. Men banen skulle også forsere den høye endemorenen, som demmer opp for Tyrifjorden, ellers Holsfjorden som armen heter. Stigningen var sterk så her gikk det i skrittfart.

Fra toppen ved Sylling og ned til Svangstrand var fallet så sterkt at sporet hadde blitt lagt i traverser nedover til stasjonen ved Tyrifjorden.

Da åpningstoget kom ned lå dampskipet "Ringerike" ved bryggen og tok gjestene ombord, og så fikk de seg en strålende fjordtur til Sundvollen.

Selv om banen i første rekke var beregnet for datidens tungtrafikk, tømmer og trelast fra Sjåstad og Tronstad bruk, så bandt det sammen Drammensdistriktet med Lier og Ringerike.

Siden banen gikk langs vestsiden av Lierdalen så Postvæsenet litt på saken før de tok banen i bruk. Det gikk over sommeren, men i "*CIRKULÆRE NO. 35 av 23dje SEPTEMBER 1904*" kunngjøres det at det sendes:

- *Konduktörpost med banco fra Svangstranden til Lier alle hverdager kl. 6,45 fm og fra Lier til Svangstranden . . . . alle hverdager kl. 9,20 fm.*

Neste år utvides ruten, og fra 20. mai 1905 meldes det:

- *Med dampskipet "Ringerike" på Holsfjorden sendes post søgnedaglig mellom Syllings- Øverskogens og Krokklevens postaabnerier.*

Denne ruten gikk inntil isen la seg, så det varierte mellom sist i oktober til ut i desember.

Nå var Lierbanen blitt et ledd i det postale nett, og for å bedre servicen sier Cirkulæret av 25.9.1905 at:

- *Dessuden er der på de alle hverdage fra Lier til Svangstrand kl. 5,50 eftermiddag og fra Svangstrand til Lier kl. 3,5? eftermiddag afgaaende tog anbragt postkasse der tömmes ved togenes ankomst til Sylling og Lier.* Mere tungvint kunne det vel ikke formuleres).

Banen førte til en livlig persontrafikk. Folk som sjeldent eller aldri hadde "vært i byen" kunne nå ta seg en tur uten strevet og tiden med hest og kjerre eller trille.

Sambandet med "utenverdenen" førte også til en veldig økning i postmengden, folk satte seg ned og skrev brev.... !

En titt på statistikken for årene 1903 før banen, og 1904 da banen ble åpnet og var i gang bare fem måneder er talende. For 1905 med full trafikk er økningen enda større.

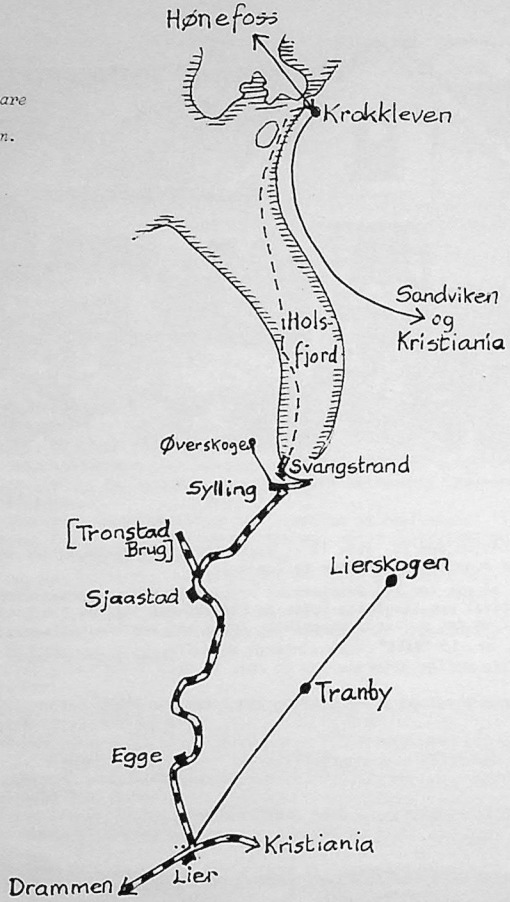
De enkelte poststeders avsendte brevmengde:

Svangstrand stasjon den 12. juli 1904. Statsminister Hagerup holder åpningstalen på Svangstrand stasjon for en stor folkemengde.

D/S Ringerike på vei inn til Svangstrand brygge. På sporet nærmes fjorden kan vi se det lokomotivet som Lierbanen leide av Statsbanene, og som T.O.Bjerke har nevnt i sin artikkel om det rullende materiell. Typen lar seg identifisere, og kan være NSB's type IV, nr. 15 "VALE".

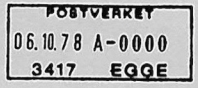
Begge foto: Drammen Museum.

Kartet viser bare stasjoner med posteksped isjon.



Postruten med Lierbanen og D/S Ringerike

paa strækningen Lier station til Krokklevens p.aa.



AR:	EGGE	SJAASTAD	ØVERSKOGEN	SYLLING	LIER
1903	-	-	-	8.400	40.000
1904	500	1.500	500	9.300	39.600
1905	1.900	5.600	2.100	14.800	38.400

Ved Lier postkontor var det en svak nedgang, antagelig fordi en del post nå ble levert ved de lokale poststedene.

Postfunksjonærene var lønnet etter postmengde, frimerkesalg, verdipost og annet, så langs banen hadde de høyst forskjellig lønn, selv om åpningstiden var ens for alle.Ser vi på åpningsåret 1904 så satt i Lier, Othilie Anette Svendsen med en årslønn på kr. 750.-.

Egge jernbanestasjon,	Stationsexpeditør	Peder Stokkerud,	kr. 100.-
Sjaastad jernbanestasjon,	- " -	Ole Mørk,	kr. 100.-
Øverskogen postaabneri,		Anne Brevig,	kr. 150.-
Sylling Postaabneri,		Johanne Svang,	kr. 250.-

Postgangen med Lierbanen går jevnt uten endring frem til 1912, da blir posten sendt to ganger daglig og samtidig blir det postgang søn- og helligdager.

I kunngjøringen heter det:

- *Paa Lierbanen sendes der fra 15. mai*
  fra Lier til Sylling alle hverdager kl. 9,20 fm. konduktørpost m/banko
  ' '' ' Sylling '' '' kl. 6,0 em. '' ''
  ' '' ' Sylling søn- og hellig.kl. 9,20 fm. '' ''
  ' Sylling til Lier alle hverdager kl. 6,50 fm. '' ''
  ' '' ' Lier '' '' kl. 4,24 em. '' ''

Forbindelsene var blitt noe bedre så Lierposten kunne nå bli sendt videre med alle avgående dag- og nattog i begge retninger.

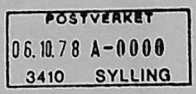
Fremover med årene er det bare noen minuttendringer i togtidene, inntil det plutselig er slutt. I 1933 leser vi i Jernbanepostgangen:

- *Med tog 501 Sørlandsbanen, hverdager ekspederes almindelig post til Lier (med Lierbanens bilrute R.f.N. 984). Posten kastes ut.*

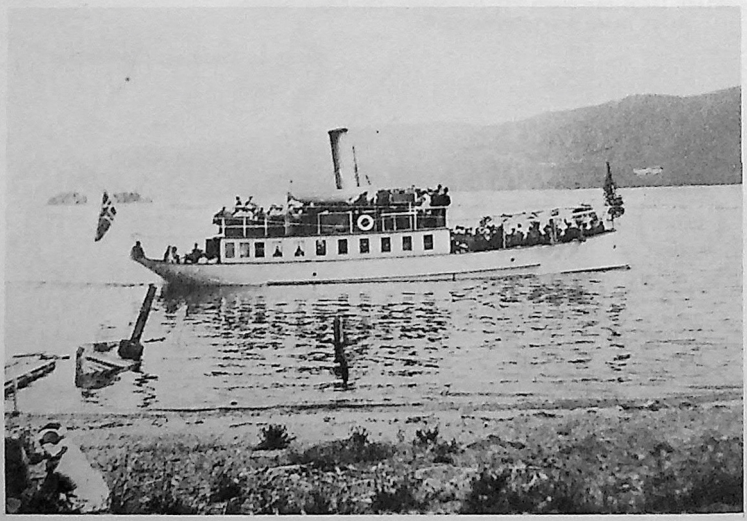
Hurtigtoget farer Lier forbi - en postsekk slenges ut i farten, og seiler langs perrongen til postmannen får den i hånden.

Bilen hadde overtatt for godt.

Bernt B. Svendsen, Spikkestad.



Et persontog har nettopp ankommet Svangstrand stasjon, og som man ser, er passasjerene på full fart over sporene i retning D/S "Ringerike". Det gjaldt å sikre seg best mulig plass ombord. Da som nå, hvem har vel lyst til å stå ???



LIERBANENS rullende materiell.

I "TERTITTEN" nr. 27 fra desember 1973 har Thor Olav Bjerke fortalt om Lierbanens rullende materiell, og vi hitsetter derfor hans artikkel.

Til åpningen av Lierbanen ble det innkjøpt 2 damplokomotiver fra Sächsiche Lokomotiv- und Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann, Chemnitz. Lokene, nr. 1 "LIER" og nr. 2 "HOLE", var omtrent identiske med Holmestrand-Hvittingfossbanens "HOLMESTRAND", levert fra samme fabrikk.
"LIER" og "HOLE" hadde byggenummrene 2819 og 2823/1903. Tekniske data:

type	sylinder			kjel-overtrykk kg/cm^2	heteflate		ristflate m^2	beholdning		største hastighet km/t	adhesjonsvekt tonn	materialvekt m/fulle forråd tonn
	antall	diam. mm.	slag mm.		fordampende m^2	overheter m^2		vann tonn	kull tonn			
	2	320/480	400	12	35,5	-	0,7	2,5	0,65	40	20,15	18,43

Thor Olav Bjerke skriver i sin artikkel at begge lokomotivene ble solgt til Slemmestad Cementfabrikk etter nedleggelsen, mens Ole Foss skriver at i hvertfall ett lokomotiv ble solgt til Vittingfossbanen, men det har ikke vært mulig å få verfisert noen av opplysningene med 100 prosent sikkerhet.

I tiden fra 1922 til 1930 hadde banen, ifølge norges offisielle statistikk 3 lokomotiver, hvorav det ene var leiet av NSB.
Banen hadde også et antall personvogner - nr. 1 og 3 var personvogner litra BC, bygget av Skabo i 1903 h.h.v. 1904. De hadde 6 plasser på 1. klasse og 32 plasser på 3. klasse. Tilsvarende vogner fantes også på andre privatbaner, bl.a. Holmestrand-Vittingfossbanen og Tønsberg-Eidsfossbanen. Vogn nr. 2 var en CF levert i 1903. Den hadde 8 sitteplasser. Nr. 6 var en karet, litra CF med 22 plasser og godskupé, og var blitt kjøpt brukt i 1912/13.
Av godsvogner var det følgende litra (pr. 1914):

Gf nr. 9-10 levert 1903
L nr. 11-12 " 1903
M nr. 26 " 1903
N nr. 13-19 " 1903
nr. 20-25 " 1906
nr. 27-33 " 1908
nr. 34-43 " 1911
nr. 44-53 " 1914
S nr. 7- 8 " 1903

Det ser imidlertid ikke ut til at banens egen vognpark var tilstrekkelig til å avvikle trafikken; foruten de nevnte vogner måtte baneselskapet i tillegg leie vogner av NSB. Disse var bl.a. som følger:
Pr. 30. juni 1923:
5 personvogner, 10 G-vogner og 20 N-vogner.
Pr. 30. juni 1924:
4 personvogner, 7 G-vogner og 16 N-vogner.
Pr. 30. juni 1927: 3 personvogner, 7 G-vogner og 16 N-vogner. Pr. 30. juni 1931: 6 G-vogner og 11 N-vogner.

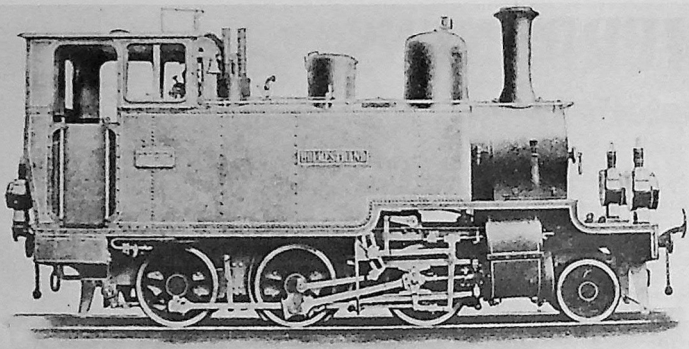


Abb. 13. 1 C Verbund-Tenderlokomotive der Holmestrand-Vittingfos-Eisenbahn, Norwegen.

Spurweite 1067 mm.

Thor Olav Bjerke skriver at Lierbanens to lokomotiver var nesten identiske med Holmestrand-Vittingfossbanens lok "HOLMESTRAND". I mangel av fabrikkfoto av Lierbanens lok, hitsetter vi fabrikkfoto av "HOLMESTRAND".

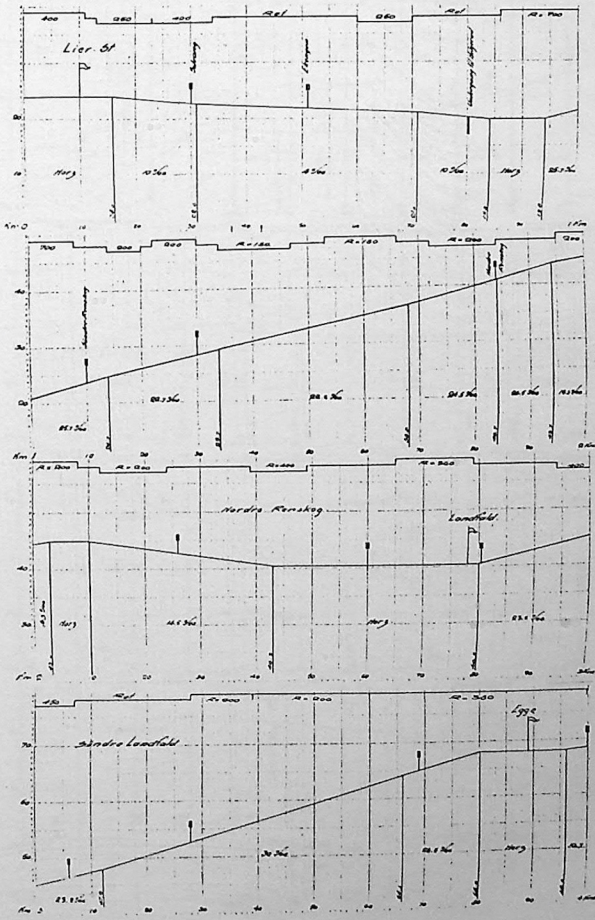
Lier stasjon ca. 1910. Postkortet er stemplet 1912, så det kan godt være noen år eldre. Et av Kristiania-Drammensbanens lok står oppstillt ved stasjonsbygningen, bak rekken med godsvogner.

TEKNISKE OPPLYSNINGER I FORBINDELSE MED LENGDEPROFILENE.

Som man ser av kurveviseren langs den øvre linje, lå store deler av banen i skarpe kurver. Største tillatte hastighet var 35 km/t, i skarpe kurver 30 km/t, på strekningen Muggerud-Skjeggerud maks. 25 km/t. Trebroer kunne passeres med maks. 15 km/t.

På strekningen Sylling-Svangstrand, hvor trafikken bare ble opprettholdt i sommermånedene, var det en særegenhet i norsk jernbanevesen. Linjen var ført ned ved hjelp av reversérspor, slik at toget på en strekning måtte bakkes, allikevel hadde man en stigning på mellom 29 og 30,8 o/oo på denne strekningen.

v/ Gaute Narverud.

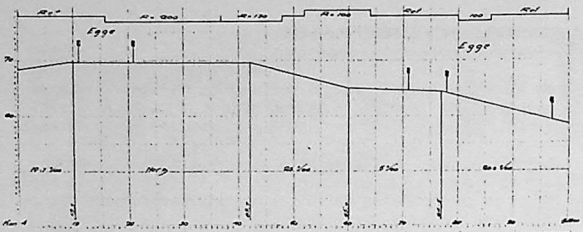


Km. 0 - 1

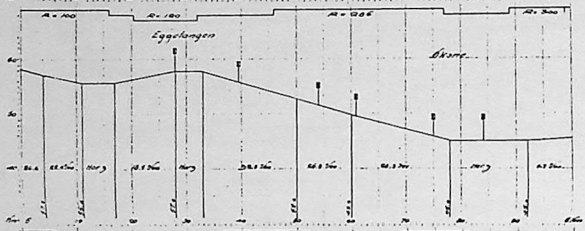
Km. 1 - 2

Km. 2 - 3

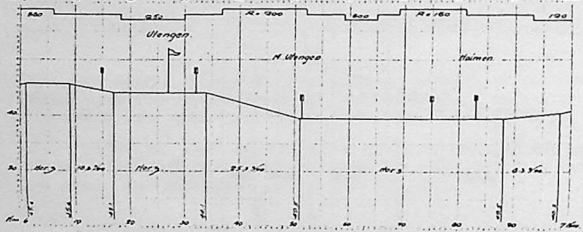
Km. 3 - 4



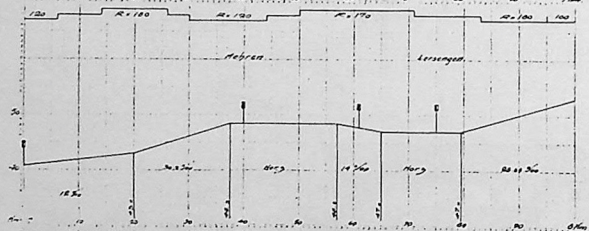
Km. 4 - 5



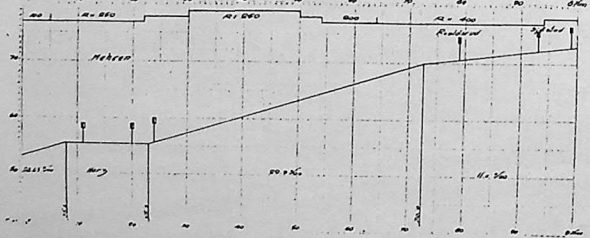
Km. 5 - 6



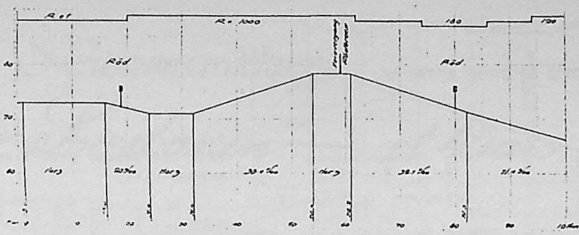
Km. 6 - 7.



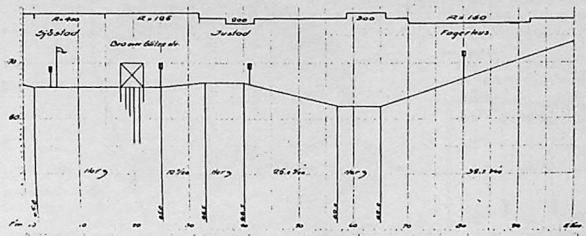
Km. 7 - 8



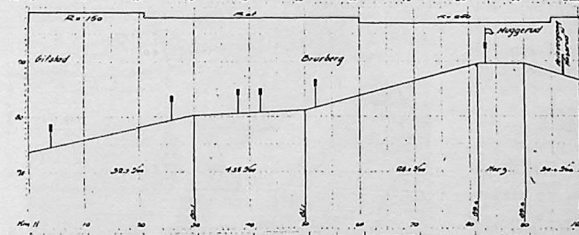
Km. 8 - 9



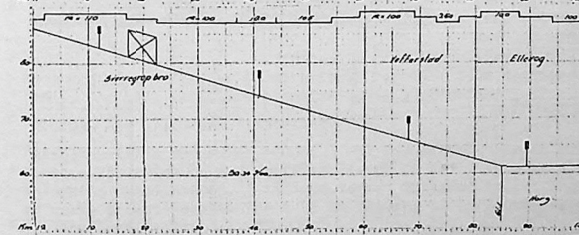
Km. 9 - 10



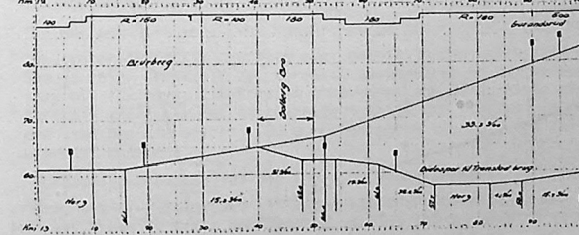
Km. 10 - 11



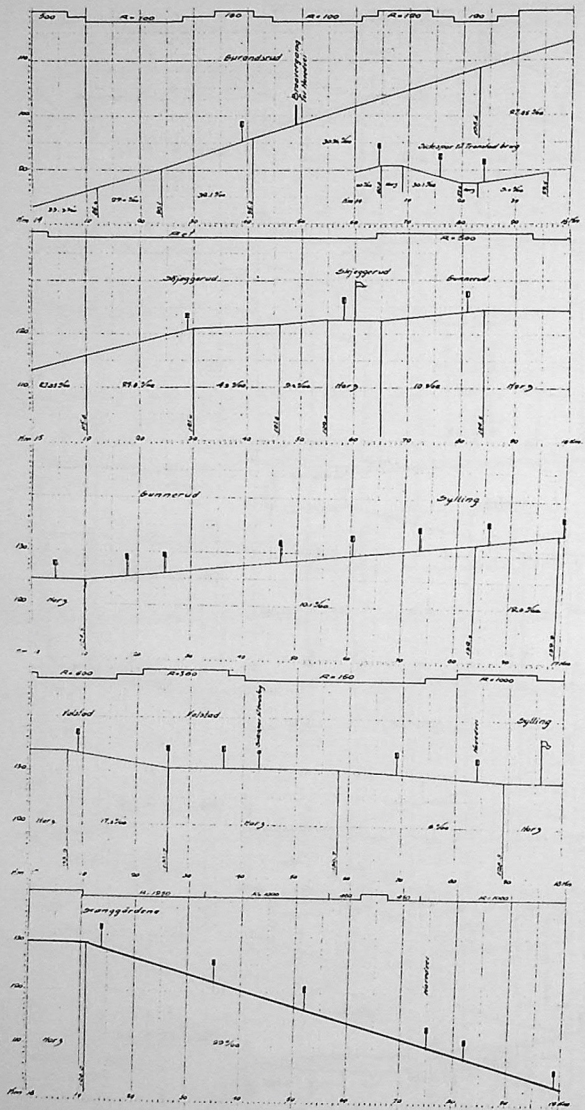
Km. 11 - 12



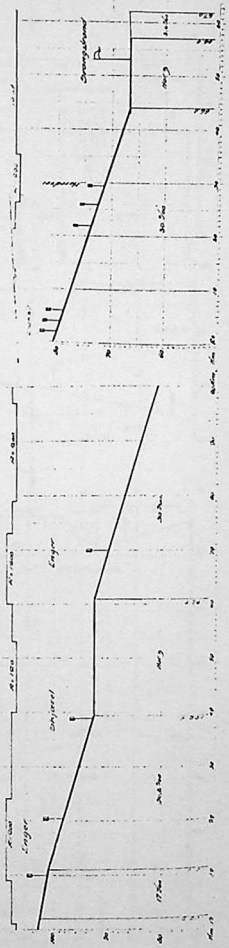
Km. 12 - 13



Km. 13 - 14



Fra Km. 14 til km. 20,568. Hele Lierbanens profil er hermed vist.



Museumsavdelingen v/ Gaute Narverud presenterer:

Lierbanen — et 45års minne!

Driftsbestyrer S.H. Rosness ledet Lierbanen på en meget dyktig, fremsynt og menneskelig måte i tiden 1919 til 1943.

Fra 1. juni 1942 ble Rosness driftsbestyrer i Drammen distrikt, hvor han fratrådte ved oppnådd aldersgrense i 1953.

"Når ble De ansatt som driftsbestyrer ved Lierbanen?"

"I 1919 - vel 34 år gammel - ble jeg til min overraskelse ansatt som driftsbestyrer ved Lierbanen. Ved behov skulle jeg også representere direksjonen. Oberstløitnant Hans J. Hofgaard var direksjonens formann og min eneste overordnede".

"Hvorledes følte De ansvaret med å overta en såvidt viktig stilling?"

"Det var ikke med udelt glede at jeg gikk til min nye stilling. Jeg var i tvil om mine evner og kunnskaper ville strekke til. Jeg var imidlertid på det rene med at visergutten og direktøren har hver sine meninger om hvordan en bedrift bør ledes. Den mest skråsikre er naturligvis visergutten".

"Hvordan var Lierbanen finansiert?"

"Aksjekapitalen var rundt regnet 1 million kroner. Staten ydet en del av sitt bidrag i form av et rente- og avdragsfritt lån og en del i form av aksjer - alt i forhold til anleggets omkostninger. I tillegg tegnet Buskerud fylke, Drammen by, Lier kommune og en rekke private aksjer for å få en lettere og hurtigere kommunikasjonslinje enn den vanlige hestetrafikk".

"De har nevnt at banen var tungdrevet på grunn av alt for "sparsommelig" bygging?"

"Ja, efter de første overslag over omkostningene ville ikke aksjekapitalen strekke til. Som en følge derav ble det foretatt besparelser og nye beregninger. Da også dette overslag ble for høyt, ble traséen omberegnet for 3. og siste gang. At nettopp dette alternativ ville bli det kostbareste i drift var selvsagt fagfolk klar over. Kurveradiene gikk ned til omkring 100 m. Stigningene var helt opp til 33 o/oo, og dette for en utpreget godsbane".

"Sprengningsarbeider var det ingen av under anlegget av Lierbanen?"

"Nei, det er riktig. Det var mange store gravearbeider; men noe av en stadig plage var de syv broer av tre - den lengste omkring 115 m. lang og 15 m. høy. En annen bro, som var meget kostbar i vedlikehold, ville bare ha blitt 3,000 kroner dyrere utført som jernkonstruksjon. Man kan regne med at mye kostbart vedlikehold kunne vært spart ved

et noe dyrere men mer solid anlegg. Leire fra skråningene gled ned i regnværsperioder, og gruslaget under sporet var "sparsomt", for å bruke et mildt uttrykk. Grunnlaget for en økonomisk drift var ikke til stede - man slepte stadig med seg anleggsomkostninger. Det samme kan man si om de fleste privatbaner. Dette, samt Drammensbanens ombygging til normalt spor - og konkurransen fra bilene er årsakene til at Lierbanen ikke lenger er i drift. Bilkonkurransen kunne man kanskje ha klart, men ikke følgene av sporbruddet".

"De har også nevnt at opplegget for driften ved privatbanen var nærmest for "stor-mannsgalskap" å regne?"

"Ja - ved åpningen av Lierbanen i 1904 forelå et driftsreglement som ikke hadde noe med en privat sidebane å bestille. Årsaken var vel at forfatterne ikke forstod oppgaven. Små stasjoner ble utstyrt med et personale som en middels stor statsbanestasjon. Det er klart at inntektene ikke ble store nok til å dekke denne luksus; samtidig meldte følgene av det halvferdige anlegget seg".

BESKRIVELSE AV STASJONENES UTSTYR:

Km. 0 Lier stasjon (Lierbanens del): Omkjøringsspor, stikkspor, tilslutningsspor, platform.

Km. 2,85 Landfald sp: 30 m. lang grusplatform.

Km. 4,0 Egge stasjon: Stasjonshus, kryssningsspor, stikkspor.

Km. 6,40 Utengen sp: Platform, stikkspor.

Km. 10,0 Sjaastad st: Stasjonshus, vanntårn, lasterampe, kryssningsspor, 2 stikkspor.

Km. 12,0 Muggerud sp: Platform, stikkspor.

Km. 14,0 Iledalen hp: Sidespor for Tronstad Bruk.

Km. 16,6 Skjeggerud sp: Platform.

Km. 19,0 Sylling st: Stasjonsbygning, platform, svingskive, stall for 2 lokomotiver, vanntårn, omkjøringsspor. Endestasjon om vinteren.

Km. 21,15 Svangstrand st: Større stasjonsbygning, vedskur og privetbygning, platform. Ved sjøen var oppført: Pakkhus, og kai for dampskibstrafikken, omkjøringsspor og 2 stikkspor, hvorav det ene går ut på kaien.

(Efter opplysninger av Thor O. Bjerke.)

BESKRIVELSE AV FARTØYER: (fra årsberetning 1912/13.)

1. D/S Ringerike: Lengde 71 eng. fot
Bredde 14 - '' -
Dybde 5,6 - '' -
Drektighet 30,09 br. tonn
Drektighet 4,27 netto tonn
Antall pass. 120
Maskin Compound
nominelle HK 20
Materiale Stål
Bygget i 1903 av Akers Mek. Værksted.

2. Motorbåt:
Lengde 25 fot
Bredde 5 fot
Bygget 1910 ved Ormestad Slip & Baatbyggeri
Materiale Ek og norsk furu
Motor 2-cylindret 11 HK "Ferro".

3. Thyra, Lastepram: Lasteevne 15 tonn
Materiale Tre

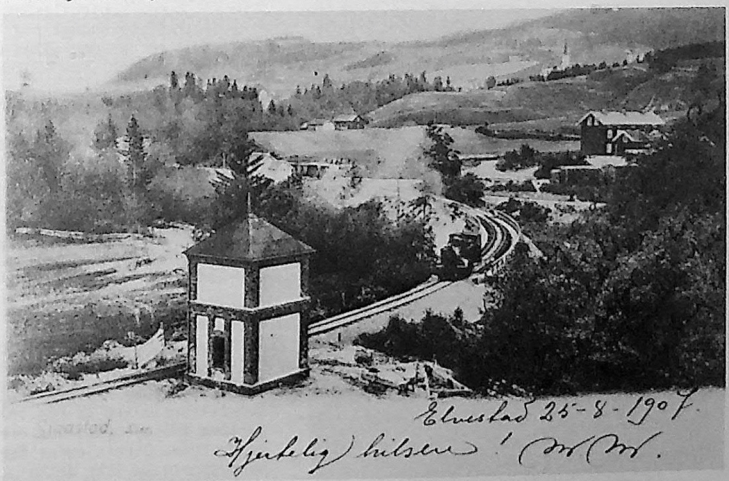
4. Alminnelig Pram.

"De var ikke den første driftsbestyreren ved Lierbanen?"

"Nei, den første het ing. Joh. Støre. Han var utvilsomt en god driftsbestyrer, men han ble visstnok møtt med liten forståelse og sa opp sin stilling. Han ble etterfulgt av Karl Alfred Bjølgerud den 15. august 1907. Han hadde tidligere vært driftsassistent ved anlegget av Grimstad-Frolandsbanen. Han hadde de beste forutsetninger for å fylle den utfordrende stilling, energisk og fryktløs som han var".

"Vanskelighetene med driftsutgiftene begynte med en gang. Hva ble gjort for å bedre driftsresultatet?"

"De første dårlige driftsresultater, som udelt skyldtes det mangelfullt utførte anlegg, foranlediget at direksjonsmedlemmet - statens representant, dbs. Chr. Aas, skulle fremkomme med forslag til en forbedring. Imidlertid behandlet forslaget bare utgiftssiden. Var den opprinnelige start forfeilet; var herr Aas' innstilling enda verre, og Statens Tilsynshavende burde vært den første til å protestere. Efter forslaget skulle baneavdelingens folk delta i togekspedisjonen på stasjonene. Opp- og avlastning skulle også utføres av disse og lokomotivpersonalet. For linjens vedkommende så det ut til at den fikk klare seg selv. Kvinner kunne være stasjonsmestere og endel stoppesteder skulle nedlegges eller være ubetjente. Noe av dette var selvsagt riktig og skulle vært gjort fra første stund. Imidlertid var det alt annet enn lett å være driftsbestyrer i den tid. Han kunne best sammenligne seg med syndebukken som nårsomhelst kunne bli sendt ut i ørkenen bare med yppersteprestens velsignelse for livets opphold. Imidlertid fulgte driftsbestyreren sin egen linje for besparelser - og med hård hånd. Bjølgerud var forutseende og klok, og hans umåtelige virkelyst hadde her rik anledning til utfoldelse.



Fra Sjaastad stasjon. Lokomotivet har vært borte ved vanntårnet for å fylle vann, og er her på vei tilbake over broen til stasjonen for å koble seg til togstammen igjen. Foto: Arkiv Gaute Narverud.

"Hjalp dette noe på resultatene?"

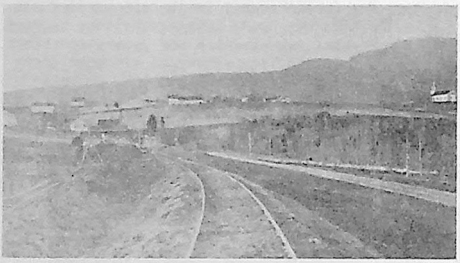
"Ja, resultatene uteble ikke. Man fikk overskudd og vedlikeholdet ble bedret så meget at banen måtte sies å være driftssikker. Trafikken økte både for gods og passasjerer og alt så lovende ut".

"Men nye vanskeligheter hopet seg opp?"

"Ja, først og fremst var det storpolitiske årsaker til vanskelighetene - den første verdenskrig med sine mange ulemper kom. Manglen på godsvogner var prekær. Fraktgods ble forsinket og hopet seg opp. Trafikkantene knurret, uten at det hjalp. Direksjonen søkte om tillatelse til å oppta et lån til anskaffelse av vogner - noe som også Statsbanene burde være fornøyd med, vognmangelen tatt i betraktning. Ansøkningen ble imidlertid avslått av det almektige hovedstyre, som også Departementet sluttet seg til. Imidlertid stilte direksjonen personlig garanti for vognkjøpet. Nå burde det også bidra til å øke inntektene, skulle man tro. Men nei - i likhet med Lierbanen var også Drammensbanen smalsporet, og vognene sirkulerte følgelig på begge baner. Den avsendte trafikk fra Lierbanen var større enn mottatt - og vognene ble tilbakeholdt av distriktet til transporter overalt på det smale spor".

"Så vognmangelen var like prekær til tross for direksjonens private tiltak?"

"Ja, men bruken ble godtgjort med 2 øre pr. kjørt kilometer. Et år utgjorde dette 2,000 kroner, mens mange tusen kroner kunne ha vært kjørt over Lierbanen. Driftsbestyreren gav klart uttrykk for sin misnøye - dog uten resultat".



Parti fra Lierbanen

Fra Lierbanens anlegg. Legg merke til mannen med tripoden til venstre i bildet.

Fra Eggemorænen

Fra anleggstiden. Man er igang med å grave seg igjennom Eggemorenen. Sprengningsarbeider forekom ikke i det hele tatt på banen. Begge fotos: Roar stenersens samling.

"Hvordan foregikk driften av Lier stasjon?"

"For den relativt ubetydelige trafikk som Lier stasjon avviklet skulle Lierbanen betale 1/6 av stasjonens samlede utgifter. Denne meningsløshet ble tilslutt forandret til kr. 3,000 pr. år, muligens som følge av en dulgt trussel om at privatbanen selv var grunneier, og nårsomhelst kunne bygge sin egen stasjon. Imidlertid ble praksis den at all skifting på stasjonen ble utført av privatbanen. Dette kostet opp til 1 tonn kull og inntil 1-1/2 times bruk av lokomotiv. Ca. 50 vogner "på kroken" var det alminnelige og ble aldri godtgjort i noen form.

"De var Lierbanens tredje og siste driftsbestyrer?"

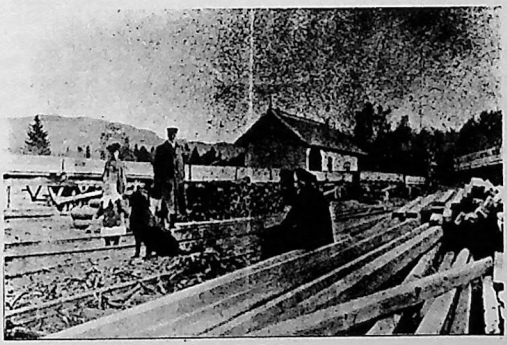
"Ja, i 1919 fratrådte Alfred Bjølgerud sin stilling efter 12 års tjeneste. På den siste generalforsamling la han frem forslag til budsjett som viste underskudd. Direksjonens formann spurte om ikke dette kunne bli forbedret. "Nei", svarte Bjølgerud, "underskuddet garanterer jeg, holder det, er det all grunn til å være fornøyet". Annet var jo ikke å vente; prisene på ved til fyringen steg opp til 300 o/o. Kull toppet med vel 300 kroner pr. tonn. Mangelen på smøreolje fikk maskinfolkene føle på kroppen - så og si - varmgang hørte til dagens orden".

"Hvordan var takstene på banen?"

"Lierbanens takster skrev seg fra århundreskiftet, men hadde intet samsvar med prisnivået i denne såkallte "dyrtid". Direksjonen behandlet spørsmålet med det resultat at man søkte Departementet om et tillegg av 300 o/o hvis grunntakstene fremdeles skulle bibeholdes. Ved Vittingfossbanen hevdet direksjonen 400 o/o, og banens dbs. Bernt Sigvært Ruud og jeg skulle i fellesskap forelegge våre skrevne redegjørelser for statsråd Nalum, som da var sjef for Arbeidsdepartementet. På turen til Oslo sier Ruud: "Det som er søkt om er for lite. Jeg endrer det til 500 o/o. Du bør også øke til 400 o/o. Prisene er gått opp ytterligere i den senere tid. Vi har ingen annen måte til å hindre underskudd som ingen vil dekke, vi har ingen statskasse som betaler for oss". Det forekom meg noe dristig, men argumentasjonen var riktig. Noe nølende gikk jeg med på det. Undertiden må man ta en risk - det er handling som kreves."

"Hvordan forløp dette?"

"Vi fikk en god mottagelse hos statsråden, som lett satte seg inn i saken. Efter noen direkte spørsmål, bl.a. om det hastet - fikk vi et imøtekommende svar. Ruud ville gjerne vite om vi kunne sette det i verk straks. "Ja", sa statsråden, "Det kan Dere. De får bekreftelse på det i løpet av et par dager". Vi fikk det også, og det er innlysende at det hjalp på utgiftssiden i regnskapene".



Sjaastad Station.

Sjaastad stasjon. Bildet er nok tatt før første verdenskrig. Et av lokene holder på med å rangere sammen plankevogner. Ventende passasjerer står enten midt i sporet eller sitter på trelasten.

Foto: Roar Stenersens samling.

"Hvordan virket Drammensbanens ombygging til normalt spor inn på Lierbanens drift?"

"Det er jo innlysende at et sporbrudd med omlasting av alt gods til følge la alvorlige hindringer i veien for oss. Forsendelsene ble så forsinket at praktisk talt alt stykkgods ble borte. Det var tydelig at banen gikk mot slutten, men vi aktet å gjøre kampen hard".

"På denne tiden ble Buskerud og Vestfold Psykiatriske sykehus bygget - hadde det noen innflytelse på Lierbanen?"

"Ja, Lierasylet trengte store mengder grus - og Lierbanen hadde de nødvendige kvanta, men ingen mulighet for å klare transporten. Dc. Saxegaard i Drammen - statens representant i banens direksjon - løste problemet ved en konferanse. Lierbanen skulle bygges om til normalt spor fra Lier til Egge grustak på følgende grunnlag: NSB skulle holde skinner, Lierbanen sviller og Lierasylet dekke omkostningene ved ombyggingen. Senere skulle jernbanene refunderes kr. 15,- pr. vogn levert ved Asylet, med lik fordeling mellom NSB og Lierbanen. Alle 3 parter var enige i det, og kort tid senere kjørte normalsporede lok og vogner til grustaket. Litt penger ble det av det også, og sammen med en bra trafikk var det en pen sum til overs i 1923".

"Og pengene var hardt tiltrengt til vedlikehold og forbedringer?"

"Ja, vi kjørte ut 1584 vogner grus, og det var tilstrekkelig til en gjennomgående grusing av banen, lokomotivstallen fikk dobbelt lengde. Et damplok og 110 vogner ble kjøpt brukt av NSB. (Ifølge Thor O. Bjerke dreide det seg om leie, og ikke kjøp av materiellet). 2 spenn fra broen ved Minnesund ble transportert til banen, det ene til Tronstad og det andre til Sjåstad stasjon. Alle bygninger ble pusset opp og malt - det turde være for siste gang".

"Men disse gode dager kunne vel ikke vedvare i en tid hvor innskrenkninger og konkurser hørte til dagens orden?"

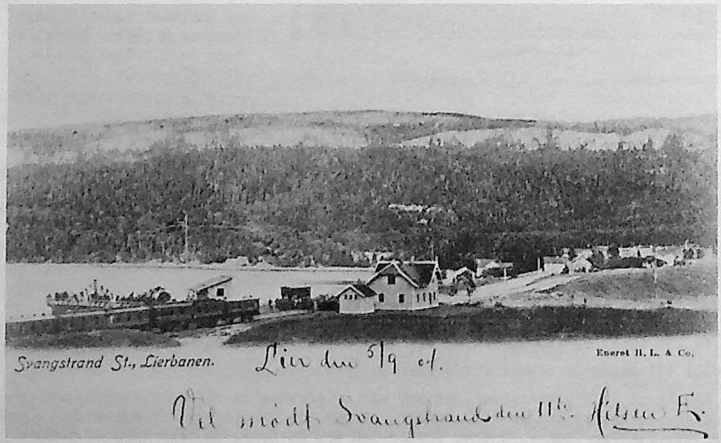
"I 1924 fortsatte de gode resultater, omenn i et noe forsiktigere tempo. Men, det ene jernspenn ble lagt på plass ved Tronstad - dessuten ble betydelige materialbeholdninger avskrevet. Efterhvert inntraff det stans ved bedriftene, og denne gang var det alvor".

"Hva var årsaken denne gang?"

"Dessverre har alt sin ende. Så også de idylliske småbåtene på innsjøene. Alle er forsvunnet. Årsaken var bilene - et nytt ledd i utviklingskjeden. Jernbanen fortrengte hesten. Bilen fortrengte småbanene, for vel i sin tid å bli fortrengt av flyene. Høsten 1926 gikk D/S "Ringerike" sin siste tur - til stor sorg for mange; en kjær venn hadde gått bort. Dampfløyten skulle ikke oftere varsle om sommerens komme, flaggene skulle ikke lenger vaie for og akter - en ny tid var forestående".

"Hva gjorde dere for å møte konkurransen fra bilene?"

"En generende bilrute på samme side som banen i Lierdalen ble uten videre overtatt. For å komme igang med den trengte vi å få lånt noen kroner, og jeg skulle da ha en konferanse med Gd. Heiberg for å få den nødvendige tillatelse. "Nei", sa generaldirektøren. "Det går jeg ikke med på". "Men vi må det av hensyn til vår eksistens", svarte jeg. Svaret var igjen nei! "Nåvel, så skal vi greie det på annen måte, men ruten skal igang. Vi behøver ikke ta noe hensyn til NSB".
Jeg deponerte alt mitt rørlige gods som sikkerhet; og fikk pengene. Ruten ble satt igang i 1927 og viste seg å bli en suksess. Den går godt også idag. I forbindelse med biltrafikken og konkurransen antydet jeg til overtrafikkinspektør Walther det ukloke i stadig å sette seg imot ansøkninger om ruter, fordi det viste seg at rutene ble innvilget alikevel. "Hvorfor ikke overta de mest sjenerende?" Dette var på Walthers kontor, og dette ergret overtrafikkinspektøren som iskaldt svarte: "De behøver ikke å bekymre Dem om det, Rosness - vi skal nok vite å klippe neglene på d'hrr. rutebileiere". Jeg kjente jo stemningen og var ingen av hans underordnede, så jeg tillot meg å svare: "Se nå til hvem der får neglene klippet. Jeg vet hva jeg taler om". 25 år senere ble det millionutbetalinger til overtagelse av bilruter. Møllene maler langsomt".



Svangstrand stasjon på Lierbanen. Bildet er antagelig tatt på åpningsdagen i 1904.
Foto: G. Narveruds samling.

"For å komme tilbake til bildriften, hvordan virket denne inn på Lierbanens økonomi?"

"Man kan vel si at den berget oss. Vi hadde overskudd, men sant å si var de små. Men det var klart at noe drastisk måtte gjøres om jernbanedriften skulle fortsette. Jeg fant ut at spørsmålet burde forelegges funksjonærene. Et møte med samtlige ble holdt, og der redegjorde jeg for stillingen slik den var og luftet muligheten for oppsigelser evnt. hel instilling av driften. Jeg ble så bedt om forslag til løsning. Til det svarte jeg: "50 o/o nedslag i alle lønninger vil hindre oppsigelser. Når brukene kommer igang, skal jeg sørge for at lønnen igjen blir det den skal være". Til noen overraskelse ble det godtatt uten kommentar, og straks satt i verk. En ny og alvorlig bekymring i tillegg til alt annet. Var det smått før hos mange, ville det bli enda mindre i tiden fremover. Aldri, hverken før eller senere, er jeg blitt vist en tillit av det omfang. Er man nå engang leder, må man også tenke på dem som gjør forsvarlig arbeide gjennom et helt liv. 3/4 år senere ble det igjen normal lønn for alle".

"Men denne evindelige kampen for tilværelsen måtte vel bringes til opphør på den ene eller andre måten?"

Ja, det er klart; vi kunne ikke evig og alltid holde banen igang med en 50 o/o reduksjon. Og jeg utarbeidet derfor en driftsøkonomisk oversikt i 5 alternativer som ble tilstillet direksjonen. Det ene gikk ut på et godssidespor fra Tronstad til Lier stasjon. Imidlertid forlangte brukerne en såvidt betydelig takstreduksjon at den umulig kunne imøtekommes uten tilskudd - hvilket vi ikke kunne få, hverken av stat eller kommuner. Resultatet ble at bedriftene fikk drive banen for egen regning i 3 år".

"Når ble trafikken endelig innstilt og banen nedlagt?"

"I 1937 ble banens drift innstilt, mens bildriften fortsatte. I de senere år ble verdiene realisert - et alt i alt betydelig arbeide. "LIER" og "HOLE" gikk til Langøya ved Holmestrand. Skinner og jernskrap gikk til Spigerverket. Den eksproprierte grunn ble solgt tilbake til de opprinnelige grunneiere i størst mulig utstrekning. Det var et høyst ubehagelig arbeide, dette å rive ned noe som møysommelig var bygget opp. Men tiden står ikke stille. "Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan, der Mohr kann gehen.....".
I hele 23 år hadde jeg ydet mitt beste efter eget skjønn. Derfor bad jeg om et nedslag på 1,000 kroner ved kjøp av boligen hvor min familie og jeg hadde levet. Saken gikk til Hovedstyret for Statsbanene, og svaret var følgende: "Hst. finner ingen grunn til å imøtekomme søknaden".

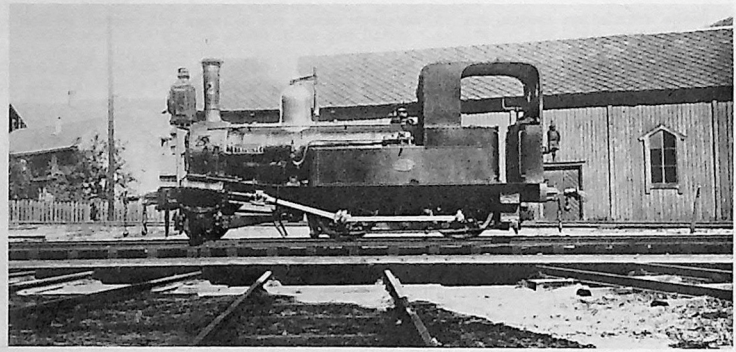
"Ja, der er i alle fall kommentar helt overflødig! Var tilbudene til de øvrige ansatte like generøse?"

"Ja, jeg må oppriktig beklage at en rekke tjenestemenn som hadde skjøttet sitt arbeide til alle tider skulle sendes bort bare med den takk som jeg kunne fremføre.
Ennå idag beklager jeg at jeg ikke kunne gjøre noe for disse bra folk, med hvem jeg hadde delt bedriftens sorger og få gleder.
For Departementet og for Hovedstyret var saken uten betydning.

ANSKAFFELSESPRISER FOR DET RULLENDE MATERIELL VED LIERBANEN.

Litra	Type	Nr.	Når anskaffet	Pris
"LIER"	Compound	1	1903	22,000
"HOLE"	Compound	2	1903	22,000
BC	Personvogn	1	1903	6,350
BC	Personvogn	3	1904	6,350
CF	Person- og bremsevogn III-klasse kvinnekupé	2	1903	5,400
CF	Person- og brekkvogn	6	1913 (kjøpt brukt)	755,59

S	Melkevogn	7	1903	2,300
S	Melkevogn	8	1903	2,300
Gf	Gods-stoppvg.	9	1903	2,300
Gf	Gods-stoppvg.	10	1903	2,300
L	Høykasset g.vg.	11	1903	1,940
L	Høykasset g.vg.	12	1903	1,940
M	Grusvogn	26	1903	1,350
N	Stakevogner	13-19	1903	1,390
N	Stakevogner	20-25	1906	1,375
N	Stakevogner	27-33	1908	1,500
N	Stakevogner	34-43	1911	1,550



I tiden (1922) - 1925 - 1930 - (1931) leide Lierbanen lokomotiv nr. 15 - "VALE", type IV (Tryggve-klassen) av NSB.

Lokomotivet var bygget av Beyer & Peacock som nr. 1106 i 1871 til Kristiania-Drammensbanen og ble i 1937 solgt til Langøya ved Holmestrand, hvor "VALE" bl.a. delte skjebne med "LIER" og "HOLE".

(Efter opplysninger fra Thor O. Bjerke.)

RUTEORDNINGEN VED LIERBANEN.

Lierbanen hadde sin lokomotivstall ved Sylling stasjon. Det var derfor naturlig at all trafikk startet og stoppet her.

Og som de fleste andre privatbanene hadde man et ruteskjelett med et togpar (opp og ned) morgen og eftermiddag.

1) Jernbaneruter efter toginnskrenkningene i februar 1917. Alle dager et tog Sylling-Lier om morgenen, dette returnerte tidlig på kvelden på hverdagene. På helligdager et togpar morgen og kveld, altså det vanlige ruteoppsettet.

2) Sommerrute fra 20. juni 1918. Man ser at trafikken går ut fra Svangstrand, og det er samtrafikk med dampskipet. I tillegg er det lagt inn et rent Gt-par med III kl. kupé på strekningen Sylling-Lier. Det er bare ganske få ruter på Lierbanen med dette godstogparet oppført.

1) 2) se neste side.

1)

Rute 22. Lier—Sylling.

Lierbanen (privatbane).

km	Stationer	Bt. 2 II, III	Bt. 4 II, III	Bt. 4 II, III
		Kun hld.	Kun hld.	Kun hvd.
0	*Fra Kristiania V.*	5.40[1])	4.15	4.15
46	*Til Lier*	9.14[1])	5.36	5.36
	Rute 18			
0	*Fra Drammen*	5.33	5.18	5.18
7	*Til Lier*	5.13	5.55	5.55
0	Fra Lier B.	5.20	5.50	6.20
3	- Landfald	5.28	5.58	6.28
4	- Egge	5.35	6.04	6.35
7	- Utengen	5.45	6.14	6.45
10	- Sjaastad	10.00	6.30	6.49
12	- Muggerud	10.06	6.33	6.55
16	- Skjeggerud	10.25	6.44	7.05
19	Til Sylling	10.30	6.51	7.10

[1]) Hurtigtog fra Kristiania V.

41 —

Rute 22. Sylling—Lier.

Lierbanen (privatbane).

km	Stationer	Bt. 1 II, III	Bt. 3 II, III
			Kun hld.
0	Fra Sylling	6.50	4.24
3	- Skjeggerud	6.56	4.30
7	- Muggerud	7.10	4.43
9	- Sjaasted	7.21	4.55
12	- Utengen	7.33	5.07
15	- Egge	7.42	5.16
16	- Landfald	7.48	5.21
19	Til Lier B.	7.55	5.28
	Fra Lier	Hvd. [8.19 9.12]	Hurtig- [5.38 - -
26	*Til Drammen*	[8.39 9.30]	tog. 6.55 - -
	Rute 18		
	Fra Lier	8.18	5.37 - -
46	*Til Kristiania V.*	10.13	7.32 - -

Som man tydelig kan se er Lierbanen en postførende bane. Posthornmerket i rutetidene viser hvilke tog som var postførende. Det henvises til artikkel om Lierbanens postførende tog annet sted i bladet.

2)

— 40 —

Rute 22. Lier—Svangstrand—Sundvolden

Lierbanen (privatbane) og D/S „Ringerike".

Gjældende fra og med 29. juni til og med 31. august.

km	Stationer	Bt. 2 II, III	Gt. 8 III	Bt. 4 II, III
	Jernbane:		Kun hvd.	
0	*Fra Kristiania V.*	5.44[1]) 7.40[2])	-	4.20
46	*Til Lier*	9.01[1]) 9.04[2])	-	5.50
	Rute 18			
0	*Fra Drammen*	7.50	-	6.28
7	*Til Lier*	8.10	-	6.32
0	Fra Lier f.	9.20	1.30	7.02
3	- Landfald	9.28	1.36	7.08
4	- Egge	9.33	1.45	7.13
7	- Utengen	9.42	2.00	7.19
10	- Sjaastad	9.55	2.30	7.34
12	- Muggerud	9.59	2.37	7.38
16	- Skjeggerud	10.10	2.47	7.53
19	- Sylling	10.15	2.52	8.03
21	Til Svangstrand	10.35		8.10
	Dampskib:	D/S		D/S
	Fra Svangstrand	10.35	—	8.10
28	- Øverskogen	11.07	—	8.41
35	- Nesbryggen	11.30	—	9.11
46	Til Sundvolden	12.30	—	10.15

[1]) Kun hverdage. [2]) Hurtigtog fra Kristiania V.

Restaurant ombord i dampskibet.

— 41 —

Rute 22. Sundvolden—Svangstrand—Lier.

Lierbanen (privatbane) og D/S „Ringerike".

Gjældende fra og med 29. juni til og med 31. august.

km	Stationer	D/S		D/S
	Dampskib:			
0	Fra Sundvolden	4.15	—	3.05
1	- Nesbryggen	5.11	—	3.56
13	- Øverskogen	5.45	—	4.28
25	Til Svangstrand	6.30	—	5.00
		Bt. 1	Gt. 7	Bt. 3
	Jernbane:	II, III	III	II, III
			Kun hvd.	
	Fra Svangstrand	6.40	10.45	5.15
27	- Sylling	6.50	8.00	5.24
30	- Skjeggerud	6.56	"	5.30
34	- Muggerud	7.10	"	5.43
36	- Sjaastad	7.21	10.10	5.55
39	- Utengen	7.33	"	6.07
42	- Egge	7.42	"	6.16
43	- Landfald	7.48	"	6.21
46	Til Lier f.	7.55	10.45	6.28
	Fra Lier	8.19[1]) 9.05[2])	-	7.34
53	*Til Drammen*	8.39 9.30	-	7.54
	Rute 18			
	Fra Lier	8.18	-	6.42
46	*Til Kristiania V.*	10.13	-	8.24

[1]) Kun hverdage. [2]) Hurtigtog.

Restaurant ombord i dampskibet.

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.

FS PLATOU

PROSJEKTERING, PLANLEGGING,
LANDSKAPSARKITEKTUR,
INTERIØRARKITEKTUR,
GRAFISK DESIGN, MODELLVERKSTED

ARKITEKTFIRMAET F.S. PLATOU AS
RÅDHUSGT. 23 OSLO 1 — 41 48 50

URSKOG—HØLANDSBANEN

REDIGERT V/ ERIK R. GJERTSEN.

Fra Indre Akershus Blad, februar 1919.

Hvad gjør bygdernes egen privatbane for jordbruket i disse tider, som det forlanges alt mulig av jordbruksproduktionen ? Vi har i flere aar utnyttet jorden over evne, da det har været forlitet gjødsel; men nu, naar næringsnævnden averterer og opforder til kjøp av gjødsel og staten yder bidrag til den vor jord saa godt trængende gjødselkalk samt halvparten av fragten, kommer styret for bygdernes egen bane og sier: "Vi kjører ikke gjødselkalk før midt i mai".

Kan saadant forsvares ? Vet da ikke Urskog-Hølandsbanens styre at i slutten av mai er vaaraanna saa at si over og da ingen kalk trænges.

Netop nu er det tiden til at kjøre hjem al gjødsel, saa vi er ferdig med det til mai maaned kommer.

Gaardbruker.

Transport av gjødselkalk

Naar man har seet sig nødsaget til at stoppe forsendelsen av bredsporede kalkvogne indtil videre, er dette skeet paa grund av den forfatning linjen er i paa denne aarstid.

Der er imidlertid intet iveien for naarsomhelst at sende kalk i sækker, altsaa med almindelig omlastning paa Sørumsand.

Viser det sig at der er saa sterkt behov for kalktransport nu, kan det muligens ordnes slik at vi lager til en provisorisk smalsporet kalkvogn - og altsaa læser kalken over paa Sørumsand.

I den anledning bes bygdernes næringsnævnder og andre interesserede sende mig en opgave over omtrentlig kalkbehov. Opgaven bør sendes snarest.

Bjørkelangen, 26. februar 1919. Eigil Prydz.

Kalktransport paa UHB.

Da saken tidligere har været omtalt i avisen finder jeg gjennem den at burde meddele, at Urskog-Hølandsbanen som følge av de fremholdte krav, har indredet en vogn specielt for kalktransport. Og at denne vogn nu er sat i trafik.

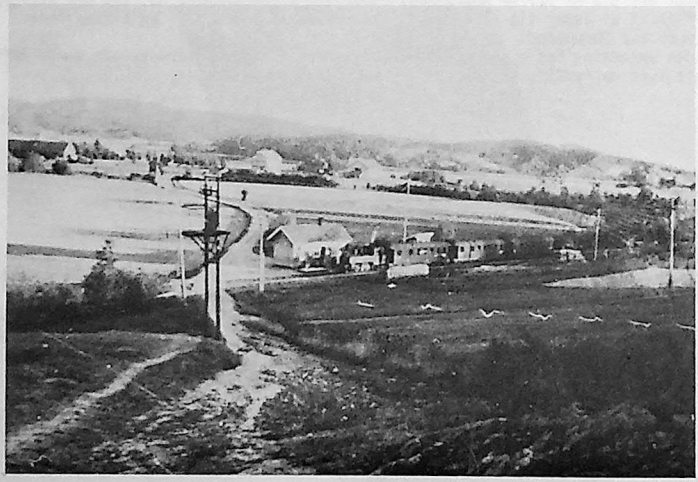
Vognen er indrettet saaledes at en stor dobbeltluke i taket saavel som en dobbelt port i væggen paa begge sider kan slaaes op. Jeg tror den skal vise sig letvindt saavel til av- som paalæsning.

Statsbanerne er underrettet om at vognen er færdig saa kalktransporten kan begynde naarsomhelst.

Bjørkelangen 25. mars 1919. Eigil Prydz.

Skulerud stasjon anno 1904. Et persontog er nettopp ankommet, og maskinen, Urskog-Hølandsbanens lok nr. 3 "HØLAND" er på vei rundt settet.

Foto: Wilse / Norsk folkemuseums samlinger.



Vi befinner oss på 20-tallet, og persontoget er på vei i retning Sørumsand. Det er, på grunn av manglende godsvogner i toget, nærliggende å tro at dette toget bl.a. frakter turister som har løst rundreisebillett.

Foto: UHB's samlinger.

På Urskog≈≈Hølandsbanen

Akershus Arbeiderblad 9. juli 1925.

forekommer ofte tilfeller av beruselse og andre foreteelser av graverende art i sammes kjølvann. Vi har ofte vært vidne til forargelige optrin både ved stasjonen og på togene, og merkelig nok, kan slike foreteelser passere uten noen nevneværdig motstand fra betjeningens side.

Til underretning for publikum, hvad den sak angår, lyder vedkommende reglement slik:

1) Ethvert tilfelde av beruselse skal uten persons anseelse innmeldes til driftsbestyreren, for at denne kan gjøre anmeldelse til politiet med forlangende om straf.
2) Hvis der forekommer tilfelder, hvor personer som jevnlig benytter jernbanen, gjentagne - uten netop at være beruset - måtte gjøre sig skyldig i slet opførsel og vise opsætsighet likeoverfor betjeningen, i det hele vise sig at være personer som erfaringsmessig har det med å gjøre krangel og vrøvl til forargelse for medreisende, blir sådanne tilfelder at innberette til driftsbestyreren med nøiaktige mulige oplysninger om hvad der til de forskjellige tider måtte være passert. Driftsbestyreren har derefter å ta under overveielse helt å negte sådanne personer adgang til togene.
3) Forsømmelighet fra betjeningens side med hensyn til ovenomhandlede indmeldelser blir å betrakte som undlatelse av å opfylde tjenestepligt og at straffe disciplinært.

Det er de tre punkter i ovenanførte reglement som enhver reisende bør gjøre sig bekjendt med.

I vore dager prekes så meget om frihet, frihet og personlig frihet; men friheten til det gode hører vi aldrig benevnt av det publikum, som ikke har lukket sin munn for de varer som er fordømt av sine virkninger.

Tillater oss å imøtese friheten til det gode såvel i reiselivet, som overalt ellers.

"Reisende".

URSKOG-HØLANDSBANEN REDUSERER PÅ UTGIFTENE.

Specialtelegram til "Aftenposten"
Lillestrøm 12te november 1926.

I Urskog-Hølandsbanen holdtes idag generalforsamling. Regnskapet viste en indtægt paa 387,690.- kroner og en utgift paa 404,644.- kroner, altsaa et underskud paa 16,954.- kroner.

Av beretningen fremgik, at indtækterne er gaat ned med 90,000.- kroner mot forrige aar og utgiftene med 62,000.- kroner.

Antallet reisende er gaat ned med 3000. Beretningen og regnskapet godkjendtes enstemmig.

Budgettet for 1926-27 vedtokes med en indtækt og utgift paa 379,000.- kroner, hvilket er en reduksjon fra ifjor med 56,000.- kroner.

(Fra dbs. E. Prydz' utklippsbøker, tilrettelagt ved Erik R. Gjertsen).

Fra Museumsavdelingen

Redigert av Finn Halling.

URSKOG-HØLANDSBANEN
DRIFTSBESTYREREN

Gjenpart

Bjørkelangen den 31. desember 1931

Til
Den Tilsysnhavende for Norges Private Jernbaner

Herr. overingeniør E. Nissen - Oslo

Rapport for 1931 angående Urskog Hølandsbanens tekniske tilstand og om lokomotivernes revisjoner.

1. Linjens tilstand

Som følge av lønnskonflikt inntrådte arbeidsstans ved banen 27 april 1931. Denne arbeidsstans varte i noget over 3 måneder, idet almindelig trafikk blev gjenoptatt 8 august. I denne tid lå skinnegangen med alle skoler fra vinteren inne og med fastskrudde lasker. Dette havde tilfølge, at skinnegangen i stor utsrekning blev utsatt for større og mindre "solslynger", da varmen kom.
Dertil kom 2 skybruddlignende regnsveir, som havde tilfølge at grus blev bortskyllet og linjen helt avbrudt på flere steder, derved at vannmasserne grov ut nogle mindre fyllinger. Pr. 29. juli optokes istannsetningsarbeide ved frivillig og gratis arbeidsydelse fra funksjonærerne og 8 aug. kunde regelmessig trafikk etableres. Trafikken blev gjenoptatt med en gang i samme utstrekning som før stansen. Den skade som var påført skinnegangen ved å ligge uten tilsyn i 3 måneder var ikke så stor som antatt. Skinnegangen blev bortsett fra tiden 29/7-8/8 1931, hvor alle mann arbeidet sammen, fortsatt satt istand av den faste baneavdeling uten hjelp av ekstramannskap.
Al den kullslag og stubb som er kommet ved lokomotivstaldene er i årets løp nedgravet i forbindelse med utskiftning av teleskytende masser. Dette arbeide er utført av baneavdelingens faste arbeider.

2. Skinnegangen

Av sleepers er der i løpet av tiden 1/7 1930 - 1/10 1931 innlagt i skinnegangen 6575 stk. og av gjerdestolper er der nedsatt 423 stk. derav 137 av ener. Av jernstolper er der i terminen ikke nedsatt nogen.
Når tidsrummet er anført 1/7 1930 - 1/10 31 er dette som følge av arbeidsstansen, som har forskjøvet sleepers innskiftningen fra vårsesongen til høstsesongen.
Av samme årsak er grusning iår i det vesentlige blitt innstillet. Likeså er sprøitning med Natrium-klorat bortfaldt. Men man fikk heldigvis sprøitet forholdsvis rikelig ifjor (5 tonn) og fordelene herav har været meget vel merkbare iår. De ifjor innførte lengere baneavdelinger (op til 12,8 km.) har vist sig å være helt ut tilfredsstillende. Der er iår ikke anvendt ekstramannskap ved baneavdelingens ordinære arbeider. Derved er baneavdelingens utgifter blitt betydelig forminsket.

3. Broerne

En overgangsbro ved km. 1, der forøvrig står for tur til hel utskiftning, som følge av en veiomlegning, er blitt gjennemgående forsterket.
Ved km. 4 hvor jernbanen krysser hovedveianlegget S.sand Blaker, er der montert inn en bredsporet bro av 20 meter spennvidde, utskiftet fra Meråkerbanen, idet veien her skal gå i undergang mot tidligere planovergang.
Broarbeidet er utført av veivesenet under stadig tilsyn og kontroll av jernbanen. Broen er endnu ikke tatt ibruk, men er ferdig. Jernbanen passerer brostedet ved en provisorisk omlegning i sløife utenom dette.
Ved Hemnes bro er der foretatt en del reparasjonsarbeider av oplagerne m.m. likesom der er sørget for pelig langs den fylling der støter inn til broen, for derved å

Den omtalte bro, her fotografert etter at banen var nedlagt. Den kom opprinnelig fra Meråkerbanen (som var normalsporet) og hadde ca. 20 meter spennvidde. Det var nok mange medlemmer av Andelslaget som en gang håpet at det skulle bli mulig å krysse denne broen, men dessverre, nå er den borte. Sic Transit Gloria Mundi!

sikre mot utgravning fra det senkede og noget endrede vannløp. Broernes tilstand er god.

4. Stasjonene

Til Lierfos stasjon er adkomstveien satt i god stand ved anbringelse av solid kultdekke, pukk og grus. Ved stasjonene forøvrig har alt arbeide innskrenket sig til det mest nødvendige vedlikehold som maling av gulver i ekspedisjonslokaler etc.

5. Lokomotiver

Banens kjelprotokoll for 1931 inneholder følgende:
"Den 10 oktober 1931 underkastedes kjelen ved lokomotiv nr. 4 prøve med koldtvanns-
"trykk av 18 kg. pr. cm^2 (stor revisjon). Kjelerørene var nestfør uttatt og kjelen
"såvidt mulig rengjort. Der fandtes ingen tæringer. Der blev i kjelen innsatt helt
"nye rørsett av stål, men ingen nye stagbolter. Kjelerørene er fra Mannesmann-Röhren-
"werke i Düsseldorf.
"Kjelen der er fabrikeret år 1909 av Sächsische Maschienenfabrik i Chemnitz 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.

Bjørkelangen 10 okt. 1931

T. Mørk Eigil Prydz

"Den 22. november 1931 underkastedes kjelen ved lokomotiv nr. 6 prøve med koldtvanns-
"trykk av 18 kg. pr. cm^2 (liten rev.) Kjelen der er fabrikeret i Chemnitz år 1925 og
"har fabrikknummer 4658 viste sig under prøven i enhver henseende tilfredsstillende.
"Kjelens arbeidstrykk er 12 kg. pr. cm^2. Manometret blev samtidig kontrolleret og da
"det viste ca. 1 kg. formeget, blev det samtidig innsendt til St.banenes verksted
"for justering. Efter at dette er utført, skulde sikkerhetsventilerne regul eres, hvor-
"om driftsbestyreren er underrettet.

Bjørkelangen 22. november 1931

T. Mørk Eigil Prydz

Vognene

Banens vogne er i god stand. De er bra holdt med maling. Det forefaldende vedlikehold er til enhver tid såvidt mulig holdt a jour.

6. Uhell

Av uhell er der i årets løp forekommet følgende:

1 avsporing av lokomotiv på stasjon under skiftning
5 " vogner " "
3 " vogner på åpen linje
1 skinnebrudd (ved km. 1 2/4 1931)

Ved de nevnte avsporinger blev ikke ødelagt noget materiell - kun fornødigedes en del lagerbytninger og mindre reparasjoner.

ærbødigst

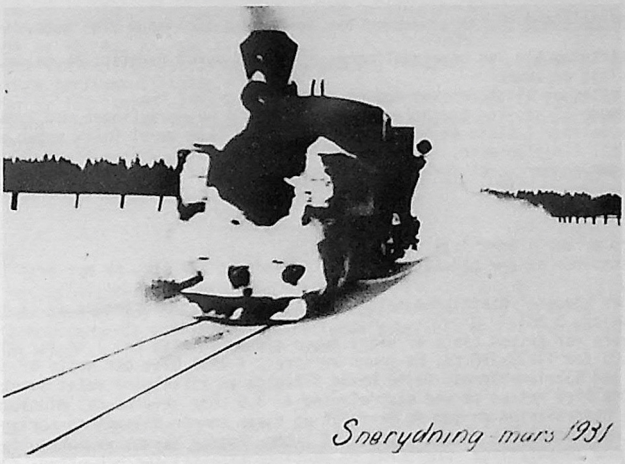
oo OO oo OO oo

URSKOG-HØLANDSBANEN
DRIFTSBESTYREREN Gjenpart

Bjørkelangen den 4 januar 1933

Til
Tilsynshavende for de private jernbaner
Herr overingeniør Nissen OSLO

Rapport for 1932 angående Urskog Hølandsbanens tekniske tilstand og om lokomotivernes revisjoner.



Snerydding, vinteren 1931. Det kunne av og til by på problemer å holde sporet ryddet vinterstid på UHB. Her ser det imidlertid ut som om den verste jobben nå er unnagjort.

Foto: C.F.Thorsagers samlinger

Bjørkelangen stasjon fotografert på 30-tallet. Fotograf er antakelig Eigil Prydz. Vi befinner oss på østsiden av stasjonsområdet og ser i retning Sørumsand.

Foto: Arkiv UHB

1. Linjens tilstand

Masseutskiftning har ved baneavdelingens egne folk været foretatt på en del steder med kullslagg og stubb.
En del grøfter er blitt rensket opp og er tildels gravet nye.
Banens lengde 57 km. har fremdeles en inndeling i 6 baneavdelinger med 2 mann fast på hver avdeling. I siste år har der praktisk talt ikke været leiet nogen ekstrafolk med til linjetjeneste.
Og skinnegangen har været forholdene i betragtning tatt meget god.

2. Skinnegangen

Av slepers er der i året lagt inn 6654 stk.
Av gjerdestolper er der nedsatt 1789 stk. av ener og 724 stk. av myr-gran tilsammen 2513 stk.
Enerstolper kjøpes i distriktet ferdig hvesset og med en minstetopp av 1½ " efter en pris av kr. 0.25.
For sleepers var prisen siste år efter anbud gjennemsnitlig kr. 1.10 for 10x20x170 og kr. 1.25 for 11x20x170 cm. På grunn av streik i 1931 blev der dette år ikke sprøitet med Natrium-klorat. Dette havde tilfølge en rikeligere vekst av ukrutt i 1932. Dette blev rettet på ved utsprøitning av 3,5 tonn klorat ca. midtsommers 1932. Til utsprøitning er der nu innredet og siste sommer anvendt en serlig sprøitevogn for natrium-klorat rummende ca. 3500 liter. Vognen skyves av lokomotiv og er forsynet med forskjellige sprøiterør og ventiler avpasset for hensigten. Vognen viste sig meget besparende og hensigtsmessig.
På grunn av de vanskelige økonomiske forhold og den usikkerhet som har preget banens drift siste sommer blev der ikke utkjørt grus på linjen.

3. Broer

Ved km. 1 har veivesenet bygget og tatt i bruk en ny overgangsbro (ca. 30 meter) i 3 spenn over Urskog-Hølandsbanen.
Ved km. 4 har veivesenet for samme veianlegg, som her krysser jernbanen innmontert en bredsporet bro ca. 20 meter sp. vidde utskiftet fra Merakerbanen. Broen er tatt ibruk og har vist sig tilfredsstillende.
Banens broer er vedlikeholdte og er alle i god stand.

4. Stasjonene

Som følge av tiderne er vedlikeholdet innskrenket til det mest nødvendige. En del bygninger står for tur til å bli malet, men hvorvidt banen for tiden evner å få utført disse arbeider er mere enn tvilsomt.

5. Lokomotiverne

Banens kjeleprotokoll for 1932 inneholder følgende:
"Den 8 juli 1932 underkastedes kjelen ved lok. nr. 5 prøve med koldtvandstrykk av
"18 kg. pr. cm^2 (liten rev.)
"Kjelen der er fabrikeret ved Sächsische Maschienenfabrik i Chemnitz i 1924 og har
"fabrikknr. 4623 viste sig under prøven i enhver henseende tilfredsstillende.
"Kjelens arbeidstrykk er 12. kg. pr. $cm.^2$.
"Manometret blev samtidig kontrolleret.

Bjørkelangen 3 juli 1932

T. Mørk Eigil Prydz

"Den 15 november 1932 underkastedes kjelen ved lokomotiv nr . 5 prøve med koldt-
"vannstrykk av 18. kg. pr. cm^2 (stor rev.)
"Kjelerørene var nestfør uttatt og kjelen grundig rengjort og efterseet. Ingen
"nevneverdige tæringer tilstede.
"Kjelen der er fabrikeret av Sächsiche Maschenenfabrik i Chemnitz i 1924 og har
"fabrikknummer 4623 viste sig under prøven i enhver henseende tilfredsstillende.
"Kjelens arbeidstrykk er 12. kg. pr. cm^2.
"Manometret blev samtidig kontrolleret.

Bjørkelangen 15 nov. 1932

T. Mørk Eigil Prydz

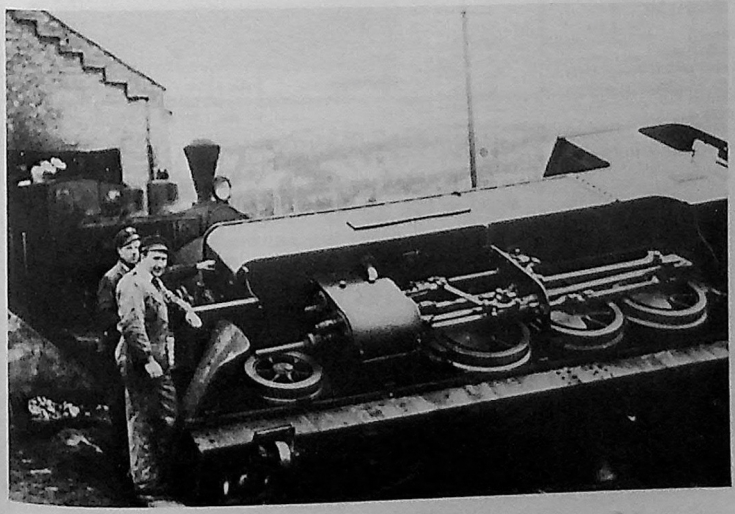
6. Vognene

Samtlige banens vogner er i god stand.
Alle personvogner er god holdt med maling og lakk innvendig og utvendig.
Alt vedlikeholdsarbeide vedrørende det rullende materiell er til enhver tid såvidt mulig holdt ajour.

7. Uhell

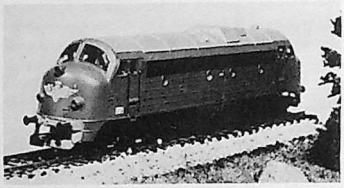
Av uhell er der i årets løp forekommet:
1 avsporing av lokomotiv på en dreieskive
3 " av vogner under skiftning på stasjon
2 " av vogner på linjen
4 ganger sammenstøt med biler
2/6 påkjørt en lastebil på Sørumsand stasjonstomt
12/6 " " planoverg. Fossum skole Km. 4
6/8 " " Lierfos stasjonstomt
5/12 kjørte en brødbil ved Toverud pl.overg. km. 20.3 inn mot toget og traff lokomotivet på siden.
Ingen vesentlige materiellskade blev påført ved de nevnte uhell og ingen personer kom tilskade.

Ærbødigst



NMJ presenterer:

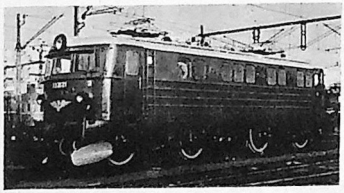
NSB type Di 3, grønn



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. 630,–

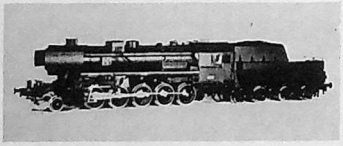
NSB El 13, grønn



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

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

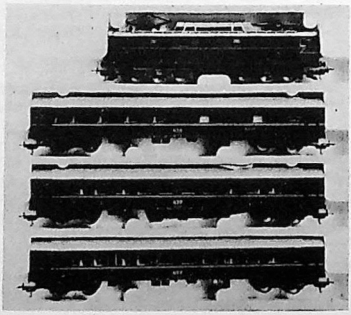
NSB damplok type 63a, „Stortysker"



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

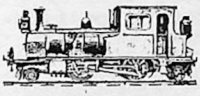
Postboks 76
1920 Sørumsand

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

Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460

SETESDALSBANEN.

RUTETIDER 1982



Priser t/r Beihølen:

Voksne: kr. 20.--
Barn : kr. 10.--

Moderasjon som tidl. år.

Km. fra Oslo V	M.o.H	Km.	Stasjon	Søndager i tiden 20/6 - 29/8.	Søndager i tiden 20/6 - 29/8, samt lørdager i tiden 8/7 - 28/8.			Onsdager i tiden 7/7 - 28/7.
				Pt 1/2	Pt 3/4	Pt 5/6	Pt 7/8	Pt 9/10
345,25	43,1	0	Grovane NSB	--- linjen er under gjenoppbygging ---				
345,77	43,9	0,52	Grovane Sb	1130	1300	1430	1600	1825
347,75	61,8	2,50	Paulen gård	'	'	'	'	'
348,17	68,0	2,92	Kringsjå	1138	1308	1438	1608	|
--	--	--	Kringsjå	1148	1318	1448	1618	|
349,07	80,0	3,82	Vrengen	|	|	|	|	|
350,15	91,4	4,90	Løyning	|	|	|	|	|
350,47	93,0	5,22	Beihølen	1155	1325	1455	1625	1840
351,79	98,4	6,54	Otterdals sidespor		linjen			
353,22	101,9	7,97	Røyknes		er			
	101,9	0	Røyknes		under			
	98,4	1.43	Otterdals sidespor		gjenoppbygging			
	93,0	2,75	Beihølen	1225	1355	1525	1655	1905
	91,4	3,07	Løyning	|	|	|	|	|
	80,0	4,15	Vrengen	|	|	|	|	|
	68,0	5,05	Kringsjå	x	x	x	x	x
	61,8	5,47	Paulen Gård	x	x	x	x	x
	43,9	7,45	Grovane Sb	1240	1410	1540	1710	1920
	43,1	7,97	Grovane NSB	--- linjen er under gjenoppbygging ---				

TIDLIGERE NUMMER AV "TERTITTEN" SOM FREMDELES KAN SKAFFES:

Nr. 22, 23, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40,
41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49 Kr. 7,50 pr. stk.

Nr. 50 Kr 10.-- pr. stk.

Bank- eller postgiro sendes banens adresse, og tallongen merkes tydelig med hvilke nummer som ønskes tilsendt.

KRØDERBANEN 1981 !!

Over: 24b 236 på vei opp fra Vikersund med 4 boggier på kroken den 6. september 1981.

Dette var siste driftsdag på Krøderbanen dette år, og godt var det, da 236 denne dagen gikk med en løs hjulring.

Det er aldri store røkutviklingen å se på 236 - men så er heller ikke Krøderbanen stedet å drive råkjøring.

I 1981 gjennomførte Norsk Jernbaneklubb (NJK) i alt 6 trafikksøndager på Krøderbanen. Jernbaneklubbens maskin 24b 236 var eneste maskin i drift hele perioden, og selv om det røynet noe på på slutten med bl.a. en løs hjulring er det lite tvil om at maskinen egner seg ypperlig på banen.

Trafikken hver søndag var stor, gjennomsnittlig noe over 500 reisende hver driftsdag, noe som nødvendiggjorde togstammer på opptil 6 boggievogner. Et mindre lok, f.eks. 21b 225 hadde nok her kommet til kort.

Som de fleste nok husker, var været i august og begynnelsen av september i fjor svært pent, og dette var nok en sterkt medvirkende årsak til det gode besøket på banen.

24b 236 ankommer Krøderen stasjon med et fullastet tog.

Krøderen jernbanerestaurant hadde imidlertid forberedt seg på storinnrykk, så stabler med vafler, boller og annet munngodt sto klar sammen med mengder av kaffe. 500 reisende pleier å forsyne seg godt!

Jernbaneklubben fikk forrige år satt flere nye vogner i drift, deriblandt vogn nr. 31, som er innredet for rullestolbrukere. Denne vognen har vist seg særs populær, og rommer i tillegg en anselig mengde passasjerer.

På den fredede delen av banen er det også nedlagt betydelige arbeider, deriblandt grusing ved innkjør Krøderen, forlengelse av spor 3, samt at endel arbeid er utført på både Krøderen og Sysle stasjoner.

Vogn nr. 31 har fått innstallert to rullestolheiser, og disse virker helt upåklagelig.

Her en fornøyd bruker på vei opp og inn i nr. 31 på Krøderen - det er straks før avgang mot Vikersund.

Tekst og fotos:
Erik. Ravnsborg Gjertsen

"Eine Reise in der DDR".

DDR, dette så forlokkende reisemål for dampfrelste entusiaster, samtidig som man kanskje kan ha hørt diverse skrekkhistorier om vanskelighetene med å få lov til å fotografere, vanskeligheter med grenseovergangen etc.

La det være sagt med en gang - det å reise med DDR's statlige reisebyrå's rundreise for lokomotiventusiaster er ikke vanskeligere enn å reise i hvilket som helst annet europeisk land. Kan du språket er turen desto morsommere. I alle fall er reiselederne profesionelle, vår kvinnelige reiseguide snakket bl.a. svensk, engelsk, finsk og russisk.

Den andre reiselederen, som var formann for Deutscher Modelleisenbahn-Verein der DDR i Dresden, kun snakket tysk, men som til gjengjeld var et vandrende leksikon hva angikk damplokomotiver i Tyskland.

Reisen var lagt opp slik at det var muligheter til å få sett så mange damplok som mulig, og konklusjonen kan bare bli: "Det var en fantastisk tur".

En ting skal man imidlertid merke seg, i DDR som i Norge er det forbudt å krysse/labbe over spor hvor det kan komme tog. Dette fikk undertegnede merke i form av et "forenklet forelegg" på 10 mark. Selv om man ikke følte seg høy i hatten mens formannen ble mottatt og boten erlagt kan man heller ikke påstå å bli urettferdig behandlet, dessuten ble resultatet av boten, bildene, så gode at de var boten verd.

Som leserne allerede skjønner har redaktøren, sammen med driftsbestyreren vært på utenlandsreise - man kan faktisk si i Roar Stenersen's fotspor. Derfor skal dette heller ikke bli en lang artikkel, mesteparten kan man lese om i TERTITTEN nr. 43 til

nr. 47. Det som kan være verd å nevne er at turen, som høsten 1981 koster kr. 1,300.- begynner i Berlin og avsluttes i Dresden. Visum får man på DDR's ambassade i Oslo, og reisen kan bestilles bl.a. gjennom NAF's reisebyrå i Oslo.

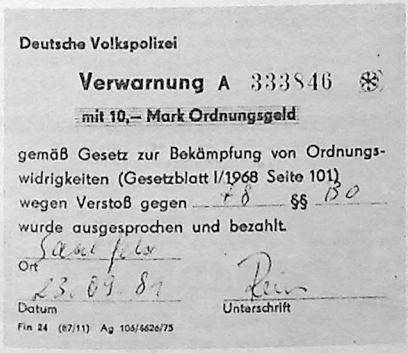
Vi spurte våre reiseledere om turene vil bli tatt opp igjen i 1982, og dette svarte de positivt på.

Dersom noen av våre lesere ønsker å vite mer om hva som rører seg av damp på DDR's linjenett, samt spesialturer med damp kan skrive til:

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV)
Bezirkvorstand Dresden
DDR-8060 Dresden, Antonstrasse 21
PSF 325
Deutsche Demokratische Republik

I tillegg til ovennevnte rundtur arrangerer også DMV særutflukter med gammelt materiell. Sommeren 1982 vil det bl.a. bli kjørt veterantog med lok type BR 38, gammel preussisk maskin P8. Nærmere detaljer om turen fåes ved henvendelse til ovennevnte adresse.

Erik R. Gjertsen



Deutsche Volkspolizei

Verwarnung A 333846 8

mit 10,– Mark Ordnungsgeld

gemäß Gesetz zur Bekämpfung von Ordnungswidrigkeiten (Gesetzblatt I/1968 Seite 101)
wegen Verstoß gegen FO §§ 80
wurde ausgesprochen und bezahlt.

Ort Saalfeld
Datum 23.09.81
Unterschrift

Fin 24 (87/11) Ag 105/662e/75

Et livsvarig minne fra Saalfeld. "Gå ikke over sporene" betyr akkurat det det betyr.

Men – når solen står riktig, og fristelsen er stor .....

...da får man slike bilder. Bot eller ikke bot, jeg hadde tråkket over igjen.

Maskinen var forøvrig nettopp tilbake fra HR, og undertegnede, som også fikk anledning til å kjøre med den kan bare fastslå at "den gikk som en gud".

OWATROL RED LEAD STAIN

SPESIFIKASJONER:

Dekkevne:	8—15 m² avhengig av rustens tykkelse.
Filmtykkelse:	Avhengig av rustens tykkelse, porøsitet og dybde av tæringsgroper.
Tørrstoffinnhold i vekt:	68 %.
Spesifikk vekt:	1,15—1,17.
Viskositet, levert:	30—40 cps.
Viskositet, for sprøyting:	30—40 cps (Tynning unødvendig.)
Pigment:	100 % ren blymønje.
Løsningsmiddel:	Petroleum destillat.
Utseende:	Matt overflate på rustent stål.
Varmebestandighet:	Et enkelt strøk RLS vil tåle opp til 121° C.
Flammepunkt:	43° C. Tag lukket kopp.
	47° C Tag åpen kopp.
Holdbarhet, lagring:	3 år.

OVERMALING:

Følg bruksanvisningen fra fabrikanten av den maling De har valgt når det gjelder påføringsteknikk og atmosfæriske betingelser.

RENGJØRING:

Malerutstyret rengjøres lett med White Spirit mens det er «vått».

Maximum relativ fuktighet under påføring og tørring ..... 1. og påfølgende strøk .. 90 %
Minimumstemperatur på stål over duggpkt. under påføring og tørring 1. og påfølgende strøk .. 2° C
Brannklasse ..... Norsk B ..... Svensk 2 b

VEILEDENDE DATA FOR SPRØYTING:

AIRLESS — Materialtrykk ..... 130—140 kg/cm² .....
— Dyse ..... 0.381 mm × 80° ..... 0.015"×80°

Rengjøringsmiddel: White Spirit — Tynning unødvendig.

TØRRETID FOR RLS:

Forhold under påføring:		Minimumstid før overmaling:		
Temperatur	Rel. fuktighet	Beføringstørr	Ved Alkyd maling System	Ved Epoxy, Urethane, Vinyl etc.
Over 10° C	Under 70 %	1—2 timer	8 timer	12 timer
Under 10° C	Over 70 %	2—3 timer	16 timer	24 timer
0° C	Under 70 %	4—5 timer	16 timer	24 timer
0° C	Over 70 %	5—7 timer	24 timer	48 timer

BEMERK! God luftsirkulasjon gjør ovennevnte tørretider kortere.

OLSEN & WANG

Møllergt. 12 — Oslo 1
Telefon 33 43 90

Ny adresse

Vi har fått ny adresse. Fra nå av skal post til Urskog-Hølandsbanen sendes til:

POSTBOKS 711, SENTRUM, OSLO 1.

Post til TERTITTEN's redaksjon skal fortsatt sendes til postboks 31, Vinderen Oslo 3.

Det blir en "myk" overgang idet post som havner i feil kasse naturligvis vil bli videresendt omgående.

Postboksadressen ved Sentrum postkontor er opprettet primært med henblikk på kontorlokaler som vi håper å kunne ta ibruk i løpet av 1982 i samme område. Dessuten er denne adressen selvfølgelig lettere tilgjengelig for banens administrasjon sett under ett.

Lagerplass?

Bingsfoss-området er nedlesset i deler og gjenstander som ikke er i bruk til daglig, men som ingen vil ta ansvaret for å kaste. Alle våre lukkede G-vogner er fylt opp, veggene i lokstallen bugner av alt mulig fra rørdeler til hele dører - i vognhallen begynner det samme fenomen å gjøre seg gjeldende. Uthuset ved Bingsfoss hytte har litt plass igjen, men mye monner det ikke.

I den daglige virksomhet er denne flommen av "lagervarer" er plage. Man må til det kjedsommelige lete seg frem til det man er på jakt etter gjennom hauger av alt mulig som kanskje neste generasjon kan ha behov for. Ting som vi har behov for å ha i vår nærhet har vi knapt plass til.

Det vi trenger sårt er et lagerlokale der vi kunne få plassert alle disse fremtidens mulige behov. Mye av utstyret og delene har stor verdi og må tas vare på. Vi kan slett ikke kaste det bare fordi det i øyeblikket er i veien, men lagre det et annet sted må vi!

Hermed oppfordres alle og enhver til å se seg om etter et mulig lager. Vi er villige til å betale en rimelig leie for lokalene. Det beste ville være noe på Sørumsand eller på strekningen Sørumsand-Oslo. Klarer vi ved felles anstrengelser å finne et egnet lokale, må vi så tidlig som mulig på våren få kjørt bort mest mulig fra banen. Dette vil selvfølgelig ta noe tid og kreve litt innsats, men vi vil bare samme sesongen spare inn mange ganger de krefter og den tid som dette arbeidet vil ta. Mer oversiktlige arbeidsforhold på banen vil øke trivselen og lette arbeidet for oss alle.

20.12.81 Hans P. Grøner

Den store løfteseansen !

Lørdag den 24. oktober satte vi nærmest ny rekord i transport og løft på bruket vårt. Vi skulle losse to billass 7" x 6" trykkimpregnerte materialer fra Oslo. Disse var tidligere hentet i 2 vendinger på Oslo Ø, og var materialer fra de tidligere perrongene, som nå er revet opp i forbindelse med ombyggingen der.

Fra Sørumsand skulle så BCo3, som har fått plass i Lodalen, og fra Verksted Grorud kom i tillegg vår nye vogn, Mf108, vårt nye klenodium som en gang var en erverdig kisvogn på Thamshavnbanen.

Til å gjennomføre transportene trengte vi to biler, hvorav en med kran, og en med 13m. lang semitrailer. I tillegg måtte vi også ha en 25-tonns mobilkran på Sørumsand. Og, som om dette ikke skulle være nok, skulle vi også flytte litt på vår lille stasjonsbygning på Presterud. Dette var nødvendig, da den ellers ville komme til å stå iveien for tracéen når sporet skal tilbakeføres mot Sørumsand sentrum.

Til å utføre transportene og løfteoppdragene brukte vi selvfølgelig våre faste forbindelser - da er vi garantert at alt klaffer som avtalt.

Litt over klokken 11:00 var alt på plass på Sørumsand. BCo3 var kjørt ned til Presterud av TINFOS, og på Sørumsand NSB-stasjon stod NSB's spesialvogn for transport av smalspormateriell klar sammen med en flatvogn fra Grorud med Mf108 på planet. På kranbilen og semitraileren lå i tillegg alle materialene fra Oslo Ø.

Første fase besto i å laste trematerialene av bilene. Til dette ble bilkranen brukt, og i løpet av en halv times tid lå en kjempestabel med utmerkede svillematerialer pent stablet på Presterud. (Og så er det bare å håpe at langfingrede personer ikke forsyner seg i løpet av vinterens mulm og mørke).

Mens avlastningen av materialene foregikk ble boggiene på BCo3 løsnet fra rammen og stropper montert for det første store løftet. Kranen (den på 25 tonn) kom på plass, og straks etter hang vognkassen og svevet over taket på billettbua, og straks etter sto den trygt fastspent på traileren.

Så bar det til Sørumsand stasjon, og her ble så vogna med samme flotte presisjon lastet opp på overføringsvognen. Så over til flatvogna hvor Mf108 sto. Wirene strammet seg, og Mf108 forlot "Terra Firma" og svevet i en elegant bue inn og ned på planet til traileren - stroppene på plass og i moderat tempo tilbake til Presterud.

Nytt løft, og ned på sporet med vogna, og vi kan konstatere med tilfredshet: Den har korrekt sporvidde!

Siste løft var stasjonsbygningen. Telefonledningen ble klippet av, bygningen gikk til værs - og ned igjen noen meter unna.

Så er det hele over, lastebiler og kraner setter kursen mot hovedstaden, og vi, sammen med TINFOS, boggiene til BCo3, Liermosen og Mf108 setter kursen mot Bingsfoss.

Først fikk imidlertid Mf108 pussegarn stappet inn i lagrene sine sammen med olje. Varmgang på første tur ville vi ikke ha noe av.

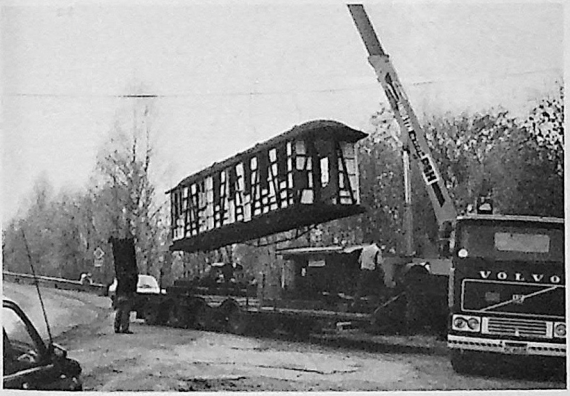
Behørig fotografering av nyervervelsen på Bingsfoss, samtidig med at Driftsbestyreren fikk ordnet med de siste vindusgerektene på Bingsfoss stasjon avsluttet dagen. Diverse utstyr fra Lodalen ble også bragt opp til Bingsfoss i samme anledning.

Et par dager senere gikk så BCo3 til "Gamlestallen" i Lodalen der den skal tilbringe vinteren. I vognhallen på Bingsfoss står Mf108.

Til sommeren er det meningen at begge vognene skal bli å se i trafikken på UHB.

VI GLEDER OSS !

HPG/ERG



BCo 3 i svevet over vår lille stasjonsbygning på Sørumsand.

Mange var nok spente på om taket ville holde, eller om det ville bli klemt sammen.

Alt holdt imidlertid bra og vogn en er nå vel ankommet Lodalen, og venter bare på storinnrykket av flittige arbeidsmaur.

På Sørumsand NSB-stasjon. 25-tonns kranen manøvrerer seg i posisjon slik at løftet skal gå godt.

I bakgrunnen portalkranen. Når vi i nær fremtid kommer med spor hit inn vil det bli slutt på de store løfteseansene mellom Presterud og Sørumsand.

Heldigvis, vil nok de fleste av oss si, men det er unektelig en stor begivenhet når vi møter frem fulltallig sammen med allehånde tungt dieselmateriell.

Vår siste tilvekst er vel ankommet banen og satt på sporet.

Mf108 skal nok ikke bli arbeidsløs i årene som kommer. Nå kan vel også snart K19 tas inn til revisjon. Den begynner jo å bli noe sliten etter hvert.

Alle fotos: H.P.Grøner.

PEUGEOT

505

Den nye modellen fra Europas største bilkonsern

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

GARDERMOEN

Den store arbeidsinnsatsen !

"Nå er tiden inne for felles innsats blandt alle aktive medlemmer i UHB. Vi skal forlenge banen! Til dette trengs selvsagt skinnemateriell. Og dette får vi tak i på Gardermoen. Vi maner derfor alle til en skikkelig arbeidsinnsats i helgene fremover!"

Ovenstående stod i et skriv som aktive medlemmer fikk i posten i midten av september 1981. I februar samme år ble banemesteren pålagt av styret *"å sikre seg, ta opp og transportere til UHB tidligere tilvist 20 kg/m skinner med lasker, underlagsplater og skinnespiker fra Gardemoområdet i samsvar med tidligere gitte opplysninger ved Bjørn Halling"*.

Bakgrunnen var den planlagte tilbakeføringen av sporet i Sørumsand.

Etter telefonsamtaler med vollmesterWatle, Gardermoen militære flystasjon om sporets beliggenhet og beskaffenhet, sendte undertegnede brev til Forsvarsdepartementet ca. 3 uker etter styrevedtaket.

Etter en drøy måned kom svaret som inneholdt en positiv anbefaling fra Departementet, såsant ikke Gardermoen militære flystasjon trengte det selv. For deres vedkommende var det som overskuddsmateriell å regne. Grønt lys var dermed gitt - sporet var "vårt".

Den 14. mai dro baneformann Mjelde og banemesteren til Gardermoen for befaring av "gaven". Vi ble meget vennlig mottatt og tråkket hele strekningen, ca. 1 km. for å få et inntrykk av hvor omfattende arbeid vi sto ovenfor.

Strengene var 7,5 m. lange og var forbundet med 4 bolter. I de fleste underlagsplatene satt det 3 skinnespiker. Svilleavstanden ca. 2 pr. meter og sporvidden 1435 mm. Sporet var anlagt av Wehrmacht under siste krig for bruk av tankvogner. Det hadde ikke vært benyttet på mange år, og var derfor temmelig gjengrodd av bjørk, selje og osp. Svillene hadde Forsvaret bruk for og skulle derfor ligge igjen.

Siden vi hadde mer enn nok å gjøre på vår egen banestrekning og en ny driftsesong stod for tur, godtok Gardermoen mil. flyst. at vi ikke kunne begynne sporrivingen før i slutten av september.

I midten av august dro vi 3 mann fra UHB for å besiktige sporet og planlegge første fase i arbeidet. Til vår store glede og overraskelse så vi at mesteparten av den uønskede vegetasjonen var felt og delvis ryddet.

Den 8. september hadde vi postmøte i Ao100 på Hvalstad hvor fremdriftsplan og praktiske fremgangsmåter ble diskutert. Det som gjensto nå var selve jobben, og første innsatsdag var den 20. september.

Det var ekstraordinær driftssøndag på Sørumsand, så bare 7 personer kunne stille. Vi begynte med å losse all håndredskapen og jerntralla vi skulle bruke til transport av gassflasker for skjærebrennerutstyret og senere til skinner. Deretter begynte ryddingen av sporet fra sporbrudd.

Da det var klart, kom boltebrennerne, og det var ca. 1000 stk. som skulle ut av laskene. Deretter fulgte en mann med slegge som slo ut de avbrente boltene. 3 mann begynte så å trekke ut skinnespiker og samle skinner.

Så få som vi var, rakk vi ikke stort den første dagen, men forskjellige metoder ble prøvd ut og man stillte med mer erfaring til første stormobiliseringsdag, lørdag den 26. september.

For å lette personelltransporten, for å si det militært, brukte vi en 20-seters buss fra Bislet Bilutleie med undertegnede som sjåfør. Den ble en miljøskaper av rang, da den kom til å tjene som både fremkomstmiddel, spiserom og møtelokale for taletrengte personer.

10 kvinner og menn stilte denne lørdagen, og med hvilket resultat: Godt over 200 m. skinnegang ble tatt opp og trillet inn til der "vårt" spor sluttet. Lasker, underlagsplater og skinnespiker ble lagt igjen i småhauger i trasèen, for senere å bli lastet opp i traktorskuff.

I de første vendingene ble det lastet 22 skinnestrenger på tralla - den ble

Her kommer "lok" BM-846 (Volvo) med de to flatvognene som skulle lastes opp. Det ene skinnelageret til venstre.

Foto: Håvard Pedersen.

Her lastes annet lag med skinner på tralla. Ole Johnny Flateby og Roar Stenersen fører an.

Foto: Mægne Bauge.

De første skinnestrengene lastes opp på flatvogna.

Foto: Anne Hilde Gudmundsen.

Det går lett å løsne bolter med moderne skjærebrennerutstyr. Her er Bjørn Halling i full sving med skjæringen.

Den siste skinnestrengen er løs, et kort napp for ham med dogspettet, et stort løft for UHB.

Alle fotos denne side: Anne Hilde Gudmundsen.

Andre bordetning på skinnelageret. Etterpå venter "bare" resten av jobben.

skjøvet med håndkraft, totalvekt ca. 3,5 tonn. Siden den var usmurt var det et forferdelig slit. Man fikk lyst til å plystre "Broen over Kwai". Derfor reduserte vi til 14 strenger på en velsmurt tralle, og nå virket det som om det gikk på kulelager, forskjellen var enorm, og svettet man på pannen nå, var det ihvertfall ikke fordi det var tungt å skyve.

Mens trallegjengen var og losset, fortsatte de som ble igjen med å trekke ut skinnespiker, for derfor stadig å ligge foran skinneriverne. Dermed ble det ikke stillstand for noen av arbeidsgruppene.

Noen av skinnespikerne satt så godt at vi måtte jekke opp sporet og slå med slegge på svillene for å få løsnet dem. Tempoet var så høyt at jeg var redd de mer utrente ville bli slitne tidlig på dagen, men dengang ei.

En stor feil ble imidlertid gjort. Vi ventet for lenge med å spise og drikke første dagen. Denne krafttappingen var ikke mulig å innhente, men vi lærte av det. På slutten av dagen var ikke sleggeslagene lengre så presise, og irritasjonsterskelen var blitt senket.

En lang dags arbeid mot natt ble avsluttet i skumringen, da bussen kjørte inn til Oslo igjen.

Neste dag møtte også 10 stykker opp, flesteparten hadde vært med dagen før, uthvilte, men støle. Én hadde lagt seg allerede klokken 8 på kvelden, og husket knapt at hodet kom på puta.

Men, det viste seg snart at beste terapi for ømme muskler var flittig bruk av dogspett, slegge og skinnetenger. Påstanden er kanskje ikke medisinsk holdbar, men resultatet da dagen var omme taler sitt tydelige sprog. Ca. 300 m. skinnegang ble tatt opp og trillet inn til vårt provisoriske skinnelager. I underkant av halve "gaven" gjenstod å rive. Det skulle vi klare i løpet av helgen den 3. og 4. oktober.

Lørdag den 3. ble det trangt i bussen. 19 personer møtte opp for å jobbe. Var det sysselsetting til alle? Det ble ikke noe problem, bortsett fra da de siste skinnestrengene ventet på å miste svillekontakten. Jeg hadde ikke forestilt meg at vi skulle klare hele rivingen den dagen.

Den arbeidsinnsatsen og entusiasmen som der ble vist står for meg som noe av det fineste og mest lovende jeg har sett og opplevd i mine 14 år som UHB-medlem.

Siste streng ble naturligvis tatt opp under hurrarop og behørig fotografering. Jamen var det også god grunn til å vise ekte glede.

2 uker etter var vi der igjen, 5 UHB-ere for å samle inn lasker, underlagsplater og skinnespiker. En kjørte traktor med frontskuff og 2 kastet smågodset oppi. Dette ble så tømt i en høykarmet 2-akslet jernbanevogn. Vi visste på forhånd at åpninga i vogna var for smal for skuffen, ca. 5 cm. manglet, så det ble derfor litt "søl" på bakken som ble plukket opp mens traktoren var og hentet ny last. Hele arbeidet var unnagjort på 5 timer.

Skinneopplastingen foregikk neste lørdag. En hjullaster fra Romerike Trelast med frontmontert gaffel lastet opp 2 vogner på 6 timer. På grunn av sikringen av skinnene måtte lastingen foregå på millimeteren. Derfor var vi også 3 stykker på vogna som justerte hver skinne, slik at de fluktet i bredden.

På slutten av dagen ble hjullasteren brukt som skiftetraktor til å trekke vognene til det stedet hvor NSB skulle hente dem.

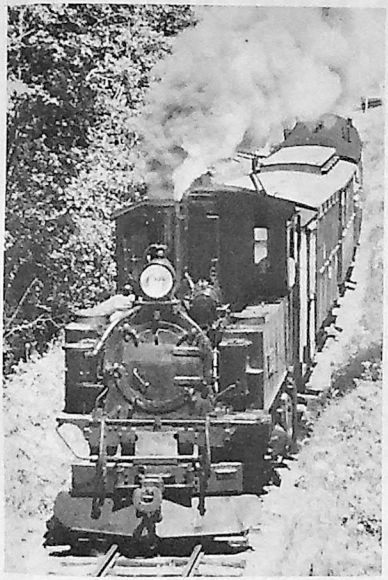
Til slutt noen tallopplysninger:
Skinnemateriellets bruktverdi er ca. 100,000 kroner, 256 skinnestrenger, drøyt 500 lasker, ca. 4000 underlagsplater og i overkant av 10,000 skinnespiker fikk vi med oss.

Som ansvarlig for dette prosjektet vil jeg få takke hver enkelt som bidro til at denne jobben gikk så raskt og greit unna. Alle som var med på Gardermoen vil kunne bekrefte at grunnpillarene for fortsatt fremgang for UHB er samarbeid, arbeidslyst og godt humør som munner ut i sterk lagånd.

Det er imponerende å se hva som kan utrettes når alle føler enhet og et meningsfylt mål med det hele.

Været var også stort sett på vår side - heller ikke der møtte vi motgang.

Stein Olav Hohle.



VI GÅR EN KULL-ALDER I MØTE!

Tertitten går kullalderen i møte med kull fra NORCEM

IMPORT

LAGRING

DISTRIBUSJON

FYRINGSTEKNOLOGI

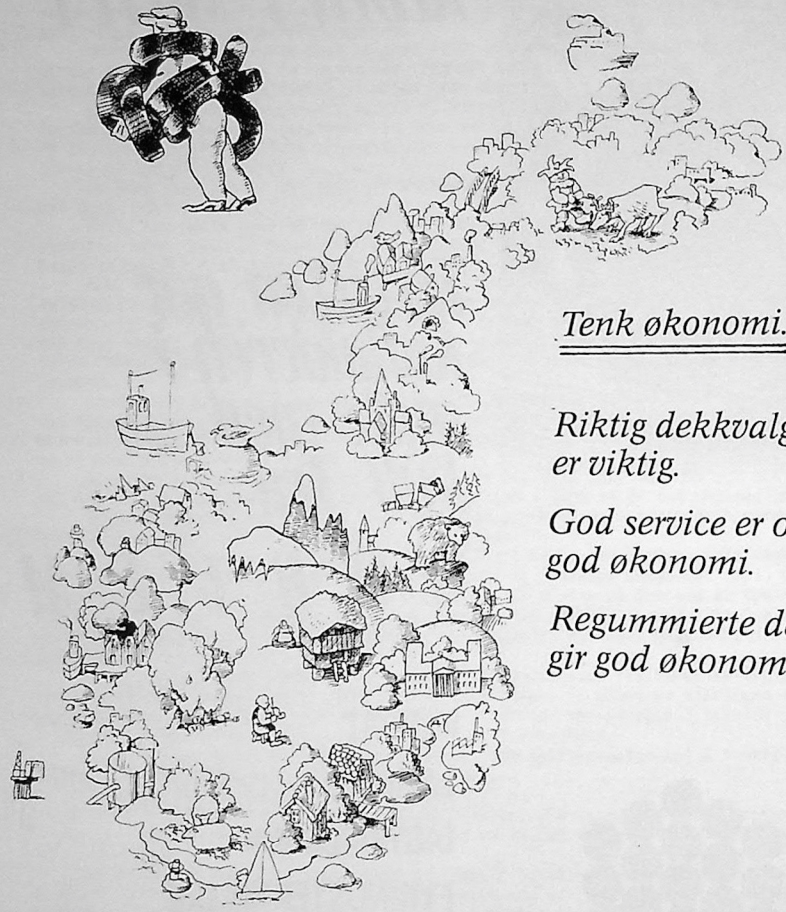
NORCEM **Kull**
Cementdivisjonen

NORCEM – GÅRDEN
POSTBOKS 253
3470 SLEMMESTAD

TEL.: 78 03 60
TLX.: 71149

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
Kiefta	Trondheimsvn. 127	Tlf. (02) 98 00 41
Kongsberg	Brødr. Bråthen, Numedalsvn. 7	Tlf. (031) 31 240
Kongsvinger	Bilco, Eidskogen 12	Tlf. (066) 15 344
Lillehammer	Søre Ål	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	Pindslevn. 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	Åmot	Tlf. (036) 71 100 Linje 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 –

Flukten.

Det var under krigen dette her. Lokomotivfører Henrik Langjord og fyrbøter Martin Nordgård sto i spor 9 på Oslo Ø, klare med nattgodstoget til Kornsjø. Som trekkraft benyttet de en El.8.

For uinnvidde er det det å fortelle at grunnet de trange forholdene i Loenga, samt mørkleggingen, ble dette godstoget altid skjøvet inn i spor 9 på Oslo Ø, og det hadde avgang kl. 24:00.

Lokfører Langjord gjorde som vanlig, tok seg en tur nedover langs toget for å sjekke at alt var i orden. På perrongen straks bak lokomotivet sto det to karer og betraktet toget. Da Langjord kom forbi henvendte den ene seg til ham og ba om å få bli med på loket til Kornsjø.

"Vi har stapo etter oss, og må komme oss over" sa denne. Langjord mumlet noe til svar og gikk tilbake til loket.

"Du får komme deg ned på platformen og kikke litt på de to kara der", sa Langjord til Nordgård. "Dem ber om å få bli med til Kornsjø, men det er ikke godt å si hva for slags karer de er". På den tiden drev tyskerne med sporadiske provokasjonsforsøk mot lokpersonalet for å teste "loyaliteten".

Nordgård skvatt ned på perrongen og ruslet bortover mot de to. Den ene mente han å kjenne igjen fra Asker, og da dette ble bekreftet fikk de beskjed om å karre seg inn i førerom 2 raskest mulig.

Turen ned til Kornsjø gikk uten dramatikk. Kara hadde fått beskjed om at de skulle hoppe av straks nord for Kornsjø, og på vei opp fra Halden så Langjord og Nordgård at døren til bakre førerrom rett som det var ble åpnet.

Etter å ha gått bak var forklaringen grei nok; ettersom de nærmet seg Kornsjø steg nervepåkjenningen hos de to fluktkara, og de måtte oftere og oftere "late vannet" ut døra.

På avtalt sted, noen kilometer nord for Kornsjø hoppet de så av, og kom seg vel over til Sverige.

Etter at godsen hadde kommet vel frem til Kornsjø var det for lokkara å tørne inn, og neste morgen da de kom ned møtte de en gjeng fra baneavdelingen som nettopp hadde kommet inn.

"Jassåkara" sa en, "dere hadde med dere fluktfugla i toget i natt. Vi så spora i snøen oppi her der dem hadde hoppet av". Og mer ble ikke sagt om det!

El. 8.2066 med godstog. Riktignok er dette bildet tatt mange år senere på Sørlandsbanen, men det var et tilsvarende lok som Langjord og Nordgård brukte i det omtalte godstoget til Kornsjø.

DET STORE LOKOMOTIV ---- FORBRUKET !

Det er 1. juledag 1939. Nattoget til Stockholm over Charlottenberg står klar med lokfører Sverre Holsten og fyrbøter Thor Rud ved spakene. Maskinen er nr. 5, en av Hovedbanens hurtigtogslok. Avgang klokken 21:30.

I hovedstaden er det kaldt, ca. - 20°C. Avgangssignal blir gitt og toget setter seg i bevegelse oppover alle promillene mot Bryn. Til Lillestrøm, og videre oppover mot Årnes går det greitt unna, men det blir kaldere.

Årnes stasjon passeres i anslagsvis 60 km/t og det bærer videre, men så, plutselig blir maskinen dårlig for damp. Man kommer så vidt frem til Seterstøa før det er slutt på trykket. Hva hadde hendt? Jo, ristgangen hadde falt ned i askekassa, og da er det stopp.

Med dårlig trykk på maskinen, og med et helt tog å holde varmt var det bare en ting å gjøre - ringe til Kongsvinger og rekvirere ny maskin. Dette tok imidlertid noe tid, da Vinger måtte kalle inn mannskaper. Hadde uhellet skjedd før Årnes hadde alt vært OK, da hadde man kunnet rekvirere lok fra Lillestrøm, men nei, når uhellet er ute inntreffer det alltid på det dårligst passende sted.

Det ble gitt beskjed til Vinger om at erstatningsloket måtte ha Knorr-pumpe, og etter drøy ventetid kom så endelig loket, bunkers først nedover mot Seterstøa. En for lokpersonalet "trivelig" tur i - 25°C.

Men, da hjelpeloket kom glidende inn på Seterstøa var det bare å konstatere at et akselkasselager på tenderen var rødglødende, hva skulle man gjøre så? (Dette loket var enten nr. 302 eller 305.)

Inn til stasjonsmesteren. "Har du grønnsåpe?" lød spørsmålet. Denne nikket bekreftende. Man forsynte seg grovt, og stappet det hele inn i akselkassa på tenderen. Deretter kjørte man videre.

På Skarnes var imidlertid lageret rødglødende igjen. "Har du grønnsåpe?" lød spørsmålet igjen, men denne gangen var svaret negativt. Da får du ringe til Kongsvinger og rekvirere nytt lok, sa lokfører Holsten til Mester'n.

Denne gangen drøyde det virkelig før ny maskin kom, dette var en 21-maskin, såkalt "Mogul", og også denne kom bunkers først i kulda - det var heller ikke blitt varmere utover natta. (Nummeret her var visstnok 213 eller 214.)

Maskinen hadde nylig blitt oppfyrt, men var svært dårlig for damp, men holdt såpass at man kom seg til Charlottenberg sånn i 1/2 5-tiden på morgenen.

Tilbake til Oslo skulle man så med lokaltog klokken 07:25, og da det ikke var noen vits i å legge seg mente lokfører Holsten at han fikk prøve å finne ut hvorfor maskinen var så dårlig for damp.

Han åpnet foran og så at blast-pipa hadde tettet seg godt til. Etter å ha fått renset dette og begynt å kjøre mot Vinger igjen var maskinen blitt så god for damp at den var vanskelig å styre.

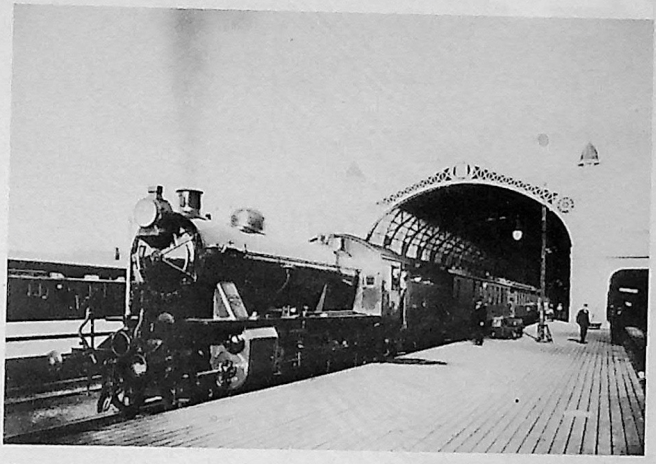
Mester'n på Kongsvinger var informert pr. telefon, og da man kom frem skulle man skifte ut mogulloket med nr. 3, også en av Hovedbanens gamle hurtigløpere.

På denne maskinen hadde imidlertid den ene injektoren frosset fast, så lokfører Holsten nektet å koble fra 21-maskinen før det andre loket var helt klart og i orden.

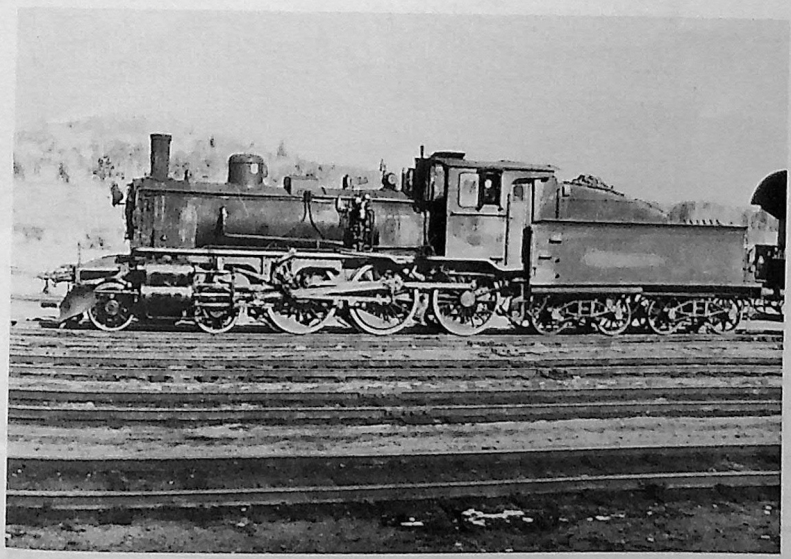
25 minutter tok det å tine 3'ern, og så var det bare å sette kursen tilbake til Lillestrøm etter et forbruk på 4 damplok i løpet av noen snaue timer og 12 mil utkjørt distanse.

Noen bedre ?

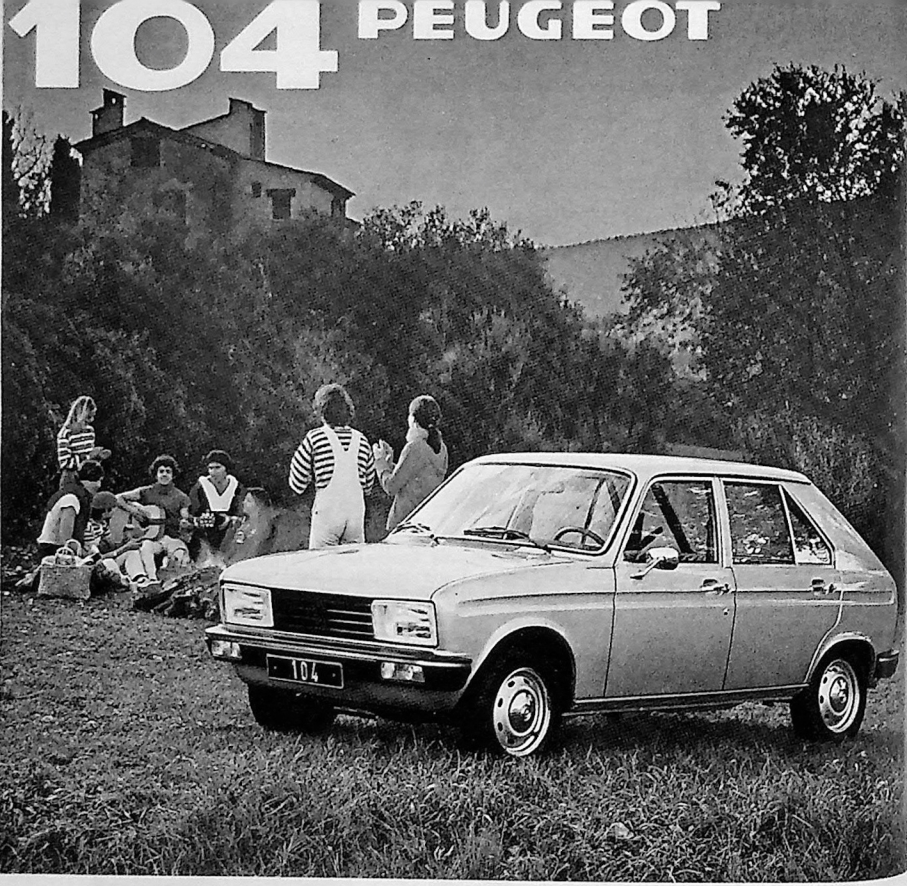
Sverre Holsten/red.



NSB loktype 45, nummer 1 klar til avgang fra Oslo Ø. Maskinen er samme type som Sverre Holsten beretter om i sin artikkel. Maskinene ble opprinnelig bygget til Hovedbanen, og er forløperen til NSB type 30a.



27a296 på Kongsvinger stasjon. Fotografen er Jørgen Seemann Berg og er tatt ca. 1969.



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

NYE RUTETIDER FOR 1982

Fra og med sesongen 1982 blir det nye avgangstider. Den ruten vi har hatt til nå med avgang fra Sørumsand (Presterud) kl. 10.45, 12.00, 13.45 og 14.30 har ikke vist seg tilfredsstillende. Det primære problem har vært fordelingen mellom besøkende på første og andre tog. Det har virket som om kl. 10.45 var for tidlig for folk flest, - derimot har avgangen kl. 12.00 vist seg uhyre populær. Resultatet blir "tomtog" ved første avgang og trengsel ved 2. a gang.

Styret har derfor besluttet at vi skal forsøke med times-avganger fra kl. 11.30 til kl. 14.30. På denne måten håper vi å få til en bedre fordeling på de to første avgangene fra Sørumsand. Det vil både vi og våre besøkende være tjent med.

Det som kan gjøre denne ruteordningen litt vrien er den reduserte tiden mellom hver avgang fra Sørumsand. Erfaringsmessig har vi i den gamle ruten hatt svært så gode kjøretider mellom stasjonene, mens oppholdene ikke har vært lengre enn de nok bør være. En kortere kjøretid mellom stasjonene kan ikke helt ut kompansere det kvarteret som skal kjøres inn. Videre er det ønskelig å beholde det drøye kvarteret som togene står på Bingsfoss. På Sørumsand derimot må vi kunne greie oss med et noe kortere opphold. Før hadde vi ca. 20 minutter her, men det burde kunne greie seg med rundt 10 minutter.

I forbindelse med tilbakeføringen til Sørumsand NSB-stasjon vil det alt til våren bli foretatt en sporforlengelse på Sørumsand på ca. 80 meter. Dette innebærer at toget kommer frem fra skråningen langs riksveien med de vesentlig bedre av- og påstigningsforhold som dette vil innebære. Her skulle det ligge en tidsbesparelse. Samtidig vil forøvrig sporet på strekningen langs riksvei-skråningen bli trukket litt nærmere riksveien for å få en jevn og naturlig kurve i tilknytning til det fremtidige spor mot NSB-stasjonen.

Den nye ruteordningen formodes også å kunne anvendes når vi skal kjøre fra vår nye utgangsstasjon på Sørumsand. Den tiden som idag medgår til omkjøring av loket på Fyen og den langsomme bakkingen ned til Presterud, overstiger utvilsomt kjøretiden tur/retur på den nye parsellen. På Sørumsand vil jo også lokomotivet bli kjørt rundt mens de reisende stiger av og på.

I neste nummer av TERTITTEN regner vi forøvrig med å kunne presentere tilbakeføringen i tekst og bilder. Vi er inne i en utbygningsperiode som virkelig skal sette "spor" etter seg!

18.12.81 Hans P. Grøner

Fra 2-togsdriften den 13. september 1981. SETSKOGEN står klar med godstoget og venter på at BINGSFOS skal komme ned til Bingsfoss stasjon med passasjertoget.

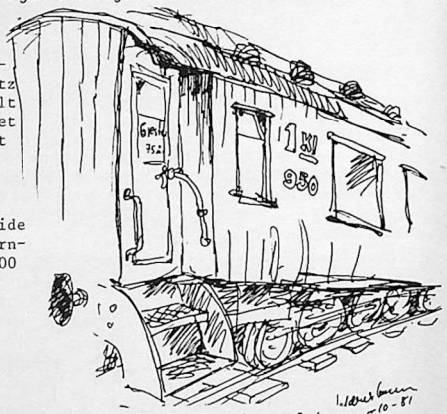
Foto: Erik R. Gjertsen

Ingen våger røre ved Valdresbanen

"Aldri i verden om Valdresbanen blir nedlagt! Det er jeg så sikker på at .... ja, du ser her idag, hele befolkningen langs banen vil beholde han".

Med syngende vestlandsmål slår føreren av jubileumstoget fast at Valdresbanens liv vil vare evig. Fritz Lid skyver uniformslua opp fra pannen og ser skråsikker inn i fremtiden: "Samme søren kven som vil legge han ned, så e'det nå så mange som vil ha han og vil kjempe for det, at det ikkje ville nytta. Eg e'så glad for at'me har han Hovengen altså! Ingen vil våge å røre ved Valdresbanen så lenge folk som han passar på".

Føreren av jubileumstoget, Fritz Lid, stoler fullt og fast på at det alltid vil gå et tog på Valdresbanen!



Salongvognen leide NSB av Norsk Jernbaneklubb for 700 kroner. Det var den vel verd.

Siden valget er tilbakelagt, mistenker vi ikke Lid for å drive valgkamp for Arbeiderpartiet. Han bare sier "beint ut" hva han mener, etter at han har ført jubileumstoget fra Oslo til Fagernes.

Toppen i NSB er ikke like skråsikre, men på 75 årsdagen ble det både fra generaldirektør og distriktssjef gjort klart at man der i gården ikke har noen skumle hensikter. NSB's styre har anbefalt at Valdresbanen bør opprettholdes, sa generaldirektør Robert Nordén, mens jubileumsferden gikk sin gang. Vi måtte endelig ikke betvile statsbanenes gode vilje sa han, mens salongvognas myke plysjputer dempet virkningene av den gamle ærverdige vognens småslingrende bevegelser.

Det var ikke bare hornmusikk og feststemning på alle stasjonene langs Valdresbanen. De ubetjents stasjonene, hvor de gamle jernbanebygningene ligger som gjenferd, för jubileumstoget hurtig forbi.

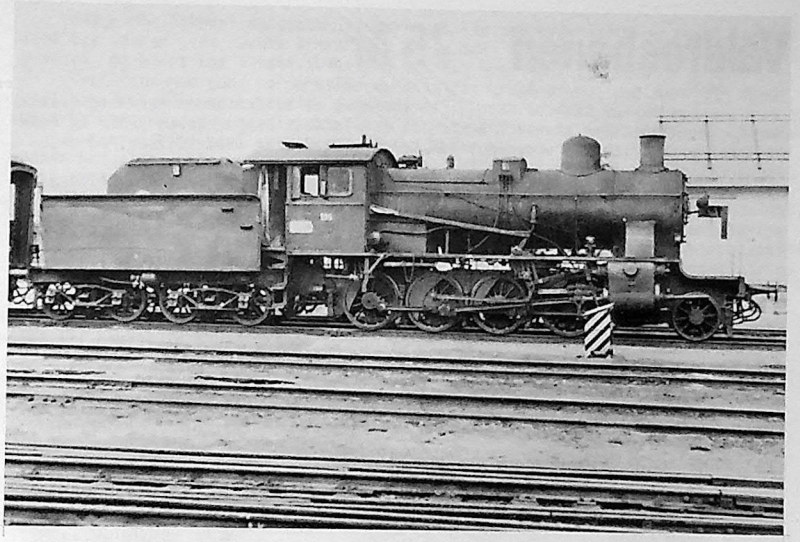
Leira stasjon er omgjort til møbelsenter, og for jernbanens venner er slikt vitnesbyrd på at de moderne tider virker innpå nervecellene til togsystemet.

Men på Fagernes stasjon er det stor stemning. Fylkesmann Thorstein Treholt står fast som en gammel høvding i spissen for mottagelseskomitéen. Blomster og janitsjar, generaldirektøren og hans følge toger av. I kveld skal det festes på Fagernes Hotell. Taler med store ord om Valdresbanens betydning skal holdes.

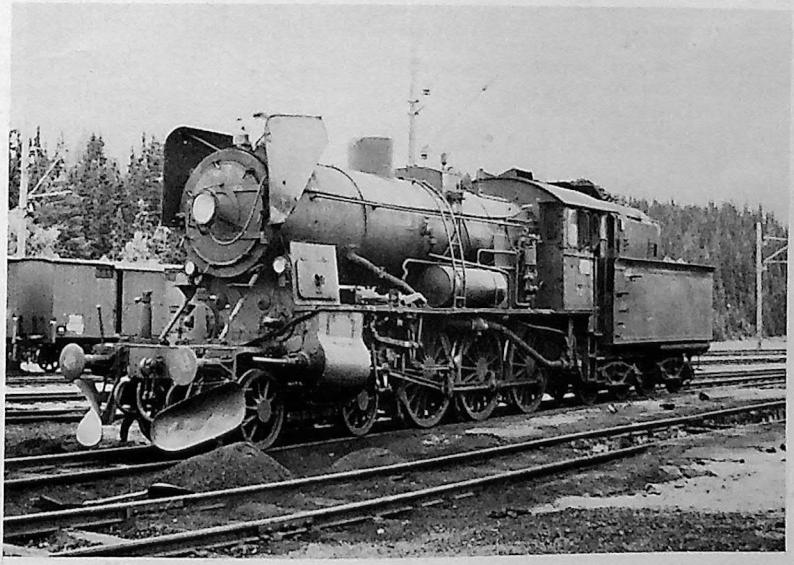
Stasjonsområdet er fullsatt av mennesker, som føler at de høye herrer, der de kjører bort i hestetrille og veteranbiler, vil sørge for at Valdresbanen lenge, lenge leve må.....

"Valdresbanen har vært hele livet mitt" sier Magnus Midtsveen, lokomotivfører fra 1919 til 1958. "Jeg får nå håpe at det alltid skal komme og gå tog her", sier han mens han prøvesitter salongvogna.

Utenfor slapper hans unge kollega Fritz Lid av i trygg forvissning om at ingen vil våge å røre ved Valdresbanen.



Lok nr. 24b 195 på Dokks stasjon på Valdresbanen. Maskinene av type 24 hadde en høyeste hastighet på 45 km/t, men Valdresbanens kurvatur tatt i betraktning utgjorde ikke denne lave topphastigheten for maskinen noe for overholdelsen av ruten.
Foto: J. Seemann Berg.



Lok type 30c 347 på Eina stasjon. Foto: J. Seemann Berg.

Valdresbanen 75 år.

Det hevdes med krav på sannhet at åpningen av Valdresbanen var Kong Haakons første gjerning etter at han ble innsatt som landets konge høsten 1906. En deputasjon fra distriktet troppet opp hos Kongen like etter innsettelsen, og majesteten ga straks sitt ja.

Dermed var det klart for åpningstoget. Det startet opp fra Østbanestasjonen om morgenen den 29. september i 1906. Med i toget var det flotte personvogner, som privatbanen hadde anskaffet seg, og på Eina stasjon ble det spist frokost før festtoget fortsatte inn på Valdresbanen.

På hver stasjon oppover - i strålende sommervær - hadde herredsstyrene møtt frem sammen med mengder av folk. Ikke minst på Dokka var det meget folksomt.

Ut på ettermiddagen kom så åpningstoget frem til Fagernes, og der var det virkelig trengsel. Foran vestenden på stasjonsbygningen, som står ennå idag, foretok Kong Haakon den høytidelige åpning av banen. Og han hadde alvorsord til folket i Valdres og Land:

"Jeg vet at Staten har støttet arbeidet for anlegget, men hvad der nu trenges er fremgang for banens drift, og dette beror væsentlig paa distriktets befolkning selv, paa dens vilje, paa dens evne til at nyttiggjøre sig det nye kommunikasjonsmiddel".

Kongelige ord som nok er like aktuelle idag.

Og folksomt var det på Fagernes stasjon den gang. Det var tusener av fremmøtte, og det fortelles at folkemengden var så tett at mange av de "honoratiores" som fulgte Kongen på åpningsferden, ikke kom frem til den røde baldakinen, hvorfra Kongen åpnet banen.

Men etter åpningsrusen kom hverdagen for Valdresbanen. Det var ikke lett å starte opp en ny bane, og mange fordommer måtte overvinnes. Det var skogsvirket og skifersteinen fra Øystre Slidre som la grunnlaget for godstrafikken - den gang som nå.

Men etterhvert kom også andre godsslag på vognene, og den besværlige skyssingen av gods fra Odnes og Sørum i Begnadalen oppover Valdres var en sagablått.

Men valdrisene selv var ikke av de mest reiseglade i starten. Trafikken på personsektoren fra bygdene var heller laber, men de første turistene innfant seg ganske snart.

Etterhvert tok turisttrafikken et slikt oppsving at det bedret banens økonomi betraktelig. Allerede foran en av de første påsketrafikker måtte banens lokomotivpark økes fra tre til fire, og i 1912 og 1914 ble det innkjøpt ytterligere to "kaffebrennere" fra Tyskland. Dette var damplokomotiver spesialkonstruert for Valdresbanen med sine krappe kurver og store stigninger. Blandt annet var hjulene små - noe som hjalp godt i motbakkene.

I alt ble det kjøpt inn 7 lokomotiv - det siste i 1926. Så, i 1934 var tiden inne for en ny landevinning. Da var bilen og bussen blitt en konkurrent i kampen om turistene, og Valdresbanens direksjon vedtok å anskaffe en moderne motorvogn som virkelig skulle kjøre ekspress på banen.

Dette var motorvognen "Kristine Valdresdatter" og den vakte stor oppsikt. Da den ble satt i drift i 1935 var det utenlandske turister som hadde førsteretten. Det fortelles at jernbaneansatte og deres husstand med fribillett aller nådigst fikk bli med vogna ved å ta plass på de aller bakerste setene.

Det gikk mye opp og ned med driften i mellomkrigsårene, og 30-årene var heller ikke noen lykkeår for Valdresbanen. Riktignok kunne direksjonen legge frem brukbare driftsregnskaper med balanse, men det gikk ut over vedlikeholdet.

Banen ble sakte men sikkert kjørt ned, og en tid så det ut som om banen måtte innstille da konsesjonstiden nærmet seg utløpet i 1936.

Da var det imidlertid at deputasjoner fra Valdres begynte å vanke i Stortinget, og til slutt fikk de foretrede for statsminister Johan Nygaardsvold. Det var ved dette høve at Nygaardsvold lot falle noen ord om at "man skal vokte seg vel for glade givere".

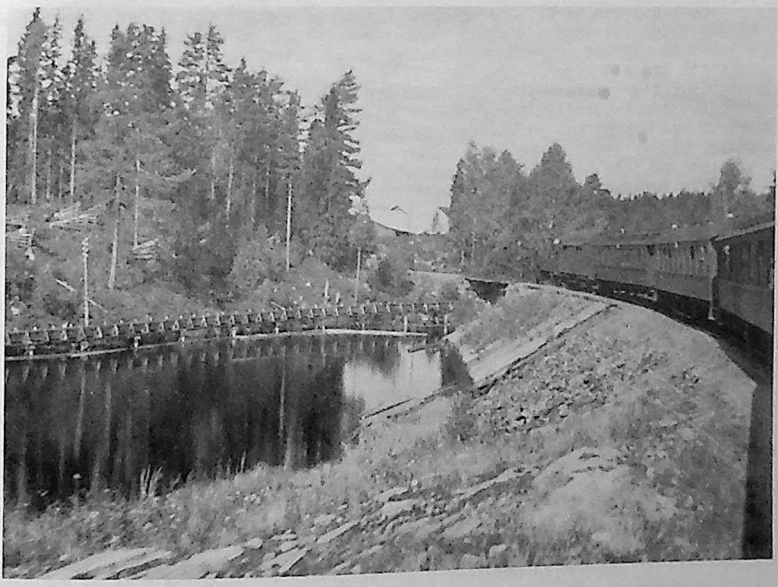
Enden ble likevel at statsministeren stilte seg velvillig, og fra 1. august 1937 tok staten over. Dette innvarslet en ny æra. De 75 ansatte var sikret arbeidsplassen, og snart kom verdenskrigen og med den nye behov for banen.

Trafikken med gods og personer økte veldig disse årene, men samtidig sank vedlikeholdet. Det måtte derfor tas et krafttak fra 1947 og de nærmeste årene, og de arbeider som den gang ble startet har faktisk fortsatt i alle etterkrigsårene.

Det er derfor bare en mening om standarden på banelegemet i dag - Valdresbanen har aldri hatt en så høy teknisk standard som nå. Men de som hevder dette, er også raske til å legge til at mye er ennå ugjort.

Det første nedleggelsesspøkelset for Valdresbanen viste seg allerede i 1935/36, og har vært fremme flere ganger siden. Men Valdresbanen har sin aktive aksjonskomite som i mange år har arbeidet aktivt for banen og greidd å tilføre ny trafikk. Vi tror at banen overlever jernbanemeldingen som kommer i 1982, og at den går en ny stor fremtid imøte.

Oppland Arbeiderblad/red.



En av Valdresbanens små 6-koblinger i nærheten av Fall stasjon på Valdresbanen. Fotografen har stått på platformen på siste vogn ogforeviget dette øyeblikk.

Foto: Arkiv UHB.

Gamle erindringer – nye erfaringer.

Vi opplever en situasjon som kaller på minnene. Under en av de første befaringene på UHB etter at kjøringen var kommet igang satt vi og nød vår medbragte i Coi sammen med overing. Gunvaldsen og overing. Mikkelsen. Mikkelsen hadde tilsynet med det rullende materiell. Vi hadde nettopp kjørt hele banen med damp - og Høland trakk toget. "Dette går jo riktig bra", sa Mikkelsen, "men før eller siden må kjelen ut av lokomotivet, og da vil dere kunne få problemer".

Det er 14-15 år siden uttalelsen kom, - og nå er kjelen tatt ut på Høland. Vi er midt oppe i et arbeide av et omfang og vanskelighetsgrad som vi tidligere ikke har stiftet bekjentskap med. Ikke bare er kjelen tatt ut, hjulene er også tatt av og sendt til verksted for dreiing. Det som står igjen er nesten bare lokomotivets "bærende konstruksjoner".

Heldigvis har vi også denne gangen fått plass i "Gamlestallen" i Lodalen, og der har lokomotivet stått i over et år nå.

Det som ingen kan si sikkert er når lokomotivet vil være klar til ny innsats på gamle skinnestrenger, men vi hadde vel egentlig regnet med at vi skulle ha kommet lenger i prosessen på dette tidspunkt enn det vi er.

Kjelen har verksmester Østensen ved Sundland i Drammen tatt hånd om - den er med andre ord i de beste hender. Men vi er langt alene om denne erkjennelse. Setesdalsbanen har ved samme verksted fått bygget ny svingskive, og for ikke mange ukene siden rullet NJK/JERNBANEMUSEETS lok nr. 26c411 ut fra Sundland etter full hovedrevisjon. Apostelen Paulus har nok rett i sin uttalelse om "at de første skal bli de siste" (fritt utlagt).

Konklusjonen må bli at ingen med hånden på hjertet kan si med sikkerhet når HØLAND igjen vil være kjøreklar - det eneste vi kan ha forhåpninger om er at den vil bli en nydelse for øyet og mekanisk meget "viril" når den en gang vender tilbake til gamle trakter.

1982 blir siste sesong SETSKOGEN kan benyttes før også denne forfaller til hovedrevisjon. Egentlig burde derfor SETSKOGEN vært tatt inn høsten 1982. Trekker det ut med HØLAND kan vi derfor oppleve å ha 2 damplok inne til hovedrevisjon samtidig. Det er ingen ønsket situasjon - dessuten trenger de jo plass og "Gamlestallen" er ikke bare ment til museumsmateriell. Forøvrig skal stallen rives om ikke alt for lenge.

Dersom det hadde vært mulig å få HØLAND klar innen f.eks. utgangen av august 1982 ville alt være greit. Da kunne vi ta inn SETSKOGEN, som trolig bare har behov for "lett HR". Og våren 1983 kunne vi så sende begge lokomotivene til Sørumsand og en fredet museumsjernbane. Hvilken maksimal opplevelse det ville være.

Virkeligheten blir vel kanskje noe mer "behersket". Forutsatt at HØLAND ikke er klar høsten 1982, kan vi da likevel ta inn SETSKOGEN ? Samtidig som vi også har vår personvogn BCo3 inne til full restaurering ? Og hvis vi kan det, - hvor skal vi hente all arbeidskraften fra ? Nei, det hele begynner å lyde noe urealistisk.

Det vil nok være mulig å få forlenget terminen på SETSKOGEN med et år, forutsatt at kjeltrykket reduseres noe. Redusert kjeltrykk vil øke forbruket av vann og kull ganske betraktelig - og konsekvensen er sterk økning av slitasjen på kjelen.

SETSKOGEN har en kjel som har fått de beste karakterer, og den bør, etter denne skribentens mening, overhode ikke utsettes for en slik "rovdrift". Hovedrevisjon av et lokomotiv må ikke føre til unormal bruk og slitasje på et annet lokomotiv.

Det var megen tvil å spore da vi gikk til anskaffelse av vårt lokomotiv nr. 8 BINGSFOS. Den var et "fremmedlegeme" i vårt museum - og gratis var den heller ikke. Den situasjonen vi befinner oss i viser med all tydelighet at vi den gang resonerte riktig: Skal vi kunne ha 2 lok i drift må vi ha 3 lok til disposisjon.

Vi må ha helt klart for oss at den HR som HØLAND nå gjennomgår er av ekstraordinær karakter. Den er uhyre omfattende og normalt vil våre hovedrevisjoner kreve mindre enn hva vi nå er oppe i. Dette får være trøsten i en slitsom og ressurskrevende periode i muséets etterhvert lange liv.

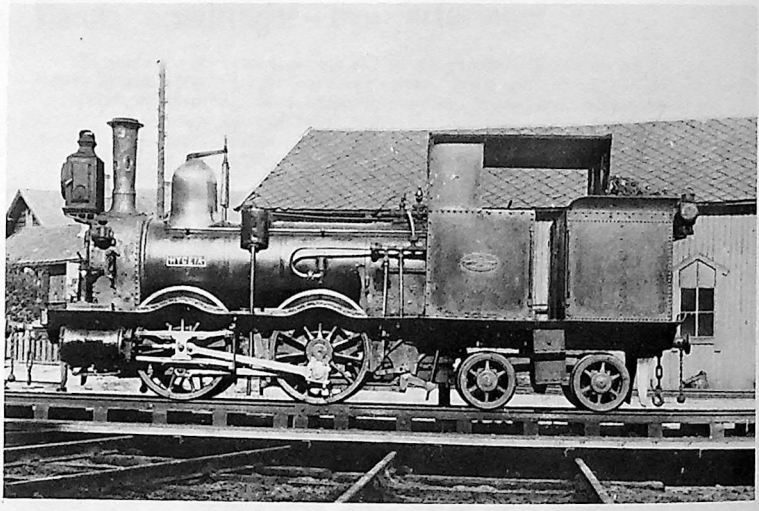
Hans P. Grøner

Slå et slag for „TERTITTEN"

Nå målet med en konto i:

KREDITKASSEN

- Lillestrøm



NSB - smalsporslokomotiv type VI.

Rørosbanen: Nr. 10-17. Ceres, Pallas, Juno, Vesta, Astræa, Hebe, Iris, Flora.

Vestbanene: Nr. 49-50. Metis, Hygeia.

Jærbanen : Nr. 1-2. Victoria, Parthenope.

Maskinene ble opprinnelig levert til Rørosbanen, lok nr. 1 og 2 samt 49 og 50 ble levert til Jærbanen, men Metis og Hygeia ble efter et par års tid overført til Drammen-Skiensbanen, da de ble ansett som for store for den relativt beskjedne trafikken mellom Stavanger og Egersund.
Lokomotivene var levert av Beyer & Peacock, unntatt Iris og Flora, som ble bygget av Nydqvist & Holm AB i 1877. Den første leveransen fant sted i 1875.
Lokomotivtypen ble ansett for å være blant de beste på sin tid. De var kraftige og hendige lokomotiver som var i stadig aktivitet. De var "gode" å være på, bl.a. fordi kullboksen var plassert utenfor førerhytten.
Lokomotivene ble kalt "Kavlemærrer". Metis og Hygeia var de første lokomotivene på Grevskapsbanen.
Efter å ha tjent sin tid som toglokomotiver fortsatte Metis og Hygeia som assistanse-lokomotiver - noe de var godt egnet som. Nr. 49 ble brukt til assistanse på strekningen Drammen-Spikkestad.
"Mærra i Lieråsen" (form. og efterm.) var faste navn på to tjenester i Drammen i mange år. Nr. 50 ble brukt mellom Kristiania og Asker - begge tjenester ble innstilt ved overgangen til normalsporet drift.
Sth. var 55 km/t.
Som siste lokomotiv av type VI ble Metis utrangert i 1930.