Tertitten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 55. SEPTEMBER 1983.

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

TERTITTEN

TERTITTEN Nr. 55 September 1983.

A/L Urskog-Hølandsbanens medlemsblad.

Redaktør : Erik Ravnsborg Gjertsen
Redaksjonsmedl.: Hans Petter Grøner
Gaute Narverud
Finn Halling

Opplag: 1,000.

Ettertrykk kun tillatt med forfatters tillatelse og kildeangivelse.

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

Postgirokto: 2 06 77 18
Bankgirokto: 6201 20 01628

Medlemskontingent, aktive : kr. 50.-
passive: kr. 100.-

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

Foreningens adresse: A/L Urskog-Hølandsbanen
Postboks 711, Sentrum
Oslo 1

Kontortid: Hver mandag fra kl. 17:00 - 19:00, søndre tårn, 4. etg.
Oslo Sentralstasjon. (Østbanen).

Telefon : (02) 41 83 59

Kontaktpersoner: Styreformann Thor Mellin-Olsen, tlf.: (02) 24 79 29
Driftsbestyrer Finn Halling, tlf.: (02) 79 45 73
Redaktør Erik R. Gjertsen, tlf.: (02) 14 88 10
Varaformann Hans P. Grøner, tlf.: (02) 41 72 75

Alle skriftlige forespørsler rettes til foreningens adresse, innlegg og opplysninger til medlemsbladet rettes til bladets adresse.

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

Annonsepriser:

1/1 side:	kr. 600.-
1/2 side:	kr. 300.-
1/4 side:	kr. 150.-
Sistesiden:	kr. 1,000.-

Rubrikkannonser med høyest 50 ord: Kr. 25.-
do. for medlemmer/andelshavere : Kr. 15.-

Fra damploktreffet på Sørumsand den 17. juni. Det er straks før "kappkjøringen" skal starte. Foto: TMO.

FORMANNSTANKER - SØNDAG KVELD ***

Fortsatt varmt nå vel kl. 21:30. Togene har gått noe forsinket i hele dag, jeg var ikke den eneste som var sent ute imorges.
Det var en nokså variert besøksmasse som kom idag. Pensjonistene fra øvre Romerike visste vi om - det vi burde ha visst er at de trenger skamler for å komme inn og ut av vognene. Et par skammler må altså være med i toget når vi kjører pensjonister - og billetter må selges samlet til én leder, eller selges ombord på toget. Pensjonister foran billettluken kan i noen tilfeller stoppe salget helt. Dessuten må vi lære oss til å ta vare på dem på en bedre måte. Idag var det flere som ville snakke om gamle dager på banen, jeg skulle så gjerne hatt båndopptageren med.
Endel småklikk også, slik som manglende kort og plakater. Også de store plakatene kunne ha vært solgt, men de fantes ikke - hverken på Bingsfoss eller Presterud.
Så var et NRK TV-lag med for å rekognonsere før filmkjøringen den 9. august. Samme karen som tok rallarfilmen hin november ettermiddag. De var stort sett fornøyde, selv om vi ikke hadde en utpekt ledsager med. Uventet dukket det også opp en filmfotograf fra postdirektoratet. Han kom, som nevnt, uanmeldt, og ble derfor ikke hjulpet som vi skulle ha ønsket - til å begynne med da.

En annen gammelkjent - for noen av oss i alle fall - var også på banen. Det var Reidar Stenbock som var med i Andelslagets første styre. Det må ha vært rart å komme nå, 22 år etter, og se hva det opprinnelige initiativet er blitt til. Jeg håper vi kan få med litt om de første år når 25-års historien kommer.

Når dette leses har vi også hatt vår første arbeidsleir på banen. Og i allefall er jeg veldig spent på å få se resultatene. . . .

Til slutt ønsker jeg at "HØLAND" og BCo3 snart kommer tilbake på sporene - og i alle fall takk til alle dere som har sørget for at skinnene ligger der og ikke minst til dere som holder hjulene igang.

Mellin

Forsiden: Lok nr. 8 "BINGSFOS" står klar med filmtog på Sørumsand den 9 august. Hans Petter går over gangtøyet med smørekanna, mens filmteamet finner sine posisjoner borte ved Kongsvingerbanen.
Foto: Erik R. Gjertsen

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

Driften kontra Muséet.

Utviklingen viser med relativt stor tydelighet at vi innenfor UHB's organisasjon på mange felter fungerer ganske godt, men kanskje ikke fullt så bra som vi gjerne ville. Dette gjelder vel først og fremst det muséale aspekt. Selve driften av museumsjernbanen er blitt rutine mens den muséale virksomhet er preget av noe mere "famling".

Det vil selvfølgelig alltid være en rekke årsaker til de vanskeligheter som oppstår, - noen mer eller mindre selvforskyldte mens andre har sin årsak i utenforliggende forhold som vi ikke er herre over.

En viss mangel på kompetanse må vi også kunne tillate oss å ta med i betraktningen.

Idag er Urskog-Hølandsbanen egentlig et jernbaneselskap som i tillegg til driften søker å ivareta muséale hensyn med det siktemål å utvikle seg i retning av muséumsvirksomhet i mer tradisjonell forstand. Dette lykkes i rimelig grad, men det fører også med seg forhold som ikke i alle deler er attraktive for virksomheten.

Relativt sett er majoriteten av Urskog-Hølandsbanens arbeidsaktive medarbeidere mer interessert i jernbanedrift enn de er engasjert i ren muséal virksomhet. Toget "trekker" mer enn de historiske aspekt. Sagt med rene ord: Rekruttering av nye medarbeidere og ivaretagelse av nåværende medarbeideres interesse for virksomheten må primært forankres i jernbanedriften - og ikke i det historiske perspektiv.

Hvorvidt dette egentlig er ønskelig eller ikke er uinteressant. Klarer Andelslaget ikke å holde jernbanedriften igang, vil virksomheten raskt dø hen. Det er ikke interesse-grunnlag tilstede i medlemsmassen for ren tradisjonell muséal virksomhet. Dette må vi bare ta til etterretning.

Overfor våre "omgivelser" er det museale aspekt langt mer vesentlig enn den rene jernbanedrift. Dette er et viktig moment ettersom bevilgningene til virksomheten er basert på det muséale aspekt, driften av muséet - og ikke nødvendigvis det at hjulene ruller.

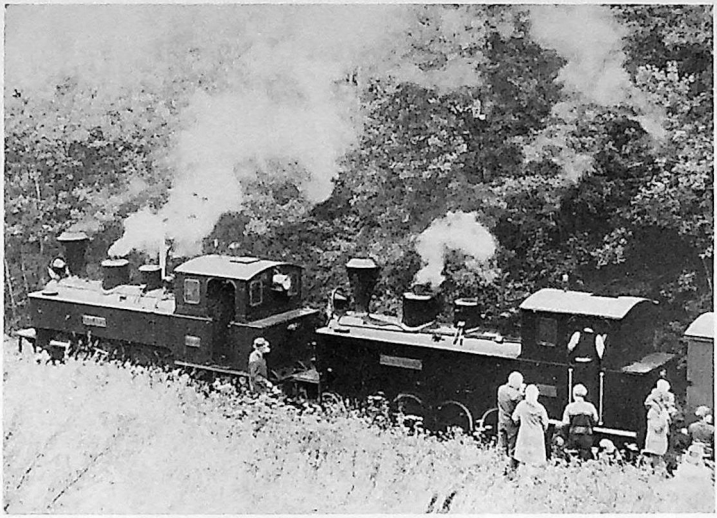
Organisasjonsmessig fungerer vi omvendt. Den stab av medarbeidere som skal drive banen ivaretar også majoriteten av de muséale forpliktelser. Disse forpliktelser er rent ut sagt "et barn av jernbanedriften". Det burde pr. idag ha vært omvendt. Muséet skulle også, som et tilbud til den besøkende, "kjørt tog for almenheten". Vi skulle ikke hatt en muséumsavdeling innen "jernbaneselskapet", men en driftsavdeling innen MUSÉET.

En organisasjon som ovenfor antydet ville være mer oversiktlig likesom en plassering i systemet ut fra den enkeltes interesser og forutsetninger ville vært langt enklere.

Styremøtene i muséet avspeiler disse forhold på en tydelig måte. Driftsbestyrelsen bærer mer preg av muséumsbestyrelse enn styring og tilrettelegging av selve jernbanedriften. Flere andre lederfunksjoner har den samme doble rollen.

Jeg vil våge den påstand at vi ser antydninger til manglende styring - eller styring på uformelt grunnlag på andres vegne. Dette kan redde en situasjon likesom det kan skape rot og uklarhet. I sin ytterste konsekvens vil det føre til at den enkelte medarbeider i for stor grad handler ut fra egne motiver og forutsetninger uten samordning med de øvrige medarbeidere.

Mang en medarbeider som har engasjert seg sterkt i Urskog-Hølandsbanen opplever nok ofte at de må være delaktige i, eller ta standpukt til saker som ikke interesserer dem eller som de ikke har tilstrekkelig innblikk i til å kunne ha begrunnede kvalifiserte meninger om. Av og til forventes det at man har meninger likevel - og da går det gjerne galt.



Fra gamle dagers "Sørumsand" eller mer korrekt, Presterudkrysset. Vi kjører tog med "double heading", "HØLAND først og "SETSKOGEN" som nummer to. Bildet er tatt tidlig på 70-tallet.

Foto: Arkiv UHB.

Det er ikke store bevegelsesplassen en konduktør har inne på vognene. Det er trangt mellom benkene, men de reisende ser ut til å hygge seg, og det er alltid en hyggelig atmosfære inne på vognene.

Foto: Arkiv UHB.

På styremøtene i Andelslaget møter det nå nær på like mange representanter som det skal til for å holde den nødtrøftigste del av jernbanedriften igang. Det er i et hvert fall like mange som på formelt grunnlag er med i styringen av virksomheten totalt sett som det er realt arbeidsaktive medarbeidere. Dertil er det i stor grad de samme som styrer som gjør det meste av det praktiske arbeidet. Denne situasjonen kan fortone seg som på grensen til det komiske, og likevel fungerer UHB godt sammenliknet med megen annen tilsvarende virksomhet. Men sammenlignet med en mindre alminnelig tjenesteytende bedrift fungerer UHB ikke fullt så overbevisende. "En nødvendighet som følge av frivillig innsats", vil det kunne bli replisert. Det kan man ikke ubetinget si seg enig i.

Jeg tror tiden er inne til å snu tingene litt på hode - eller skal vi kanskje heller si "komme ned på bena"? Urskog-Hølandsbanen må fremstå som et spesialmuseum med en egen gruppe som har som sin oppgave å drive den overtatte del av Urskog-Hølandsbanen som privatbane i god gammeldags stil. Noe mer skal denne gruppen, d.v.s. DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN, ikke ha ansvaret for. Det skal heller ikke den/de som bestyrer driften.

Det styret vi har idag er MUSÉET's styre - dette styret har det overordnede ansvar for den totale virksomhet. Det er ikke et "Detaljstyre". Driften av jernbanesterkningen er driftsbestyrerens ansvarsområde i samråd med fagsjefene. Ansvaret beror uavkortet hos driftsbestyreren jfr. NSB-trykk 398. Driftsbestyreren er museumsjernbanens øverste tekniske ansvarlige. En rekke av de administrative oppgaver som driftsbestyrelsen tradisjonelt har tatt seg av er slett ikke driftsbestyrerens ansvarsområde - og bør heller ikke være det for ettertiden. Det er oppgaver for en MUSEUMSBESTYRER. Man kan være jernbaneinteressert uten å måtte ta del i "muséal virksomhet", og man kan være engasjert i det muséale aspekt, historie og forskning, uten å måtte ta del i det driftstekniske opplegg.

Dette kan vel kanskje oppfattes som litt negativt ladet. Det er ikke hensikten, men vi må ha det klart for oss at de fleste av våre arbeidsaktive medlemmer har begrenset med fritid til disposisjon - og den tiden som er disponibel vil vi alle helst få mest mulig ut av. Må vi la oss engasjere i for meget som ligger på grensen av hva vi har genuin interesse for, synker viljen til å engasjere seg og man får et mer "lettvint" forhold til "hele greia".

Denne holdningen må vi for enhver pris unngå. Vi må ta vår situasjon alvorlig. Vi er en ressursterk "forsamling" med alle muligheter til å holde god orden. Vi har forutsetningene for å klare de oppgaver som det blir forventetat vi skal beherske - og mer til!

Oslo, 10. august 1983

Hans P. Grøner
Viseformann

SALGSAVDELINGEN melder at følgende nummer av "TERTITTEN" kan fortsatt skaffes:

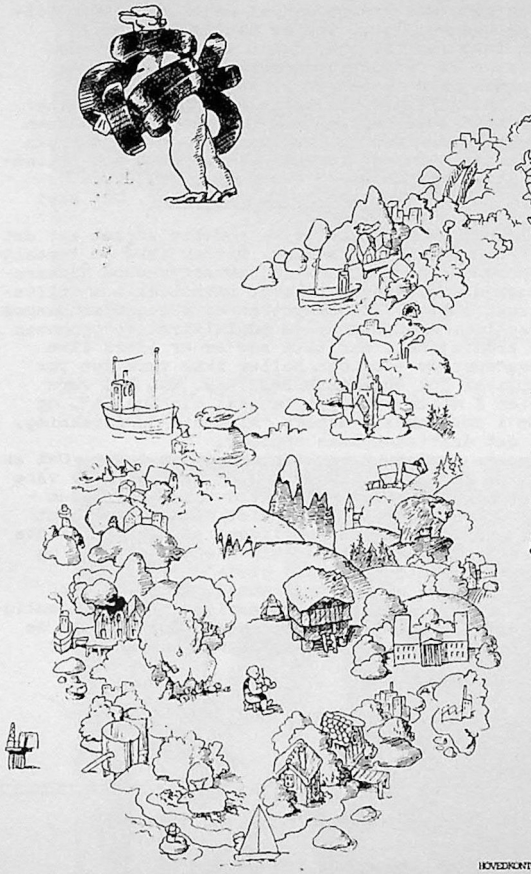
Nr. 31 - 49 og 51 - 54 á kr. 7.50 pr. stk.
Nr. 50 - Urskog-Hølandsbanens jubileumsnummer med bl.a. 8 sider i farvetrykk, kr. 10.- pr. stk.

Beløpet forhåndsinnbetales til museets post- eller bankgirokonto. Husk å merke tallongen med hva som ønskes tilsendt.

ERG.

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.

Arendal	Strømbusletta 10	Tlf. (041) 24596
Bergen	Langarinden 2	Tlf. (05) 188100
Bodø	Langstranda	Tlf. (081) 25290
Drammen	Hans Klærsgate	Tlf. (03) 818870
Hamar	Bakkegaten 4-6	Tlf. (065) 24154
Karstad	Tore Hundsgt. 5	Tlf. (082) 61530
Haugesund	Industriyn. 8	Tlf. (047) 27697
Kløfta	Trondheimsvn. 127	Tlf. (06) 980041
Lillehammer	Hamarvegen 105	Tlf. (062) 50806
Lillestrøm	Depotgaten 6-8-9	Tlf. (02) 712680
Moss	Th. Petersonsgt. 4	Tlf. (032) 53560
Narvik	Sjøvegen 3	Tlf. (082) 41730
Oppdal	Laugen Olrich A/S	Tlf. (074) 21292
Oslo 2	Drammensvn. 130	Tlf. (02) 559002
Oslo 9	Stansveien 40	Tlf. (02) 253288
Porsgrunn	Grensegt. 6	Tlf. (035) 53952
Sandefjord	Pindslevn. 13-A	Tlf. (034) 77920
Sarpsborg	Tunejordet	Tlf. (031) 51530
Skien	Bedriftsveien 4	Tlf. (035) 95600
Stavanger	Forus	Tlf. (04) 575655
Trondheim	Laugen Olrich A/S Tempevn. 31	Tlf. (07) 940300
Tønsberg	Kjærlighetsstien 28	Tlf. (033) 11851
Ulla Førre	4234 Vasshus	Tlf. (047) 99895

HOVEDKONTOR:

Oslo	Stansveien 40	Tlf. (02) 259550

MEDLEMMER I OLRICH-KJEDEN:

Gol	Hallingdal Dekk-Service A/S	Tlf. (067) 82100/939
Kristiansund N	Gummiservice-Bjørn Smedby A/S Gummihallen, Bilgården	Tlf. (073) 73611
Sunndalsøra	A/S Auto-Gummi, Bjørn Smedby, Nordmørsvn. 37	Tlf. (073) 91888
Fauske	Brødr. Rishaug A/S	Tlf. (081) 43426
Steinkjer	Brødr. Rishaug A/S	Tlf. (077) 62759
Steinkjer	Steinkjer Vulkanisering A/S	Tlf. (077) 61639
Trondheim	Brødr. Rishaug A/S, Nyhavna 1	Tlf. (07) 531680
Tromsø	Auto-Vulk A/S, Stakkevollv. 16	Tlf. (083) 82109/ 85924

Olrich

– din dekkspesialist –

Om UHB's fremtidige driftsprofil.

Undertegnede, som til daglig steller med museumssaker ved fylkeskonservatorens kontor i den fylkeskommunale kulturadministrasjon, er blitt forelagt Hans Petter Gøners synspunkter med tanke på en eventuell kommentar.

Egentlig er nok det overflødig, fordi Grøners tanker er klare og inviterende til en gjennomgang av organisasjonen og dens profil innenfra. Men det er mulig at syn på saken sett utenfra kan være nyttige, kanskje selvfølgelige.

Den store pioner- og anleggstiden ved Urskog-Hølandsbanen er vel nå over, selv om det fortsatt skal tas tunge løft.

Men virksomheten vil i høyere grad fremstå som todelt - rullende drift og museum.

Deltagernes temperamenter og dragning vil gjenspeile dette, spesielt i den fremtidige rekruttering. Å kreve innsats på samtlige felt av Urskog-Hølandsbanens virkeområde vil nok lett kunne føre til utmatning og dårlig kontrollerte bevegelser.

Driften - med damp og hjul på skinner - er en grunnleggende og umistelig del av det som i noen år nå har vært et halvoffentlig museum, om enn særpreget. Men det innebærer at museale aspekter ved virksomheten ved Urskog-Hølandsbanen bør styrkes i retning av at disse blir regulære, daglige foreteelser.

Sentrale museumsoppgaver blir gjerne nevnt, så som innsamling, dokumentasjon, forvaring, formidling og forskning.

Her skal det øyeblikkelig skytes inn at UHB's "TERTITTEN" er et meget godt museumstidsskrift, som tydelig viser at jernbanedrift og museum er to sider av samme sak. Utgivelsen av "TERTITTEN" bør absolutt legges til rette også i fremtiden.

Jeg tror derfor at det er riktig som Grøner skriver, at Urskog-Hølandsbanen skal være et museum, et jernbanemuseum, som også omfatter en driftsavdeling.

Oppgaven er å drive restene av en privatbane så autentisk som mulig. Denne avdeling, med driftsbestyreren i spissen, vil ha det fulle driftstekniske ansvar som følger av offentlige konsesjoner, spesifikasjonskrav og givne fullmakter.

Slikt tror jeg vil skape den riktige balanse mellom de ulike interessefelter. Uten å tøye sammenligningen for langt, kan det være hensiktsmessig å sammenligne med skonnerten "Svanen"s forhold til Norsk Sjøfartsmuseum.

En vurdering av Urskog-Hølandsbanens organisasjon etter de linjer som Grøner har trukket opp vil ganske sikkert bli verdifull, for såvel UHB som andre jernbanemuseer.

Selv om Urskog-Hølandsbanen har et anstrengt driftsbudsjett, går jeg ut fra at den omsøkte og godkjente forvalterstilling vil være et godt instrument for spesialmuséet Urskog-Hølandsbanen.

En heldig organisasjonsløsning her vil føye seg pent inn i de bestrebelser som ellers foregår i fylket.

Forøvrig berører ovenstående diskusjon et musealt prinsipproblem som oppstår der bruk (drift) og bevaring skal foregå samtidig. Til dels er disse aspektene i motsetning til hverandre, tildels i overenstemmelse.

Et alment akseptert resonnement må tilsi at Urskog-Hølandsbanen er meget tilbakeholden med å bruke sitt autentiske materiell, spesielt i regulære tog. Dette skal i prinsippet bevares for en "tilnærmet evig" ettertid.

Urskog-Hølandsbanen er derfor i en heldig situasjon, da fremmed materiell kan settes inn.

Saken får ligge her, men debatten følges sikkert nøye av Urskog-Hølandsbanens mange "aficionados".

30.8.1983.

Konservator Stein Schjelle.

DU FÅR ALT PÅ ET KORT

Det du trenger av kontormøbler og utstyr fra en forhandler.

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

En hyggestund "i det grønne". Fra venstre: Michael Grieser, N.A. Magerøy, Liv Hilde Boe og Inger Norenberg.

Forbunds-museet.

Forbundsmuseet i Akershus ble vedtatt opprettet i 1981, og det ble besluttet at museet foreløpig skal ha 7 stillinger. Museumsbestyrer ble ansatt 1. januar 1983 og administrasjonssekretær fra 1. juni. Det er planlagt å ansette en snekker fra høsten 1983, samt å engasjere en fotograf i 3 måneder. Museet er opprettet som en samarbeids- og serviceinstitusjon for de halvoffentlige museer i Akershus og representerer på denne måten en nyskapning i norsk museumsvesen. Idéen som ligger til grunn for museet er: "Ved å samle funksjoner som er velegnet for samarbeid og fellestiltak, f.eks. fagpersonell og teknisk utstyr, vil fylket kunne nyttiggjøre ressursene best mulig". Derved vil det bli lettere å gjennomføre felles planlegging, samt å løse oppgaver som det til nå ikke har vært mulig å ivareta av museumsvesenet i Akershus.

Det er ennå ikke fattet vedtak om hvor Forbundsmuseet skal ha permanente lokaler. Hittil har Forbundsmuseet hatt midlertidige lokaler i A/L Urskog-Hølandsbanens lokaler på Østbanen. Fra 1. august flyttet museet inn i midlertidige lokaler i Fortidsminneforeningens eiendom Vøienvolden, Maridalsveien 120 i Oslo. Det arbeides nå med å skaffe museet lokaler i en tidligere fabrikkbygning på Strømmen Staal. Den aktuelle bygning er svært velegnet for museumsvirksomhet. De endelige vedtak om eventuell leie og finansiering samt oppussing vil bli fattet høsten 1983.

Det er utarbeidet et prinsippielt handlingsprogram for museets virksomhet. Generelt legger programmet vekt på en "offensiv" museumsvirksomhet. Museene har for en stor del stoppet innsamlingen ved århundreskiftet og de siste 80 årene er dårlig representert i samlingene.

I vår tid finnes det mange ulike dokumentasjonsformer, f.eks. film, video, lydbånd, fotografering m.v. Disse gjør det teknisk mulig å dokumentere og bevare flere aspekter ved fortiden enn det gjenstandene alene kan. Det er viktig at museene får praktisk og faglig hjelp til å gjøre nytte av de ulike dokumentasjonsformene.

Konservering og vedlikehold av gjenstandene ved museene og bygningene er en annen sentral oppgave. Ved stillingsoppbyggingen ved Forbundsmuseet vil det bli lagt stor vekt på denne siden av museumsvirksomheten.

I Forbundsmuseets formålsparagraf er det slått fast at museet skal ha sentralt register over samlingene ved fylkets lokale museer og lokalhistoriske arkiv. Dette vil gjøre det mulig å få oversikt over hva som er bevart - og hva som mangler i museenes samlinger.

På denne måten vil man også kunne se Akershus fylke under ett. Museet har vedtatt å gå til innkjøp av EDB-utstyr for å kunne bygge opp sentralregisteret. Databehandling av samlingene vil også gjøre det mulig for det enkelte museum å få bedre kataloger over sine samlinger.

Forbundsmuseet er i en oppstartingsfase - og arbeidet hittil er preget av det. Den nåværende plassmangel og økonomiske situasjon medfører at alle planer ikke kan realiseres så raskt som ønskelig.

Forbundsmuseet har sendt ut et spørreskjema til museene for å få kjennskap til museenes ønsker og planer for fremtidig virksomhet. Det viser seg at museene har mange uløste oppgaver, som vil kreve teknisk og praktisk hjelp. Forbundsmuseet er iferd med å bearbeide spørreskjemaet for å legge opp en konkret handlingsplan for høsten 1983.

Liv Hilde Boe,
Forbundsmuseet i Akershus.

PEUGEOT

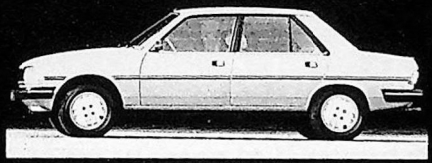
8 modellvarianter:

305 Berline, GLS, GLD og SR. GL, GLD, SR og SRD st.vogn

PEUGEOT 305

Importør: Bertel O. Steen A/S

Nye 305:
Utrolig stabil
Bedre ytelser
Lavere forbruk
Nytt dashbord
Nytt interiør
Bredere sporvidde
Ny kompakt front



305 GLD. Ny råsterk og sporty diesel. 1.905 cm³ og 65 HK DIN, 5 gear. 0–100 km/t på 16,5 sek.

STABEKK AUTO

AVD AV BERTEL O. STEEN A/S · Prof-Kohtsvei 83/85

TLF. 53 61 80 - 53 89 96

ÅPNINGSTIDER:
Mandag - tirsdag - onsdag
fredag ..... til kl. 16.30
Torsdag ..... til kl. 19.00
Lørdag ..... til kl. 13.00

Glimt fra driften.

v/ HPG og ERG

Over: Justeringen er gjort - ingen tvil om at resultatet ble bra!
Under: Utgraving med Nordest model 1950. Gravemaskinen er ikke så mye i bruk lenger, men god å ha nå og da.

I likehet med alt annet må også banestrekningen ha sitt jevnlige vedlikehold om alt skal gå bra. Dette gjelder alt fra svilleskifting til grøftegraving.

I denne sesongen har arbeidet konsentrert seg om svilleskifting, grøfting og rensk. Sporjusteringer har vi bare i liten grad tatt oss av. Det er vår hensikt å komme tilbake sterkere her neste sesong.

Sætra planovergang måtte vi ta oss av nå i år. Sporet hadde igjen fått et uønsket rett parti midt i planovergangen med en ekstra krapp kurve på oversiden. Tidligere har vi flere ganger forsøkt å trekke inn sporet på øvre side av overgangen, men dette har vist seg nytteløst. Det går ikke lang tid før sporet er tilbake i samme leiet.

Denne gangen hadde vi derfor bestemt oss for å forsøke å dra sporet ut midt i overgangen - dette på tross av at det ligger godt forankret i grunnen.

Idéen var å benytte gravemaskinen - den burde ha krefter nok. Ved hjelp av dette noe antikvariske graveredskap fikk vi fjernet massene på utsiden av overgangen slik at svillene kunne trekkes over sammen med skinnestrengen.

Utgraving av massene var ingen sak - derimot satt sporet så hardt at det bare var såvidt at gravemaskinen klarte å flytte sporet over. Resultatet av arbeidet ble mer enn vellykket. Vi har nå fått en kurvatur i overgangen som er langt bedre enn den noen gang har vært i museumsbanetiden.

Fremdeles "rugger" loket litt på seg når vi passerer, men hvis vi nå får sporet til å ligge stabilt skulle det gå lang tid før vi igjen må ty til bruk av gravemaskin for å justere sporet i overgangen.

Av sviller er det i 1983 lagt inn noe over hundre stk. Arbeidet er for det meste utført som kveldsarbeide av noen få

medlemmer. Teknikken er med årene blitt så brukbar at 2 mann kan klare mellom 20 og 30 sviller på en kveld. Det legges konsekvent inn bare nye trykkimpregnerte sviller. Det er også byttet noen langsviller i veksler, - delvis i forbindelse med montering av sporvekselllåser på Bingsfoss, Fossum og Fyen.

I forbindelse med den årlige NSB-befaringen av banestrekningen ble det påpekt at noen av ledeskinnene i våre sporveksler var utilstrekkelig og delvis feilaktig festet til selve "kjøreskinnene". Dette er feil vi har fått med oss "på kjøpet" da vi overtok disse vekselene etter at UHB ble nedlagt. I løpet av vinteren må vi få støpt de mellomstykkene som mangler slik at disse kan monteres til erstatning for rørbitene som var blitt brukt. Heldigvis gjelder dette ikke alle vekselene.

På Fyen bro er det lagt inn ledeskinner etter anmodning fra NSB's tilsynsførende. Slike ledeskinner har aldri vært benyttet i UHB's tidligere dager, men de vil representere en øket sikkerhet dersom det skulle oppstå avsporing på eller ved broen. Disse ledeskinnenes oppgave er å hindre at vogner som er sporet av tipper utfor broen ved at de ved hjelp av ledeskinnene i et hvert fall følger sporet sånn nogen lunde til de er tilbake på vanlig tracé. Vi får håpe det ikke blir bruk for denne sikkerhetsforanstaltningen.

Forts. s. 31.

Trafikksjefen i arbeid med montering av sporvekselllås på innkjørsveksel Fossum. Først måtte vi bytte langsvillene - og det var en "fryktelig" jobb.

Sjelden oppgave for UHB: Solslyng rett utenfor Bingsfoss stasjon. NSB hadde ikke nok mannskap og UHB tro til med 5-6 mann og vannslange. Det var nok vannet som hjalp mest på den overopphetede skinnestrengen. Togene kunne passere, men hastigheten måtte ned i langsom gangfart.

Utvendig har vi tenkt på deg som kjører...

SOLIFER
ARTIC 84

acs aktiv caravan service

Verksted og delesalg: Svelvikvn. 59, 3000 Drammen
Tlf. (03) 81 14 12

TOYOTA

Den helt nye Corolla.
Årets største bilnyhet fra Toyota.

Den helt nye Corolla med forhjulsdrift og med en dramatisk ny utforming, er utviklet av Toyotas ingeniører — som er blant verdens fremste innen sitt fagområde.
En kompakt tverrstilt motor, en liten midt-tunnel og bred sporvidde har gjort den nye Corolla til en meget rommelig bil.
Økt hodehøyde. Større benplass.
Bredere skulderplass.
Nye bensin og dieselmotorer,

kombinert med aerodynamisk utforming, gjør at ytelsen til den nye Corolla er helt på topp. I tillegg er den nye Corolla en meget økonomisk bil i forhold til tilsvarende biler.

TOYOTA
COROLLA

TOYOTA - kvalitet hele veien

Lastebilchauffør i S. Høland dømt ved herredsrett til 30 kr. i mulkt.

For overtredelse av bilrestriksjonene.

Redigert ved E.R. Gjertsen.
Indre Akershus Blad 30.10.1933.

Tirsdag holdtes herredsrett på kommunelokalet i Søndre Høland. Saken gjaldt overtredelse av motorvognloven (restriksjonsbestemmelsene).

Retten administrertes av sorenskriver D i e s e n og som aktor møtte politifullmektig H i l d e . Som rettsvidne var innkalt baker C.G. Lund, Søndre Høland. Adm. refererte mulktforelegget som gikk ut på følgende:

"Chauffør Edv. Larsen, født 20. mai 1902, bopel Hemnes i S.Høland forelegges herved for overtredelse av motorvognloven av 20. febr. 1926 med tilleggslov bl.a. av 6. juni 1930 § 29, jfr. § 21 II 1. ledd, jfr. Arbeidsdepartementets bestemmelser av 30. juni 1932, for første halvår 1933 å ha drevet erhvervsmessig kjøring av gods på offentlige veier i Høland uten bevilling, nemlig ved tre anledninger på strekningen Høland-Oslo befordring av kreaturer for Kr.Strand, Høland, bl.a. 28. mars og 4. april 1933, og flere ganger befordring av materialer for Aksel K. Strand fra Bøen sag og til Hemnes st. i Høland, alt mot betaling.

Forelegges herfor en bot av kr. 30.- til statskassen eller hvis boten ikke betales, en straff av 9 dagers fengsel som blir å omsette til vann og brød. Siktede har erklært seg ikke skyldig".

AKTORS FORKLARING AV SAKEN

Selve saken og hvad som her skal fremmes er vel kjent fra før, men jeg vil dog nevne at det her gjelder to slags kjøring, for det første kjøring av kreaturer langs jernbanen fra Hemnes til Oslo, og for det annet gjelder det kjøring av materialer fra Bøen sag og til Hemnes stasjon. For å drive sådan kjøring på offentlige veier kreves fylkesveistyrets tillatelse. Sådan tillatelse har siktede ikke erhvervet.

Jeg vil nu søke å godtgjøre at det her er foregått erhvervsmessig kjøring. Riktignok er det også kjørt i samtrafikk med jernbanen, nemlig hvad angår materialkjøringen fra Bøen sag og til Hemnes stasjon, men også denne kjøring rammes av restriksjonene og er således ikke tillatt uten spesiell tillatelse.

SIKTEDES FORKLARING

Jeg har i den tid jeg har hatt lastebil kjørt forskjellig og har ikke tidligere hørt noe om at det var ulovlig. Bilen jeg har blev certificert i juli 1932 og jeg kjørte en hel del for kommunen ifjor sommer. Denne kjøringen hørte jeg ikke noe om skulde være ulovlig og da ante jeg heller ikke at det skulle være noe galt i at jeg kjørte noen lass for en privat mann.

Adm.: Det er ikke Deres kjøring i fjor som det her er spørsmål om, men det er kjøringen i første halvår iår denne sak gjelder.

Tiltalte forklarte at han hadde kjørt tre ganger til Oslo for Kr. Strand. To av disse ganger blev han stanset og kontrollert. Det var de to siste ganger han blev stanset, men ikke på den første turen. Han hadde ved disse anledninger kjørt kreaturer, okser, kvier og kuer.

"Hvad blev De betalt for en slik tur?" "20 kroner". "Hadde vedkommende som de kjørte for også skyss med Dem til byen?" "Ja". "Hvad betalte han for det?" "Jeg hadde 20 kroner for turen, intet mere. Det blev lesset av ved Oslo Slaktehus".

Tiltalte forklarte videre om kjøringen for Aksel K. Strand, at det var planker og firkant han kjørte. Det var ca. 6 km. vei til stasjonen fra Bøen sag, og betalingen var 6 kroner pr. lass.

"Var det ikke noen som kjørte med Dem da?" "Nei, materialene blev lesset op på jernbanen". "Hvor mange lass omtrent kjørte De?" "Nei, det kan jeg ikke huske i farten". "Men det var efter 1. januar iår?" "Ja, det var det, og jeg vil anta det dreiet seg om ca. 20 lass". "De har ikke hatt noen bevilling til dette?" "Jeg søkte først efterat jeg var blitt stanset og kontrollert. Senere har jeg sendt en ny søknad, men har ikke hørt noe mere til den". "De mener altså at De ikke har gjort noe

galt?" "Ja, det mener jeg". "Og så blev De altså stanset?" "Ja, og lensmannen spurte om jeg hadde tillatelse til denne kjøring, men han ba meg ikke å stanse med den, og da jeg ikke hadde hørt noe om det før, så visste jeg ikke at det var ulovlig". "Det må De da ha hørt, for det har da ofte stått i avisene". "Ja det kan nok så være, men jeg visste det altså ikke, og jeg mener at jeg har kjørt i god tro og påberoper meg å være uskyldig". "Mener De at denne kjøring ikke er erhvervsmessig?" "Jo, det må den vel være". "Har De kjørt passasjerer?" "Nei". "Hvem var det som stanset Dem?" "En gang var det lensmannsfullmektig Strøm og en annen gang var det lensmannen selv". "De har altså sendt en særskilt ansøkning nu?" "Ja". "Var det efterat De fikk forelegget at De gjorde det?" "Nei, jeg sendte den før". "Har De snakket med lensmannen om den første ansøkning?" "Ja, og han sa at den ikke var tilstrekkelig gyldig, og da sendte jeg en ny". "De har gjennom første ansøkning ment å søke tillatelse til å drive erhvervsmessig kjøring?" "Ja". "Men dette var altså først efterat De var blitt stanset?" "Ja, for før den tid visste jeg jo ikke noe om at det måtte til noen sådan tillatelse". "På hvilket tidspunkt var det så at De kjørte materialene for Strand?" "Det var i juli måned". "I Deres egen tidligere forklaring står det at de har kjørt ved og materialer fra sager i Høland. Denne forklaring har De gitt i mai måned og da må vel materialkjøringen ha vært påbegynt før enn i juli?" "Det blev ikke kjørt materialer fra Bøen sag før i juli måned".

VIDNEFORKLARINGENE

Som første vidne avhørtes Kr. Strand, slakter og handelsmann, Søndre Høland.

Aktor: "Når De sender slakt og levende dyr til Oslo pleier De da å sende dette med banen eller bruker De bare bil?" "I de siste 6-7 år har jeg brukt bil". "Blandt andre har de benyttet chauffør Edv. Larsen?" "Ja". "Hvor mange ganger har det forekommet?" "Det vet jeg ikke helt sikkert, en 2-3 ganger, tenker jeg. Jeg har i lengere tid brukt chauffør Riiser til min kjøring, så det er kun tilfeldig at Larsen har kjørt". "Hvor meget betalte De ham for turen?" "20 kroner".

Adm.: "De nevnte Riiser". "Ja, han har rutebevilling, han".

Aktor: "Var det De som bestilte ham?" "Ja".

Neste vidne var Aksel K. Strand, Søndre Høland. Han hadde benyttet Larsen til endel kjøring.

Aktor: "Når foregikk den kjøringen? Var den fordelt likt på året?" "Nei, plankekjøringen begynner først i juli-august, alt eftersom sorteringen begynner". "Deres første forklaring er gitt allerede i juli, og da må vel kjøringen allerede ha funnet sted?" "Nei, da er der utvilsomt en misforståelse. Såvidt jeg kan huske begynte plankesorteringen iår den 16. august og før den tid blev det selvsagt ikke kjørt planker. Det må være foregående år som det er siktet til i den av Dem nevnte forklaring". "Er det kjørt noe ved fra sagen i første halvår iår?" "Det er det nok, uten at jeg kan huske noe spesielt tilfelle - jo, forresten, baker Lund, som sitter rettsvidne her idag fikk 40 favner iår". "Var det i første halvår?" "Ja, jeg mener det var det. Kanskje Lund selv husker når det var, men jeg tror det var i mars måned. Lensmannsfullmektig Strøm var på sagen da vi holdt på med sorteringen, og hvorvidt jeg i min forklaring mente den kjøring som var ifjor, eller den der ville bli iår, tør jeg ikke nu bestemt si". "Hvor mange vedlass kan det så dreie seg om?" "Det vet jeg ikke. Jeg kan huske det partiet på 40 favner til baker Lund, og så er det mulig at det var noen enkelte lass ellers". "Hvor stor var betalingen?" "Kroner 2,50 pr. favn".

Adm. til tiltalte:"Kan De huske hvor mange lass De har kjørt?" "Ikke bestemt, ca. 50 favner ialt, kanskje".

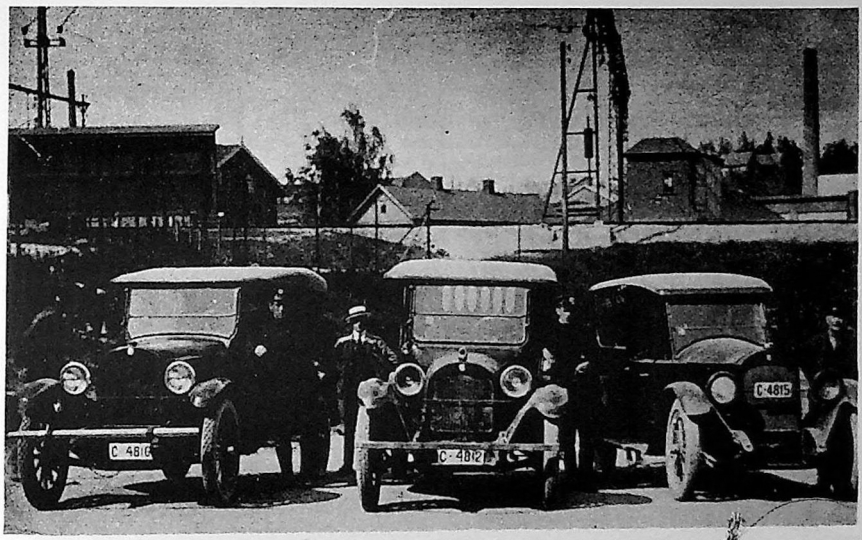
Strand: "Ja, det kan nok passe med 50 favner, eller kanskje litt mere".

Tiltalte hadde ingen bemerkninger å gjøre til noen av vidneprovene. Hermed var så vidneførselen tilendebragt og aktor fikk ordet:

AKTORS PÅSTAND

Som det er fremgått av bevisførselen er det her foregått kjøring av dyr til Oslo, samt vedkjøring fra Bøen sag til forbrukere ved Hemnes stasjon. Dette er det ført bevis for. Ennvidere er det ført bevis for at det er foretatt plankekjøring til Hemnes stasjon. Det som spørsmålet er: Hvad er erhvervsmessig kjøring?

Motorloven taler imidlertid ikke om erhvervsmessig kjøring, men om kjøring mot betaling. Såvidt meget kjøring som det her er tale om, så må jo også den kunne betegnes som erhvervsmessig kjøring. Larsen benekter ikke å ha kjørt, men påberoper seg fritatt på grunn av at han ikke har kjent til restriksjonsbestemmelsene.



Biler måtte også til for å holde hjulene i samfunnsmaskineriet igang, men når bilen begynte å kjøre parallellt med jernbanen, ble naturligvis sistnevnte den mest skadelidende. Her er imidlertid 3 drosjer oppstilt ved Lysaker stasjon på Drammensbanen en gang i 20-årene.

Foto: Arkiv E.R. Gjertsen

Bussen var også en sterk konkurrent til jernbanen.

Denne er imidlertid ingen konkurrent til jernbanen nå lenger – men en verdig representant for hva som en gang rullet rundt på våre landeveier.

Foto: Erik R. Gjertsen

Det er dog hans plikt å lære disse tilstrekkelig å kjenne. Spesielt skulde han som chauffør hatt interesse av å studere bestemmelsene, hvilket heller ikke skulde vært så vanskelig, da de har vært omtalt i nokså mange avisartikler og referater.

De bestemmelser og restriksjoner som trekkes ut av motorvognloven, de plikter en chauffør å sette sig inn i. Det har jo i lengere tid vært et brennende spørsmål, særlig her i Urskog-Hølandsbanens område, at disse bestemmelser holdes gjeldende.

Siktede blev stanset og kontrollert i mars måned iår, så en tid senere, nemlig i begynnelsen av april blev han atter stanset uten å ha undersøkt dette første tilfelle nærmere.

Jeg vil bli stående ved den i forelegget fastsatte bot, stor kr. 30.- der blir å betale til statskassen, subsidiært 9 dagers fengsel, samt en passende erstatning til statskassen i saksomkostninger.

Siktede gjentok sin påstand om at han var uskyldig.

Adm.: "Har De ikke lest noe om disse bestemmelser i avisene?" "Nei". "De har også stått i Lovtidende". "Ja, det kan være, men Lovtidende har jeg nok ikke lest".

DOMMEN

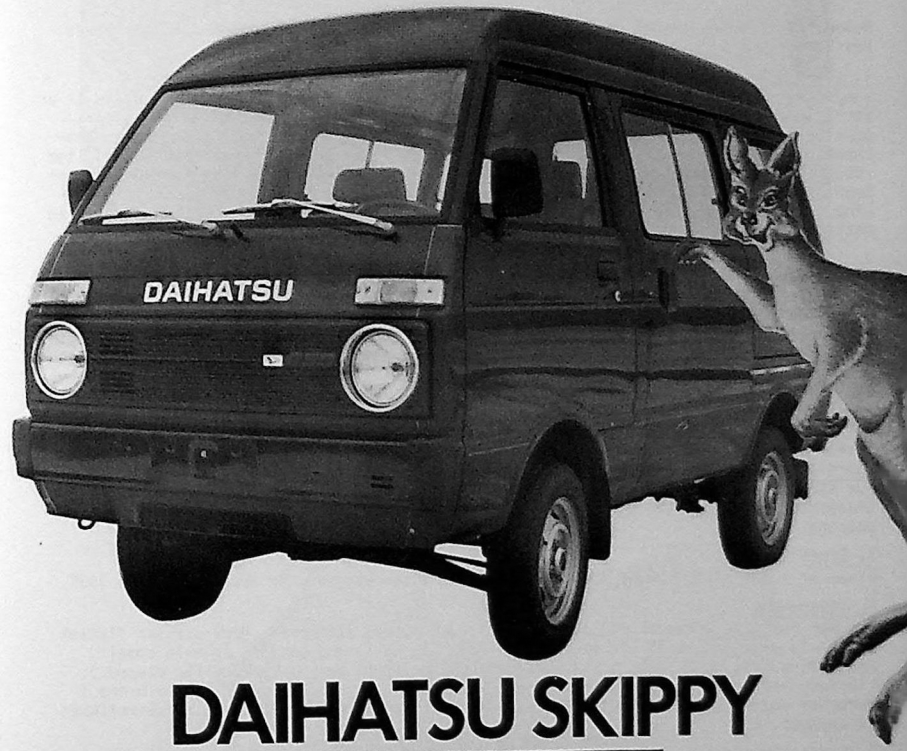
Dommen blev avsagt på stedet, og blev overenstemmende med aktors påstand.

Domfeldte forlangte betenkningstid.....

Planker lastes opp på en av UHB's To-vogner. De skal imidlertid passe seg de to, slik at ikke vogna "legger seg over" på grunn av skjev opplasting. Det var noe som av og til skjedde.

Foto: Arkiv UHB/N-339.

MARKEDETS RIMELIGSTE KASSEVOGN!



DAIHATSU SKIPPY

STABEKK AUTO

Avd. av Bertel O. Steen A/S
Prof. Kohtsvei 83/85. 1320 Stabekk
Tlf. 53 61 80 - 53 89 96.

STABEKK LØRDAGSÅPENT TIL KL. 13.00

Fra privatbanetiden.

Redigert av Erik R. Gjertsen

URSKOG-HØLANDSBANEN
DRIFTSBESTYREREN

Bjørkelangen den 11. januar 1936

Til
Tilsynshavende for de private jernbaner
Hr. overingeniør Nissen,
Oslo

Rapport for 1935 angående Urskog-Hølandsbanens tekniske tilstand og om lokomotivernes revisjoner.

1. Linjens tilstand

Linjen må stort sett siges å være i god stand. Den jevne grusning gjennem de siste år er serlig merkbar. I 1935 er der utkjørt 2.187,9 m3 grus fra et nytt grustak på Fosser, hvorfra vi har fått den beste grus siden anleggets dage. Grusen leveres oplesset jernbanevogn på Fosser stasjon for kr. 2.25 pr. m3. Den føres ut på linjen i de almindelige rutegående tog. Kullslag og stubb har blitt nedgravet på de verste teleskytende punkter. Grøfterensk og ombygging av stikkrender har været foretatt i forholdsvis stor utstrekning. Ekstramannskap har tildels været benyttet ved den sterke sleepersombytning og ved mottagelse av grus ved avdelingerne.

2. Skinnegangen

Av sleepers er der i årets løp innlagt 10.082 stk. sv. sleepers, 7.439 stk. alm.sleepers, tilsammen 17.521 stykker. Av gjerdestolper er der nedsatt 9.340 av gran og 852 av ener, tilsammen 10.192 stykker. Såvel sleepers som gjerdestolper har været kjøpt ved anbud. For svenskesleepers betaltes iår fra kr. 0/80 til kr. 0/90. For 10x20x170 betaltes optil kr. 1.15 pr. stk. For 11x20x170 optil kr. 1.30 pr. stk. Gjennemgående blev der leveret god vare. Innlegning av svenskesleepers er nu kommet frem til Killingmo stasjon, 15 km. fra Sørumsand. Efter planen skal vi være fremme på Bjørkelangen 1937. Man er fortsatt meget tilfreds med denne sleeperstype. Fra Bergensbanens høifjeld har man mottatt 35.000 stk. 30 kg. hakebolt underlagsplater. Disse er blitt omlokket hos Erik Rud for innleggelse i skinnegangen efterhvert som svenskesleepersen innlegges.
Gjerdingen har været drevet som akkordarbeide og meget intenst. Bare iår er der innlagt nye stolper over 20 km., slik at gjerdet nu er i god stand.
Sleepersutskiftingen har også været drevet som akkordarbeide, 10 øre pr. stk. inkl. pakning.

3. Broer

Disse er i god stand. Noget serlig arbeide ved disse byggverk er ikke foretatt i 1935.

4. Stasjonene

Man har fortsatt arbeidet med istandsettelse av banens stasjoner. Mork stasjon flyttet og delvis ombygget, malt ett strøk (ikke ferdig). Killingmo stasjon er helt opmalt. Finstadbru helt ny 2. etg. stasjonsbygning med bolig (3 vær. + kjøkken for eksped.). Lierfoss helt opmalt. Bjørkelangen, godshuset ommalt og rep. efter en større brand i nermeste omgivelser. Skulerud, uthusene flyttet, bygget ny w.c. for rundreisetrafikken på bryggen.

5. Lokomotiverne

Banens kjeleprotokoll for 1935 viser: Den 24. sept. 1935 underkastedes kjelen ved lok. nr. 4 prøve med koldtvandstrykk av 18 kg. pr. cm2. (Liten rev.) Rundt fyrhullet var der nestfør påsatt en kobberlapp. Kjelen der er fabrikeret av Sächsische Maschienenfabrik i Chemnitz år 1909 og har fabriknummer 3356 viste seg under prøven i enhver henseende tilfredsstillende. Kjelens arbeidstrykk er 12 kg. pr. cm2. Manometeret blev samtidig kontrolleret.

Bjørkelangen 24. sept. 1935.

T. Mørk, Eigil Prydz.

Over: Aurskog stasjon en vakker sommerdag, år 1955. Ingen passasjerer venter, men på trillevognen er det noen dunker og pakker som skal ivei.
Foto: Arkiv UHB/S-84.

Under: Løken stasjon. Det er sent på høsten, det ligger rim på svillene i sporet, og hele stedet ånder av fred og fordragelighet.
Foto: Arkiv UHB/S-57.

Den 29. oktober 1935 underkastedes kjelen ved lok. nr. 2 prøve med koldtvannstrykk av 18 kg. pr. cm2. Stor revisjon. Kjelen var nestfør grundig rengjort og eftersett, idet alle kjelerør var fjernet. Ingen nevneverdige tæringer tilstede. Samtlige kjelrør var nye (av stål). Kjelen der er fabrikert av Sächsische Maschinenfabrik i Chemnitz år 1924 viste sig under prøven i enhver henseende tilfredsstillende. Kleless manometer blev samtidig kontrollert. Arbeidstrykket er 12 kg. pr. cm2.

Bjørkelangen 29. okt. 1935.

T. Mørk Eigil Prydz

Den 14. desember 1935 underkastedes kjelen ved lok. nr. 5 prøve med koldtvannstrykk av 18 kg. pr. cm2. (liten rev.) på grunn av at der var oppstått en sprekk i v. hjørne i bakre fyrkasseplate ved øvre utvaskningsplugg. Skaden blev utbedret ved påskruning av en lapp. Kjelen der er fabrikeret av Sächsische Maschinenfabrik i Chemnitz i 1924 og har fabrikknummer 4623 viste sig under prøven i enhver henseende tilfredsstillende. Kjelens arbeidstrykk er 12 kg. pr. cm2. Manometeret blev samtidig kontrollert.

Bjørkelangen 14. des. 1935.

T. Mørk Eigil Prydz

Den 14. desember 1935 blev kjelen ved lok. nr. 2 tømt for vann, renset og uttørret samt vannpåfyldingspluggen på kjelens topp og fyrdøren forseglet med blyplombe.

Bjørkelangen 14. des. 1935.

T. Mørk Eigil Prydz

Lokomotiverne er i god stand. I forbindelse med de foretatte revisjoner er der samtidig anskaffet forskjellig utstyr.

6. Vognene

Man har påbegynt en omfattende ombygging av banens pass. vogne i retning av å utstyre 3. kl. med stoppede og trukne seter, vegger og tak bekles med finer, gulvene med ekeparkett. Fra den nedlagte Nestun-Osbane har man overtatt: 1. stk. Co., 1. stk. CDFo., 3 stk. G, 1. stk. Lo, 1. stk. L, 2 stk. No, tilsammen 9 stk. vogner. Disse vogner, som man har overtatt for en serdeles billig pris, venter man sig ved en mindre forandring å få god nytte av. En del av vognerne er allerede tat i bruk. Banens eget godsvognmateriell har været eftersett, pusset op og befinner sig i godt vedlikeholdt stand.

7. Uhell

Av uhell er der i 1935 inntruffet: 4 avsporinger av vogne under skifting, 1 avsporing på linjen, 4 ganger maskinskade, den 8. mai skinnebrudd km. 53.350, den 26. juni skinnebrudd km. 31.450. Ingen skade som følge av disse skinnebrudd. 23. november blev tog 751 påkjørt av en lastebil i en planovergang. Bilens chauför uten certifikat. Glatt føre og bilen uten kjettinger. Ingen personer kom til skade. 3 vogner beskadiget. De inntrufne uhell påførte ikke jernbanen nevneverdig skade.

Ærbødigst

URSKOG-HØLANDSBANEN
DRIFTSBESTYREREN

Bjørkelangen den 4. januar 1937

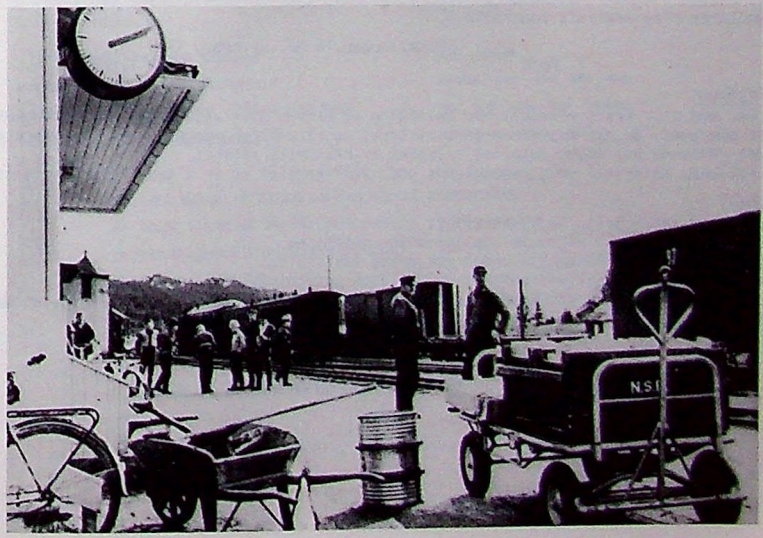
Til
Den tilsynshavende for de private jernbaner
Hr. overingeniør Nissen,
Oslo

Rapport for 1936 angående Urskog-Hølandsbanens tekniske tilstand og om lokomotivernes tilstand og revisjoner.

1. Linjens tilstand

Linjen er i løpet av 1936 blitt stadig forbedret. I 1936 er der utkjørt 2.156.45 m3 grus fra Fosser. Grusen drives frem til stasjonen med lastebiler og leveres oplesset i j.banevg. for kr. 2.35 pr. m3. Serlig er grusen iår blitt anvendt på de strekninger hvor hel sleepersutbytning har funnet sted. Ekstramannskap har i nogen utstrekning været benyttet ved

Over: Morgentoget fra Bjørkelangen har nettopp ankommet Sørumsand stasjon. Det er lite mennesker å se. I spor 2 står en ekstra personvogn klar til innsats.
Under: Bjørkelangen stasjon. Det er straks før ettermiddagstoget fra Skulerud til Sørumsand ankommer, og folk venter utolmodig. Trallen er klar, fullt opplastet med baggasje. Foto: Arkiv UHB. Over: S-82. Under: S-49.



den gjennemførte sleepersutbytning og ved mottagelse av grus ved avdelingerne.

2. Skinnegangen

Av sleepers er der i årets løp lagt inn: Svenske sleepers 16.373 stk., alm. sleepers 4.995 stk., tilsammen 21.368 stk. Av gjerdestolper er der nedsatt av gran 2.273, av ener 146, tilsammen 2.419 stk. Sleepersen er kjøpt efter anbud efter priser som følger: Svenskesleepers fra 83 til 90 øre pr. stk. 10x20x170 cm. op til 115 øre pr. stk., 11x20x170 cm. op til 130 øre pr. stk. Gjennemgående er der blitt levert gode varer. Innlegningen av svenskesleepers og forsterkning av skinnegangen med samtidig innleggelse av underlagsplater går efter planen og man er nu med dette kommet frem til Lierfoss stasjon. I løpet av sommeren skal omleggingen av Urskogbanen (frem til Bjørkelangen) være gjennemført. Innbytning av sleepers drives i stor utstrekning som akkordarb. med en betaling av 10 - 12 øre pr. stk. inkl. pakning og inntralling av gamle sleepers.
Av kontrollspikret sleepers er der iår uttatt:

1916 -	74 stk.
1922 -	16 "
1923 -	44 "
1924 -	56 "
1925 -	66 "
1926 -	178 "
1927 -	80 "
1928 -	ikke spikret
1929 -	5 stk.
1930 -	29 "
1931 -	38 "

3. Broer

Elverum og Hemnes broer er skrapet, flekket og malt i 2 strøk. Broerne er i god stand.

4. Stasjonene

Ingen vesentlige arbeider ved disse er utført i 1936.

5. Lokomotiverne

Banens kjeleprotokoll utviser: Den 16. novbr. 1936 underkastedes kjelen ved lokomotiv nr. 6 prøve med koldtvandstrykk av 18 kg. pr. cm2 (liten revisjon). Kjelen der er fabrikert av Sächsische Maschinenfabrik i Chemnitz i 1925 og har fabrikknr. 4658 viste sig under prøven i enhver henseende tilfredsstillende. Kjelens arbeidstrykk er 12 kg. pr. cm2. Manometeret blev samtidig kontrollert.

Bjørkelangen 16 de. novembr. 1936

T. Mørk — Eigil Prydz

6. Vognene

Man har med stor kraft arbeidet med omlegging av banens 3. klasse materiell. 5 vogner er blitt ombygget. De nye kupeer er pent utstyret og har fått en meget velvillig mottagelse av det reisende publikum. Antallet reisende er betydelig forøket.
Det rullende materiell er gjennemgående godt vedlikeholdt og er i god driftsmessig stand.

7. Uhell

Av uhell er der i årets løp inntruffet:
6 ganger avsporing av vogne på stasjon under skiftning.
1 gang avsporing av lokomotiv under utkjøring fra stald.
1 gang maskinuheld (avkjørt buffert ved voldsom skiftning).
Den 13. mars blev en mann påkjørt av tog 751 utenfor Bjørkelangen med den følge at mannen blev drept. Han var beruset og lå i skinnegangen.

Ærbødigst

Telefonsignaler.

Ved telefonering mellem banens forskjellige apparater anvendes følgende opringningssignaler:

Sørumsand . . . . . — — — —
Kvevli . . . . . — — — —
Mork . . . . . — — —
Killingmo . . . . . — — —
Finstadbru . . . . . — — —
Urskog . . . . . — — — —
Lierfos . . . . . — — —
Bjørkelangen . . . . . — — — —
Hornåseng . . . . . — —
Fosser . . . . . — — — —
Løken . . . . . — — — —
Hjellebøl . . . . . — — — — —
Hemnes . . . . . — — — —
Skulerud . . . . . — — — —

*

Driftsbestyrerens kontor . . . . . — —
Verkstedet, Bjørkelangen . . . . . — — — — —
Lokomotivmesteren, Bjørkelangen . . . . . — — — — —
Banemesteren, Bjørkelangen . . . . . — — — —

*

Et kort signal er lik en omdreining av ringesveiven.
Et langt signal er lik tre omdreininger av ringesveiven.
Benytt telefonen kun til tjenestebruk.
Fatt Dem i korthet.
Hør efter om telefonlinjen er optatt før opringning foretas.
For stasjoner med vender høres efter til begge sider.
Lytt ikke i telefonen.
Gi alltid et kort avringningssignal —

Bjørkelangen 10 oktober 1927.

Driftsbestyreren.

KRAGERØLINJEN –

ET ØYEBLIKKSBILDE, SOMMEREN 1967.

Gullkysten er ikke bare det tidligere navnet på Ghana; det er også for spesielt innvidde navnet på kystlinjen fra Kragerø til Flekkefjord. Om sommeren er naturligvis "gullkysten" spesielt attraktiv; tidligere var denne delen av landet også av spesiell interesse for jernbanefansen.

Kragerølinjen, Arendalslinjen, Grimstadbanen, Lillesand-Flaksvannbanen og Flekkefjordbanen var alle i full drift med damplok, og delvis med et stort antall tog.

Under et besøk i Lyngørdistriktet sommeren 1967 ble turen naturlig nok lagt om Kragerølinjen i håp om å få øye på et damplok. Sommeren 1967 var det dampdrift i godstog på denne banen.

Den direkte vogn Oslo V - Kragerø og retur i dubleringstogene 703-704 var borte - likeså dubleringstogene.

Imidlertid gikk det damp i enkelte tog på Kragerølinjen, selv om Bmdox 86 representerte hoveddelen av trekkraft og vognmateriellet på denne tiden.

I 1967 skilte Kragerølinjen seg fra de andre sidelinjene på Sørlandsbanen ved at den hadde hovedlinjestandard. En tid (1927-1935) endte Sørlandsbanen i Kragerø.

Alikevel var det litt overraskende for meg å finne den tidligere ekspresstogskjempe nr. 276 (30a) foran tog 5656 ved Vadfoss Sp.

I morgenstemningen - kl. 10:17 - 10:22 - stod toget på Vadfoss. Dette ledet til en øyeblikkelig evakuering av folkevognen og en hårreisende parkering, men hva gjør man ikke for damplokbilder!

Idag er Kragerølinjen i faresonen og trues av nedleggelse - man må kunne håpe at banen får bestå enda noen år.

Gaute Narverud.

På Vadfoss Sp. Tog 5656 er klar til avgang.

Alle fotos: G. Narverud.

30a276 siger langsomt mot Neslandsvatn med revansjeskruen i bånn.

Tog 5656: 276, BFo, og to godsvogner. Lett kost for en aldrende, men sprek kjempe!

Dette kunne vært et hurtigtog på en hovedlinje i 40-årene, men det er et godstog på en sidelinje i slutten av 60-årene.

Vårt arbeide med Müllerhotell er ikke det du ser best.

Resultatet står der. Müllerhotell Norge – et funksjonelt hotell som gjestene vil trives i. For at håndverkerne skulle kunne skape det byggverk som nå står der av betong, stål, glass og tre, utførte vi en rekke konsulenttjenester.

Våre eksperter i byggeteknikk og geoteknikk samarbeidet med våre egne byggeledere, byggherre og arkitekt i et effektivt team for en hurtig gjennomføring av dette omfattende og interessante prosjektet.

Fra prosjekteringen startet og til hotellet kunne ønske gjestene velkommen tok det kun 2 år.

Vårt arbeide er ikke lenger det du umiddelbart ser, men Müllerhotell er i høy grad et produkt av vår innsats.

Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. er representert over hele landet. Vi har betydelige ressurser å tilby gjennom våre fagavdelinger:
Geoteknikk, Byggeteknikk, EDB, Kraftverk og Dammer, Vann- og Avløpsteknikk samt Offshorekonstruksjoner.
Våre medarbeidere i disse avdelingene er innstilt på å yte en service man blir fornøyd med.
Vi kan gi den rådgivning og bistand enhver har behov for – når behovet er der – enten prosjektet er lite eller stort.
Det vil glede oss å få legge frem vår omfattende referanseliste.
Velkommen.

Offshore

Vannkraft

Geoteknikk

EDB

Vann, avløp og renovasjon

GRØNER
RÅDGIVENDE INGENIØRER

Kjørbuveien 14, 1300 Sandvika. Tlf. (02) 39 22 01.

Forts. fra s. 14.

En mengde arbeide på banen er utført av den internasjonale gruppen som har holdt til på banen 3 uker i sommer. Dette arbeidet skal imidlertid ikke omtales nærmere her. Hele opplegget synes å bli meget vellykket og må derfor bli gjenstand for en egen artikkel i TERTITTEN.

Den nye planovergangen som kommer ved Presterud er nå støpt med armering. Som kjent ble overgangen anlagt ifjor og har derfor fått tid til å sette seg. Overgangen burde nå bli både solid og vedlikeholdsfri i mange år fremover.

Her står lok nr. 8 omtrent midt i den nå støpte planovergangen.

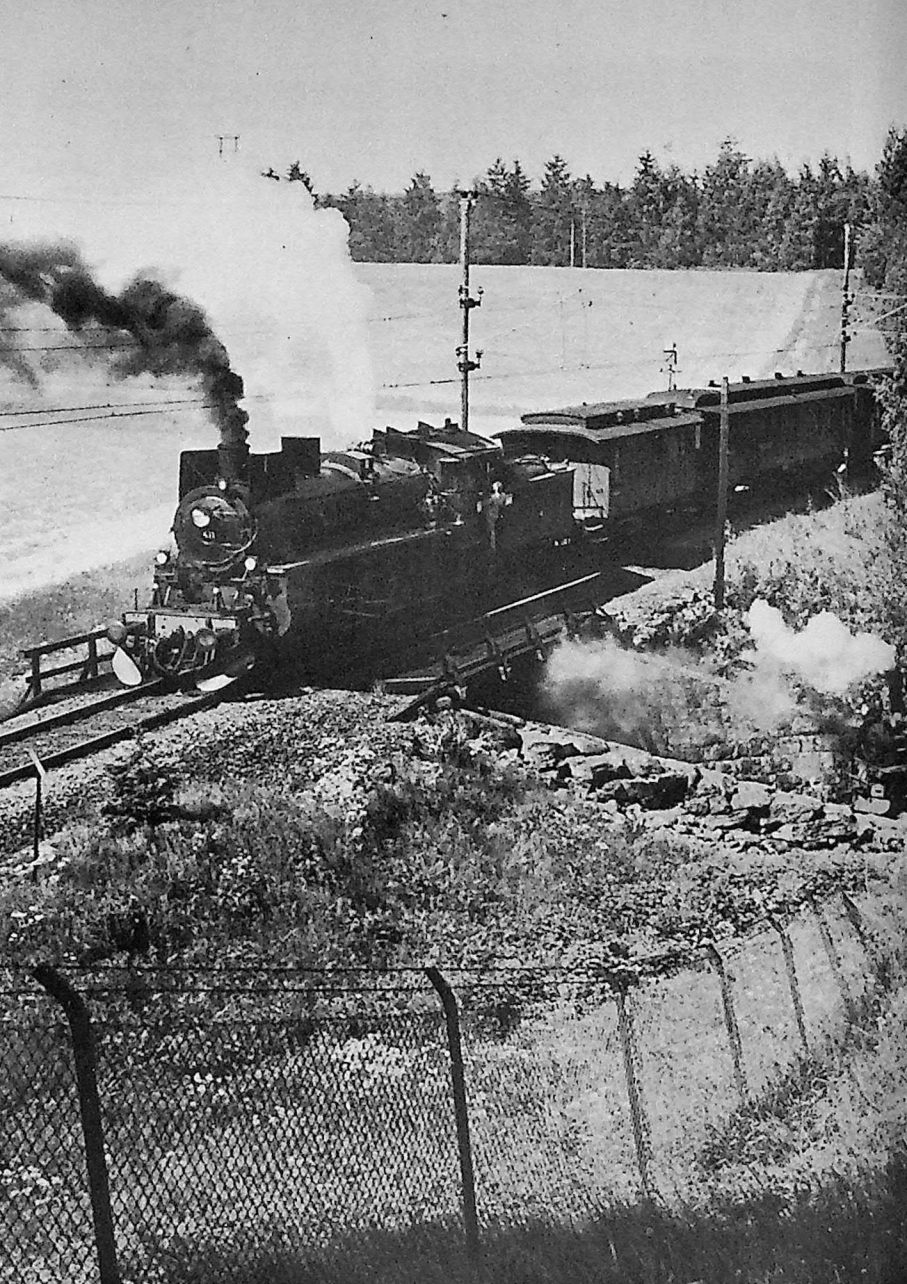
Vi venter på celebert utenlandsbesøk.

I anledning dagen - og på bakgrunn av vedtak i muséet, har BINGSFOS fått påsatt DR-skilt og opprinnelig nummer. Loket er nå identifisert slik at ikke de museumsbesøkende skal tro det er originalt UHB-materiell.

Michael Grieser på loket iført DR uniformslue.

Fredag den 17. juni fikk vi igjen celebert besøk på Sørumsand. Et spesialtog medbringende internasjonale jernbanefans dukket opp underveis til Sverige, og som trekkraft ble lok 26c 411 benyttet.

Foto på midtsidene:
Det er konferanse før starten på fotokjøringen. Togene skulle starte likt helt nede ved undergangen med Kongsvingerbanen. Her hadde forøvrig 2 engelskmenn gått av UHB-toget for å komme seg på NJK-toget. De skulle kjøre hele Kongsvingerbanen med damp men rakk ikke inn til stasjonen på Sørumsand i tide. 400 m av Kongsvingerbanen uten å ha kjørt damp: Katastrofen var en realitet for disse herrer!



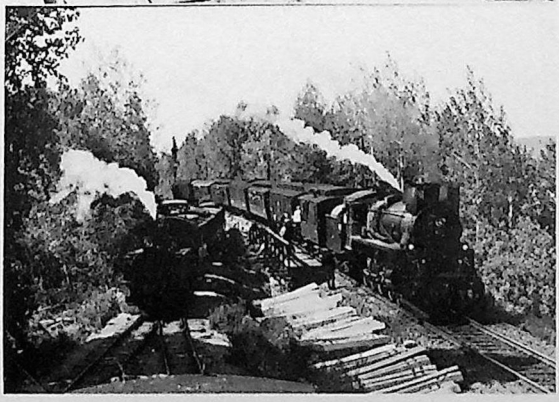
UHB

Bingsfoss stasjon tidlig på formiddagen. Toget med reiseselskapet har ennå ikke meldt sin ankomst, og man slapper av.

Foto: HPG.

UHB-toget oppstilt i spor 2 på Bingsfoss stasjon. Det var praktfullt sommervær og gradestokken på rask marsj oppover skalaen.

Foto: ERG.



26c411 gjør en pause på Bingsfoss stasjon for å plukke opp sitt reiseselskap.

Med normal- og smalsporet damp på Bingsfoss på én gang, får stedet straks tilbake den gamle atmosfære av hoved- og overgangsstasjon.

Foto: HPG.

Det var nesten på streken 13 år siden sist denne maskinen var på disse kanter, og nok en gang skulle det "kappkjøres" på Fyenjordet.

Reiseselskapet, som besto av entusiaster fra kontinentet og Storbrittannia, under kyndig guiding og veiledning fra Frank Stenvall, kom seg raskt og effektivt av NJK-toget da dette ankom, og i rask marsj bar det mot det ventende UHB-toget.

Ventende UHB-tog, ja, det var ikke bare vi som ventet. Aftenposten med journalist og fotograf, Akershus Arbeiderblad med ditto, NRK-Østlandssendingen og Indre Akershus Blad var på Sørumsand denne dagen og ventet på spesialtoget.

Og endelig, drøye 40 minutter etter ruten kom dte altså, men på grunn av den sene ankomsten ble det hele straks mer stresset enn hva de opprinnelige planene hadde forutsatt.

Pressen fikk i allefall sine bilder og intervjuer, og et praktfullt farvebilde fra "kappkjøringen" lyste mot en fra Aftenpostens kveldsnummers forside lørdag ettermiddag - forsiden "that was"!

Med meyer'n under full damp, og med samtlige personvogner etterhengt (dog med unntak av sommervognen), ble reiseselskapet effektivt bragt opp til Fossum og tilbake, og etter en liten pause på Bingsfoss bar det ned igjen til Fyen og den kommende kappkjøring.

Etter at fotografene hadde inntatt sine posisjoner på noen nærliggende høyder ble UHB-toget bakket ned til Kongsvingerbanens undergang. Det var avtalt at 411 skulle justere farten sin etter "BINGSFOS" under kappkjøringen, men da avgang ble gitt og togene nærmet seg fotostedet, ble 411 liggende 20-30 meter bak nr. 8 og ble på den måten i kjøringens siste fase delvis dekket av røyken fra denne.

Dessverre tillot ikke tiden noen omkjøring, slik utlendingene ville ha det. Vi forstår at det fra enkelte hold ble uttrykket skuffelse over dette - ja, vi ble av noen bent frem skjelt ut, men knappe ruten på "Vingerbanen" samt den noe sene ankomsten til Sørumsand forbød nok en fotokjøring.

Vi har ved tidligere anledninger vært oppe i det samme dilemma - for knap tid avsatt til besøket på UHB. La oss derfor håpe at det ved neste korsvei blir avsatt nok tid slik at en omkjøring - om dette blir nødvendig, lar seg gjennomføre.

Etter at gjestene var vel ombord blåste så 411 farvel med fløyta og la ivei retning Kongsvinger og Charlottenberg.

Senere på ettermiddagen kunne man slappe av med Østlandssendingen og høre på intervjuet fra "kappkjøringen" på radioen, og gjenoppleve smellene fra skinneskjøtene og fløytene fra damplokomotivene. Dette hadde vært en underholdende dag.

Sommeridyll på Bingsfoss stasjon.

Foto: ERG.

Tirsdag 9. august fikk UHB jobb for NRK-TV. Musikkavdelingen holder på med et program om det ikke særlig kjente komponisten Frederik Delius. Vi skal heller ikke presentere personen her, bare kort nevne at han iflg. familien helst ikke skulle bli komponist, men ha sitt virke innen tekstilbransjen som sin far.

Og Delius reiste med tog - ikke bare det, han kastet også sine handelsvarer av tøy av toget i fart. Nærmere bestemt ved Sætra planovergang. Det var gamle kjenninger av UHB som kom fra NRK, nemlig fotograf Svein Bæren og producer Tore Kalleberg. Det var disse herrene som var på UHB i oktober 1976 og laget programmet om rallarne som gikk i TV 1. mai 1977.

Det toget som Delius reiste med skulle ikke være norsk. Da passet det godt med lok nr. 8 med navneskiltet tapet over. Vi satte opp et blandet tog bestående av CFo5, BCo10, To27 og Go26. Det ble et meget stilfullt lite tog - og nokså internasjonalt av utseende.

Det skulle gjøres såvel interiør som eksteriør-opptak. Erfaringsmessig blir det mye frem og tilbake under slike opptak, men denne gangen gikk det hele svært så greit. Vi hadde hele tiden radioforbindelse mellom loket og TV-teamet, dermed ble det lite dødtid. Selv om det sikkert ikke blir så mange minuttene fra UHB i programmet, tok opptakene ca. 3½ time og vi kjørte ca. 25 km.

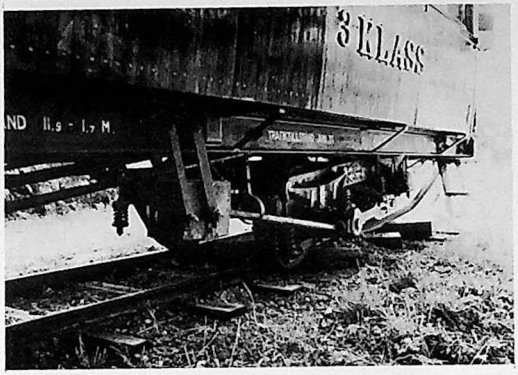
Forøvrig tilbød TV-teamet oss Video-kopi av opptakene til odel og eie. Vi kunne også få kopi av de opptak som tidligere var gjort på UHB. Det er jo bare en brøkdel av opptakene som kommer på TV-skjermen, - det meste får vi aldri se, men nå får vi altså Video av alle opptakene til eget arkiv. Dette er opptak som kan komme meget vel med ved en senere anledning når vi skal lage en fortsettelse av den filmen som NSB laget om UHB i forbindelse med nedleggelsen i 1960.

Vi takker TV-gutta for en hyggelig og lærerik dag på banen!

"TV-toget" er gjort klart for dagen. I anledning begivenhet er loket pusset med en blanding av white spirit av akselolje så det skulle skinne riktig bra.

Foto: ERG. s. 36 og 37.

Over : Den første fotokjøringen ved undergangen med Kongsvingerbanen. Første forsøk feilet; ekspressen til Stockholm kom og tok knekken på lyden.
Under: Den håpefulle handelsmann F. Delius kaster sine varer ut gjennom vinduet på CFo5. Først ble det kjørt "prøve" med utkasting av isoporbiter.



Boggi på vidvanke. Foto: G. Narverud.

ØRSMÅ BETRAKTNINGER OM SIKKERHETSTJENESTEN VED MUSEUMSBANENE.

Museumsbaner har i det store og hele relativt enkle driftsforhold. Betyr dette at man kan slappe av på kravene til utførelse av sikkerhetstjeneste ? "Ja", vil kanskje enkelte hevde; "NEI", vil jeg rope! Under en tur til Gotland sommeren 1983 kunne undertegnede på nært hold se resultatet av en liten feilberegning av bremsekraften fra lokomotivførerens side. Jeg vil gjerne få understreke at disse linjer ikke er avfattet for å henge ut, eller hovere over vår gotlandske kollega - Gotlands Hesselby Jernvägar. Nei, noe hovmod er det knapt noen grunn til, dertil kunne dette så alt for lett ha skjedd på vår egen bane.

Tilbake til Gotland. Lokomotivføreren satte bremsene litt for sent til og resultatet ble at stoppbukken ved Eken hp. (stor likhet med Fossum for 15 år siden) ble disintegrert og boggien vandret av sporet i grus og sviller.

Til alt hell kom ingen til skade, men for å illustrere kraften i sammenstøtet kan det nevnes at vognkassen på kareten forskjøv seg hele 19 mm. på understellet.

Når jeg skriver at noe lignende godt kunne skje ved UHB vil kanskje enkelte forbanne meg og legge ytterligere kull på hatets bål. Det leder meg imidlertid ikke inn på depresjonens krokveier - og jeg vil gjerne understreke at jeg ikke skriver: "Dere må skjerpe dere!" Det jeg roper ut er: "Vi må skjerpe oss!"

Jeg skal passe meg for å henge ut enkelte episoder, dertil har vel alle "gråsoner" i sin egen sikkerhetstjenestes utførelse; "gråsoner" som man forhåpentlig selv er kjent med!

Et par uspesifiserte eksempler kan være på sin plass. Om lokomotivføreren gir bremsesignal, ikke bare bør, men skal togpersonalet sette bremsene til. Kjøring med uerfarent lok-, tog- eller stasjonspersonale krever spesiell årvåkenhet fra den mere erfarne. Jeg vil her tillate meg å sitere Tc. Magerøy: "...en av grunnene til at det har gått så bra på UHB er vel at vi har relativt erfarne lokførere".

Jeg tror nok Nils Are er delvis i nærheten av den evige sannhet med dette utsagnet. Imidlertid er det all grunn for oss alle, lok-, tog- og stasjonspersonale, til å skjerpe oss hva angår sikkerhetstjenesten; herunder også det å kunne skille det vesentlige fra det uvesentlige.

Disse linjer er nedskrevet uten noe ønske om å såre eller provosere, men med et håp om å kunne anspore til en smule selvransakelse.

Gaute Narverud

"End of the line....."
Forhenværende stoppbukk.

Foto: G. Narverud.

BJØRKELANGEN.

I sin artikkel i "TERTITTEN" nr. 54 redegjør Finn Halling for de forhandlinger som har funnet sted for å få lok nr. 5 "BJØRKELANGEN" innlemmet i muséet Urskog-Hølandsbanens samlinger. Som en vil forstå har dette arbeidet til nå ikke ført frem.

Denne saken foranlediger at jeg her i bladet skal få fortelle litt om hva som skjedde da muséet, eller hobbybanen som det den gang konsekvent ble sagt, skulle overta lokomotiver fra den nedlagte Aurskog-Hølandsbanen.

Det viktigste for de som arbeidet med opprettelsen av en hobbyjernbane var at man fikk hånd om et kjørbart damplokomotiv. Valget falt på nr. 6 "HØLAND", og det på tross av at dette lokomotivet var forfalt til mellomrevisjon straks før AHB ble nedlagt, og således ikke kunne kjøres uten ny kontroll.

Som reservedelslager for "HØLAND" ønsket man seg "BJØRKELANGEN", fordi disse to lokomotivene var bygget etter de samme tegninger. Meningen var ikke at man ved noen anledning skulle kjøre med mer enn ett lokomotiv - men at det skulle finnes tilgjengelige reservedeler.

Man var altså iferd med å overta et lokomotiv, som var forfalt til mellomrevisjon og et lokomotiv, som for flere år tilbake var satt tilside og ubrukelig som følge av en sprekk i rundkjelen.

Så stiller man seg spørsmålet; hvorfor valgte man ikke heller lok nr. 4 "SETSKOGEN", som fortsatt var i full stand og ikke forfalt til revisjon av noe slag? Svaret er enkelt. "SETSKOGEN" var alt øremerket for Norges Tekniske Høyskole i Trondheim. Det var dette lokomotivet som skulle pryde miljøet ved NTH.

Slik ble det imidlertid ikke. I brev av 26.7.1961 meddeler arbeidsgruppen, som slet med dannelsen av en forening, og hvor Leif Løhren var primus motor, at man hadde betenkeligheter med å overta "BJØRKELANGEN" da dette lokomotivet ikke var istand. Samtidig kastet man blikket på "SETSKOGEN".

NSB Hovedstyret vurderte saken og meddelte umiddelbart arbeidsgruppen v/journalist Leif Løhren at man ville overlate lokomotivene nr. 4 og nr. 6 til hobbybanen. Dette brevet er vist nedenfor i kopi. Hele saksgangen tok bare 4 dager!

Bilag (antall)

Journalist Leif Løhren
Morgenposten

OSLO

Deres ref. og datum	Eget saksnr. og ref. (bes oppgitt ved svar og henvendelse)	Datum
26.7.1961	855/6-16 DT/Fj.	31. JUL 1961

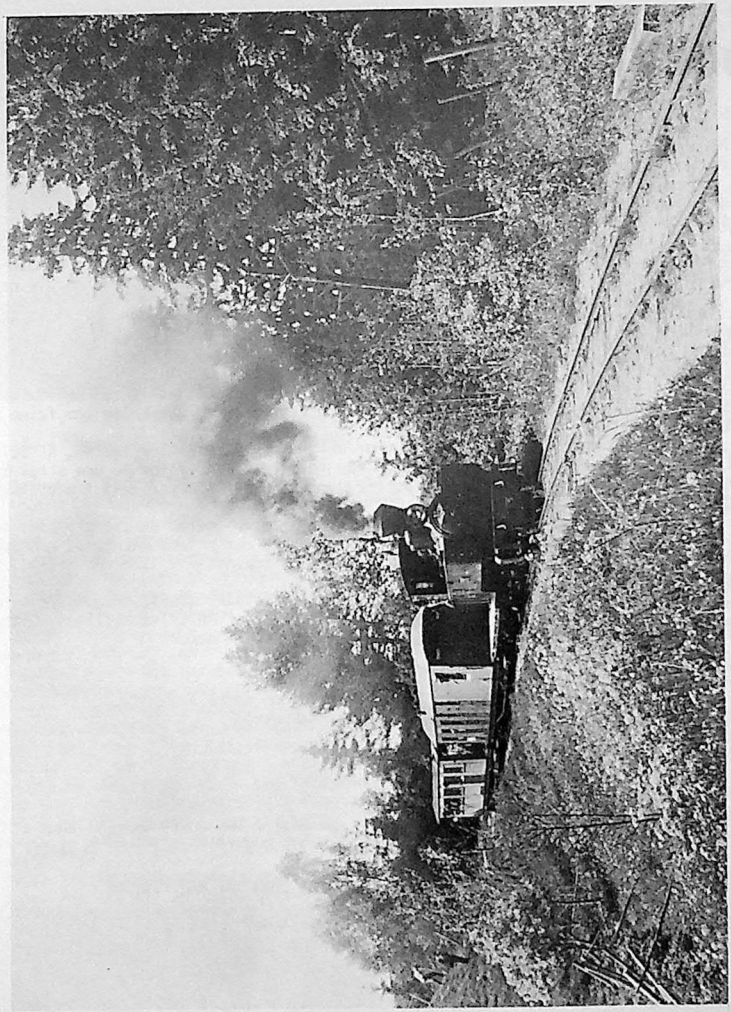
Sak

BEVARING AV AURSKOG-HØLANDBANENS MATERIELL FOR EN HOBBYBANE

Hovedstyret for Statsbanene meddeler distriktet i skrivelse av 7.6.1961 at lokomotivene nr. 5 og 6, som er like, var forutsatt overlatt til hobbybanen.

På foranledning av Deres brev 26.7.1961 har Hovedstyret påny overveiet spørsmålet om fordeling av lokomotivene og har nå bestemt at hobbybanen kan få overta lokomotivene nr. 4 og nr. 6.

Lokomotiv nr. 5 er forutsatt overtatt av Norges Tekniske Høyskole.



Fra presseturen den 12. juni 1966. Hvis noen mener å gjenkjenne bildet fra TERTITTEN nr. 47 så er det bare å si seg enig, men helt likt er det ikke. Antagelig er det bildet foran på filmen som vises her. Høland, etterhengt nr. 105 Liermosen, Cfo5 og Co2 poserer her for fotografene straks overfor Fjeldvang hp.

Foto: Arkiv UHB.

Dermed var arbeidsgruppen i besiddelse av to lokomotiver, som uten for store viderverdigheter kunne settes i drift. "SETSKOGEN" var jo alt i arbeid "for saken" samme høsten, da det materiellet som var overlatt til hobbybanen ble trukket til Skulerud.

Som mange kjenner til ble det lok nr. 6 "HØLAND" som først ble satt i drift på hobbyjernbanen. Dette hang sammen med flere forhold - både rent juridiske og mer følelsesmessig betonte. Uten at jeg her skal gå nærmere inn på det, nevnes bare kort at Sørumsand Verksted da var kommet inn i bildet, og at hobbybanen bare regnet med å kunne ha ett av lokomotivene til disposisjon. Vi syntes at "HØLAND" var det stiligste av lokomotivene - og valgte det!

Samtidig kan det nevnes at NSB Hovedstyret så det som en forutsetning for overtagelsen av materiellet m.v. at det ble dannet en ansvarlig forening, som en naturlig fortsettelse av den "arbeidskomité" som hadde forhandlet med NSB. I brev av 7. juni 1961 fra Generaldirektøren fremmes det krav om at det må dannes et A/L TERTITTEN.

Ønsket om andelslagsformen kommer fra NSB. Så ble altså Andelslaget HØLANDSBANEN stiftet i Oslo Rådhus den 10. november samme høst. Kravet fra Hovedstyret ble forøvrig fremmet via Oslo distrikt, som førte forhandlingene med "arbeidskomitéen".

Sandvika 18.8.1983. HPG.

Vårt kommende museumslokomotiv, lok nr. 6 "HØLAND", her fotografert i 1946 på Skulerud. Det er reisende med D/S "TURISTEN" som her sier farvel til TERTITTEN for denne gang.

Foto: Bernt B. Svendsen, Spikkestad.
Arkiv: UHB/N-117b.

NYHETER 1983.

NMJ først med årets nyheter:

LILIPUT

NMJ PASSASJERVOGN LITT. B1, BASERT PÅ LILIPUT VOGN NR. 286 RØDMALT MED SØLVFARGET TAK, HÅNDMALT GUL STRIPE MED DECALER OG NUMMER.

PRIS KUN **Kr. 195.-**

NB! VED KJØP AV 3 STK. VOGNER LEVERES DISSE MED FORSKJELLIGE NUMMER.

LIMA:

	kr.
NSB LUKKET GODSVOGN, NY UTGAVE G4	**48.-**
NSB KJØLEVOGN LITT. IDLPS	**48.-**
NSB FLISVOGN LITT. FB	**44.-**
NSB LUKKET GODSVOGN LITT. GS	**38.-**
SJ LUKKET GODSVOGN LITT. GBS	**44.-**
SJ LUKKET GODSVOGN LITT. GBS ASG	**48.-**
SJ PRÆRIEVOGN ASG	**58.-**

TILBUDSPAKKE:

KJØP 1 STK. AV HVER (7 GODSVOGNER + 1 B1)

VEIL. PRIS **Kr. 523.-**

TILBUD KUN **440.-**

NORSK MODELLJERNBANE
Romerike Hobbysenter
STRØMSVEIEN 102
2010 STRØMMEN
TLF.: (02) 71 31 96

MORK

Mork stasjon fotografert på begynnelsen av 30-tallet. Bygningen fremstår fortsatt i original skikkelse. Omkring 1936 ble bygningen reparert og taket ble bygget frem over inngangen til venterommet. Samtidig ble takutspringet redusert slik at bygningen virket høyere og smalere. Det ble også lagt isolasjon i veggene og grunnmuren ble støpt ny.

Det ser dessverre ikke ut som det skal bli mulig å flytte Mork stasjonsbygning i inneværende år. Det har vært alt for meget å gjøre på banen og for mange store prosjekter krever sitt.

All taksten er tatt av taket og omhyggelig tatt vare på, men brannmuren er ikke revet. Før vinteren setter inn må det legges nytt yttertak på bygningen der den står da det viste seg at det ikke er papp under takstene - bare tørre plankene. Under enhver omstendighet vil det være riktig med papp eller shingel under takstenen slik at dette arbeidet er nyttig og nødvendig uansett flytting nå.

Vi må tillate oss og tro at vi kan få gravet ut og støpt grunnmur for bygningen på Fossum denne høsten. Greier vi det kan vi flytte bygningen tidlig på våren, - eller i beste fall utpå vinteren hvis det er lite sne.

Det var en "strek i regningen" for oss at vi ikke alt er igang med flytteoperasjonen, men vi har ganske enkelt ikke ressursene til å klare en slik jobb ved siden av alt annet. Selv om det ikke er UHB selv som skal utføre selve flyttejobben går det med en masse tid til å ordne alt som må til. Den tiden har vi ikke hatt til rådighet.

HPG.

Konsesjon OG FREDNING SAMORDNET .

Ved Kongelig Resolusjon av 27. mai 1983 fikk Urskog-Hølandsbanen konsesjon for drift av museumsbanen på strekningen Presterud-Sørumsand NSB-stasjon.

Samtidig ble alle tidligere gitte konsesjoner samordnet i én konsesjon, som nå gjelder for hele strekningen fra Fossum til Sørumsand. Formålet med denne konsesjonen var å få en konsesjon som omfatter det samme området / del av Urskog-Hølandsbanen som er fredet.

Vi er derfor nå i besiddelse av en fredet jernbanestrekning med tilhørende tekniske innretninger og bygninger, som samtidig er konsesjonert for drift.

Dette vil for ettertiden forenkle våre rutiner ved konsesjonsfornyelse m.v., idet vi tidligere faktisk hadde hele 3 konsesjoner som skulle fornyes.

Det har vært undret noe over at konsesjonstiden bare er 10 år. Dette beror imidlertid på at man i departementet benytter seg av samme regelverk som bl.a. gjelder for rutebilselskaper hva angår utstedelse av konsesjon.

Ved siden av fredningen gir konsesjonen oss det ønskede "fundament" for vår videre virksomhet og utvikling.

Likesom fredningen gir grunnen og anleggene den ønskede beskyttelse mot inngripen fra "omgivelsene", gir konsesjonen den fornødne tillatelse til drift av museumsjernbanen overenstemmende med de forskrifter som gjelder, og som er nedfelt i NSB Trykk 398.

På de følgende sider gjengis konsesjonen in extensio.

HPG.

Sørumsand en tid etter nedleggelsen. Det er fortsatt synlige spor i marken etter "TERTITTEN", men hvem hadde vel trodd at over 20 år senere skulle sporene igjen komme tilbake til Sørumsand sentrum?

Foto: Arkiv UHB.

DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

KONTOR: MYNTGT. 2 - TLF. 11 90 90 - RIKSTELEFONER OG FJERNVALG TLF. (02) 41 90 10
POSTADRESSE: DEP, OSLO 1
TELEX 17498 sdep n

Andelslaget Urskog-Hølandsbanen
Postboks 31 Vindern
OSLO 3

Saksbehandler:
Svein Børre Lyngdal

Deres ref.	Vår ref. (bes oppgitt ved svar)	Dato
HPG/TB - 17/82	1898/83 - 681 SBL/HS	1. juni 1983

URSKOG-HØLANDSBANEN - UTVIDELSE OG FORLENGELSE AV KONSESJON

Vi viser til andelslagets søknad av 15. oktober 1982 oversendt departementet ved NSB, Hovedadministrasjonens ekspedisjon av 26. oktober s.å.

Samferdselsdepartementet har lagt saken frem i statsråd og ved kgl. resolusjon av 27. mai 1983 er konsesjonen utvidet og forlenget for hele den samlede strekning fram til 23. juli 1993.

./. Samferdselsdepartementet viser til vedlagte kopi av det foredrag som ligger til grunn for resolusjonen og til de vilkår og forbehold som det der er redegjort for.

./. I samsvar med forslag fra Hovedadministrasjonen for Norges Statsbaner av 15. mars 1983 (jfr. vedlagte kopi) skal en be om at sikkerhetsstillelsen for ansvar i henhold til tillatelsens litra c pkt. 6 blir forhøyet slik:

For hver ulykke:

kroner 150 000 for skade på gods,
ubegrenset for personskade.

Vi imøteser innsendt ny garantierklæring snarest mulig.

Med hilsen

B. Hjulstad (e.f.)

Scott Lunde

Vedlegg

Gjenpart:
Norges Statsbaner, Hovedadministrasjonen

Samferdselsdepartementet skal med dette gi tilråding om utvidelse og forlengelse av konsesjon for den samlede strekning for drift av A/L Urskog-Hølandsbanen.

Ved kongelig resolusjon av 23. juli 1965 ble konsesjon meddelt Andelslaget Hølandsbanen på drift av en ca. 2,7 km lang smalsporet jernbane til alminnelig benyttelse på strekningen Tønsberg bru til Fossum bru på den nedlagte Urskog-Hølandsbanens gamle trasé i Sørum kommune, Akershus fylke.

Ved kongelig resolusjon av 3. oktober 1969 ble konsesjonen utvidet til på samme vil kår og med visse forbehold til også å gjelde en ca. 370 m lang forlengelse fra Presterudkrysset til Tønsberg bru.

Ved kongelig resolusjon av 11. juli 1975 ble konsesjonen foreløpig forlenget frem til 31. desember 1975 og ved kongelig resolusjon av 19. desember 1975 ble konsesjonen forlenget frem til 23. juli 1985. Andelslaget hadde på dette tidspunkt endret navn fra Andelslaget Hølandsbanen til A/L Urskog-Hølandsbanen.

Ved brev av 26. oktober 1982 har NSB, Hovedadministrasjonen, oversendt andelsalgets søknad av 15. oktober 1982 om at konsesjonen blir utvidet til også å omfatte en ca. 500 m lang strekning fra km 0,625 (nåværende endepunkt) og helt frem til km 0,130 (Sørumsand stasjon). Ved Miljøverndepartementets brev av 19. februar 1982 ble den gamle jernbanetrasé fredet helt frem til Sørumsand stasjon. På bakgrunn av denne fredningen søker andelslaget således om utvidelse av konsesjonen. Riksantikvaren finner på bakgrunn av fredningen at det vil være fordelaktig om hele det fredede området ble samordnet og dekket av en konsesjon. Nåværende konsesjon utløper i 1985 og det søkes samtidig om forlengelse av konsesjonen for en ny 10-års-periode for hele den samlede strekning.

Saken har vært forelagt Statens Vegvesen, Norges Statsbaner, Akershus fylkeskommune, Televerket, Sørum kommune og Fylkesmannen i Oslo og Akershus, som alle har anbefalt at konsesjon gis med enkelte forbehold.

Vegsjefen i Akershus forutsetter i brev av 9. august 1982 bl.a. at toget passerer i gangfart på strekningen hvor jernbanetraséen og gang/sykkelveg går ved siden av hverandre og videre fremheves spesielt at det ikke må legges hindringer for fremtidig vedlikehold av gang/sykkelveg, verken sommervedlikehold eller vintervedlikehold. Vegsjefens uttalelser har vært forelagt Vegdirektoratet som i brev av 20. april 1983 finner å kunne gå inn for fornyet og utvidet konsesjon etter forutsetninger angitt av vegsjefen i ovennevnte uttalelse. Samferdselsdepartementet viser til dette og forutsetter at dette blir fulgt opp av andelslaget.

Sørum kommune behandlet i møte den 29. september 1982 konsesjonssøknaden og forutsetter bl.a. i sin uttalelse at arealet rundt endestasjonen ved "Trekanten" ikke får en slik utforming at det utelukker kombinasjon med parkering og andre formål på vanlige ukedager, når banen ikke er i drift. Samferdselsdepartementet viser til dette og forutsetter at Sørum kommune får fremlagt en plan for godkjennelse for bruk av "Trekanten".

Samferdselsdepartementet vil under henvisning til ovenstående anbefale at Andelslaget Urskog-Hølandsbanens konsesjon av 19. desember 1975 utvides til også å omfatte omsøkte strekning. Samtidig anbefaler departementet forlengelse av konsesjonstiden for en ny 10-års-periode for hele den samlede strekning frem til 23. juli 1993.

Konsesjonsvilkårene for banen gitt ved tidligere konsesjoner gjelder uforandret og foreslås også gjort gjeldende for baneforlengelsen frem til Sørumsand stasjon, med de forbehold som er tatt av Statens Vegvesen og Sørum kommune.

Samferdselsdepartementet

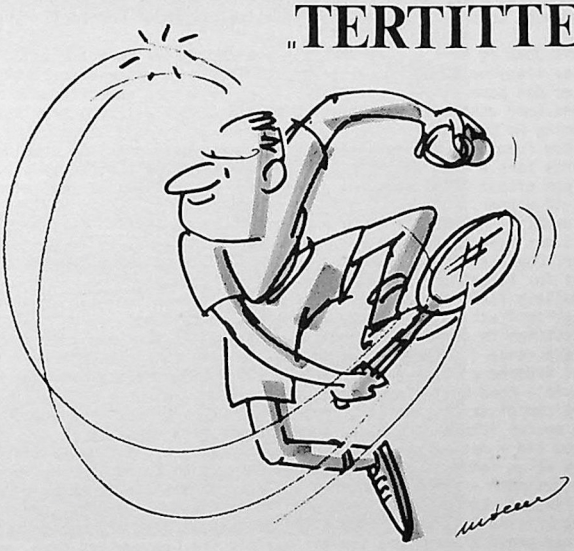
t i l r å r :

I medhold av lov av 12. august 1848 (jfr. lov av 23. april 1898) og i samsvar med Samferdselsdepartementets foredrag av 27. mai 1983 utvides A/L Urskog-Hølandsbanens konsesjon på drift av en smalsporet jernbane til alminnelig benyttelse mellom Tønsberg bru og Fossum bru og mellom Presterudkrysset og Tønsberg bru på den nedlagte Urskog-Hølandsbanens gamle trasé i Sørum kommune og på de vilkår og med de forbehold som det er redegjort for i foredraget, til også å gjelde en ca. 500 m lang strekning fra km 0,625 (nåværende endepunkt) til km 0,130 (Sørumsand stasjon).

Samtidig forlenges konsesjonen for dem samlede strekning frem til 23. juli 1993.

Statsministerens kontor
Bifalt ved
kongelig resolusjon
av 27. mai 1983.
Dag Bergan

Slå et slag for „TERTITTEN"



Nå målet med en konto i:

KREDITKASSEN

- Lillestrøm

Skottland 1983.

Sommerens utenlandsopphold ble iår Skottland, og herfra har såvidt jeg vet ingen tidligere rapportert noe fra i TERTITTEN. Nå er vel ikke britisk jernbanemateriell det mest interessante for norske fans, men én ting er sikkert - skotsk natur er særegen og vill, og i slike omgivelser er det festlig å fotografere tog.

Samtlige bilder er tatt i vest Skottland, h.h.v. på linjene til Oban og Fort William.

Fra Glasgow løper disse to linjene sammen frem til stasjonen Crianlarich, hvor det er en "junction". Tidligere gikk det herfra også en linje til Stirling, men denne ble nedlagt på midten av 60-tallet, dog finnes det "spor" etter den, og langsetter den gamle trasêen, ca. 2 km. ut fra Crianlarich ligger sporet fortsatt og benyttes som hensettingsspor, samt at regionens baneavdeling har endel materiell "stacked" unna her.

Linjene til Oban og Fort William/Mallaig ble for inntil kort tid siden betjent med diesellok av klassene 26 og 27. Disse er imidlertid de siste 2 år blitt kraftig desimert - nå er det bare et par eksemplarer igjen av arten, så enerådende maskintype på begge linjene (med unntak av én klasse 20-maskin i Fort William) er klasse 37, som har akselanordning Co'Co'.

Samtlige tog fremføres med denne lokomotivtypen - også gods- og arbeidstog. Hva som slår en norsk fans er den store forskjellen på norske og skotske godstog. Her hjemme er det som oftest 30-40 vogner i et godstog, i Skottland så jeg ingen godstog med mer enn 10-12 vogner.

En annen uvanlig ting for oss her hjemme er at det på enkelte ukedager ikke går tog på linjen i det hele tatt. Fra Oban til Glasgow går det f.eks. overhodet ingen tog på søndager. Oban er en relativt stor by ca. 30 mil nord-vest for Glasgow, og er også knutepunkt for fergetrafikken til de indre Hebridene.

Opp til Mallaig rakk jeg dessverre ikke denne sommeren, men til Oban og Fort William kom jeg, og i ett av de daglige togene mellom Fort William og Mallaig har British Rail satt inn to obervasjonsvogner som tilbud til turister. Det kostet et par pund ekstra å reise i disse, men begge vognene var "fully booked" hver dag i sommersesongen. Vognene minnet en god del om Ao100/Ao118, med stor salong, karnappvinduer og "style". Egen betjening og god service.

Landskapet som disse linjene løper igjennom er typisk skotsk. Trange daler og høye fjell, og nesten ikke et tre å se. Fordelen med slik natur er at man kan observere toget i god tid - det er synlig på lang avstand, og toget glir så fint inn i landskapet slik at en fotograf nesten ikke kan unngå å få krampe i pekefingeren.

"Steam excursions" - eller på norsk - utflukt med damplok forekommer dessverre ikke på disse linjene. Langs Loch Lomond går linjen langs og gjennom store skogstrekninger, og British Rail akter ikke å ta sjangsen på branner. Locomotive Club of Great Britain har prøvd å arrangere tur til Mallaig fra Glasgow med damp, men BR har frem til nå vendt tommelen ned for slike tog.

En ting som tiltaler en reisende ombord på togene i Skottland er "the buffet coach" - restaurantvognen. For en særdeles rimelig penge får man kjøpt både øl, varme og kalde smørbrød samt mineralvann, te og kaffe.

Selv om togene fra Glasgow til Oban eller Fort William ikke bruker mer enn snaut 3½ timer på turen medføres bestandig restaurantvogn. Kanskje noe for et hærværende transportselskap å tenke nærmere over?

En annen ting - og typisk britisk - er at persontogene i vest Skottland er vacuum bremset. Derimot går godstogene nå luftbremset på vanlig europeisk manér. Det heter seg dog at innen 1986 skal persontogene også bli luftbremset, men så er det dette typiske britiske at "what was good enough for my grandfather is good enough for me".

Vel, dette var litt om jernbanedriften i vest-Skottland. For spesielt interesserte kan jeg opplyse at British Rail hver sommer setter inn et damptrukket spesialtog som går regelmessig mellom Inverness og Kyle of Lochalsh på vestkysten av Skottland. Kyle of Lochalsh ligger noe nord for Mallaig, og iår trekkes disse spesialtogene av A4, UNION OF SOUTH AFRICA, lok av samme klasse og design som det berømte MALLARD, som innehar verdensrekorden for damplokomotiver med over 200 km/t som topphastighet.

Til Inverness kommer man direkte fra Oslo med SAS, og det i tillegg på "grønn rute", så interesserte bør så absolutt ta en tur dersom ferie og økonomi strekker til. Informasjon om togene får man ved å skrive til: British Rail, Station Manager, Glasgow Central Station, Scotland.

ERG.

Persontog på vei mot Oban. 4 personvogner, 1 restaurantvogn og 1 kombinert post og frakt vogn.

Godstog på vei fra Fort William mot Glasgow. Dette var det lengste toget jeg så i Skottland, hele 16 vogner var det i toget.

Bildet er tatt straks etter stasjonen "Bridge of Orchy", og godstoget er på vei mot Fort William/Mallaig. Tankvognene inneholder diesel til bl.a. fiskebåter og ferger.

Alle fotos: E.R. Gjertsen

En enestående „planovergang".

På den nå nedlagte Gotlands Järnväg (nedlagt 1960) hadde man i de siste driftsårene en helt unik "planovergang" - rullebane/jernbane.

Visby flyplass ble utvidet og forlenget i midten av 50-årene. Det var bare én hake ved forlengelsen av rullebanen; midt i det egnede område gikk hovedlinjen Visby-Tingstäde.

Heldigvis besluttet man seg ikke til øyeblikkelig nedleggelse av smalsporsbanen, men man planla istedenfor en plankryssing mellom flyplassen og jernbanelinjen.

Dette store byggearbeidet gav ikke banen bare ulemper, man fikk også en betydelig grustransport fra søndre Gotland til flyplassen.

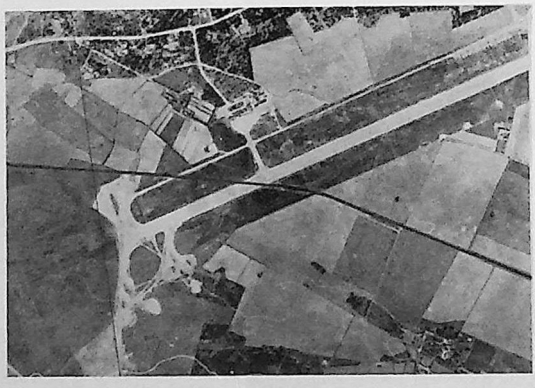
Trafikken var tung og man anvendte loket "DALHEM" til denne kjøringen. Loket ble betydelig nedslitt av dette. "DALHEM" disponeres idag av Gotlands Hesselby Jvg. til deres museumstogskjøring.

Man kan jo tenke seg bisarre situasjoner ved en slik planovergang - om for eksempel et lengre godstog langsomt arbeider seg over flyplassen, mens Stockholmsflyet inn for landing glir ut av skymassene. Da ble det nok et hevet øyenbryn eller to hos flykapteinen.

Slike situasjoner ønsket man jo ikke, og lokføreren måtte forespørre flyvelederen i tårnet om tillatelse til å passere rullebanen.

Ved banens nedleggelse i 1960 forsvant dessverre denne unike "planovergangen", hvis like neppe har eksistert noe annet sted i verden.

Gaute Narverud.



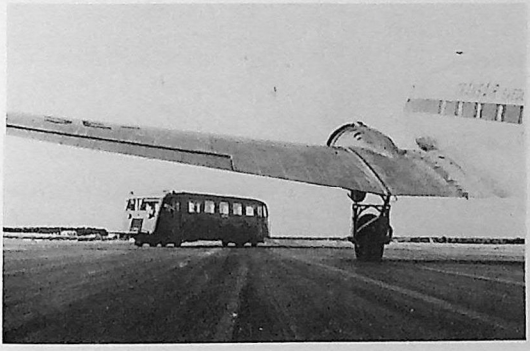
Luftfotografi av Visby flyplass på Gotland.

Man ser tydelig jernbanen skjære tvers igjennom rullebanen.

Foto: G. Narveruds samlinger.

Rälsbussföraren forespør "tårnet" om tillatelse til å krysse rullebanen.

Foto: Föreningen Gotlandståget.



Transair's DC 3 og GJ's rälsbuss møtes på flyplassen.

Idag kan ingen av dem tilfredsstille de reisendes transportkrav - dessverre.

Foto: Föreningen Gotlandståget.

MEDDELELSE:

Publikasjonen "Kultur på Skinner" vil ikke bli trykket opp igjen. Fortsatt finnes det eksemplarer igjen, men de forventes ikke å vare svært lenge.

Medlemmer, nye og gamle, samt andre interesserte, som ennå ikke har kjøpt et eksemplar må derfor snart "raska på", dersom de vil sikre seg et eksemplar.

Publikasjonen koster kr. 15.- pr. stykk, og beløpet sendes på post- eller bankgiro til klubbens adresse.

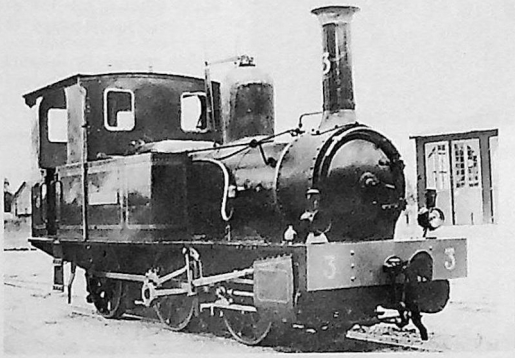
Hust å merke tallongen med hva som ønskes tilsendt.

REDAKSJONEN.

LITT OM ET FRIMERKE/JERNBANEFILATELI.

Blandt de mange fine damplokomotiver som har blanket skinnene på Gotlands Järnväg var også nr. 3 "GOTLAND". Dette er kanskje det mest kjente av Gotlands-lokomotivene, da det står - nydelig restaurert - på sveriges jernbanemuseum i Gävle.

I tillegg er dette lokomotivet avbildet på en svensk frimerkeserie, som ble utgitt 27. august 1975. Fotografiene ble tatt av Ragnar Holmqvist og gravyren ble utført av Zlatko Jakus.



Fotogrunnlag til frimerkegravyren.

Foto: Foreningen Gotlandståget.

Frimerkeutgivelsen foregikk på vanlig svensk måte i et hefte med seks frimerker. Verdiene var 4 x 5 øre og 2 x 90 øre, i alt tre forskjellige merker.

Det ene var et bilde av "Fryckstad", bygget i 1855 ved Theofron Munktells mek. verkst. i Eskilstuna. Dette var det første svenskbygde lokomotiv.

Det siste merke viser "Prins August", et av de tre første SJ-lok bygget i England til åpningen av Malmö-Lund og Göteborg-Jonserud banene, som ble åpnet den 1. desember 1856.

Det tredje merket, og det for oss mest interessante, viser som nevnt GJ. no. 3 "GOTLAND". Dette lokomotivet ble bygget av Nydqvist & Holm i Trollhättan sammen med to like til åpningen av jernbanen mellom Visby og Hemse i 1878.

Før "GOTLAND" ble levert til jernbanen ble det vist på verdensutstillingen i Paris i 1878 og tildelt sølvmedalje.

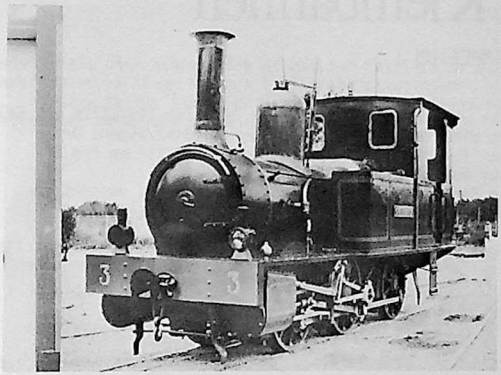
Lokomotivet var i drift til begynnelsen av 50-årene, og det har nå sin plass i Gävle.

Et håp, som jeg deler med entusiastene ved Gotland Hesselby Jvgr, er at "GOTLAND" igjen skal dampe i det gotlandske innland, et område nr. 3 kjenner bedre enn de fleste, og et område hvor den gamle dame rettelig hører hjemme.

Håper med denne lille epistel å ha vist at også frimerker kan tale og har sin historie; og frimerkesamling kan være en del av jernbanehobbyen.

Tilslutt kan man jo undre om det norske postverket har planer om, eller kunne tenke seg å utgi en lignende frimerkeserie.

Gaute Narverud.



Lok nr. 3 "GOTLAND" fotografert på Jernvägsmuseet i Gävle.

Foto: Foreningen Gotlandståget.

En blokk med frimerker pålydende kr. 2.-

Makrofoto: G. Narverud.

Valør 5 øre. Lok nr. 3 "GOTLAND" som frimerke-pryd.

Makrofoto: G. Narverud.

Rügensche Kleinbahnen

RESTER AV ET SMALSPORSIMPERIUM !

Efter en heller vellykket utflukt til DDR sommeren 1982 (se TERTITTEN nr. 54) kastet undertegnede seg på et direkte nattog fra Dresden til Binz/Rügen. Dette toget går kun i sommersesongen for å transportere feriereisende til og fra de eftertraktede feriestedene ved Østersjøkysten.

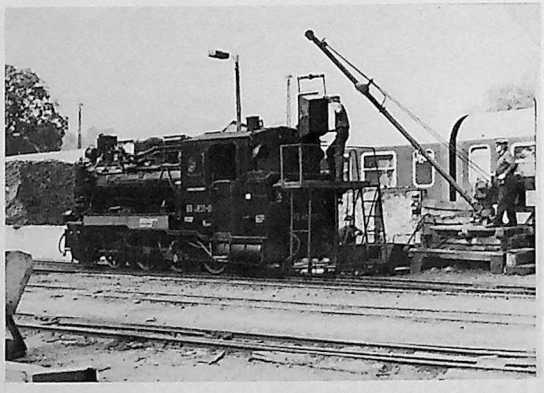
Efter å ha tilbragt hele dagen bak damplok i dobbelt forspann, var det et antiklimaks å sette seg i en polstret 1. klassevogn bak en elektrisk Co'Co'-maskin av type 250.

Ankomsten til Bergen/Rügen var beregnet til 03:17, og efter en begivenhetsløs reise kom vi frem ca. 1/2 time forsinket. Forklaringen på dette var nok de store byggearbeidene omkring Berlin (Berlin Aussen Ring).

I den årle morgenstund er Bergen/Rügen et ytterst desolat sted. Noen nokså lange ventetimer lå foran meg. Efter at nattens grep løsnet noe, begynte også tåken å lette.

Omsider innfant lokaltoget til Lauterbach seg, og befridd for plagsom bagasje, men med fotoutstyr skulle strekningen Putbus-Göhren tas i nærmere øyesyn.

I grålysningen gled toget inn på Putbus. Straks været en gammel, øvet nese at her var kullrøyk og damp iblandet tåken; med andre ord - skikkelig lokalbanestemning.



Kullfylling av lok nr. 99 4631 i Putbus.

99 4633 med en slerke på åtte personvogner og konduktørvogn stod klar til første avgang mot Göhren. Heldigvis hadde jeg direkte billett og kunne derfor straks ta plass ombord, og bare få minutter senere, kl. 05:20 satte tog 14103 seg i bevegelse.

Under betydelig kraftutfoldelse arbeidet toget seg oppover stigningen fra stasjonen.

Til venstre kan man fremdeles se den gamle broen over normalsporsbanen fra Bergen/R. Over denne gikk strekningen Putbus-Altefähr, nedlagt 1967. Etter 3,8 km. ligger holdeplassen Posenwald. Her ligger kryssningssporet og platformen på hver sin side av en større vei.

Da godstrafikken forsvant, ble dette sporet uten betydning for den daglige drift. Videre mot Seelwitz skjærer banen seg gjennom åker og eng. På denne strekningen faller den temmelig sterkt.

Fra Seelwitz - hvor vi krysset tog 14102 med lok 99 4631 forspent - faller banen mot Serams.

Gjennom små skogholt slynger sporene seg mot Binz Ost. Også her avvikles krysninger. Videre gjennom områder med tett løvskog mot Jagdschloss. Løvkronene vokser

delvis helt over banen, slik at man har følelsen av å kjøre i en grønn tunnel. På denne delen av banen har man de største stigningene.

Videre faller linjen mot holdeplassene Garflitz og Sellin, hvor man avvikler kryssinger efter den någjeldende rute.

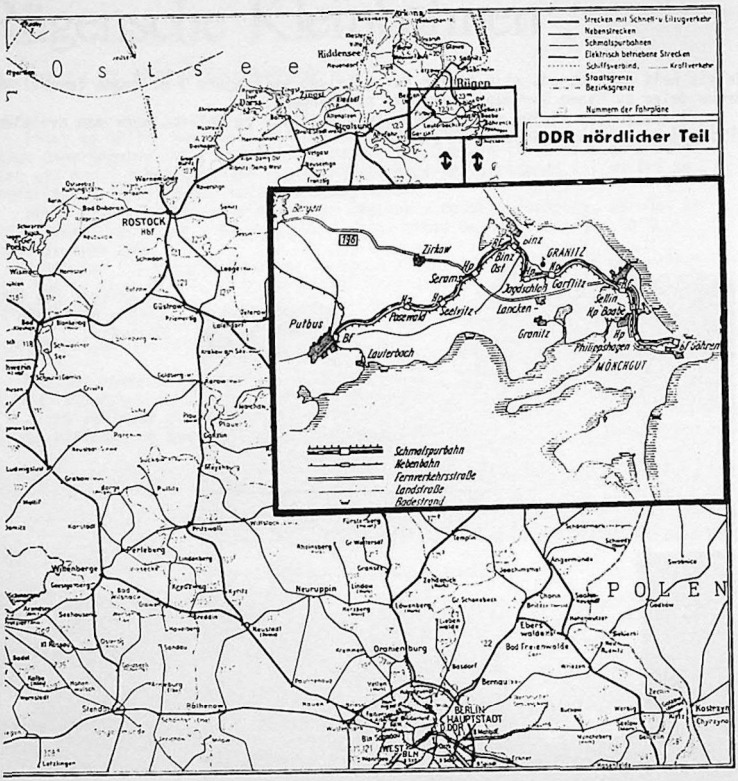
Vi krysser med motgående persontog i Seelwitz.

Fra bakerste platform mot Seelwitz.

123 h Putbus—Göhren (Rügen) und zurück *(Schmalspurbahn)* Alle Züge 2. Klasse

km	Rbd Greifswald	Zug Nr			1255						1259				1261		1263		1265		
0,0	Putbus ✕ 123f, g	ab			6.45						9.48				14.15		17.40		20.54		
3,8	Posewald	↓			X 6.54						X 9.57				X14.24		X 17.49		X 21.03		
6,1	Seelvitz				X 7.00						X10.03				X14.30		X 17.55		X 21.09		
8,1	Serams				X 7.06						X10.09				X14.36		X 18.01		X 21.15		
10,9	Binz Ost ✕ 123 m				7.14						10.17				14.44		18.09		21.23		
13,2	Jagdschloß				X 7.21						X10.24				X14.51		X 18.16		X 21.30		
14,6	Garflitz	↓			X 7.25						X10.28				X14.55		X 18.20		X 21.34		
19,1	Sellin (Rügen)	an			7.35						10.38				15.05		18.30		21.44		
		ab			7.36						10.39				15.07		18.32		21.46		
20,4	Baabe	↓			7.40						10.43				15.11		18.37		21.50		
22,1	Philippshagen	↓			X 7.45						X10.48				X15.16		X 18.42		X 21.55		
24,4	Göhren (Rügen)	an			7.51						10.54				15.22		18.48		22.01		

km	Rbd Greifswald	Zug Nr		1254		1256				1260				1262		1264			
0,0	Göhren (Rügen)	ab		5.13		8.17				11.11				15.55		19.15			
2,3	Philippshagen	↓		X 5.20		X 8.23				X 11.27				X16.01		X19.21			
4,0	Baabe	↓		5.25		8.29				11.33				16.07		19.28			
				5.29		8.33				11.37				16.11		19.32			
5,2	Sellin (Rügen)	an		5.30		8.34				11.38				16.13		19.34			
		ab		5.40		8.43				X 11.47				X16.22		X19.43			
9,8	Garflitz	↓		X 5.44		X 8.47				X 11.51				X16.26		X19.47			
11,1	Jagdschloß			X 5.51		8.54				11.58				16.33		19.56			
13,4	Binz Ost ✕ 123m			5.58		X 9.01				X 12.05				X16.40		X20.03			
16,2	Serams			X 6.04		X 9.07				X 12.11				X16.46		X20.09			
18,2	Seelvitz			6.11		9.14				12.18				16.54		20.16			
20,6	Posewald	↓		6.21		9.24				12.28				17.04		20.26			
24,4	Putbus ✕ 123f, g	an																	



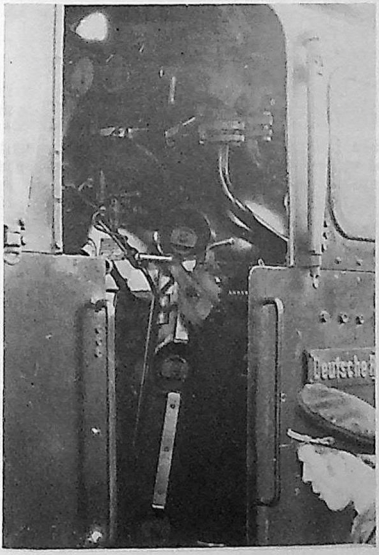
Reisegepäckwagen, eller på norsk, reisegodsvogn fra Rügensche Kleinbahnen. Opprinnelig utseende.

Mot Baabe løper banen langs veien, som krysses i tettstedet. Herfra går den videre langs veien - nærmest klemt mellom skog og vei frem til Philippshagen. Videre mot Göhren går den igjen gjennom løvskog.

Vel fremme i Göhren finner man lokstall, vannkran, kull, flere spor - helt tomme - og stor stasjonsbygning med restaurant.

I den grønne løvkronetunnel.

Legg forøvrig merke til den godt justerte og tunge skinnegang. Snart kommer de store enhetslokomotivene, og da nytter det ikke med spinkel skinnestreng.



Kjøkkenet i 99 4633, med den trivelige lokomotivfører til høyre.

Som alltid i DDR, er det fullt stell av lokomotivene ved endestasjonene, så også her. Vanntagning, kullfylling og slagging samt delvis tømming av fyrkasse å la UHB.

Smalsporsbanen Putbus-Göhren, som ble åpnet for drift den 4. juli 1896, er nå fredet som kulturminne.

Dermed synes driften å være sikret for fremtiden.

"Rasender Roland", som banen kalles på folkemunne, frakter i gjennomsnitt innpå 700,000 reisende pr. år.

Man opprettholder utelukkende persontrafikk. Godstrafikken ble nedlagt i 1968 og ilgodstrafikken i 1975.

Skinnegangen på banen er et kapitel for seg, topp justert og tung, men i grusballast.

Forklaringen på den solide skinnegangen fikk man sommeren 1983, da man satte et lok av type VII K i drift. (1'E1' h2t). Dette lokomotivet er meget godt likt av personalet; gjør det lettere å holde ruten med de tunge sommertogene, og om mulig vil man få flere av disse store enhetslokene til Rügen.

Vel tilbake i Putbus kom jeg i snakk med en hyggelig lokfører, som hadde begynt ved smalsporsbanen fire uker efter at DR (Deutsche Reichsbahn) hadde overtatt driften.

Han fortalte om forskjellige loktyper ved banen; bl.a. fortalte han at Meyer-

Klar til avgang fra Putbus til Göhren.

lokomotivene var godt likt og gode å være på. Om lokene 4631-33 sa han at de var meget bra og hadde gode løpeegenskaper. Han oppfordret meg til å ta en tur med tog 14107 til kryssing med tog 14106 i Seelwitz. Det var naturligvis bare å slå til, og så absolutt verd innsatsen.

Opp stigningen fra Serams kom 99 4631 med ni boggier og med langt røykslør og kraftige dampslag. Man kunne høre den iltre dampfløyten i hele fem minutter før toget kom til syne i engene langt nede.

I Putbus kom jeg i snakk med to meget trivelige karer, som tydeligvis hadde den helt store jernbaneinteresse. De arbeidet i en "Freundeskreis der Rügensche Kleinbahn" med restaurering av gamle vogner og dokumentasjon angående banen.

Jeg ble vist rundt i klubbvognen og hadde stor glede av å se på bilder og arkivalier. De viste meg også rundt på stasjonen og bakveien til driftsområdet.

Det hele var så trivelig at jeg glemte tiden fullstendig. Jeg skulle reise med tog fra Putbus til Bergen /R. klokken 11:23, og på nevnte klokkeslett stod jeg og pratet uanfektet.

Men i samme øyeblikk skal jeg si det ble reaksjon! Men dessverre, alt for sent. Jeg så for meg manglende korrespondanse med videre tog, og jeg ble tilbudt bakplass på en CZ motorsykkel - og jeg som ikke hadde sittet på en slik siden 1963! Jø og nøfyse!!!

Uten hjelm besteg jeg doningen; med et blodtrykk på 320/210 og puls på 185; samtidig raste tankene på tidligere observerte hodeskader og tverrsnittlammelser. Men til

99 4801 i Putbus.

alt hell forløp turen på smale landsbyveier - brolagte og med flaksende gjess - meget bra.

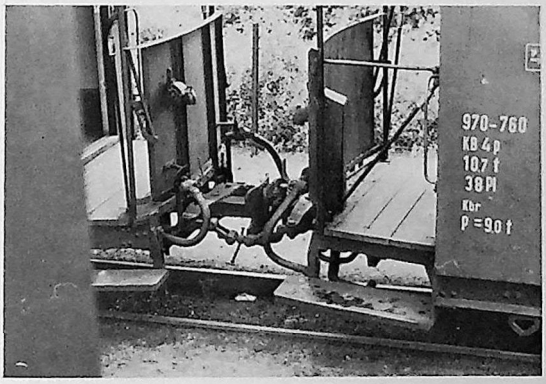
Vi ankom Bergen/R. samtidig med toget fra Putbus. Med rennende øyne og langsomt fallende puls og blodtrykk vandret jeg med skjelvende legger til reisegodsoppbevaringen. Akk og vè!! Vanskene tårnet seg opp, stengt til èn time efter avgang av mitt tog mot Sassnitz.

Heldigvis var stasjonsbetjeningen velvillig, og utleverte min koffert med stor lettelse til følge.

Alt dette stresset skulle vise seg helt unødvendig. Toget fra Berlin var hele 4 timer forsinket. Takket være overgangstider i Malmö på 8-10 timer var en slik forsinkelse bare barnemat. Og neste morgen var man 1 time forsinket på Oslo S.

Smalspors banene på Rügen er så interessante at vi må komme tilbake til dem i et senere nummer av TERTITTEN. Da vil vi også komme nærmere inn på bevaringsarbeider.

Gaute Narverud.



Rügenkobling.

Mellom Baabe og Philippshagen, går linjen klemt mellom veien og skogen.

Alle fotos i denne artikkel: Gaute Narverud.

Om bruken av det rullende materiell.

Bruken av det originale materiell fra Urskog-Hølandsbanen i museumsbanedriften har både negative og positive sider. I vanlig museumspraksis vil gjenstanden, som vil være betegnelsen i museumsterminologi, ikke bli anvendt på en slik måte at det oppstår vesentlig slitasje og forringelse av gjenstanden. Bruken av vårt originale rullende materiell i togremføringen medfører uvegerlig slik slitasje, selv om bruken er skånsom og vedlikeholdet godt.

Vårt jernbanemateriell er av en slik beskaffenhet at deler som er slitt ut, eller skadet, blir erstattet med deler av samme type - deler som må spesiallages. Dermed ungår man problemet med at "gjenstanden" etter hvert blir preget av fremmedlegemer.

Bruken av materiellet i driften beriker opplevelsen for den besøkende. Et jernbanemuseum på Sørumsand i tradisjonell stil, med materiellet plassert i store haller, omgitt av skilt som forteller den besøkende hva det dreier seg om og hvordan det ble brukt, vil ikke på noen måte gi den museumsbesøkende like mye utbytte av sitt besøk, som en tur med toget vil gi.

Det ideelle vil derfor være en situasjon, hvor det originale materiellet skånes mest mulig for slitasje, ved at bruken av det begrenses mest mulig, men hvor alikevel "togene går". Om man trekkes av et lokomotiv, som minner svært om banens opprinnelige, men dog ikke er historisk tilhørig UHB, har dette liten eller ingen betydning for den korrekte opplevelsen av en gammeldags togreise, som den besøkende blir en del av. Samtidig er det full anledning til også å studere det originale materiellet. Det samme forhold vil selvfølgelig også gjelde for vognene.

Det er utvilsomt slik at vi også for fremtiden bør sette alt inn på å holde det originale materiellet i driftsklar stand. Akkurat det at vi legger slik vekt på dette er med på å gi materiellet et vedlikehold og tilsyn som i høyeste grad kommer den tradisjonelle bevaring til gode. Her finnes det ingen konflikt - bare et positivt supplement.

Av det materiell som idag er i bruk på museumsbanen er et damplok (nr. 8 BINGSFOS) og to personvogner (CF11 og C12) fremmed materiell, innkjøpt fra utlandet. Videre kommer BCo10 fra Sulitjelmabanen. Den er norsk, men ikke "UHB-original". En sommervogn er innkjøpt fra DDR, og er under oppbygging og en godsvogn fra Thamshavnbanen er i bruk i banevedlikeholdet. Bruken av alt dette materiellet reduserer belastningene på godt gammelt UHB-materiell.

Vi er nå inne i avslutningsfasen på vår hittil største hovedrevisjon. Lok nr. 6 HØLAND har fått ny kjel. Bare selve kjelen, uten montering i loket, kostet oss den nette sum av ca. 115,000.- kroner. Dette er meget rimelig, men det er også mye penger for et museum som vårt. Hele lok nr. 8 BINGSFOS, med kjel fra midten av 60-tallet kostet oss drøyt 50,000.- kroner. Og det gjør jobben i trafikken! Dette viser klart at det kan være økonomisk forsvarlig å benytte fremmed materiell i trafikken, i tillegg til de bevaringsmessige aspekter. Vi får faktisk både i pose og sekk.

Jo mer skånsom bruken av vårt originale UHB-materiell kan bli i fremtiden, jo bedre vil det være. Samtidig er det maktpåliggende at trafikkfunksjonen ved muséet blir opprettholdt, og om mulig utvidet i kommende år. Dette kan best oppnås ved at vi også i fremtiden gjør bruk av "fremmed" materiell i togdriften, og i stadig større grad begrenser bruken av originalmateriellet i den daglige drift. Den museumsbesøkende berøves ingen opplevelse. Inntrykkene er der, og UHB-materiellet tilgjengelig for besiktigelse og granskning.

Ved særlige anledninger, og under mer omfattende driftsavvikling, må selvfølgelig originalmateriellet brukes, men i den daglige kjøring bør det få "hvile" mer enn det som nå blir det til del. Og mer "fremmed" materiell kan skaffes, og til en rimelig penge.

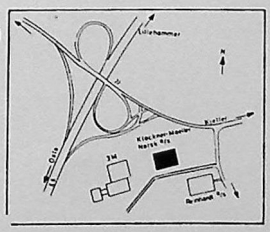
HPG.

VIKTIG MELDING TIL ELEKTROBRANSJEN!

Du finner oss på Skjetten, like ved 3M bygget, når du kjører E6 nordover fra Oslo.

Vi representerer vest-tyske kvalitetsprodukter, som elektriske og elektroniske komponenter/systemer, samt sikringsmateriell innen industri og marine.

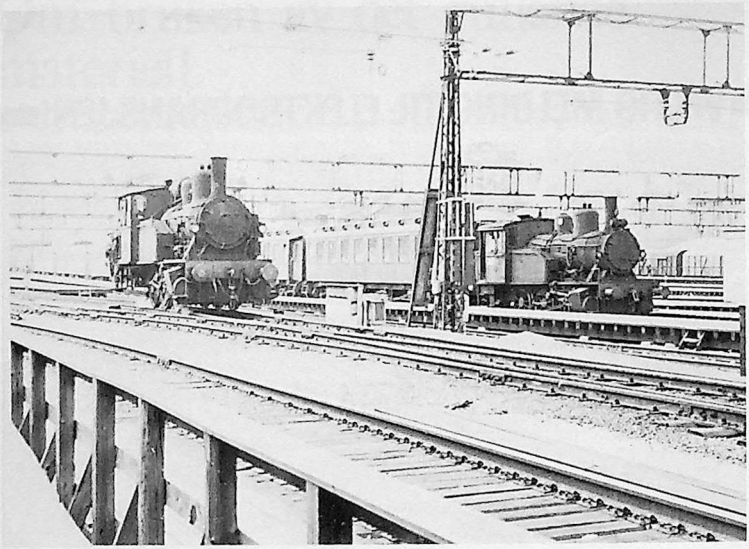
- **Kontaktorer og hjelpereleer**
- **Betjeningsutstyr**
- **Endebrytere – trykkgivere**
- **Vendere**
- **Kapslinger**
- **Elementautomater – sikringer**
- **Sikringsbrytere**
- **Motorvernbrytere**
- **Kompakteffektbrytere**
- **Sikrings – last – skillebrytere**
- **Strømskinner**
- **Energifordelinger**
- **Komplette styringsanlegg**
- **Mikroprossessor-systemer**



Vi i KLÖCKNER-MOELLER er innstilt på å holde en høy servicegrad og er ivrig etter å fortelle mer om disse produktene, og gjerne gi Dem en mer utfyllende demonstrasjon.

Det ville være hyggelig om De tok kontakt med oss over telefon 74 20 10 eller like gjerne avla oss et besøk her i HVAMKRYSSET, HVAMVEIEN 4, 2013 SKJETTEN.

KLÖCKNER-MOELLER NORSK A/S (02) 74 20 10



LOKOMOTIVENE 23B441 OG 458 UNDER SKIFTEOPERASJONER PÅ OSLO Ø I JUNI 1968. FOTO: J. SEEMANN BERG.

LOKTYPE 23 VAR ET NORSKKONSTRUERT SKIFTELOKOMOTIV, SOM BLE BYGGET I ET ANTALL AV 14 STYKKER (HVORAV DE 2 FØRSTE SOM 23A). MASKINENE BLE BYGGET I TIDSRUMMET 1907-1925 OG FABRIKANTER VAR HAMAR JERNSTØBERI & MEK. VERKSTED (NR. 159 OG 165), HAMAR & THUNE (454-460),THUNE'S MEK. VERKSTED (439-443). LOKOMOTIVENE VAR RELATIVT TUNGE OG KUNNE DERFOR IKKE ANVENDES OVER ALT. I TILLEGG TIL Å BRUKES SOM SKIFTELOKOMOTIV BLE TYPEN OGSÅ ENDEL BRUKT TIL KIPPTOGKJØRING MED GODS OG EN SJELDEN GANG OGSÅ TIL SMÅ PERSONTOG.
MASKINENE HADDE HJULANORDNING C, STØRSTE HASTIGHET 40 KM/T OG ET KJELETRYKK PÅ 12 KG/CM2. DRIVHJULSDIAMETEREN VAR 1250 MM.
DEN 9.11.1970 BLE DE SISTE MASKINENE UTRANGERT, MEN BEVART ER IDAG HELE 3 MASKINER, NEMLIG NR. 159 I NARVIK, NR. 442 AV NORSK TEKNISK MUSEUM OG NR. 443 AV NORSK JERNBANEKLUBB. INGEN AV MASKINENE ER IDAG I DRIFTSKLAR STAND.