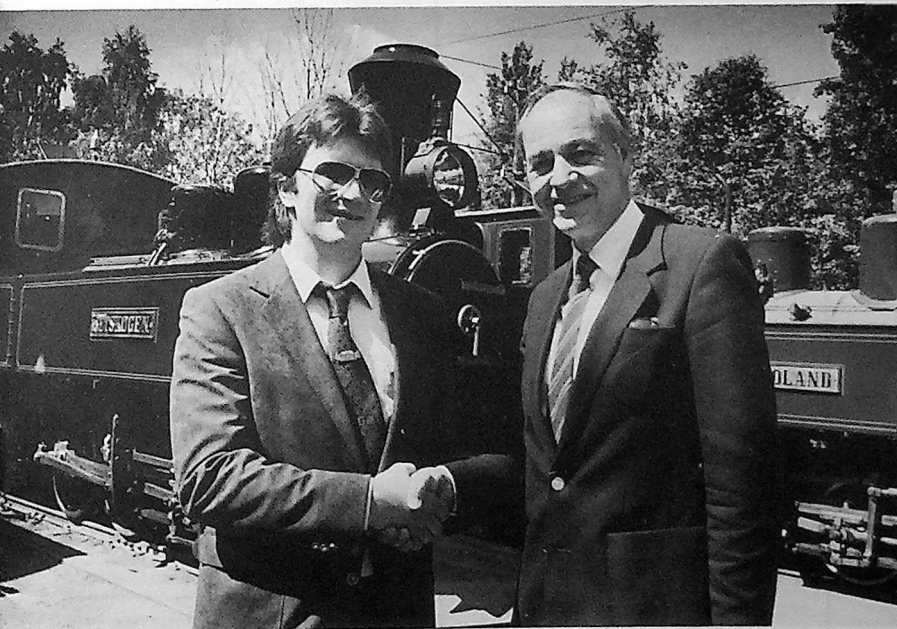


Tertittten

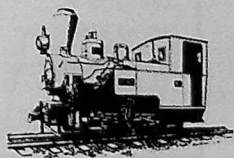
Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 66 sept 1986

Tertittten



Urskogbanen 90 år

$\frac{1}{4}$ Urskog-Hølandsbanen 25 år



Tertitten

Medlemsblad for Urskog-Hølandsbanen

Redaktør: Erik Borgersen

Redaksjon: Roar Stenersen
Aud Kristin Brevig
Unni M. Farstad
Stein Olav Hohle

Redaksjonens adresse:

Postboks 711, Sentrum, 0106 Oslo 1

Annonsepriser:

Baksiden.....	1000,- kr.
1/1 side.....	600,- kr.
1/2 side.....	300,- kr.
1/4 side.....	150,- kr.

Urskog-Hølandsbanen

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

Adresse:

Postboks 711, Sentrum, 0106 Oslo 1

Bankgiro: 6201.20.01628

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid:

Hver mandag kl. 16.00 - 18.00, Oslo S.

Tlf. (02) 41 83 59

Kontaktpersoner:

Styreformann Roar Stenersen
tlf. (02) 53 07 49

Driftsbestyrer Finn Halling
tlf. (02) 11 01 55 - 79 45 73

Museumsforvalter Harald Tyskerud
tlf. (02) 77 84 89

Medlemskap 1986:

Støtte-: 100,- kr. Aktiv: 50,- kr.
Bedrift: 1000,- kr. Livsv: 750,- kr.

Tlf. Bingsfos stasjon:

(02) 72 72 65

Damptog kjøres hver søndag fra 3. søndag i juni til siste søndag i august. Avgangstider fra Sørumsand er kl. 11.30, 12.30, 13.30, 14.30.

All henvendelse om kjøring av ekstratog rettes til banens adresse.

Pusten

kan noen og enhver miste, etter all aktiviteten i vinter og vår. Både boka og Setskogen ble ferdige, og jubileumsarrangementet klaffet. Men vi er ikke mer utkjørt enn at når dette leses er sporleggingen inn mot "Trekanten" i god gjenge.

Du sitter med et nytt nummer av Tertitten foran deg. En stund siden sist nå, boka er årsak til det. (Og den har du selvsagt kjøpt). Det blir i hovedsak dekning av den senere tids aktivitet ved UHB denne gang. Velbekomme!

Erik Borgersen

INNHOOLD

Medlemsnytt.....	3
Jubileet.....	4
Banen, drømmen og bygda.....	11
1986, et jubelår.....	16
"Skauen".....	21
Sommerens aktiviteter.....	27
Tilbakeføringen.....	31
Bjørkelangen.....	34
Bøker.....	37

TRYKKFEIL

På forsiden av Tertitten nr. 65 stod det 62. Beklager feilen.

HVIS DU IKKE HAR KJØPT BOKA, bestiller du den ved å sette inn kr. 144 på vår postgiro- eller bankkonto, og du får den tilsendt.

DEADLINE Tertitten nr. 67 er 1/11-86

TERTITTEN Nr. 31-40, 42-65 og Hølandsbanenyt 1-9 (samleutgave) selges kr. 10,- pr.stk.

FORSIDEN:

Styreformenn i hhv. UHB og NSB, Roar Stenersen og Tore Haugen, på Bingsfos jubileumsdagen 14.juni. Foto: Tom R. Hæhre.

Kaffepause under arbeidet
med tilbakeføringen 30/8



Medlemsnytt

ved Aud K. Brevig

Nye medlemmer mars- august 1986

Henry Haugen		Oslo
Smørekoppen, Maskinavd. NTH		Trondheim
Halvard Halling		Akershus
Terje Horrigmo		Vest-Agder
Tore Mikkelsen		Hedmark
Astrid E. Johnsen	(aktiv)	Oslo
Christian Hasdahl		Oslo
Birger Hasdahl		Oslo
Pål Ulsteen		Rogaland
Jan Erik Bråthen		Oslo
Nils Ellevold	(aktiv)	Akershus
Steve Helgesen	(aktiv)	Akershus
Ragnhild Helgesen		Akershus
Thomas Aarskog		Oslo
Wenche E. Lauritsen		Akershus
Morten Gunnar Larsen	(livsvarig)	Oslo
Per Arne Simensen		Akershus
Sven P.S. Andersen		Østfold
Mariann Mathisen		Oslo
Olav L. Sommer		Oslo
Kjell Wiulsrød		Akershus
Jan Solland		Oslo
Per Tallaksen		Oslo

Nye medlemskort er trykket opp med lokomotivet "Setskogen" som motiv. Alle medlemmer som ikke har kort kan få dette tilsendt, om ønskelig (samtidig med utsendelse av medlemsbladet).

Vi er glad for den gode kontakt med våre medlemmer gjennom både brev/telefon og besøk under driften. Medlemmene bes henvende seg i billettluken for utstedelse av "spesialbillett", så vi får dere med i driftsstatistikken vår. Vi må også minne om at også medlemmer må betale dersom man ønsker å reise på "2den Klasse plysj".

Norsk Jernbaneklubbs kalender for 1987 har nå kommet! Denne gang er hele kalenderen trykket i farver. 13 gode bilder fra både hine dager og nå.

Et "must" for alle jernbanevenner!

Kalenderen bestiller du fra

URSKOG-HØLANDSBANEN, POSTBOKS 711 SENTRUM, 0106 OSLO 1

Prisen er kr. 55,- + porto kr. 5,- (B-post) og beløpet (kr. 60,-) settes inn på: Postgiro 2 06 77 18 eller bankk. 6201.20.01628

Sol og hornmusikk

Den store jubileumsdagen



På Bingsfos 14. juni: (f.v.) o.kond. Håvard Pedersen, togleder Erik Borgersen, o.kond. Ivar Elgstøen, driftsbestyrer Finn Halling, styreformann Roar Stenersen, fyrbøter Johan P. Kristiansen, ordfører i Sørum Arne Helgestad, togfører Per Ivar Michalsen, fylkesordfører, styreformann i NSB Tore Haugen, fylkeskonservator Tora Holmen, lokfører Stein Olav Hohle.

Strålende sol, hornmusikk, veteranbiler og blankpolerte lokomotiver - det var ingredienser på jubileet lørdag 14. juni.

- Få trodde at noe skulle bli bevart av UHB dengang "Tertitten" ble nedlagt, sa fylkesordfører i Akershus, Tore Haugen. Han roste innsatsen for å holde liv i banen, og presiserte at museumsbanen har utviklet seg til å bli en av de viktigste turistattraksjoner i fylket - og er viktig i kulturhistorisk sammenheng.

Jubileumsdagen begynte på Oslo S. Gjestene tok plass i ekstratoget, bestående av NSB's mest moderne materiell. Det var invitert representanter for myndighetene, NSB, museumsbanene, jernbanemuseet og andre forbindelser. Fra UHB var de aktive i Drifts- og vedlikeholdsavdelingen tilstede, samt

representanter for pionerene. Svend Jørgensen og Mogens Brun kom fra Danmark.

Sørumsand skoles musikkorps tok imot gjestene på Sørumsand, og skapte en høytidelig ramme over omstigningen til veteranbiltransport. Øvre Romerike gammelbilklubb kjørte i skytteltrafikk gjen-

Jubileumsreportasje:

Erik Borgersen (tekst og foto).

Anne Hilde Gudmundsen, Øyvind Eriksen, Trond Dehli (foto).



Ombord i ekstra-
toget fra Oslo S:

Pensj. O.kond
Ivar Elgstøen
kontrollerer
billettene til
Britt Rosenberg
Welle og Finn
Halling



På Sørumsand
tok skolemusikken
imot gjestene



Ekstratog 1
bremses inn på
Bingsfos



Fra lunsjbordet
i Sørum Rådhus



Pianisten
Morten Gunnar
Larsen



Lokomotivfører
S.O.Hohle med
frue på plass
i svigermor-
setet



Øvre Romerike Gammelbilklubb sørget for transporten i Sørumsand

nom Sørumsand - og ble dermed et element i Sørumsanddagene.

Ekstratog 1 ventet på vår midlertidige endestasjon ved Presterud. Togfører Per Ivar Michalsen gav avgangssignal og toget ble trygt tatt hånd om av lokomotivfører Stein Olav Hohle og fyrbøter Johan P. Per Ivar var forøvrig togfører på jubileumstoget i 1971 også.

På nedtur var det 45 minutters opphold på Bingsfos. Ekstratog 2057, Sørumsand-Blaker, ankom, og Setskogen, Høland og Ei 17 ble plassert ved siden av hverandre.

Styreformann i andelslaget, Roar Stenersen, ønsket velkommen og Finn Halling gav en orientering om banens historie. Det nydelige været, de blankpolerte lok'ene og stasjonsmiljøet på Bingsfos bidro til feststemning.

Etter ankomst Sørumsand tok gjestene atter plass i veteranbiler, denne gang for å bli transportert til rådhuset og lunsj.

Det var ikke gjort forsøk på å kopiere menyen fra åpningsmiddagen på Eidsværet i 1896.

Derimot smakte det med deilige snitter, kaffe og mineralvann servert av Sørum bondekvinnelag.

Aud K. Brevig var dagens toastmaster, og en ante fort at det var riktig feststemning i lokalet.

Etter at de første rekene, eller roastbiffen var fortært, fikk pianist Morten Gunnar Larsen slippe til. Han hadde plukket ut ragtime- og bluesmelodier fra togmiljø, og var en opplevelse å høre på.

Talelisten ble etterhvert lang, og dermed fulgte ikke bare hyggelige ord, men også flotte gaver.

Hans Fredrik Dahl kåserte om banen, om jernbane og kultur. (Gjengitt annet sted i bladet)

- UHB var ikke bare vognene og lokomotivene, men mest av alt menneskene som arbeidet der, sa styreformann Roar Stenersen i sin tale. - Det var Gina på Hornåseng, Syprian på lok'et og mange flere. Det var et særlig miljø som omgav Tertittent. Selv i dag lever "Tertittent" i bygdene, når smårollinger fra Løken begeistret forteller at "je kan spytte på linna" - selv om de er født 15 år etter at banen

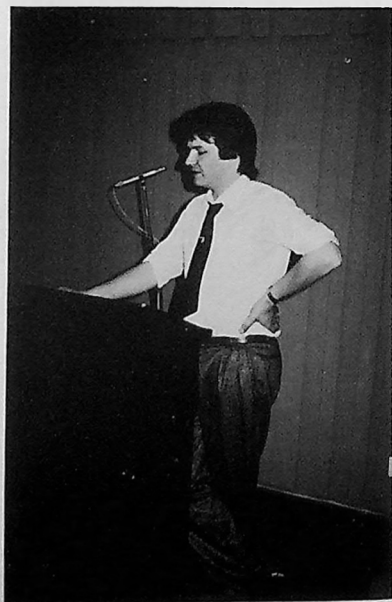
ble nedlagt.

Stenersen kom også inn på det gode forhold og samarbeid UHB har med de øvrige museumsbaner og Norsk Jernbaneklubb. Både Setesdalsbanen, NJK og jernbanemuseet hyllet jubilarnten og overrakte gaver.

Rosende ord i mengder ble Drifts og Vedlikeholdsavdelingen til del, ikke minst fra fylkeskultursjef Lars Hauge som takket for maten. Han berømmet regien av arrangementet og rettet en spesiell takk til Aud Brevig.



Svend Jørgensen
overrakte gave
fra Dansk Jern-
baneklubb



Roar Stenersen



Fylkeskultursjef Lars Hauge

Plasserer Sørumsand på kartet



Ordfører Arne Helgestad taler ved lunsjen i Sørumsand Rådhus

Ordfører i Sørumsand kommune, Arne Helgestad, uttrykte stor glede over å ha Tertitten i kommunen. - Museumsbanen er viktig for kommunen, fremholdt han. - Reiselivsnæringen har ikke vært særlig påkatt i dette området, men det vil den bli i fremtiden. Tertitten er vesentlig i så måte. Den plasserer Sørumsand på kartet ikke bare nasjonalt, men også utenfor landets grenser.

Helgestad fremholdt det gode samarbeidet en har i dag, og så fram til å utvikle dette videre. Ikke minst ventet han med glede på å få banen inn i sentrum igjen.

- Vi er stolte over å ha Tertitten i kommunen, og ekstra glade for å kunne holde lokaler til dette arrangementet, understreket han.

Styreformann Roar Stenersen la vekt på det gode samarbeid UHB har med kommunen, ikke minst i forbindelse med tilbakeføringen.

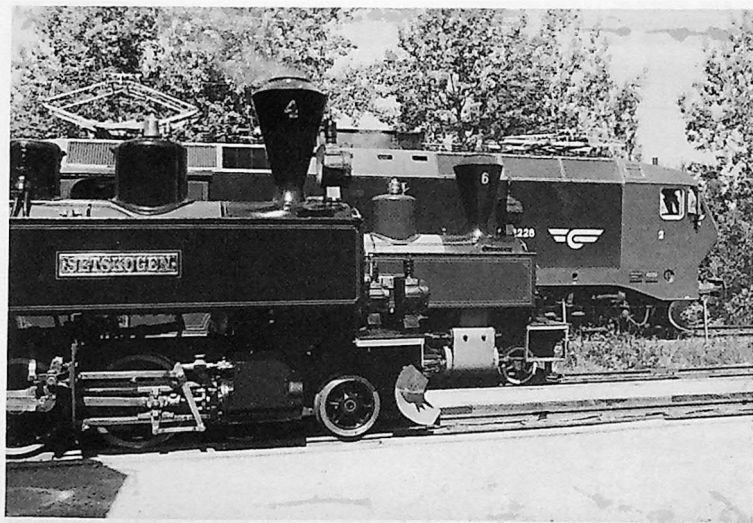
Viktig for NSB

- Bevaringen av Urskog-Hølandsbanen har positiv betydning for NSB, sa styreformann i NSB, Tore Haugen under jubileums-lunsjen. - Jernbanen forsøker å fremstå som en moderne transportbedrift. UHB tar vare på de elementer som har blitt borte ved jernbanen - og markerer kontrasten.

Også distriktsjef Martin Killi, NSB Oslo distrikt, fremholdt museumsbanens positive rolle for jernbanen. Reiselivsmannen Killi understreket at Tertitten er en av de viktigste turistattraksjoner i området. Forholdet til NSB ble også berørt av styreformann Roar Stenersen i sin tale. Samarbeidet er godt, og



Distriktsjef Martin Killi (t.v.) og styreformann i NSB Tore Haugen.



NSB satte opp sitt nyeste materiell, og muliggjorde denne oppstilling på Bingsfos. På bildet nedenfor ser vi Aud Kristin Brevig motta på UHB's vegne gaven fra NSB Oslo distrikt av Dr Martin Killi.

UHB trenger det. - Verkstedet Grorud er representert med en stor kontingent her i dag, sa Stenersen og pekte på hvor avhengige en har vært nettopp av det gode samarbeidet på Grorud.

NSB så også sitt snitt til å markere seg på jubileet. El 17 og type 7 materiell ble nyttet i ekstratoget. Om ikke det var nok, så ble også togsettet kjørt

opp til Bingsfos. Setskogen, Høland og El 17 2226 sto ved siden av hverandre og fortalte sitt stille sprog om utviklingen av jernbanetrekraft.

Hva het NSB's ekstrapog? Jo da, frem fra glemselen med riktige Aurskog-Hølandbane-tognummer: 2055, 2057, 2058 og 2056. Skal det være, så skal det være.

Hans Fredrik Dahl:

Banen, drømmen og bygda

Tale ved UHB's jubileum



Hans Fredrik Dahl fremfører sin tale ved jubileumslunsjen i Sorum rådhus.

Kjære jubileumsgjester, jernbanen er en bane av jern, der en hest av stål trekker tunge bogger over glinsende spor. Sporene går over broer med buer av jern og deles av ramlende penses; de gir den fysiske forutsetning for jernbanens fortrinn. Når hjulene ruller over skinnene møtes stål mot stål og minimal friksjon oppstår - noe ethvert uskikkelig barn engang kunne erfare med å legge sin fem-øre på skinnen for toget skulle passere; det var ikke mye kjøpekraft igjen etterpå...

Jernbanen er hard, konkret og fysisk. Dens lyder og lukter er stålets, og dens historie knyttes til utviklingen av stadig hardere, mindre sveovelholdige varianter av jern.

Likevel består jernbanen samtidig av det tynneste og letteste stoff av alle: den er en drøm, en visjon, en idé. Og den er mer av en drøm enn noe annet kommunikasjonsmiddel fra industrialismens epoke. Det er som vi alle vet noe eget ved toget, noe som skipet, flyet eller bilen knapt har. Dette noe skal vi holde fest ved, for det er det som har brakt oss hit i dag. Det motiverer først og fremst den uslitelige entusiasmen hos Urskog-Hølandsbanens aktive kjerne, som har satt seg fore at den gamle banen i vår bygd ikke skal dø, selv om den ble nedlagt i 1961. Men drømmen om jernbanen lever i oss alle i en langt videre betydning: drømmen er en del av vår kultur - så sterkt tror jeg faktisk det kan sies. Banen av stål eksisterer også som idé, og griper i denne egenskap menneskenes sinn. Et enkelt uttrykk for dette går igjen i nesten alle jernbaners historie. De planlegges for transport, for frakt av varer. I England ble, som vi vet, de første baner anlagt for transport av kull. I Russland for frakt av korn. I Urskog og Hølands herredet for drift av trelast, eller mer presis: opprinnelig for frakt av ved til hovedstaden. Jernbanene blir gjerne prosjektert som rene markedsinstrumenter, som skal bringe tungt fraktbare varer i kontakt med kjøpere fortrinnsvis i byene.

Jeg minner om Chr. Haneborgs nandede ord i Morgenbladet i januar 1873, en av de første ide-skisser til det som skulle bli Urskog-Hølandsbanen: "Brændematerialernes Dyrhed... er en Gruelighed for vore Byer (mens) der i en Afstand av kun 6 a 8 Mile fra Christiania ligger flere hundretusen Læs Ved og opraadet i Skovene til ingen Nytte". - Så viste det seg, ved den ene banen etter den andre, at persontrafikken ble en langt mer betydelig inntektskilde enn antatt. Allerede i 1830- og 40-årene erfarte man i England at når en



Lok 7 Prydz med tog oppover Harkerudbakken i juni 1960 (Jan Lysaker)

banestrekning åpnet, økte antallet reisende mellom 10 og 20 ganger i forhold til de som tidligere hadde brukt hest og vogn eller andre og enklere framkomstmidler på samme strekning. "Persontrafikken" skrev driftsbestyrer Westby om Urskog-Hølandsbanen i 1914, "var oprindelig beregnet til at skaffe banen en ganske liten indtægt, men har vist sig stadig at vokse". Folk ville simpelthen svært gjerne bruke det nye framkomstmidlet selv, og ikke bare sende sine varer med det. Jernbanen som idé slo ned i folk som særdeles interessant, som tiltrekkende - ja spennende. Det aller mest interessante ved en jernbane er kanskje dette at den omfatter så mye mer enn toget og vognsettet selv.

Det er linjen, banen, naturligvis, med sine snorrette strekninger - så annerledes enn veienes ustanselige slynger og kurver. Dette kan man studere den dag i dag på strekningen Løken-Bjørkelangen. Veitraséen går som en berg- og dalbane der kua en gang diltet. Ved siden

av går en snorrett og vakkert tilskåret gang- og sykkelvei - den gamle Tertitten-traséen, der unge mødre i pastellfargede klær triller barnevogn i ro og mak mens vi stakkars bilister som følger veien må klamre oss til rattet for å sitte oppreist.

Jernbanen er videre stasjonene; egne små hus med egne jernbanefolk som dukker fram under reisen. På vår egen bane var det opptil 15 av den. For ca 70 år siden var det like mange stasjonsansatte som togansatte ved Urskog-Hølandsbanen, til sammen ikke mindre enn 54 funksjonærer. Toget var i det hele tatt ikke bare et sett vogner som gikk, det var et sinnrikt system i seg selv, med stoppesteder, signaler i lys og lyd, overganger og grunder, et system av gjensidig inngripende deler som tilsammen utgjorde fenomenet jernbane. Er det rart at sansen for dette system går igjen i den spesielle hobby for voksne og barn som heter modelltog, som såvidt jeg vet er langt mer utbredt enn noen annen modell-



Lok 7 Prydz med tog i 1959 (Jack Brun)

hobby fra kommunikasjonens verden.

Jernbanen som system, med sine hus og broer, sine flagg og fløyter, gjør en reise der annerledes enn, andre og mer ensomt-gående framkomstmidler kan tilby. Du er del av noe når du reiser med toget. Jeg tror det er visjonen om å realisere i alle fall deler av denne helhet, som får våre museumsbane-entusiaster til å pusse sine lokomotiver og stelle kjærlig ved det overleverte materiell i nesten hele sin fritid; den er i alle fall en bakgrunn for den gleden vi andre har ved å reise med museumsbanen, fra Sørumsand til Fossum.

Som museum er banen 25 år i dag, og det kan ikke være tvil om at den fyller sin hensikt som museum i egentlig forstand: den hindrer vesentlige elementer av menneskenes hverdag og drøm i å gå tapt. Dere, som er aktive i andelslaget, er konservatorer i egentlig forstand, og betydningen av deres arbeid vil bare øke med de neste 25 år. For det dere bevarer er ikke bare gammelt jern, men noe som en gang hadde plass

i menneskenes bevissthet. Det faller ikke på meg å forsøke å vurdere hvilken betydning den historiske Urskog-Hølandsbanen hadde for våre bygder mellom 1896 og 1961. La meg bare minne om at denne egenartede smalspor-banen i mange år gjorde vårt distrikt kjent over hele landet.

Aurskog og Høland var bygdene der Urskog-Hølandsbanen gikk - med et høytidlig ord kan vi si at det for svært mange landsmenn var toget her en del av vår identitet. La meg også trekke frem at sammenføyningen av de to opprinnelig selvstendige selskapene Urskogbanen og Hølandsbanen, er uttrykk for et praktisk samarbeid som i dag kanskje kan oppfattes som selvfølgelig, men som slett ikke fortøner seg slik i historisk perspektiv.

I dag har vi jo storkommunen Aurskog-Høland, og den gamle skinnetraseen løper så å si gjennom hele denne litt uformelige kommunen på langs. Den gang banen ble anlagt og, begynt drevet, var det imidlertid ikke kommunesamarbeid, men tvert imot kommuneoppsplitting som var motivet i norsk lokalforvaltning. Det var løsrivelser og egne grenser, selvheldelse og småstyre, som preget utviklingen til ut i 1930-årene. At banens blanke skinner bandt sammen 4-5 selvbevisste kommuner, var den gang litt av en triumf.

Overhodet: Både sammenføyningen av de to ur-baner, og anlegget av hver og en av dem, var hendelser som måtte sette samarbeidsevnen i disse våre bygder på en hard prøve - som våre forgjengere altså besto. Det ser jo så enkelt ut når banen ligger der og toget går og går påny; da virker den så naturlig, ja systemgitt. "Helt annerledes har jernbanen virket på prosjektstadiet, da valgene skulle foretas og traseene stakes ut, blant annet. "Det var et vanskelig og slit-somt arbeid", sier driftsbestyrer Westby i sitt bidrag om banen i bygdeboka fra 1914. Han sier også at det krevdes "mange overveielser og underhandlinger med Urskogbanens styre", før stifterne av Hølandsbanen besluttet å legge sin jernbane i tilslutning til Aurskokingenes.

Bak disse beskjedne uttrykk vil jeg tro at det gjemmer seg atskillige konflikter. Saken er nemlig den at jernbanebygging på slutten av 1800-tallet som regel vakte til live sterke motsetninger mellom nordmenn, og fremkalte lidenskaper; ja i Stortinget var det knapt noe sakskompleks som hevet temperaturen i samme grad som beslutninger om denne eller hin banestump. Venstrehøvdningen Johan Sverdrup, som i ettetid er mannen som innførte parlamentarismen, ble i sin samtid, minst like berømt fordi han ga oss Randsfjordbanen eller forsøkte å få mellomriksbanen fra Trondheim til å gå over Verdal. Det var nemlig dette som var tidens store stridstema, og som kunne oppstå vår nasjonalforsamling i dagevis for en enkelt stasjonsplasserings vedkommende.

I dette perspektivet kan den vesle Tertitten hevde seg godt - om den ellers har smalere spor, lavere fart og enklere utstyr enn

landets øvrige jernbaner. Den er i alle fall relativt sett, et freidens og fordragelighetens tegn. Den ble kjent over hele landet som den koslige banen med de kvinnelige stasjonsmestrene. Anekdotene blomstret - f.eks. om lappen på postkasselokket på en av stasjonene: "Vennligst ikke benytt postkassen da nøkkelen er borte". Slik kan man si at den var en bane nettopp for våre bygder. I seg selv er jernbanen i forrige århundre en nyhet fra England som ble realisert ofte med tysk materiell. Men der stål slo mot stål og jernhesten gikk sin pesende gang, kan man like fullt se den lokale egenart i prosjektet: det pragmatiske samarbeidet, sekstti år før storkommunen ble til, det lokale gemytt i driftstil og togrytme, i munnhell og i de mange anekdoter. Som banen skaper. Drømmen om banen var også våre bygders drøm. Vi gleder oss over å kunne ta del i den på ny her i dag.



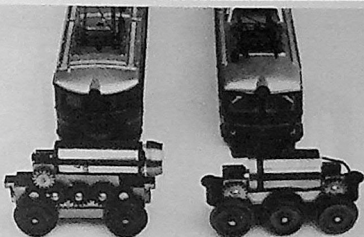
Tog 2051 på Bjørkelangen stasjon i juni 1960 (Jan Lysaker)



Kjempenyhet

Med enerett for Norge
presenterer NMJ:

NYE SUPER- DRIVERK til El 13 og 14



Ferdige SUPERDRIVERK for Lima El 13 og El 14, bestående av følgende:
Chassis i messing, med FAULHABERMOTOR, og svinghjul, og dreving for riktig skalahastighet. Driverkene er laget spesielt for hvert lok og passer eksakt med bruk av bunnplate, vekt, og boggirammer. Meget enkel montering, max. 10 min. Bruksanvisning og tegning medfølger. Driverkene har skalahastighet, El 13 100 skalakm/t og El 14 gjør 120 skalakm/t. Ved plutselig strømbrudd kjører modellen ca 40-50 cm før den stopper. Dette sikrer god kjøring også ved tilfeldige strømavbrudd forårsaket av smuss, veksler etc etc. Driverkene gir meget gode kjøreegenskaper, med flotte saktekjøringsmuligheter, og kjører nesten lydlost. Vi har ferdige lok i vår forretning for prøvekjøring. Kom innom og bli overbevist selv.

PRISER:

Superdriverk El 13, kr. 544,-
El 14, kr. 595,-
Type 63, kr. 450,-

El 13 med ferdig montert Faulhaberdriverk
kr. 945,-

El 14 med ferdig montert Faulhaberdriverk
kr. 990,-

Tekniske spesifikasjoner:
NSB El 13:

Motor: Faulhaber nr. 1331, 12V
Svinghjul,
dreiet med største nøyaktighet.
Drevet for skalahastighet 100 km/t
Ferdig chassis med ferdig hull for
originale Limahjul, og som passer
rett inn i loket uten tilpasning.

Motor: Faulhaber nr. 1624, 12 V
Svinghjul dreiet med største nøyaktighet.
Drevet for Skalastighet 120 km/t
Ferdig chassis i messing for meget
enkel montering.
Monteringsanvisning.

Vi har også under bestilling provedriverk for NSB Di 3, Märklin art. 3143.

SB Modelbau har også 196 forskjellige driverk i HO til følgende fabrikat:
Märklin, Lima, Fleischmann, Roco, Bemo, Trix, Liliput, Piko, Rivarossi.

I N skala finnes 72 forskjellige til Arnold, Fleischmann, Minitrix, Roco, Lima,

Be om lister, eller oppgi loktype og fabrikat. Husk angi skala.

Romerike Hobbysenter

Strømsveien 102
2010 STRØMMEN
Tlf. (02) 71 31 96.

200 m fra Sagdalen hip.
19 km fra Oslo sentrum.
2 km fra Lillestrøm.



NORSK MODELLJERNBANE

Postboks 76
1920 Sørumsand

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

1:87 HO
Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460





6181 har besøkt Tertitten i år, og gjennomsnittet pr. driftsdag har vært 363. Det er en kraftig øking fra tidligere år. Bildet er tatt 27.juli på Fossum. (Foto: E.Borgersen)

1986 - et jubelår

Finn Halling

Totalt (charter+rute) har vi hatt gjennomsnitt 363,6 reisende pr. driftsdag eller 93,7 reisende pr. tog, og dette er det suverent beste resultat i museumsbanens historie.

Utviklingen er positiv på alle felter, og bekrefter at vi ikke bare har konsolidert, men styrket vår stilling. Dessuten bør nevnes at flere chartertog for skolebarn ble innstilt eller bare delvis oppfylt på grunn av skolestreiken i juni.

Økningen i chartertrafikken kan delvis forklares ved at vi i år var tidligere ute med markedsføringen overfor skolene og delvis ved at vi har markedsført dette som et tilbud for pensjonistforeninger.

Den ordinære søndagskjøringen har også vist en fin

utvikling i 1986. Besøks-tallene er jevne og høye, men avspeiler allikevel to forhold: - pent og meget varmt vær er ikke UHB-vær (jfr. de tre første driftsdagene), - besøket dabber av mot slutten av sesongen, skjønt avslutningen i år (251) var meget bedre enn i 1985 (104).

I 5 av togene i sommer har vi tangert kapasitetsgrensen for hvor mange besøkende vi har plass til i toget. I de øvrige 61 tog har det vært sitteplass til alle.

Vi fatter ingen hastige beslutninger som følge av noen sjeldne besøkstopper. Om noen år vil Co2 være ferdig restaurert og således medvirke til å avhjelpe plassproblemer. Dessuten må man være klar over at banen ikke er dimensjonert for større besøk ad gangen: togene blir

Driftsstatistikk for 1986 - 21. driftssesong

1. Chartertog

	5/6	6/6	10/6	12/6	
Tog 1/2	78	40	115	151	
Tog 3/4	114	-	144	125	
Tog 5/6	99	102	100	119	
Tog 7/8				88	
Tog 9/10				116	
	291	142	359	601	1393

2. Rutetog (ordinære driftsdager)

	15/6	22/6	29/6	6/7	13/7	20/7	27/7	3/8	10/8
Tog 401/402	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tog 21/22	111	80	79	91	61	70	114	132	133
Tog 23/24	29	58	61	187	104	167	126	171	188
Tog 25/26	28	35	57	82	160	92	105	172	139
Tog 27/28	8	46	20	84	55	56	80	133	84
	176	219	217	444	380	385	425	608	544

	17/8	24/8	31/8	7/9	
	-	108	-	-	
	90	63	81	60	
	127	137	115	88	
	58	130	52	62	
	64	94	20	35	
	339	532	268	251	4788

Totalt charter+ rutetog 6181

Charter

	1985	1986	endring	
			ant.	%
Antall driftsdager	6	4	+ 2	+ 33%
Antall tog	9	13	+ 4	+ 44%
Antall reisende	961	1393	+ 432	+ 45%
Antall reisende pr. dag	160,1	348,3	+ 188,2	+ 118%
Antall reisende pr. tog	106,7	107,2	+ 0,5	+ 0%

Rutetog

	1985	1986	endring	
			ant.	%
Antall driftsdager	13	13	-	-
Antall tog	52	53	+ 1	2%
Antall reisende	4224	4788	+ 564	13%
Antall reisende pr. dag	324,9	368,3	+ 43,4	13%
Antall reisende pr. tog	81,2	90,3	+ 9,1	11%



Tomtog 202 kjøres om morgenen for å hente brus/kaffe-personalet. Her er tog 202 utenfor Bingsfos 27.juli.



Avgang! Togfører Håvard Pedersen gir avgangssignal for tog 22 på Bingsfos. Togleder/txp Steinar Norli har nettopp utvekslet avgangsmelding med txp på Sørumsand, og har meddelt togføreren "klart for tog 22".



- Skal det være et klistremerke? spør Unni Farstad i luken på Bingsfos. Salgsforholdene her er kummerlige, men salget har vist en gledelig øking i år. Selgerens innsats er også vesentlig. Størst salgspotensiale er det på Sørumsand, og vår nye endestasjon vil gi bedre muligheter.

for lange, kryssingssporene for korte, det blir for trangt på Bingsfoss, serverings- og salgskapasiteten sprekker osv. Hvis vi skal utvide tilbudet for å ta imot flere besøkende er utvidet kjøring, f.eks. torsdager/fredager eller lørdager hensiktsmessig. 5 fulle tog fører imidlertid ikke alene til noen utvidelse.

Driftsavviklingen har vært

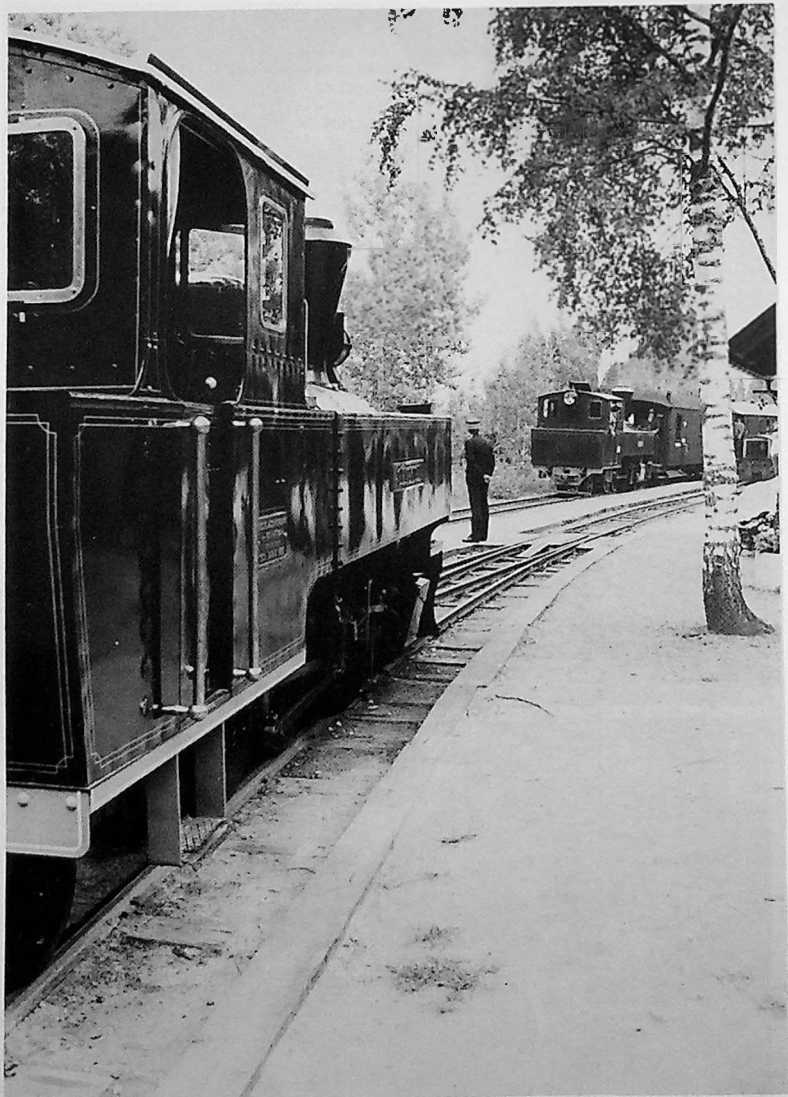
problemfri, og personalsituasjonen har vært meget god. Trafikkjefen hadde personale til praktisk talt alle tjenester ved oppsetting av tjenesteplanen. Det er all grunn til å gi personalet honnør for vel gjennomført driftsavvikling. Alle har møtt punktlig til sin tjeneste. De som har vært avskåret fra å møte har selv i god tid skaffet avløser. Bra!



Gjensynet med Setskogen var en nydelse for både syn og hørsel.

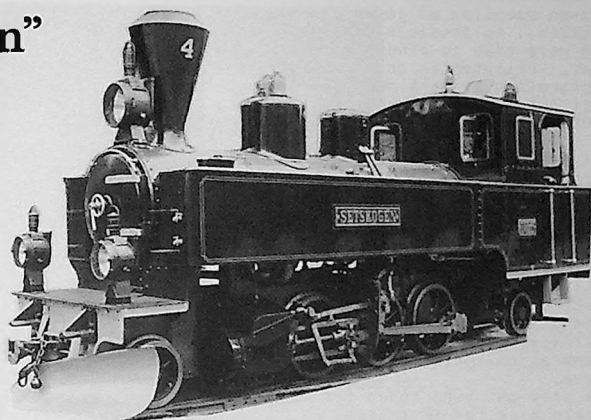
Besøk fra fjerne strøk:
Zhang Jian-Ping er transportkonsulent ved de kinesiske jernbaner, for tiden student ved BI.

Kina har omtrent 2600 kilometer med 762mm-baner. Dette er lokalbaner hovedsaklig bygget etter 1958.



I år hadde vi igjen to lok i drift.

„Skauen”



Som de fleste vel har oppdaget er "Setskogen" tilbake på banen. Revisjonsarbeidet har tatt noe i overkant av ett og et halvt år, hvilket jeg vil våge å påstå er en rekord som blir stående en stund. Det er praktisk talt ikke en eneste del på loket som ikke er gått over.

Mye av årsaken til den raske fremdriften skyldes to ting: Først den utrolige hjelpsomheten som Vst. Grorud har vist, dernest det faktum at undertegnede jobbet fem uker på loket på heldag i Januar-Februar. Jan Haugen fra Ringebu tok en ukes vinterferie på Vst. Grorud. Med hans hjelp fikk vi unna en mengde arbeide som krever mere enn to hender, såsom oppkobling av koblingstenger, montering av vanntanker osv.

Det meste av malerarbeidet ble utført i påsken, da verkstedets ventilasjonsanlegg ikke kjøres på fridager. Det er følgende lite støv i luften i verkstedhallen. Dette er gunstig, da "flake"-lakk ikke fikk noen større utbredelse på damplok. Etter påske tok vi for oss selve maskinen, armatur samt røranlegget og øvrig utstyr. Som med "Høland" fikk vi også denne gang eksperthjelp av Thorleif Pedersen. Thorleif mestrer diverse håndverk som ingen av oss andre kan, følgelig er hans bidrag uvurderlig. Det er til hans ære at vi

ikke har hatt en eneste rørlekkasje på loket. Siste ukene ble som vanlig utrolig hektiske, men vi fikk loket ferdig - og da mener jeg ferdig - ikke bare kjøreklart.

Fredag 30/5 ble loket fraktet til Sorumsand. Den påfølgende helgen ble alt stofferingsarbeidet unnagjort, og loket ble prøvfyrt første gang søndag 8/6. Alt gikk vel bortsett fra lekkasjer rundt linseglassene på lubrikatoren. Dette har vist seg å bli litt av en gjenganger, og først etter fjerde tettningsforsøk er den nå dampstett.

Det var med dårlig skjult stolthet vi kunne vise frem "Setskogen" under damp på jubileumsdagen 14/6. En rekke representanter fra Vst. Grorud og Sundland var våre gjester denne dagen, og vi tar vel ikke nye feil hvis vi antyder at det var en viss stolthet og spore også hos disse herrer. Slik som våre lok fremstår idag er det jo like mye til deres ære som vår.

Loket har vært jevnlig i bruk i sommer, og de som har hatt tjeneste på loket, har vel merket at den er hardere på vann og kull enn "Høland". I følge undersøkelser som UHB gjorde i 1925 dreide det seg om en differanse på 18% i Setskogens disfavour.

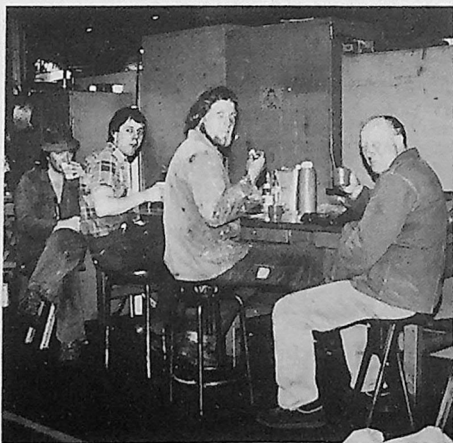
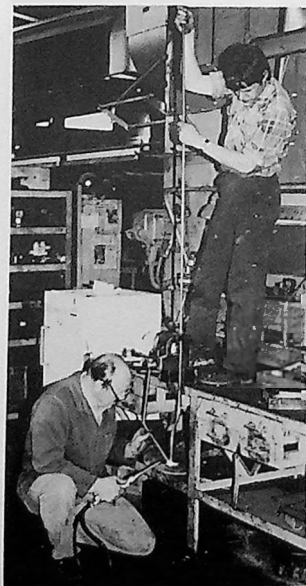
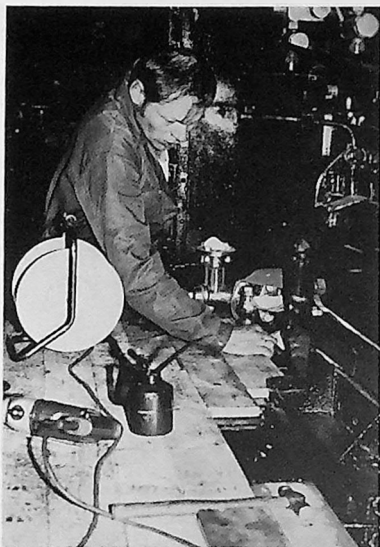
En annen forskjell fra "Høland" er "Setskogens" grandiose spetakkel når den arbeider hardt.

Harde dampslag er jo fryd for både lokpers. og passasjerer, men husk: jo mere bråk jo mindre effektivitet. Dessuten er det hardhendt behandling av maskinen. (Du er vel ikke av de som kjører bil i 100 på annet-gear?).

Med "Setskogen" i drift har vi avsluttet restaurering/revijsjonen av begge våre damplok, et arbeide som har tatt 6 år. Det har vært mye hardt arbeide, men givende. Spesielt i så måte må nevnes samarbeidet med kjeleekspertene Sigurd Østensen og Willy Haugen på Sundland. De har gitt oss innsikt i et håndverk som ytterst få behersker, men som heldigvis føres videre til en ny generasjon kjelesmeder på Sundland. Så står det bare igjen for meg å takke alle for innsatsen.

Roar Stenersen

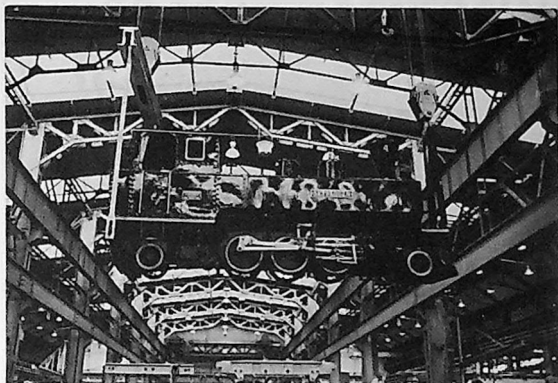
P.S. Lurer på hvor lang tid vi ville bruke på en HR på nr. 5 eller 7?



Øverst:
Ole J. Flateby legger gulvbord i førerhuset.

Nedenfor:
Siste arbeidskveld på vst Grorud 28/5.
Til venstre Trond Dehli og Thorleif

Pedersen i arbeid med ett av smørerørene, og til høyre siste kaffepause - kl 23.00! - med f.v. Roar Stenersen, Trond Dehli, Håvard Pedersen og Thorleif Pedersen.



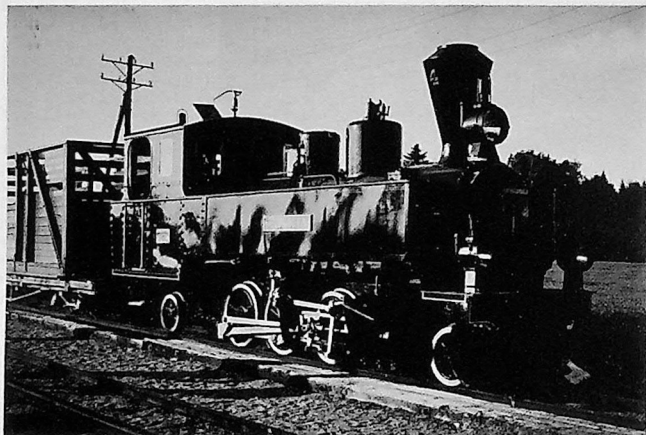
Vst. Grorud 30/5-86:
Setskogen løftes i
krana, og over på
bil.



Tilbake på Sørumsand!



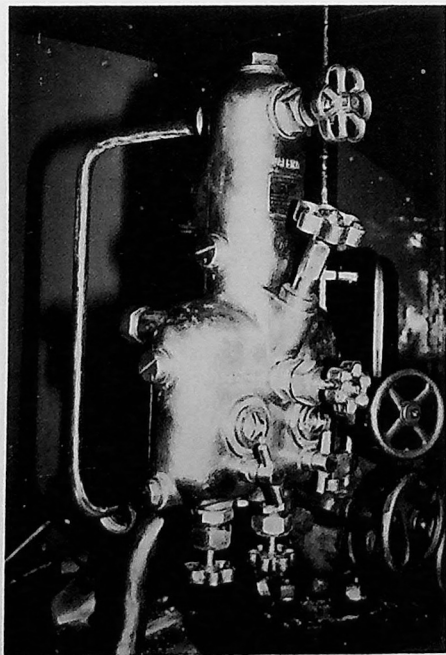
Og ned på sporet igjen.



Over:
Setskogen på Fossum 28/6-86.

Til venstre:
Setskogens lubrikator er på plass igjen etter 13 års fravær. I disse årene har den vært i Stavanger, på "Hugin".

Lubrikatoren ble gitt bort til "Hugin" fordi den angivelig var defekt. Vi har fått den tilbake mot at Stavanger får en kopi tilbake.



Fotos i denne artikkel er tatt av
Roar Stenersen og Erik Borgersen

BEKLAGER!

Vi kan ikke lenger ta i mot bestillinger på vår Guide "På tur med Tertitten". De 1200 eksemplarene som ble trykket i fjor er utsolgt.

20 SORTER MINERALVANN TIL FABRIKKPRISER HELE ÅRET



TRALLER
STOR PARKERINGSPLASS

MINERALVANNUTSALG I
LILLESTRØM, RETT OVERFOR
DYNO INDUSTRIER + 20
ANDRE UTSALGSSTEDER PÅ
ØSTLANDET



ROMA MINERALVANNFABRIKK
MORTEN BERGERSEN A.S.

Nordahl Brunøgt. 18 · 2000 Lillestrøm · Telefon (02) 7158 88 · 711135



$\frac{A}{S}$ INGENIØR GRAN
har levert kjelerør til
lokomotivet HØLAND
og nå også SETSKOGEN

$\frac{A}{S}$ INGENIØR GRAN er
grossistfirma innen:

VVS VA ELEKTRO



IG A INGENIØR GRAN

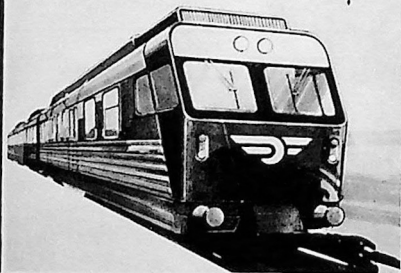
Drammen Larvik Moss Bærum

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

IDAG !

VI BYGGER MATERIELL FOR

FREMTIDEN IDAG

A/S STRÖMMENS VÆRKSTED

Sommerens aktiviteter

Finn Halling

Virksomheten på UHB hittil i år har vært preget av fire viktige begivenheter: 90-årsjubileet, utgivelsen av jubileumsboken, fullføring av SETSKOGENS restaurering og arbeidet med tilbakeføring av banen til Sørumsand.

Jubileet 14. juni markerte at det var 90-år siden første etappe av Urskog-Hølandsbanen ble åpnet og 25 år siden museumsbanens fødsel. Jubileumsdagen innebar også kulminasjonen av flere måneders iherdig planlegging og grundige forberedelser for jubileums-komiteén og var samtidig startskuddet for årets driftssesong.

Jubileumsarrangementet var etter vårt skjønn vellykket. Vi fikk vist frem resultatene av mange års arbeid for våre viktigste hjelpere og støttespillere, og vi fikk anledning til å snakke litt mer uformelt enn ellers med alle gjestene som hver på sin måte betyr mye for museumsbanens utvikling. Vi kan ikke legge skjul på at vi satte pris på den ros og de støtteerklæringer vi fikk under jubileet. Samtidig er vi oppmerksom på at dette forplikter oss i vårt videre arbeid.

Boken

Under de innledende runder tidlig i 1985 med planlegging av jubileet, ble det bestemt å utgi et "jubileumsskrift" med størst vekt på museumsbanens historie. Erkjennelsen av at vi ikke hadde noen historikk om UHB å tilby - verken om privat-/statsbanen eller museumsbanen - og at vi har et betydelig kilde- og billedmateriale å presentere, resulterte i et vedtak om å utgi en jubileumsbok.

En bokkomité bestående av Bjarne Rogan, Erik Borgersen og Finn Halling ble satt ned. Komiteén trakk opp rammene for innhold og omfang og bestemte å bygge opp boken tematisk, da en kronologisk historikk nødvendigvis måtte få et helt annet omfang enn vi hadde ressurser til å skrive og utgi. Det ble valgt ut åtte temaer:

- fra idé til virkelighet (bakgrunnen for anleggelsen av UHB)
- fra driften
- arbeidslivet (intervjuer med ansatte ved UHB)

- arbeidskonflikter
- Turisten og Haldenvassdraget
- Lokomotivene
- vognene
- museumsjernbanen

Det var selvfølgelig ønskelig å få boka ferdig til jubileet. Imidlertid fikk vi nokså sent tilgang på en del vesentlig arkivmateriale slik at det ikke lot seg gjøre å få ferdig boka så tidlig.

Vi syntes det var vesentlig å få ut reklame for boken før sommeren, og gikk ut med invitasjon til forhåndsbestilling allerede med Tertittent nr. 65. Det var litt dristig, for på det tidspunkt ante vi bare konturene av boken. Vi måtte kalkulere sidetall m.m. på temmelig løst grunnlag. 130 sider ble anslått.

Vi gjettet galt. Etter at alle manus var kommet inn, gjennomgått og bearbeidet, lå vi på 110 sider tekst. Utvelgelse av fotos fulgte, og her var vi meget strenge. Sidetallet endte på 168. Vi skulle gjerne øket det og fått med flere fotografier. Imidlertid ville det gitt en uforholdsmessig øking i prisen.

Boken ble trykket med stivbind og smussomslag, og med 105 fotografier samt diverse illustrasjoner og tabeller, og i et opplag på 2000 eksemplarer. Samlet utbetaling for sats, layout, trykk og innbinding ble kr. 127 200.

Boken har fått meget god mottagelse, og pr. 1. september - etter 1 1/2 måneds salg - er 600 eksemplarer solgt. Vi forventer at inntektene fra boken i 1986 vil dekke en stor del av utgiftene. Boken vil således kunne gi oss en nettointekt på 120 - 150 000 kroner. Men i tillegg til å være en direkte inntektkilde, kan vi ikke undervurdere bokens prestisjemessige betydning for oss.

Setskogen

Lok nr. 4 SETSKOGEN var tilbake på banen igjen i sommer etter å ha vært ute av drift siden 1982. Lokomotivet har vært fullstendig demontert og overhålt, dessuten er det bygget ny kjele, ny askekasse



24/5 var det dugnad på baneavdelingen (B). Spørjusteringer, grøfterensking o.l. stod på programmet.

Fjerning av stein i grøften ved undergang Vingerbanen er en årvisst oppgave. F.v. Bjørn Elnan, O.J.Flateby, Kjell Navestad, Finn Halling, Aud Brevig, Vidar Skilnand og S.O.Hohle.



Om kvelden grillhygge i Fjeldvang. Vi ser f.v. Dagfinn Lunner, Nils Aasheim, F.Halling, Flateby, Trond Dehli, Aud Brevig, V.Skilnand og Aasheim junior. Nedenfor t.v. borer S.O.Hohle hull til gjerdestolpe med urnebor.

T.h: Driftsbestyreren bærer staur!
(Alle fotos: E.Borgersen)



og nye vanttänker.

Setskogen fremstår på visse detaljer nær (bl.a. dampbrems og nyere injektortype) i leveranseutførelse. Restaureringen var atskillig mer omfattende enn på HØLAND, bl.a. har alle lagre fått istøpt nytt lagermetall. Den originale lubrikatoren (for smøring av sleider og sylindere) ble fjernet under hovedrevisjonen i 1973. Den er nå montert igjen, men har voldt visse mindre problemer. Derfor har ikke SETSKOGEN blitt benyttet så mye som HØLAND i sommer. (For mer informasjon om SETSKOGEN henvises til artikkelen på side 21)

Inn i Sørumsand

Etter omfattende planlegging og offentlig behandling ble arbeidene med tilbakeføringen igangsatt i mai. Under den første dugnaden ble det fjernet diverse trær, og et gjerde som sto i traséen. Senere er traséen fra skinnelapp og frem til musikkbu på "trekanten" planert, store mengder masse er kjørt bort, dreneringsgrøfter er gravet, kabler lagt om osv. osv. Senere er traséen gruset og sporarbeidene påbegynt. Vi forventer at sporet er ferdig frem til innkjøringsporvekselen i høst.

Arbeidene på trekanten påbegynnes tidligst mulig i 1987, og vi håper at fremdriften blir såpass god at togene kan starte fra trekanten en gang i 1987-sesongen. "Offisiell" åpning fra trekanten blir det neppe før i 1988.

Damplokkkurs

Ansvaret for opplæring og godkjenning av driftspersonalet ble overtatt av NSB i 1985. Våren 1986 ble det avholdt kurs for lokomotivpersonalet i regi av NSB's lokkontrollør Ivar Rustad, og senere har personalet avlagt en praktisk prøve for lokkontrolløren. Følgende personer er nå godkjent for lokomotivtjeneste på UHB: Roar Stenersen, Stein Olav Hohle, Bjørn Halling og Finn Halling (lokkførere), Ole Jonny Flateby, Erik Borgersen, Anne Hilde Gudmundsen og Johan P. Kristiansen (fyrbøtere) og Trond Dehli (fyrbøter aspirant).

For å beholde sertifikatet kreves regelmessig deltagelse i



Lokkontrollør Ivar Rustad til h. sammen med kandidat Flateby. Ivar Rustad har holdt damplokkkurs og godkjent lokpersonalet.

arbeidet ved banen, minst 2 loktjenester pr. sesong og deltagelse på de kurs som avholdes for lokpersonalet.

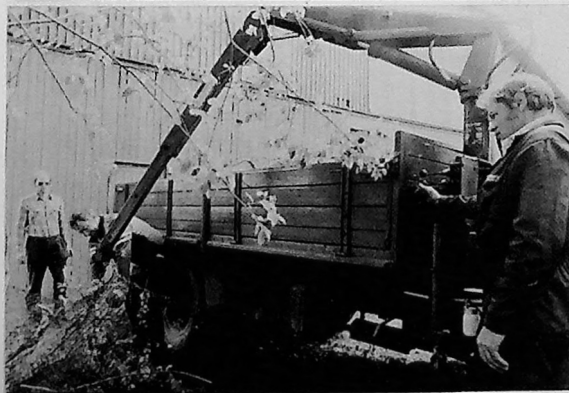
Generelt

I juli måned ble det for vår regning engasjert 4 mann som under museumsforvalterens ledelse loftet og justerte strekningen nedre Sætra plo. - Fossum. Strekningen ble gruset i 1985 og var ikke i topp forfatning: Ca. 200 sviller måtte skiftes. Svillene var spesielt dårlige i kurven ovenfor øvre planovergang der et stort antall sviller ble lagt inn i "hobbybanens" tidlige år.

Aktiviteten på banen i sommer for øvrig har vært noe preget av utmattelse etter vinterens mammutarbeider med Setskogen, jubileumsboken og jubileet. Gledelig er imidlertid det positive og gode miljøet på banen. Bingsfos er et sted det er hyggelig å være, et sted man gleder seg til å komme til og et sted man treffer gode venner. Dette smitter igjen over på innsatsen og viljen til å stå på litt ekstra når det trengs. Måtte det fortsette slik! Vi vil nemlig fortsatt være avhengige av den idealistiske innsatsen for å holde banen igang.



25/5 i Sørumsand sentrum: Aud K.Brevig, Finn Halling, Trond Dehli og Håvard Pedersen tar seg en mat-pause. Dagen ble nyttet til å fjerne trær og et gjerde, samt grave frem et par telekabler.



Vår nye lastebil kom til god nytte. Her fjernes et gjerde av f.v. Bjørn Halling, Vidar Skilnand og Ole Jonny Flateby

Tilbakeføringen

Bjørn Halling

Efter at mange års innsats hadde ført frem til den endelige godkjennelsen i Sørum kommunestyre 23/10-1985, kunne detaljplanleggingen komme igang. Arbeidet har bestått i utarbeidelse av endelige tegninger, samt korrespondanse, møter, befaringer og telefonsamtaler med Veivesenet, Sørum Kommune, Televerket, NSB, Blaker el. verk, Noractor, entreprenør. Den første dugnaden, med forberedende arbeider, ble avholdt i mai 1986. Byggemelding ble innsendt i juni, og avstedkom ingen kommentarer.

Den 4. august begynte anleggsarbeidet. I løpet av 2 lange dager og en morgen ble traséen planert, og massen kjørt bort. Diverse kabler var kompliserende faktorer. Noen ble gravet frem for hånd og senket, noen passerte grabben med millimeterklaring med prosjektlederen som nervøs tilskuer. Et par telefonkabler rev vi av, noe som medførte lett resignasjon hos naboe, men ingen uvennlige henvendelser. Arbeidet ble utført med gravemaskin med bred grabb som kunne vris i sideretning, et meget velegnet redskap for denne jobben. Siste kvelden kom regnet, og riksveien mellom Trekanten og Myggbuå så ut som en potetåker. Neste morgen lånte vi en rotterende kost på Berger veistasjon, og etter en time var veien like fin.

Et par uker senere var vi igang igjen. Over 4 dager med traktorgraver, regnvær og leire, foretok vi arbeidene med drenering og grøftegraving. Det ble gravet grøft på innsiden av traséen, med 3 frostfrie avløp til drensledning. I ytterkant av traséen ble det gravet grøft for perforert drenerør og kabelrør, denne grøften ble etterpå fylt igjen med grus. Noractor ønsket samtidig å få lagt drenering langs skolebygningen. Her medvirket vi, noe som blant annet førte til at takerennedløpene ble tilkoblet dressystemet, slik at ytterligere vann blir ledet vekk. Isoporplater har blitt lagt ned



Øverst: Steve Helgesen spikrer skinnestreng.

Nedenfor: Trekking av telefonkabel. Bjørn Halling t.v. (prosjektleder), og Bjørn Elnan.

(Alle fotos: E. Borgersen)



I begynnelsen av august ble traseen planert frem til "Trekanten"



Gamlekara trår til. Nye sviller lempes fra vogn og over på Stortrøens Bedford. Fra venstre: Stein Olav Hohle, Per Ivar Michalsen og Håvard Pedersen.

ved 2 kryssende veier. Noractors 1-tonns flaggstangfundament har blitt flyttet, og firmaskiltene fjernet. Ny trase for kryssende gangvei ble opparbeidet, og asfaltert langs Noractors parkeringsplass ble skåret pent av med Veivesenets skjæremaskin.

23. august var det så klart for dugnad. Det ble påfylt grus i kurven etter Presterud, og skinner med feil lengde ble utskiftet. 30. august var vi igjen: Med meget godt oppmøte fraktet vi sviller, skinner, lasker, dogs og underlagsplater, trakk telefonkabel og satte opp flaggstang. I tillegg ble det påbegynt legging av spor. 1. september ble høyder

og retning på sporet oppmerket og dagen etter ble grusen planert. Dørmed er det klart for sporlegging, i første omgang frem til Noractors innkjørsel. I neste omgang skal innkjørselen flyttes, og sporet kan legges videre frem til hjørnet av lagerbygget ved Trekanten. Der er profilet for smalt, og bygningen vil bli kuttet av til vinteren. Planeringen av Trekanten kan skje til sommeren, og sporarbeidene bør, avhengig av medlemmenes innsats, kunne avsluttes innen neste høst. Min oppfordring som prosjektleder er derfor:

MØT OPP!



RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI



Ingeniør Østrem og driftssjef
Torjussen fra Rodeløkken
Maskinverksted & Jernstøperi
måler sporveksel 2 på Bings-
foss

Leverandør av

Sporveksler og komplette Sporarrangement
til Norges Statsbaner, Privatbaner, Forstadsbaner,
Havnespor og industrielle anlegg

**A/S RODELØKKENS MASKINVERKSTED
& JERNSTØPERI — OSLO**

POSTADRESSE: ALNABRU - SENTRALBORD 64 60 40 - GRUNNLAGT 1896



BJØRKELANGEN

Lok nr. 5 Bjørkelangen var i drift på Urskog-Hølandsbanen fra det ble levert i 1924 til 1957. Etter banens nedleggelse ble lokomotivet sendt til Norges Tekniske Høgskole i Trondheim. Etter vår mening bør lokomotivet tilbake til UHB. For å bote på vårt savn viser vi her 3 fotos fra Bjørkelangens nest siste driftsår. (Alle fotos fra september 1956).

Øverst denne side:

Vannfylling på Skulerud. Foto: O.Winther Laursen.

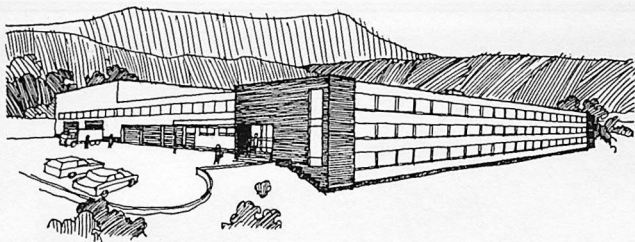
Øverst neste side:

Skifting på Løken stasjon. Foto: O.Winther Laursen.

Nederst neste side:

Lokfører Syprian Aarstad venter på avgangssignal på Sørumsand.





TINGSTAD



Tertitten

Urskog-Hølandsbanen

1896–1986



– kapitler av banens historie

TERTITTEN
URSKOG-HØLANDSBANEN 1896-1986
- kapitler av banens historie
168 sider, 105 fotografier,
div. illustrasjoner. Pris
kr. 130,-.
ISBN 82-991439-1-8

Andelslaget Urskog-Hølandsbanen har utgitt en bok med kapitler fra banens historie. "Tertitten" var som kjent den 56 kilometer lange Urskog-Hølandsbanen mellom Sørumsand og Skulerud i Akershus fylke. Banen fikk leve i 64 år, og gav distriktene en vekstmulighet de i dag neppe ville være foruten.

Boken tar, som undertittelen sier, for seg enkelte kapitler av banens historie. Dette er viktig å ha klart for seg ved lesingen, en så interessant bane krever langt flere kapitler for å bli godt belyst.

De kapitler redaksjonen har tatt for seg omhandler banens tidligste historie, sider ved driften, arbeidslivet og tilhørende konflikter, D/S Turisten samt materiellparken. Til slutt gjennomgås utviklingen av museumsbanetanken.

Det er interessante deler redaksjonen har tatt for seg. Boken er dessuten krydret med et vell av

interessante og tidligere tildels ukjente fotografier, et innsamlingsarbeid det i høy grad står respekt av. Særlig må våre danske venner Mogens Bruun og Svend Jørgensen ha takk for de vidunderlige farvebilder de fikk festet til sin film før banen ble nedlagt.

Personlig falt jeg mest for Trygve Panhoffs omtale av arbeidslivet ved banen. Her tar han for seg noen av de ansatte, og gjengir i originalsproget, intervjuer gjort ved forskjellige anledninger. Både verksmester Engen, Gina Sannerud og Mathea Guldhaugen gir levende og verdifull skildring fra sin tid på banen. Ikke minst levende blir det når man har klart å fremskaffe fotografier av de samme personer i deres omtalte gjøremål.

"Tertitten" overlevet seg selv en rekke ganger takket være en engasjert og initiativrik driftsbestyrer Eigil Prydz. Jeg fikk selv gleden av å bli kjent med ham, og fikk oppleve noe av hans levende beretning fra banens driftsår. Hadde øvrige privatbaner hatt tilsvarende personligheter i sin ledelse ville vel flere ha unngått å bukke under allerede i 30-årene.

A/L Urskog-Hølandsbanen skal ha ros for sitt arbeid med å sikre foto- og arkivdokumentarisk materiale fra sin primærjernbane. Her er de en foregangsinstitusjon. Måtte samtidig salget av boken gi gode penger i en slunken kasse. Så skal vi imellomtiden med spenning se frem til neste "kapittel" av andelslagets forskningsarbeid.

Carl Fr. Thorsager

Tertitten – Urskog-Hølandsbanen 1896–1986

- kapitler av banens historie

Boken alle UHB-venner må ha!
168 sider - 105 fotos - innb.

Pris kr 130,- (+ porto kr 14)
(Prisen gjelder til 1/1-87)

Bestilles fra
URSKOG-HØLANDSBANEN
BOKS 711 SENTRUM, 0106 OSLO 1
kr. 144 settes inn på
postgiro 2 06 77 18 eller
bankkonto 6201.20.01628

Gjør det i Kreditkassen, du også.

Nå kan du få opptil 3.200 kroner mindre i skatt hvert år.



...og få 8% og 10% rente!



KREDITKASSEN

-sparing med skattefradrag

- Lillestrøm

*Elektriske Installasjoner i
Bolig- Industri- Lager og Kontorbygg-
Utføres av:*

**Ørnulf Wiig
Installasjon A.s**
1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

Ørnulf Wiig



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

Ørnulf Wiig
ELEKTRISK FORRETNING

Vis- a- vis Rådhuset
Sandvika - Tlf. 54 02 27
Lamper og småartikler

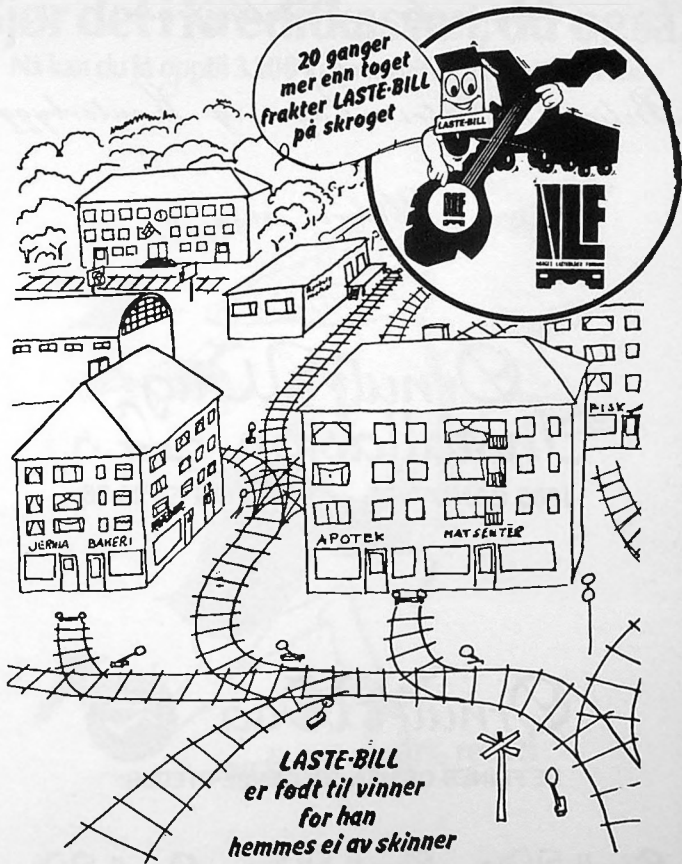
Ørnulf Wiig
MASKIN A/S

Gågaten
Sandvika - Tlf. 54 27 17

Ørnulf Wiig
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika
Tlf. 54 29 95

ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:
Hverdager: kl. 8.30-17.00
Lørdager: kl. 8.30-13.00



Uten bilen stopper Norge

NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

