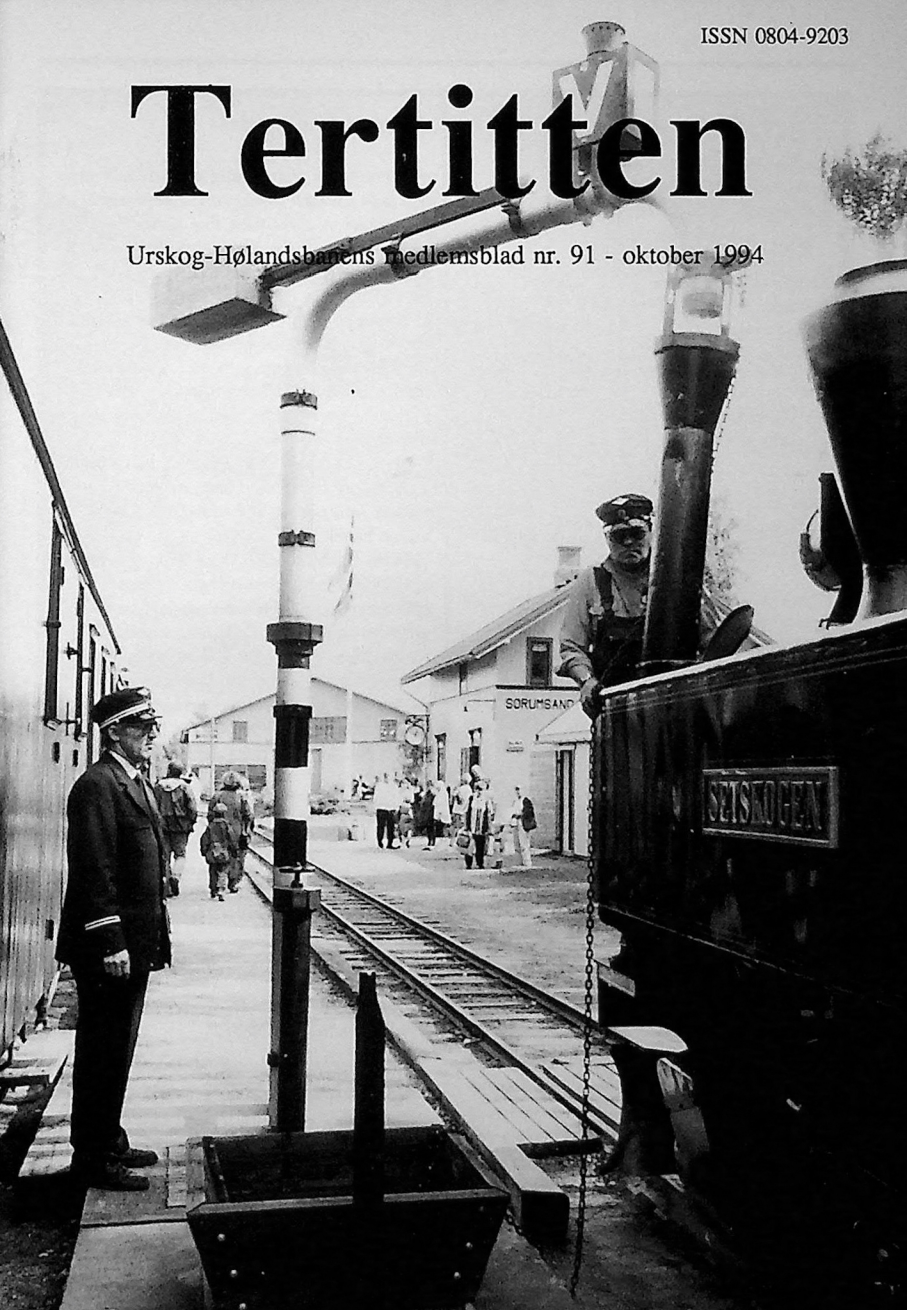


# Tertittten

Urskog-Hølandsbanens Medlemsblad nr. 91 - oktober 1994



## Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjon: Aud K. Brevig  
Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Annonsepriser:

Baksiden kr. 1400,- 1/1 side kr. 800,-

## Stiftelsen

### Urskog-Hølandsbanen

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

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid: Mandag-fredag kl. 08.00 til 16.00

Daglig leder: Bjørn Haavaldsen

Kontor: Sørumsand stasjon

Tlf. 63 82 69 70 (Telefonsvarer mottar beskjeder utenom kontortid.)

Tlf. Bingsfoss 63 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling

Trafikksjef Erik Borgersen

Stiftelsens formann: Gunnar Apeland

Avd. ing. Vidar Skilnand

Medlemsskap: Støtte- kr. 175,-, Aktiv kr. 90,-, Familie: En betaler full pris, deretter kr. 60,- pr. person. Livsvarig: kr. 1750,- Bedrift-ter: kr. 1000,-

Damp og kjøres hver søndag fra ca. medio juni til medio september.

kl. 11.00, 12.00, 13.00 14.00 og 15.00

## Høsten er kommet

og sommerens driftssesong er over. Selv om den ikke ble den sesongen vi hadde håpet på, bringer vi såvel tekst som bilder fra sommerens drift. En foreløpig driftsstatistikk har vi også funnet plass til.

En virkelig stor og god nyhet for Tertitten er at Narvesen AS i sitt jubileumsår (Narvesen er 100 år i 1994) har gitt oss som gave en kiosk av edel årgang, som vil bli en pryd for stasjonsanlegget på Sørumsand, og som vil avlaste billettsalget når det gjelder salg av litteratur og effekter.

Norsk Jernbaneklubb fyller 25 år i oktober, og Tertitten stiller seg i køen av gratulanter, med en artikkel om klubbens "fødsel og tidlige barndom".

1994 er et jubileumsår. Oslo Sporveier fyller også 100 år i år, og vi bringer en liten billedkavalkade fra jubileumskortesjen gjennom Oslos gater tidligere i sommer. Redaksjonen planlegger å få ut neste nummer av bladet før jul. Det betinger at vi får inn stoff til bladet, så vær så god alle skriveføre - det er fritt frem for dere alle! Ha en god høst, og hygg dere med bladet!

Jan Deram

Av innholdet:

<i>Driften</i>	s. 3
<i>Driftsstatistikk</i>	s. 7
<i>Fra UHB's arkiver</i>	s. 11
<i>Hva avisene skriver</i>	s. 14
<i>Narvesenkiosk til UHB</i>	s. 15
<i>NJK 25 år</i>	s. 17
<i>Private småbaner i Norge</i>	s. 25

Der intet annet er nevnt i teksten eller ved bildene er fotos tatt av Erik Borgersen.

Forsidebilde: Lok 4 "Setskogen" fyller vann fra vannstenderen på Sørumsand. Øyvind Hofseth fyller på, mens vår svenske venn HG Larsson følger med.



Lok 4 "Setskogen" med tog ankommer Bingsfoss stasjon søndag 24/7. (Foto: Anne-Hilde Gudmundsen)

## Driften

Sommersesongen 1994 er over, og vi kan sette en foreløpig strek for togkjøringen, som vi selvsagt også i år gjenopptar i julemåned. Som det fremgår av den foreløpige driftsstatistikken har vi også i år hatt et vellykket opplegg i forbindelse med charterkjøringen. Hele 2367 reisende besøkte oss i løpet av noen hektiske junidager. Nytt av året var at vi på UHB også ordnet med evt. bussbestilling til og fra banen, noe som viste seg å være særdeles vellykket. Vi kunne da tilby en helhetlig pakke for våre charterreisende.

## Kontinuerlig kjøring

Også dette året brukte vi et driftsopplegg med 5 tog pr. dag, og vi unnlot å la togene vente på Bingsfoss, slik at våre reisende på denne måten ble sittende over et tog. Aud Brevig og vår nye museumsbestyrer Bjørn Haavaldsen, hadde i forveien

hatt et formidabelt kontorarbeide med utsendig av tilbud til skoler og barnehager og derpå følgende bestillinger. For neste års chartersesong vurderes det å sende med tilbudet en oversikt over hva vi kan tilby i tillegg til togturen, da vi i år fikk endel reaksjoner på at salget av pins, krus, T-skjorter etc. var ukjent for de fleste.

Sørumsanddagene ble avholdt 11. og 12. juni, og tradisjonen tro kjørte vi begge dagene. 264 reisende var resultatet. I tillegg hadde vi 3 kjøringer for institusjoner/firmaer.

## Den sommeren det var så varmt.....

Fra 19. juni var vi igang med den ordinære driftssesongen, og allerede søndagen etter kom årets best besøkte søndag med 463 reisende. Ved å sammenligne med driftsstatistikken for 1993 finnes vi at denne søndagen også ifjor var den best besøkte, dog med 40 flere reisende. Nytt av året når det gjelder de ordinære togene var endring av avgangstidene. Vi har i løpet av de foregående årene erfart at det å ha første avgang kl. 10.30 nok var i tidligste laget for mange. Foran årets sesong justerte vi derfor avgangstidene fra Sørumsand med en halv time, slik at vi i 1994 hadde avganger hver hele time fra kl.11.00 til kl. 15.00. Så langt vi har kunnet erfare har dette ikke vært noe problem for det store flertallet av våre reisende. Enkelte har kommet til de gamle avgangstidene, og grunnen har ofte vært at de hadde liggende en gammel brosjyre hjemme.

Foran årets sesong ble det trykket opp 15.000 nye, reviderte brosjyrer, og guiden, som var utsolgt store deler av fjorårets sesong, kom også i nytt, revidert opplag. Det er blitt en nyttig og delikat trykksak, som gir de reisende førstehånds opplysninger om banens historie, materiell, UHB som museumsbane, og hva de kan oppleve hos oss på en driftssøndag. I tillegg har vi endel salgssartikler som er populære: UHB-pins, UHB T-skjorte, UHB-kopp, foruten bøker og hefter.

Da vi kom over i juli måned tok varmen "kverken" på oss. Det er lenge siden vi hadde så mye varmt godvær så lenge, og selv om vi hadde endel lyspunkter i løpet av skoleferien, er hovedinntrykket for store deler av sesongen at folk heller dro til stranden enn å dra inn i landet for å sitte på et damptog, og det er jo forståelig når temperaturen jevnlig holder seg rundt 30 grader. Det ble rett og slett for varmt for folk flest, og i særdeleshet for lokpersonalet vårt. Det var ikke få liter drikke de konsumerte i løpet av en driftsdag. For oss som ikke var på loket kan vi jo bare prøve å forestille oss hvordan tilværelsen på "kjøkkenet" må ha vært med en brølende fyr rett foran seg i 30 graders varme!!!

Togene kl. 12 og kl. 13 har gjennom hele sesongen vært de best besøkte togene, en fortsettelse av den tendensen vi har sett i mange år.

Mot slutten av sesongen dabbet besøket som vanlig noe av, og den 04.09 opplevde vi at det overhode ikke dukket opp en eneste reisende til tog 759 kl. 15.00.

## Tilbake på 1986-nivå

Med et totalt antall reisende sommeren 1994 på 6.479 personer har vi, sammenlignet med fjoråret på samme tidspunkt, hatt 1.274 færre reisende. Dette er en tilbakegang som er høyst beklagelig. Ikke siden midten av 80-tallet har vi hatt så få reisende. En mager trøst er det at også de andre museumsbanene på Sør og Østlandet kan vise til en tilsvarende tilbakegang. Vi har hatt kontakt med både Setesdalsbanen og Krøderbanen, og hos begge ligger tilbakegangen i antall reisende på ca. 15 % i forhold til fjoråret. Bare Thamshavnbanen har hatt økning i

reisendeantallet i år, men de har til gjengjeld økt med omlag 30 %. Thamshavnbanen ligger som bekjent i Sør-Trøndelag, og der har vært vært ganske annerledes i sommer....

En nedgang på over 5.000 reisende i forhold til jubelåret 1990 gir grunn til ettertanke, og vi vil i løpet av høsten vurdere hva vi kan sette i verk for å gjøre møtet med UHB enda mer attraktivt.

## Lok og vogner i 1994

Bortsett fra under charterkjøringen har våre polske vogner CF11 og C12 hatt en rolig sesong. På driftsdagene har vi stort sett kjørt med de 4 boggivognene, og trekkraften har i år vært besørget av lok nr.

7 "PRYDZ" i første del av sesongen, deretter har lok nr. 4 "SETSKOGEN" overtatt. Vårt lokomotiv nr. 6 "HØLAND" har ikke vært i bruk i løpet av sommersesongen 1994.

Til slutt en viktig påminnelse. Driftssesongen 1994 er ikke slutt. Vi vil også i år kjøre **jule- og nyttårstog** i desember, noe som etter tre år må kunne betraktes som en tradisjon. En togtur i snøvær og i mørke på Tertitten er en stemningsfull opplevelse. Det fyres i vedovnene i vognene og man hygger seg i skinnet fra parafinlampene. Når det i tillegg serveres gløgg og julekaker skulle det vel være unødvendig å si mere! Følg med i dagspressen for nærmere datoer og klokkeslett.



Våre to Øyvind-er (Midskogen og Hofseth) slapper av etter endt lok-økt. Det smaker godt med mat og kaffe, og et damebesøk (Anne-Hilde Gudmundsen) er heller ikke å forakte! (Foto: Erik Borgersen)



## En søndag i juli

*Før ferden kan begynne må dampen opp og loket pusses!*



*Første tog (tog 751) er klar til avgang fra Sørumsand. Kl. er 11.00 og toget er på vei ut av stasjonen.*



*Første tur er unnagjort. Loket trenger forsyning av vann fra vannstenderen. Noen reisende har gått ombord, mens andre står og ser på. (Foto: Erik Bergersen)*

## Foreløpig driftsstatistikk 1994

Etter sommersesongen 1994 ser denne slik ut:

### Chartertog:

24.05	08.06	09.06	10.06	13.06	14.06	16.06	Totalt
38	50	490	506	615	618	50	2367

24.05: Chartertur for Akershus Fylkeskulturstyre, 08.06: for Den norske Bank og 16.06: for Manpower. Tallene på de øvrige datoer angir charterkjøring for skoler, barnehager etc.

### Andre tog:

Kl.	Dato---->	11.06	12.06
Kl. 12.00		46	47
Kl. 13.00		43	44
Kl. 14.00		17	67
<b>Totalt</b>		<b>106</b>	<b>158</b>

11. og 12.06 gjelder kjøring under Sørumsanddagene. Totalt ant. reisende: 264



*Vogn Col var ikke med i sommer, og grunnen ser vi på bildet. Den nærmer seg ferdigstillelse etter flere års restaureringsarbeid. På bildet ser vi Trond Dehli og Thorleif Pedersen i arbeid. (Foto: Erik Borgersen)*

**Ordinære tog:**

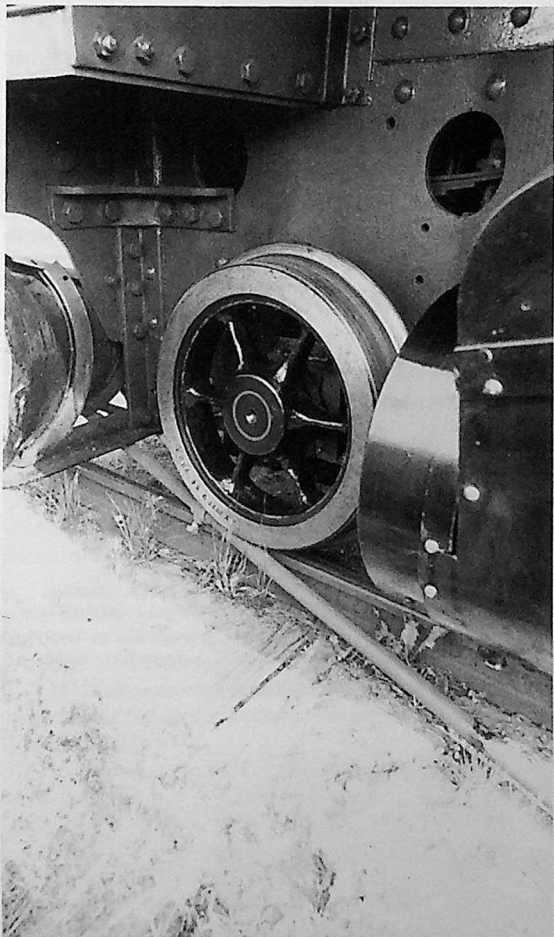
Dato	Tog 751	Tog 753	Tog 755	Tog 757	Tog 759	Totalt
19.06	33	87	82	53	15	270
26.06	47	122	131	110	53	463
03.07	30	69	92	22	17	230
10.07	44	67	65	66	63	305
17.07	49	65	199	76	34	423
24.07	84	73	61	57	23	298
31.07	55	64	109	49	47	324
07.08	87	94	144	57	39	420
14.08	8	29	54	35	16	145
21.08	35	60	71	25	33	224
28.08	23	80	87	88	40	318
04.09	3	49	65	40	0	157
11.09	23	105	64	44	35	271
<b>Totalt</b>	<b>521</b>	<b>963</b>	<b>1224</b>	<b>722</b>	<b>415</b>	<b>3848</b>

**Totalt antall reisende i sommersesongen 1994: 6.479 personer.**

**Husk at selv om sommeren er over  
er ikke sesongen slutt!  
Vi kjører juletog også i år.**



## Utligger påkjørt!



Nei, da, slapp helt av. Ingen har kommet til skade. Imidlertid inntraff en meget alvorlig episode 23. juli. Noen hadde plassert en utligger fra en kontaktledningsmast på sporet ved Fyen. Utliggeren har antagelig blitt liggende langs Kongsvingerbanen etter at NSB hadde arbeidet på stedet.

Et ekstra kiptog til Bingsfoss, med lok 4 "Setskogen" og CF11 hadde akkurat fylt opp kullbingen på Fyen. Rett etter igangsetting smalt det, og staget kilte seg under løpehjulet. Heldigvis ble det ikke avsporing, noe som på dette stedet kunne fått alvorlige følger ettersom banen går på en stor fylling.

Også tidligere har uvedkommende plassert gjenstander på skinnegangen i dette området.

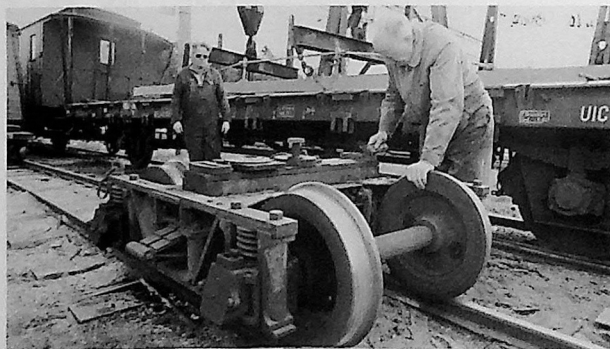
(Foto og tekst: Erik Borgersen)

*På bildet kan vi se hvordan staget fra utliggeren har kilt seg fast like foran lokets løpehjul.*



## Col i tre stadier

*Urskogbanens vogn Col fra 1895 nærmer seg ferdigstillelse etter flere drs restaurering. Her ser vi den sandblåste rammen i løftekranen fra 1919.*



*Thorleif Pedersen og Øyvind Hofseth jobber med Col's ene boggi utenfor lokverkstedet.*



*Vogna er ferdig platebelagt og her jobbes det med finishen. Trond Dehli og Øyvind Hofseth svinger penslene, mens Øyvind Hofseth passer på at arbeidet blir skikkelig utført (Foto: Erik Borgersen)*

## Fra Urskog-Hølandsbanens arkiver

UHB's arkiver rommer mye historisk stoff. I Tertitten nr. 69 i 1987 skrev driftsbestyrer Finn Halling en artikkel om personalsaker. Mange av sakene dreiet seg om drukkenskap og forseelser i forbindelse med dette. At sterk trang til alkohol var uforenlig med jernbanedrift viser også følgende to brev fra 1908 og 1914 fra Urskog-Hølandsbanens direksjon til daværende driftsbestyrer Hagen Westbye. Westbye var driftsbestyrer fra 1907 til 1916, og når vi tar med disse brevene i Tertitten, er det selvfølgelig ikke for å henge ut nevnte driftsbestyrer, men for å ta med et kapittel som også tilhører UHB's historie. Det første brevet er lensmann Løhren i Urskog, som var medlem av UHB's direksjon. Han stiler brevet til tre av sine meddirektører (som de kalte seg):

*Herrer Direktører Bergsjø, Havnås, Tukken og Aasnæss.*

*Jeg tillader mig at meddele, at jeg i Henhold til vor Aftale, under 23.de ds. tilskrev Driftsbestyrer Westbye saaledes:*

*"Direktionen kan ikke unnlade at udtale sin Beklagelse over Hr. Driftsbestyrerens Forhold på Opturen fra Fredrikshald igaar, idet De ikke alene overfor det reisende Publikum paa Dampskibet, men ogsaa overfor Deres Underordnede paa Jernbanen lod Dem vise i en temmelig omtaaget Tilstand.*

*Naar en mand i Hr. Driftsbestyrerens Stilling endog under Reise paa Dampskib og Jernbane viser sig beruset, saa maa dette kunne faa de uheldigste Følger for Reisetrafiken, ligesom en Overordnet der viser seg beruset overfor sine Underordnede, umulig i alle Tilfælder vil kunne opretholde den fornødne Autoritet.*

*Saa smertelig som det Indtrufne virkede paa Direktionen, der ellers er særdeles tilfreds med Hr. Driftsbetyrerens, trøster den sig dog med at dette enkelte Tilfælde ikke vil gjentage sig.*

*Hermed er denne Sag fra Direktionens Side - i Tilfælde - glemt.*

*Paa Direktionens Vegne*

*N. Løhren*

*PS! Driftsbestyreren har endnu ikke ladet høre fra sig i denne Anledning.*

*Ærbødigst N. Løhren*

At dette brevet dessverre ikke hadde den forønskede virkning vitner neste brev fra arkivet om. Dette brevet er datert 21/3-1914, og er stilet direkte til driftsbestyrer Hagen Westbye:

*Hr. Driftsbestyrer Hagen Westbye.*

*Tros Direktionens Advarsler og Hr. Driftsbestyrerens Løfter, saavel skriftlig som mundtlig, er Deres Ædrulighetsforhold - saavidt skjønnes - blit værre istedenfor bedre. Da jeg, efter de i det senere indtrufne Tilfælde, hvorved De har vist Dem i beruset Tilstand, saavel i som udenfor Tjenesten, fandt at noget maatte gjøres (jeg fik ogsaa Henstilling fra privat Hold derom) har jeg konfereret med 3 av mine kolleger i Direktionen (Tukken og Haneborg fik jeg ikke Anledning til at konferere med), og vi blev enige om, at jeg skulde sende Dem en siste Advarsel. Idet jeg herved efterkommer dette, skal jeg tillade mig at henvise til hvad der er uttalt i Advarselskrivelsene av 23. Aug. 1908 og 13. Mars 1911 (Dette brevet finnes ikke i arkivet - red. anm.) samt min mundtlige Advarsel næstfor sidste Jul.*

*Jeg skal videre tillade mig at bemærke at Deres hyppige Reiser til Kristiania ansees som meget uheldige for Dem, og da alle disse Reiser helle ikke kan være nødvendige av Hensyn til Jernbanens Interesse, maa jeg henstille til Dem, at De - i Likhed med hvad der visstnok er brukelig ved andre Jernbaner - søker om Permission naar De skal reise utenfor Distriktet. Denne Permission kan tilstaaes Dem av Direktionens Formand.*

*Paa Direktionens Vegne*

*N. Løhren*

*Haaper du er enig.*

*Fullstendig enig.*

*Tangen den 23/3-14*

*C. Tukken*

Påtegningen nederst på brevet forteller at Løhren i ettertid har forevist sin kollega Tukken brevet og fått hans samtykke i saken. Haneborgs bekreftelse finnes ikke i vårt arkiv, men det er sterk grunn til å anta at også han på et senere tidspunkt har samtykket. I en såpass alvorlig sak er det grunn til å anta at direksjonen ønsket å uttale seg enstemmig.

Driftsbestyrer Hagen Westbys funksjonstid varte etter dette brevet i to år til, frem til 1916, da han ble avløst av UHB's legendariske driftsbestyrer Eigil Prydz, som innehadde denne stillingen helt til banen gikk over til NSB i 1945.

Sva  
 Utskogs-Holandsbanens Direktion.  
 Forstanderen.

Utskog den 26<sup>e</sup> August 1908

Høder Direktør Bengt Petersen, Sædder og Sædder.

Jeg tillader mig at meddele, at jeg, i henhold til min Offentl. 23<sup>e</sup> af 1886 som Direktør for Utskogs-Holandsbanen, har modtaget et Brev af den 26<sup>e</sup> August 1908, hvori den nævnte Direktør har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen, idet den nævnte Brev har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen, idet den nævnte Brev har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen.

Da den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen, idet den nævnte Brev har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen, idet den nævnte Brev har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen, idet den nævnte Brev har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen.

Da den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen, idet den nævnte Brev har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen, idet den nævnte Brev har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen, idet den nævnte Brev har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen.

URBORG-HOLANDBANEN.

DIREKTIONEN.

Utskogs-Holandsbanen den 26<sup>e</sup> August 1908.

Direktøren for  
 Utskogs-Holandsbanen.

Høder Direktør Lars Westbye.

Faksimile af 26<sup>e</sup> August 1908.  
 26-08. Utskogs-Holandsbanen.

Fra Direktøren i Utskogs-Holandsbanen til den nævnte Direktør, som meddele, at den nævnte Brev har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen, idet den nævnte Brev har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen, idet den nævnte Brev har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen.

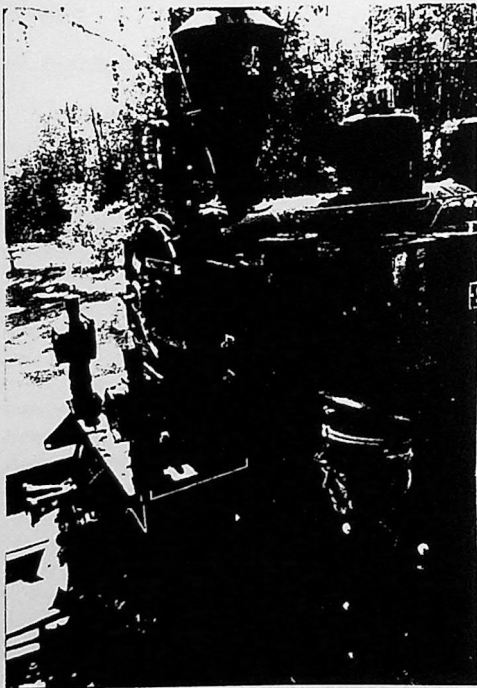
Faksimile av  
 brevet til da-  
 værende drifts-  
 bestyrer  
 Hagen Westbye.

Jeg tillader mig at meddele, at jeg, i henhold til min Offentl. 23<sup>e</sup> af 1886 som Direktør for Utskogs-Holandsbanen, har modtaget et Brev af den 26<sup>e</sup> August 1908, hvori den nævnte Direktør har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen, idet den nævnte Brev har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen, idet den nævnte Brev har bedt om at meddele sin Betydning over for den nævnte Forhold fra Utskogs-Holandsbanen.

I Utskogs-Holandsbanen  
 H. Lohman

Hagen Westbye er enig. Færdig den 26/8-1908

## Hva avisene skriver



•Tertittan• på Jernbanemuseet i Hamar trekker til seg mange små passasjerer.

Vi sender medlemsbladet vårt til en rekke forbindelser og aviser. Derfor er det ekstra hyggelig når noen av dem uoppfordret trykker slike hyggelige notiser som denne.

Selvom sesongen ikke ble så travel som vi hadde håpet i forkant, takker vi for Aftenpostens gode ønsker.

"Man tager hva man haver!!"

I Aftenposten kunne man i sommer finne hosstående bilde, og dersom trykken farer pent med kopien av det, vil man se at det reklameres for Jernbanemuseet. I og for seg intet dårlig reisemål det heller, men selv om Ivar Elgstøen nok for endel år siden har hjulpet til med kjøringen på Hamar, har i alle fall lok nr. 4 "Setskogen" aldri satt sine hjul der. Bildet er derimot tatt en vakker driftsdag på Bingsfoss. Vi tilgir Aftenposten feilen, for ikke lenge etter sto nemlig nedenstående notis i et fredags aftennummer av samme avis:

## Den som venter . . .

Iidsjelene som driver minijernbanen Tertittan fra Sjørumsand på Romerike, står på. Med ujevne mellomrom kommer medlemsbladet Tertittan ut med siste nytt fra foreningen. Forleden dag kom vårunneret, men bladets leder avslører at redaktøren har sine problemer. Han innleder nemlig lederen i bladet slik:

•En redaktørs lodd... er å vente på stoff til sitt blad. Bladet skulle vært ute for en måned siden, men den som

venter på noe godt venter jo sjelden forgjeves. •

Og det gjør heller ikke abonnentene som får et fint blad med rapport om en god fjorårs sesong, og med utførlig informasjon om virksomheten i sommer, som blir enda travlere enn i fjor. Søndagskjøringene starter neste helg og går til 11. september, med fem avganger fra kl. 11.00 til 15.00.

Det er bare å ønske redaktør Jan Deram og hans drabant lykke til med sesongen og neste utgave av bladet.

# Narvesenkiosk til UHB

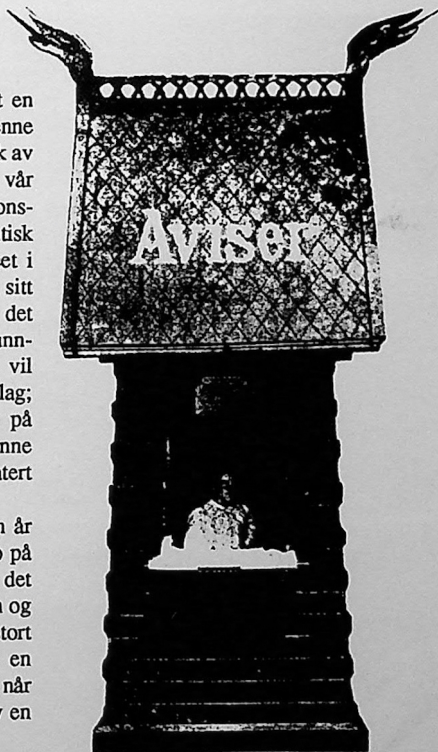
## Jan Deram

Urskog-Hølandsbanen har fått en storslått gave fra Narvesen AS i denne bedriftens 100 års jubileumsår. En kiosk av edel årgang - faktisk 2 år eldre enn vår egen bane - vil i fremtiden pryde stasjonsområdet på Sørumsand. Kiosken er identisk med den som finnes på Jernbanemuseet i Hamar. Hos oss vil den bli brukt til sitt egentlige formål, og helt i tråd med det salig Bertrand Narvesen hadde som grunnidé - spredning av det trykte ord. Vi vil selge jernbanelitteratur av forskjellig slag; ting som idag selges fra billettluken på stasjonen. I tillegg vil vi også fra denne kiosken selge endel andre produkter relatert til banen: pins, krus etc.

Kiosktypen vi har fått er noen år eldre enn den typen kiosk som bl.a sto på Bjørkelangen. Denne typen eksisterer det idag ingen igjen av, men både Narvesen og UHB har tegningene. Det ville bli et stort økonomisk løft for oss å få oppført en kiosk av Bjørkelangentypen, og når Narvesen så tilbød oss å få en kiosk av en noe eldre type, sa vi hjertelig takk.

Denne typen kiosk ble det bare oppført ganske få av, bl.a. på jernbanelinjer. Den ble snart avløst av andre og rommeligere typer, flere av dem tegnet av arkitekt Erik Glosimodt, som omkom ved den kjente jernbaneulykken ved Nidareid, dagen etter åpningen av Dovrebanen i 1921. Bjørkelangenkiosken var av den minste typen Glosimodtkiosker.

Narvesen har betinget seg å få "låne" kiosken tilbake for kortere tidsrom dersom dette skulle være nødvendig, og UHB har satt opp en avtale med Narvesen



*En kiosk lik denne vil i fremtiden pryde stasjonsanlegget på Sørumsand*

om disposisjonsretten. Vi forplikter oss til å holde kiosken vedlike slik at den ikke forfaller, og akkurat det skulle vel være en unødvendig problemstilling hos oss.

UHB retter en hjertelig takk til Narvesen AS, som på denne måten har bidratt til å skape et gammelt, godt stasjonsmiljø i Sørumsand.

## "Uvanlige" UHB-bilder



Øverst ser vi UHB's Opel lastebil 1951-modell under gjenoppbygging i lokverkstedet. Mange timer er nedlagt for å sette bilden i kjørbær stand igjen.

Nederst: Vårt normalsporede skifelok av typen Skd 220 er pusset opp og fremstår nå i grønnmalt skikkelse.



## Norsk Jernbaneklubb 25 år!

Den 1/10-94 feiret Norsk Jernbaneklubb sitt 25-årsjubileum og Urskog-Hølandsbanen stiller seg i rekken av gratulanter. Siden mange av våre nåværende støttemedlemmer ikke nødvendigvis kjenner så godt til NJK's virksomhet, og fordi det som dengang het "Hølandsbanen" - den nåværende "Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen" - var utgangspunktet for det som ble til Norsk Jernbaneklubb, har vi fått NJK's eminente skribent, Ole Mjelva's tillatelse til å sakse fra en artikkel han skrev i NJK's medlemsblad "På Sporet" nr. 79. Her forteller han om forberedelsene til stiftelsen og den aller første tiden.

Forhistorien til dannelsen av Norsk Jernbaneklubb begynte egentlig med at to av Norges mest særpregede jernbanestrekninger, de smalsporede banene Aurskog-Hølandsbanen og Setesdalsbanen skulle nedlegges. AHB (det het så i statsbanetiden) ble som kjent nedlagt i 1960, og Setesdalsbanen fulgte etter i 1962. I tillegg kom de store tekniske omveltningene på 50-tallet, og man så at materiell og utstyr, som hadde preget omgivelsene i generasjoner begynte å forsvinne fra det daglige jernbaneliv.

Uavhengig av hverandre dannet jernbaneentusiaster to foreninger: A/L Hølandsbanen og Setesdalsbanens Hobbyklubb. Disse to foreninger skulle arbeide for den dengang så absurde tanke, å holde i drift to jernbaner som Staten ikke klarte å holde liv i. Hvilke personer som skulle stå for arbeidet eksisterte stort sett bare i hodene på de entusiastiske initiativtagerne. Visst kjente man til at det eksisterte jernbaneentusiaster rundt omkring, men ikke hvem og hvor de var. Det eksisterte jo ingen organisasjon der disse kunne samles. Hølandsbanen hadde til hensikt å få hjelp av pensjonister fra banen, men disse uteble, likesom den øvrige lokalbefolkningen. Setesdalsbanen hadde til å

begynne med et sterkt innslag av danske jernbanevenner, men av naturlige årsaker kunne ikke de stå for det praktiske særlig lenge. I begge foreningen kom man raskt i den situasjon at størsteparten av de aktive var ungdom og studenter, med et minimalt innslag av eldre voksne. Voksne i alderen 30 - 50 år var svært dårlig representert.

Fordi Tertitten på Sørumsand lå så nær Oslo, ble banen utover i 60-årene samlingssted for ungdom med de forskjellige former for jernbanedilla. Her kunne man få utløp for sine "jernbanelyster", og det lå i kortene at det før eller siden ville bli dannet en forening med et videre formål enn Hølandsbanens, noe mer likt det som allerede fantes i våre to naboland.

Dampen var på full fart ut av NSB, likeledes trevognene, og da den generelle interessen for jernbanedrift bare økte blant medlemmene besluttet man å gjøre noe med dette. Man "adopterte" begrepet veterantog fra Danmark, og arrangerte Norges første veterantogtur søndag den 11/9 1966. Betegnende nok kunne man ta alt materiell direkte fra driften til NSB: lok av type 18c, og 3-4 trevogner, som man så dro til Krøderen med. Turen ble holdt for innbudte, medlemmer og andelshavere i A/L Hølandsbanen.

Turen ble en suksess i den grad at man året etter utvidet andelslagets formålsparagraf til også å omfatte spredning av alminnelig jernbaneinteresse. På dette tidspunkt følte man nok at NSB-personale ofte trakk på smilebåndet over denne overvettets entusiasmen for damp og gammelt skrammel. Man ikke bare følte, men skjønte at det om ikke lenge ville bli umulig å kjøre veteranantog med NSB-materiell. Stadig flere lok og eldre vogner, mange av dem særdeles bevaringsverdige, gikk til skjærebrennerne. En tid prøvde man å få til plassering av gamle El 2.2024 på Fyenjordet inntil Hølandsbanen, men man kom til at det ville bli en for stor oppgave å pådra seg en mengde normalsporet materiell på selve Hølandsbanen.

I årene fra 1966 og utover foreslo ildsjelene en rekke lok og vogner bevart som veteranmateriell. Begrepet veteranantog hadde ikke særlig god klang i NSB-administrasjonen. De slet jo med å bli kvitt det samme materiellet fra den daglige driften, og hvorfor skulle man dessuten pådra seg drift på NSB's egne spor? Slik det var, hadde man jo de to foreningene på hvert sitt spor, godt adskilt fra jernbanens egne enemerker.

Flokene kunne til tider virke store og problemene uoverstigelige, men etterhvert fikk man enkelte NSB-folk med på bevaringstanken. Fra øverste hold sto man fremdeles like steilt på at NSB overhode ikke kunne påta seg å holde noe veteranantog, og Jernbanemuseet på Hamar var også svært tilbakeholdne. Man fikk istand et møte med museets ledelse, og kom fort frem til at det i samlingen manglet både lok og vogner fra århundreskiftet og fremover. Problemet var plass. Det ble avtalt at andelslaget skulle få disponere et damplok, som forøvrig på

avtaletidspunktet ennå var i drift, men vognene måtte laget selv skaffe plass til. Ved hjelp av gode kontakter fikk man ta i bruk et bortgjemt sidespor ved Gardermoen, og her ble de fire første vognene hensatt. Det var forøvrig Bo 85, BF 686, Ao 950 og F 1007.

Ønsket om å få stiftet en egen forening for bevaring av og drift med normalspor-materiell bare økte og økte. På hver eneste generalforsamling i Hølandsbanen var spørsmålet opppe. Det virkelig store problemet var å finne brukbare tillitsmenn som var villige til, og hadde den fornødne kunnskap for å lede en slik forening, med alt det papirarbeide som fulgte med på lasset.

Så, den 17. mars 1969 dukket det opp et lite leserinnlegg i Dagbladet, underskrevet av en for Hølandsbaneentusiastene ukjent person ved navn Ronny Mårud. Han skrev at han var jernbaneinteressert, og slo til lyd for at alle jernbaneinteresserte burde slå seg sammen i en felles klubb. Altså satt det også rundt om i landet andre likesinnede og ventet på at noen skulle sette igang.

Etter Hølandsbanens ordinære generalforsamling 10. april ble de tilstedeværende andelshaverne sittende igjen for å drøfte mulighetene for å danne en norsk jernbaneklubb, og man nedsatte et utvalg for å forberede stiftelsen. I utvalget satt Arne-Magnus Waaler, Ulf Berntsen, Ole M. Sanne, Bjørn Næss, Erik W. Johansson, Carl Fredrik Thorager og Ole Mjelva og Ronny Mårud, som vi hadde klart å snuse opp. 2 forberedende møter ble avholdt, statutter ble utarbeidet og litt blest om saken ble satt spredd og endelig ble stiftelsesdag fastsatt og innbydelser sendt ut. Det var en uhyre spent gjeng som sto og ventet på at noen skulle innfinne seg i

Jernbaneskolens lokaler i Blindernveien - og faktisk innfant det seg omlag 50 mennesker, deriblant endel prominenser fra NSB.

Da stiftelsesmøtet var over hadde 40 tilstedeværende lagt igjen innmeldingsblankett i den nye klubben. Norsk Jernbaneklubb var en realitet! Det første styret kom til å bestå av Ulf Berntsen som formann, Arne-Magnus Waaler som nestformann og forøvrig av Haakon Magnus Preus, Bjørn Næss, Ole M. Sanne, Ronny Mårud og nå avdøde Thor Mellin Olsen. Det var full enighet om at ingen i NJK's styre samtidig skulle sitte i A/L Hølandsbanens styre, og man fikk med et eget punkt i vedtektene om dette.

Nå begynte hverdagen for klubben. Først og fremst måtte man få reddet noen av damplokene som skulle hugges opp, dernest måtte man også søke å redde noen vogner av ulike slag fra skroting. I tillegg var den nystartede klubben også overlatt to artige små motorvogner fra bruksbanen Askim-Solbergfoss. Av mer formelle ting begynte man å avklare forholdet mellom A/L Hølandsbanen og Norsk Jernbaneklubb. Andelslaget hadde jo fortsatt i sin formålparagraf en passus om den alminnelige jernbaneinteressen, og de aktive der hadde liten lyst til å gi slipp på denne siden av sin interesse sånn uten videre. Man inngikk et forlik angående forholdet mellom de to medlemsbladene "Tertitten" og "På Sporet", slik at begge kunne bringe alminnelig nyhetsstoff om hverandre, dog uten å gå hverandres hovedfelter i næringen.

NJK var i startgropen, og i begynnelsen av 1970-årene hadde man to typer medlemmer: støttemedlemmer i inn- og utland, og aktive "brett opp ermene"-medlemmer i Oslo-området. Den viktigste

saken de første årene var å få reddet flere lok enn nr. 207 fra skjærebrennerne, og heldigvis var det etterhvert noen få på høyere nivå i NSB som var enige i dette. Man satte der opp et forslag om hvilke lok som skulle reserveres for Jernbanemuseet. Disse skulle plasseres i en nybygd lokhall der. Av budsjettmessige årsaker ble denne hallen mindre enn opprinnelig påtenkt, og man satt plutselig med noen lok "til overs". Etterhvert lyktes det NJK å få til en disposisjonsavtale for disse, og dette var lokene 24b 236, 18c 255, 30a 271, 26c 411 og 63a 2770.

Vogner er det ingen mangel på. For 25 år siden slet vi med å redde klenodier fra skroting. Nå er problemet snarere det motsatte - å ta vare på alle de klenodiene vi har og stadig tilbys nye varianter av. Selv de miskjente godsvognene har hos oss fått sine redningsmenn og fremstår nå i en fordums prakt vi bare kjenner fra gamle bilder.

*25 år er gått siden NJK's stiftelse. Det er godt at det dengang fantes ildsjeler som aldri tok nei for et svar, og brukte all sin fritid og sannsynligvis store deler av sin arbeidstid, på å bevare det som NSB dengang selv ikke så noen verdi i. Ildsjelene og de første entusiastene har også gjort det mulig for nye jernbaneentusiaster i alle aldre å få ta del i en epoke i vår kulturhistorie som ikke ligger så svært langt tilbake i tid, men som holdt på å forsvinne.*

*UHB, som "opphav" til Norsk Jernbaneklubb gratulerer på det hjerteligste med de 25 første år, og ønsker NJK lykke til med alle deler av sitt viktige arbeide i årene som kommer.*



A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI  
GRUNNLAGT 1896

*har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand*



## Oslo Sporveier 100 år!



I anledning av Oslo Sporveiers 100-års jubileum ble det den 4/6 arrangert en jubileumskortesje gjennom Oslos gater. Mange fine sporvogner var å se, og aller først gikk hestesporvogn nr. 6 fra 1875.



Slik husker mange av oss den klassiske Oslo-trikken, her representert ved motorvogn 70 med tilhenger.



Utenlandske gjester var også på besøk. I kortesjen kunne man se både svenske, danske og bergenske (!) sporvogner. På bildet Københavns Sporveiers nr. 575 fra 1937.



Øverst til v.: A-vogn 395 fra 1924, opprinnelig Bærumsbanens nr. 1. Øverst til h.: Gullfisk nr. 183 utstyrt for linje 9. Nederst ser vi en av de moderniserte Høkvognene, nr. 271 med en destinasjon som foreløpig er et ønskemål.

## Interessant bok!

"Glemte spor", boken om sidebanenes tragiske liv, skrevet av Nils Carl Aspenberg.

Aspenberg har levert et prektig bokverk på over 300 sider, der han systematisk har tatt for seg alle de banestrekninger i Norge (37 i tallet), som er blitt nedlagt i årenes løp. Han har nedlagt et meget stort stykke arbeid i boken, og har selv besøkt de fleste av de omtalte strekningene, noe som kommer fram gjennom en rekke interessante fotografier av materiell og omgivelser tatt av ham selv. Vår egen UHB er selvfølgelig behørlig omtalt i boken, bare synd at vi har fått betegnelsen "klubben som tar vare på 750 mm. materiell".

I tillegg til fylldige beskrivelser av banenes historie er det også for manges vedkommende tatt med rutetabeller fra forskjellige epoker. Dette, sammen med kommentarene, gjør at leseren kan danne seg et bilde av banenes utvikling og tilbakegang.

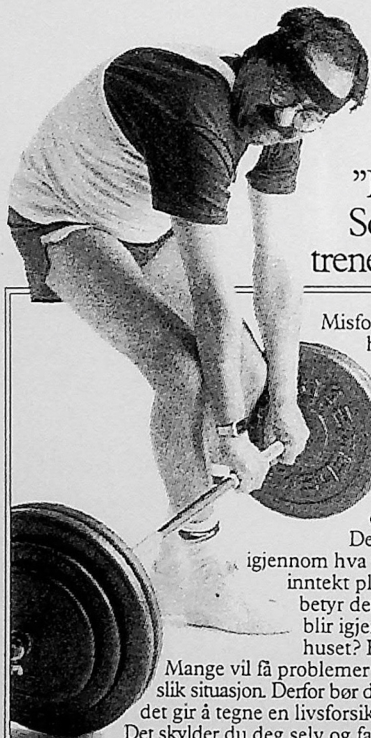
For lesere som ikke umiddelbart ser for seg hva f.eks. E11 eller type 24b er for noe, har forfatteren på bokens første 57 sider skrevet en generell betraktning om sidebanenes tragiske skjebne, om norsk jernbanebygging og om de ulike typer trekraft som har vært benyttet på disse banene. Boken skjemmes tidvis av litt for dårlig korrekturlesning og derav følgende trykkfeil, og endel av forfatterens konklusjoner vedr. noen av banenes muligheter for å være "liv laga" er vel kanskje mer fundert på oppriktige ønsker, enn på virkeligheten slik den tross alt er. Når disse få innsigelser er nevnt, anbefales boken på det varmeste til alle jernbanevenner. Det er et stort og interessant emne forfatteren har grepet fatt i, og boken er meget lesverdig. Den fås kjøpt hos UHB, eller fra Norsk Jernbaneklubbs salgsavdeling. Kjøp den, (pris kr. 395,-) og du har trivelig lesestoff i mange mørke høstkvelder!



Nils Carl Aspenberg

## Glemte spor

boken om sidebanenes tragiske liv



”Livsforsikring, jeg?  
Som drikker tran og  
trener to ganger i uka?!”

Misforstå oss rett. Det er overhodet ikke vår mening å frata noen gleden ved å holde seg i form. Tvertimot. Men selv det sunneste levesett og all verdens treningsøker gir deg ingen garanti mot å bli utsatt for en ulykke eller alvorlig sykdom.

Derfor er det så viktig å tenke igjennom hva som vil skje dersom en inntekt plutselig forsvinner. Hva betyr det økonomisk for dem som blir igjen? For barna? Hva med huset? Hytta?

Mange vil få problemer med å klare utgiftene i en slik situasjon. Derfor bør du sørge for den tryggheten det gir å tegne en livsforsikring.

Det skylder du deg selv og familien din. Ta kontakt med nærmeste Gjensidige-kontor for en gjennomgåelse av dine forsikringsbehov, og nærmere informasjon om våre forsikringer. De kan også fortelle deg om fordelene ved å samle forsikringene, og å inngå Gjensidige-Avtalen.

 **GJENSIDIGE**

Gjensidige-Avtalen

— Med Gjensidige-Avtalen får du mer ut av forsikringene dine —

**Aurskog-Høland og Sørumsbrannkasse**

1920 Sørumsand Tlf.: 63 82 63 22    1940 Bjørkelangen Tlf.: 63 85 65 22



# Private småbaner i Norge

Jan Deram



*En av de mange små privatbanene som kom til på slutten av forrige århundre var vår egen Urskog-Hølandsbane. Bildet over viser lok 1 "Urskog" eller lok 2 "Eidsverket" på Skalerud i 1905 (Foto: Jernbanemuseet)*

Forut for byggingen av Hovedbanen, ble det i 1848 vedtatt en lov: "Jernbaneloven av 12. august 1848" med diverse tilleggslover i tiden frem til 1912. Spesielt for privatbanene gjaldt også en lov om småbaner av 22. mai 1902, der det ble krevd kongens tillatelse til baneanlegg.

Dersom man er noe kjent med jernbanehistorien i vårt naboland, vil man vite at privatbanene i Sverige har spilt en meget stor rolle. Så ikke i Norge, der vi ikke på noe tidspunkt i vår jernbanehistorie har hatt mer enn 12 privatbaner. Planleggingen og byggingen av disse var

spesielt intens i 1890-årene, da jo som kjent vår egen Urskog-Hølandsbane ble prosjektert og bygget. Grunnen til denne interessen var planen som ble lagt frem av det som gikk under navnet "Den store samferdselskomiteen" i 1886. Her ble for første gang småbanespørsmålet tatt opp i

full bredde, og tankene dreide seg om lettbygde tertiærbaner, chauseebaner (bane på vei) og decauvillebaner, med sporvidder helt ned til 40 cm. Det var på denne tiden vanlig at staten skjøt til halvparten av anleggskapitalen til disse små banene, resten måtte skaffes ved bidrag fra de kommuner som ble berørt av banen, eller ved privat kapital. Staten forbeholdt seg dessuten retten til å innløse baneanleggene etter en bestemt tid. Nå ble det aldri noe av disse aller smaleste sporviddene, men vi fikk vår første privat tertiærbane med sporvidde 75 cm. i 1894. Dette var Nesttun-Osbanen, som kom som en følge av åpningen av Vossebanen i 1883. Denne banen strevde hele sitt liv med økonomien, og det ble aldri utbetalt noe utbytte på aksjene. Vi har tidligere i Tertitten hatt artikler om denne banen, som jo var "kollega" av Urskog-Hølandsbanen, hva angår sporvidde. (Senest i artikklen "Nesttun-Osbanens endeligt" i Tertitten nr. 80). Da konsesjonstiden på 40 år var gått, var økonomien så elendig at banen ble avsluttet nedlagt den 1. september 1935.

I midten av 1880-årene ble arbeidet for å få til en jernbaneforbindelse fra Lillesand opp til Tovdalselvas dalføre påbegynt. Amtmannen i Nedenes Amt (nåværende Aust-Agder) ivret sterkt for en slik bane, og da den tidligere nevnte store samferdselskomite sluttet seg til planen, sendte man den første søknaden til staten. Her ble lite gjort inntil det innløp melding om at distriktene rundt den påtenkte banen hadde bevilget 220.000 kr. og da Nedenes Amtformannskap også i 1890 vedtok å yte 40.000 kr. til anlegget, ble det på ny sendt en søknad, der man ba om at staten ytet et tilskudd på 200.000 kr. Såvel Stortingets jernbanekomite som Stortinget selv, fant imidlertid ut at det økonomiske grunnlag

for banen ennå var for løst, og saken ble utsatt.

Man hadde tenkt seg en 16.6 km. lang bane fra Lillesand via Vestre Moland og Birkenes til Flaksvatn, utført som en smalsporet bane (1067 mm) med 15 kg.s stålskinner og med en største stigning 1:40 og minste kurveradius 60 meter. Denne banen fikk omsider konsesjon på anlegget i 1892 etter en kort og udramatisk debatt i Stortinget. Fra en Bergensrepresentant ble det energisk hevdet at når Nesttun-Osbanen kunne bygges for 8000 kr. pr. km. var det ingen grunn til å gjøre Lillesand-Flaksvandsbanen tre ganger så dyr. Representanten mente at man fikk bygge banen med sporvidde 75 cm, men ble sterkt imøtegått bl. a av arbeidsminister Nysom, som mente at siden banen sannsynligvis i fremtiden ville bli en del av Sørlandsbanen måtte den bygges med vanlig smalspor, og slik ble det. Den 4. juni 1896 ble Lillesand-Flaksvandbanen åpnet for alminnelig ferdsel. Denne banen fikk lengst levetid av alle som privatbane. Den holdt ut helt til 1952. Grunnen til dette var nok banens "livsgrunnlag". Det hadde seg slik at det i Tovdalselva ble fløtt meget betydelige mengder tømmer, men at de dårlige kommunikasjonene i området gjorde at store tømmerkvanta (opptil 20 -30000 tylfter) hopet seg opp på Flaksvand inntil vannføringen i elva ble stor nok. Jernbanen ville bli til uvurderlig hjelp, og dersom den kom, ville også annen tømmerrelatert industri dukke opp og skape arbeidsplasser i distriktet. Det var da også tømmeret som holdt liv i banen, persontrafikken på denne banen var forsvinnende liten.

Mens vi oppholder oss syd i landet skal vi se på en annen liten bane på disse kanter; Grimstad-Frolandsbanen. Allerede i 1874 ble det Nedenes Amt oppnevnt en

jernbanekomite, som i 1878 gikk inn for at det som da ble kalt Vestlandsbanen (den nåværende Sørlandsbanen), skulle bygges som en innlandslinje mellom Skien og Kristiansand. Både Arendal og Grimstad arbeidet hektisk for å få jernbaner, og dersom linjen ble lagt inne i landet ville byene ha sidelinjer, men de kunne ikke bli enige om felles linjeførsel over deler av strekningen. Av byene virket det som om Grimstad var ivrigst etter å få en jernbane. Grimstad hadde spesiell interesse i tømmertransport, og så på en bane som et ypperlig middel til å få fraktet tømmer ned til Grimstad for videre utskipping. Allerede i 1881 lot brukseier Jørgen Bang, på egen beskostning, løytnant O.W. Lund stikke en jernbane mellom Rorevannet og Grimstad. Denne skulle være bredsporet, og ville komme på 200.000 kr. Ni år senere ble en tertiærbane med sporvidde 60 cm. på samme strekning beregnet til 142.000 kr. og i 1892 ble det sendt søknad til Arbeidsdepartementet om ingeniørhjelp til å stikke en 1067 mm-bane. Denne søknaden ble ikke etterkommet.

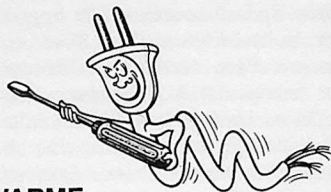
Ettersom den ene planen etter den andre forble luftslott, kom man i distriktet til at en bane forlenget helt opp til Froland, ville være til større gagn for distriktet. I mellomtiden var linjen fra Arendal til Åmli vedtatt som statsbane, og på et møte i Froland i 1895 ble det satt ned en komite som fikk fullmakt til å søke om konsesjon på en bane mellom Grimstad og Messel. To dager etter dette møtet besluttet denne relativt hurtigarbeidende komite å forlenge banen til Blakstad bro. Kostnadene til en slik bane ble beregnet til ca. 800.000 kr., og distriktsbidraget til 400.000 - fordelt på de berørte kommuner. Den 31. mai 1895 ble søknad sendt til Kongen om anlegg av en slik bane, men departementet fant ikke

å kunne legge saken frem for Stortinget før linjeføringen for Arendal-Aamlibanen var klar.

Den 20. mai 1899 besluttet Stortinget å gi et tilskudd til den prosjekterte banen på 368.000 kr. dersom det ble gitt konsesjon. Denne kom, og anleggsarbeidet kunne begynne. Banen var prosjektert med Lillesand-Flaksvandbanen som forbilde, og skulle ha samme overbygning og samme type materiell som denne. Ganske snart ble det foreslått å forkorte banen med to kilometer ved å legge om traseen fra Spedalen til Grimstad. Stasjonen i Grimstad ble etter en del diskusjon lagt til Vestrebukt, nede ved havnen. Banen skulle ha samme sporvidde som statsbanen fra Arendal til Aamli, og siden denne sporvidden ennå ikke var fastslått ble det utarbeidet planer for såvel smalt som bredt spor. I og med at Aamlibanen fikk samme linjeføring fra Messel til Rise som Grimstad-Frolandsbanen, ble det besluttet at privatbanen bare skulle bygges frem til Rise. En utrykkelig forutsetning for dette var at privatbanen skulle ha anledning til å trafikkere statsbanens spor frem til Messel, der de aktet å anlegge et sidespor til et tømmeropptak ved Nidelva. Da statsbanen ble besluttet bygget smalsporet, fulgte Frolandsbanen etter. Minste kurveradius på banen ble 150 m. (bortsett fra sidesporet til bryggen i Grimstad). maksimal stigning ble 25 ‰, og skinnevekten ble fastsatt til 15 kg. pr. m. Banen fikk seks bruer og én tunell. Denne lå forøvrig ved utkjøringen fra Grimstad stasjon. Det ble anlagt to stasjoner (Grimstad og Rise), 6 stoppesteder og én holdeplass. Arbeidet med jernbanen gikk stort sett greit, bortsett fra en utglidning på jernbanetomten i Stølebugten der omlag 25 meter av

**Fagmessig utførelse  
- din sikkerhet!**

*Tiden med kalde gulv er nå forbi!*



## **NUFFEN** GULVVARME

**- Billigere enn du tror!**

### **FAKTA OM NUFFEN STØPEMASSE:**

- Energisparende* på grunn av optimal varmeutstråling. Kan spare 30% i forhold til vanlig betong (sement).
- Miljøvennlig* uten bivirkninger. Ingen avgasser - luktfritt.
- Vantett - svinnfritt - sprekker ikke.*
- Legges på alle underlag.
- Bygger maks. 2,5 cm på eksisterende gulv inkl. fliser.
- Bygger maks. 3,5 cm på eksisterende gulv m/brennbart underlag.
- Renslig - raskt - effektivt.*
- Hittil lagt i Europa 650 000,- m2 uten reklamasjoner.
- Fast pris.*

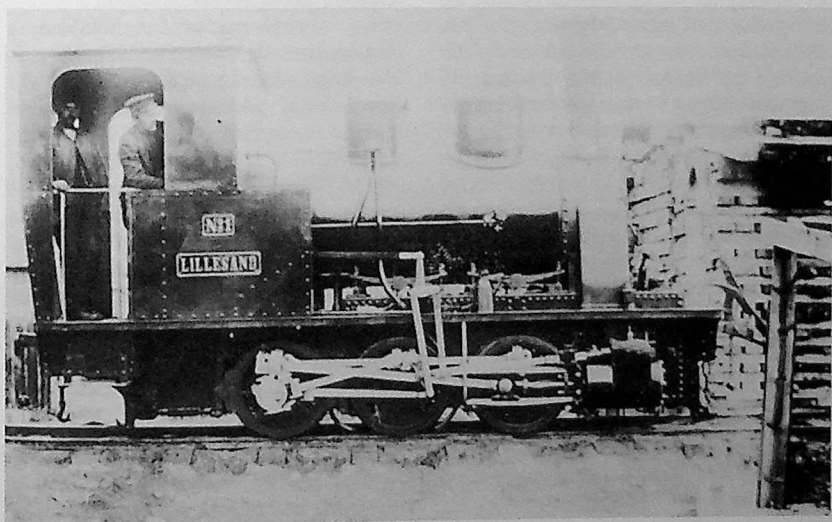


**Ornulf Wiig Installasjon A.s**

AUTORISERT INSTALLATØR

SKYTTERDALEN 5 - 1300 SANDVIKA  
TLF. 54 29 95 - TELEFAX 51 92 10





Øverst: Nesttun-Osbanen hadde samme sporvidde som vår egen UHB, og var landets første smalsporede privatbane. Den ble åpnet i 1894. Bildet viser stasjonsområdet på Osøren i banens tidligste dr. (Foto: Jernbanemuseet)

Nederst: Lillesand-Flaksvandbanen ble bygget med ordinært smalspor (1.067 mm), og hadde to små lokomotiver og Norges minste personvogn. Her ser vi lok 1 "Lillesand". (Foto: Jernbanemuseet)

banelegemet plutselig en dag forsvant ned i sjøen. Banens to lokomotiver ankom 11. mai 1906, og etter deres ankomst begynte grusingen av banen.

Den 23. juni 1907 forlot det første persontoget Grimstad med kurs for Rise. Reisende var Grimstads bystyre med damer. Noe senere, lørdag 14. september ble den 22,2 km. lange banen formelt åpnet. Det var en festdag for Grimstad, og flaggene vaiet overalt i byen og på gårdene langs banen. Åpningstoget ble ført av driftsbestyreren selv, ingeniør Sigurd Berg, og med toget fulgte en rekke celebriteter. Toget stoppet selvfølgelig på alle stoppesteder og holdeplasser, og fra Rise kjørte toget på statsbanenes strekning opp til Messel, der tog og reisende behørig ble fotografert av Grimstad bys fotograf, frk. Selmer. Etter retur til Grimstad var det stor middag på Møllers hotell. Mandag 16. september begynte hverdagen for Grimstad-Frolandsbanen. Problemet her var at det ved åpningen ikke fantes penger til driften av banen. Anleggskomiteen mått fortsette som driftskomite, og de måtte personlig garantere for lån til driften. Banen fikk heller ikke de forventede inntekter, idet tømmertransporten for en stor del uteble. Persontrafikken var heller ikke så stor som man trodde den ville bli, idet landeveien til Rise var 5 km. kortere enn med jernbanens trase.

Som på de fleste andre privatbaner var det også her økonomien som ble en bremse. Derfor søkte banens direksjon i 1910 om ststlig overtakelse av banen. Stortinget bevilget en mindre sum til "nødhjelp", men var enige om at det beste ville være en statlig overtakelse. På en ekstraordinær generalforsamling i 1911 ble selskapet besluttet oppløst og eiendelene overdratt til staten. Det ble anmodet om at

banen fikk beholde sitt personale og sitt relativt nye materiell, og dette ble etterkommet. Fra 24. januar 1912 ble Grimstad-Frolandsbanen, som den første privatbane, overtatt av staten. Med forskjellig typer materiell (damp, skinnebussen Kristine Valdresdatter og motorvogner av type 87) holdt NSB driften igang til 31. august 1961. Denne dagen satte de inn en stor motorvogn av type 86 for å rå med den store trafikken, og ved ankomst Grimstad for siste gang, var det ca. 300 passasjerer med toget.

Rivingen av banen var raskt gjort, etter bare to måneder var hele banen borte. Senere har en parsell av E18 overtatt banens trase på et stykke i nærheten av den tidligere Lia holdeplass.

Langt mot nord, i Sulitjelma i Fauske herred, som kommunen het dengang, ble man i 1870-årene oppmerksom på rike malmforekomster ved Sulitjelma, og prøvedrift ble satt igang. Imidlertid ble denne innstilt etter kort tid, og en konsul N. Persson i Helsingborg overtok verket. Han fikk etter en tid startet opp regelmessig drift av kopper og svovelkisverk på begge sider av Langvatn og la på denne måten grunne til ett av Norges virkelig store bergverk. Så sent som i 1949 var arbeidsstokken på over 1000 mann og produksjonen på hele 263.000 tonn råmalm.

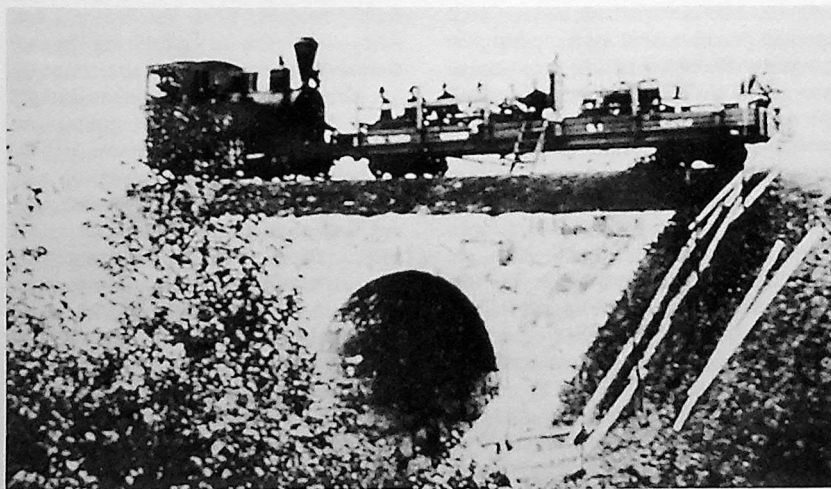
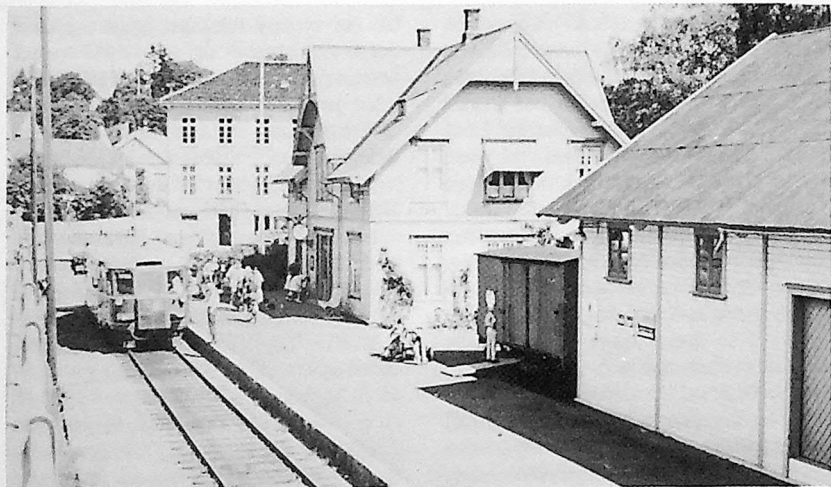
Et livsviktig spørsmål for gruvenes eksistens var kommunikasjonen ned til Skjerstadfjordens indre del. Nå var det vannveier store deler av strekningen fra Sulitjelma via Langvatnet til Øvrevatn og Nedrevatn, men forholdsvis tidlig meldte behovet seg for en jernbane mellom Langvatn og de to sistnevnte vann. Skånska Superfosfat & Svavelsyrefabriks Aktiebolag sendte i 1889 inn en søknad om konsesjon

på anlegg og drift av en jernbane fra Sjønstå ved Øvrevatn til Hellarmobukta ved Langvatn. Denne søknaden førte ikke frem, og bolaget sendte en ny den 28. februar 1893, med spørsmål om tillatelse til å frakte passasjerer og gods på den prosjekterte banen. Etter nok et skriv ble konsesjon endelig gitt den 7. september 1894. Nå gjaldt det å få bygget den planlagte banedelen raskt og billigst mulig. Denne utgjorde ca. 13 km. av det som senere ble hele Sulitjelmabanen. Den 26. juni 1896 ble banen åpnet, og man hadde valgt å anlegge den som en tertiærbane med sporvidde 75 cm. skinnevekt på 15.9 kg. pr løpemeter og kurver med radius helt ned i 50 m.

Jernbanen var til god hjelp, men fremdeles var malmtransporten svært tungvint. Man transporterte malmen først på store prammer slept av dampskip over Langvatn. Deretter ble den lastet om til jernbane på Hellarmo og fraktet til Sjønstå. Her var det igjen omlastning til prammer over Øvre- og Nedrevatn, og tilslutt ble malmen nok en gang lastet om til en liten hestebane ned til Finneid der den ble utskipt. I det lang løp var denne løsningen altfor tungvint og tilfredsstilte ikke det stadig økende transportbehovet. Det ble derfor nødvendig å føre banen helt frem til Sandnes ved selve gruvefeltet, og det ble samtidig besluttet å bygge om den delen som hadde sporvidde 75 cm. til normalt smalspor, og hele den smalsporede (1067 mm) banen ble tatt i bruk 15. juni 1915. Banen var nå 23.8 km. lang, og var den eneste kommunikasjonen Sulitjelma hadde med omverdenen. Det fantes ingen veiforbindelser dit. Etterhvert som samfunnet i Sulitjelma vokste kom det naturlig nok også krav om bedre kommunikasjon med omverdenen. I 1933

ble det svenske selskapet omdannet til et norsk selskap, og i 1937 gikk aksjemajoriteten over på norske hender. En lokal jernbanekomite ble nedsatt og man arbeidet med planer om å føre Sulitjelmabanen videre ned til Moen, der man ville komme i forbindelse med Nordlandsbanen, som på denne tid sakte men sikkert krøp nordover. Det ble stukket ut en trasé fra Sjønstå, og Hovedstyret i NSB uttalte at det gikk ut fra at linjen ville bli bygd av forretningsmessige årsaker, men at anlegget for så vidt bare angikk staten og malmselskapet. Når det gjaldt vei til Sulitjelma ble det også arbeidet med dette prosjektet på flere hold, faktisk delte Sulitjelmas befolkning seg i to partier: ett for vei og ett for jernbane. Så sent som i 1953 begynte den siste forlengelsen av Sulitjelmabanen. Dette var den 16,7 km lange strekningen fra Ågiffjellet til Finneid, der halvparten av som i 8 av sine nesten 17 km går i tunneller. Strekingen sto ferdig i 1956. Nå fikk ikke denne strekningen særlig lang levetid, 16 år senere, i 1972, ble hele Sulitjelmabanen nedlagt, og som mange vil vite ble skinnene "brutalt" revet opp for å gjøre traséen om til vei.

Som leseren vil skjønne, var 1896 et spesielt år i de små jernbaners historie. Vi har sett på to baner som begge ble åpnet dette året, og det finnes enda én, nemlig våre egen Urskog-Hølandsbane. I boken som kom ut til banens 90-årsjubileum er UHB's historie fyldig behandlet, og som mange vil vite var det også her transport av tømmer og trevirke som utgjorde drivkraften bak forslagene til en bane. De rike skogsbygdene i det indre av Akershus og Østfold hadde store problemer med å få skipet tømmer til markedene, man var avhengig av å få transportert det til Kristiania på vinterføre, og til Fredrikshald



Øverst: Et "moderne" bilde fra Grimstad-Frolandbanen. På dette tidspunkt var banen forlengst bygget om til normalspor, og motorvogna av type 87, trafikkerte bare strekningen Grimstad - Rise. Bildet viser Grimstad stasjon i banens siste levedår - 1961.

Nederst: En av UHB's første boggiflatvogner blir her brukt som inspeksjonsvogn, skjøvet av lok 1. "Urskog". Bildet er tatt mellom Mork og Killingmo sommeren 1896. (Foto: UHB-arkiv)



(Halden) via vassdragene som tidligere i århundret tildels var kanalisert. Det forelå dessuten planer om å kanalisere Haldenvassdraget videre helt opp til Bjørkelangen. Den energiske grosserer O.A. Haneborg satte seg i spissen for en gruppe energiske jernbaneforkjempere og sammen med Urskog og Høland herredstyre bekostet han stikning av banen fra Blaker og helt til Skulerud. I 1893 fikk han ingeniør J.J. O.F. Dietrichson til å foreta en ny stikning og beregning av strekningen Bingsfoss - Bjørkelangen. En bane med sporvidde 75 cm, med en største stigning på 1:50 og med en minste kurveradius på 50 m ble beregnet til å koste 495.000 kr. Relativt fort ble nærpå halvparten sikret som bidrag fra distriktet. Resten var det meningen å skaffe som statstilskudd. Regjeringen så med stor velvilje på prosjektet, og etter at jernbanekomiteen hadde kommet med sin tilrådning, ble banen vedtatt bygd av Stortinget den 12. juli 1894. Kontraktør S. Sørensen fikk arbeidet med å bygge banen etter et anbud på 183.390 kr.

Man ble fort klar over det uholdbare i å la banen få en brå slutt på Bjørkelangen, og i 1895 gjenopptok Høland herredsstyre tanken om en forlengelse frem til Skulerud øverst i Haldenvassdraget. Det ble også her bevilget penger og gitt garantier for ytterligere beløp, for så å sende søknad til Arbeidsdepartementet. På grunn av uklare forhold til Urskogbanen og sammenslåingen med denne, ble søknaden ikke behandlet i 1896. Året etter ble saken lagt frem til realitetavgjørelse i Stortinget med anbefaling fra alle impliserte parter. Mot prosjektet sto nå kravet om at man måtte få en plan og lov om småbaner. Disse grodde nå opp som paddehatter uten noen tilsynelatende plan. Formann i

Stortingets jernbanekomite på denne tiden var Jørgen Løvland, og han ble berømmet for å ha et fast grep om saksbehandlingen. Han mente at man ikke skulle vente på en slik plan, men straks gå igang med byggingen av banen. Til tross for at Urskogbanens aksjonærer var imot forlengelse og sammenslutning av banene, fikk Løvland drevet saken gjennom. Som vilkår for tilskuddet på 291.000 kroner ville komiteen sette at anlegget skulle gå inn i et trafikkmessig, administrativt og økonomisk fellesskap med andre jernbaner, dersom staten krevde dette. Den 5. april 1897 fant det siste avgjørende ordskifte sted i Stortinget, og det ble en meget kvass debatt. Denne endte med at bevilgningen ble gitt i samsvar med proposisjonen, mot bare 15 stemmer. Hølandsbanen var ferdigbygget (også denne av S. Sørensen) allerede 15. desember året etter, og etter endel forhandlinger ble banene slått sammen til én bane fra Bingsfoss til Skulerud. Stasjonsarrangementet på Bingsfoss var ikke tilfredsstillende og i 1903 ble banen ført frem til Sørumsand stasjon, som i resten av banens levetid forble sporbruddstasjon med omlastning fra bredt til smalt spor. Også denne banen slet tidvis sterkt med økonomien men kom alltid ut av problemene med "bena ned", og ble etter forhandlinger overtatt av NSB i 1945. Deretter ble banen drevet som Aurskog-Hølandsbanen under Oslo distrikt frem til nedleggelsen i 1960. Banens videre skjebne tør vel være kjent for leserne.

Intet annet sted i landet var knivingen om småbaner så sterk som i Jarlsberg og Laurvigs amter. Byene Larvik, Tønsberg, Horten og Holmestrand var alle interessert i å få hver sin bane. Alle prøvde å gjøre staten interessert i akkurat sitt anlegg, og den interne striden foregikk

med alle slags våpen. Tidligere hadde den såkalte Lågendalsbanen vært sterkt fremme som statsbane, men var blitt skrinlagt. Larvik mente at en bane fra Larvik på vestsiden av Numedalslågen til Hvittingfoss var den som måtte satses på, men den ville grunn av grunnforholdene bli relativt kostbar. Et annet prosjekt var en bane fra Tønsberg til Eidsfoss, som skulle gå fra Tønsbergkanalen via Ramnes, Hillestad, Hof og Bergsvatn frem til Eidsfoss. Denne banen ville bli på 47 km. og for det meste gå gjennom lett terreng, bortsett fra de siste 4-5 km. Holmestrand ville også ha en privatbane, den skulle gå fra byen gjennom Hillestad og Hof til Hvittingfoss. Den ville på en del av strekningen få felles trasé med Tønsberg-Eidsfosbanen. Endelig ville gjerne Horten også ha sin bane fra Skoppum via Hvittingfoss til Svarstad.

Nå ble bare Tønsberg-Eidsfosbanen og Holmestrand-Hvittingfossbanen bygd. Som begrunnelse for den førstnevnte banen ble gitt at den ville gå gjennom gode jord og skogbruksbygder, og samtidig bli en ypperlig transportvei for det gamle Eidsfos Jernverk. I 1894 bevilget Stortinget et mindre beløp til undersøkelse av alle de påtenkte jernbaneprosjektene i amtet. Siden arbeidsministeren på dette tidspunkt, Peder Nilsen, var fra Tønsberg ivret han sterkt for Eidsfosbanen. Det var jo imidlertid kommet inn så mange søknader fra "Grevskapene" at det først måtte utarbeides en samlet plan. Dette bød på store vanskeligheter, og både i 1894 og i 1895 anbefalte departementet at Eidsfosbanen burde bygges, idet det mente at dette baneanlegget var det mest berettigede i amtet. Da man så gikk inn i 1896 ble man etterhvert klar over at denne gordiske jernbaneknuten måtte hogges over. Det ble

fra endel representanter fremmet et utsettelsesforslag, men dette ble nedstemt og den særdeles livlige debatten endte med at Tønsberg-Eidsfosbanen fikk konsesjon og et statstilskudd på 596.000 kr.

Også her ble kontraktør S. Sørensen "tilkalt" og for noe i overkant av 1. million kr. fikk han tilslaget på å bygge den 49 km. lange smalsporbanen. Arbeidet var rimelig lett, de eneste større arbeider var én større og to mindre broer. Banens største stigning var på 1:60 og minste radius var 150 m. Banen hadde 18 stasjoner og holdeplasser. Åpningen fant sted den 18. oktober 1901 under stor festivitas med representanter både fra Stortinget og fra jernbanestyret. Det ble holdt taler både på Eidsfoss og da åpningstoget, trukket av lokomotivet "Halvdan" kom frem til Tønsberg. Her holdt bl.a arbeidsminister Løvland en bredt anlagt tale om landets jernbanebygning. Dagen etter begynte hverdagen for Eidsfosbanen, og denne varte i en drøy mannsalder før også denne banen måtte gi opp i konkurransen med buss og bil. Den 1. juni 1938 ble all drift på Tønsberg-Eidsfosbanen nedlagt.

Som man vil skjønne, var det ikke akkurat noen mangel på småbaneprosjekter i 1890-årene. I tillegg til de baner som er nevnt ovenfor fantes også planer for baner mellom Mysen og Ørje, mellom Mysen og Blaker, mellom Sel og Vågåmo og for en Stalheimsbane. Øverst på prioriteringslisten sto imidlertid nå en mellom Holmestrand og Hvittingfoss. I 1895 forelå en søknad der bl.a UHB's utrettelige forkjemper, grosserer A.O Haneborg var én av underskriverne. Det ble bedt om et statsbidrag på 350.000 kr. og det ble hevdet at Holmestrand ville miste hele sitt oppland hvis bare Eidsfosbanen ble bevilget (dette var før Eidsfosbanen fikk sin bevilgning!).

Dette var ikke nok til å røre d'herrer stortingsmenn, og saken ble utsatt til året etter.

Det var spesielt gode grunner å føre i marken for denne banens bygging og videre eksistens. Ved banens foreslåtte endepunkt i Hvitvingfoss lå et av Numedalslågens største fossefall, som på langt nær var utnyttet. Dessuten lå der et tresliperi, som var henvist til en mildt sagt elendig "kjerrevei" for å få transportert sine produkter ned til Holmestrand. Denne relativt store trafikk var banen sikret å overta dersom den ble en realitet. Dermed skulle ifølge forslagsstillerne, banens rentabilitet være sikret fra første stund. Debatten i Stortinget ble avholdt den 23. og 24. juli 1896 (Dette var tydeligvis før Stortinget bevilget seg ekstra lange ferier! (red. anm.)) og det ble talt varmt for banen fra distriktets representanter. All den tid et allerede var tegnet bidrag for 375.000 kr. burde Stortinget betenke seg to ganger på å avslå søknaden mente man. Ordskiftet endte da også med at banen ble vedtatt mot 23 stemmer. Den opprinnelige tanken var å bygge en regulær tertiærbane med sporvidde 75 cm., men senere besluttet anleggsstyret seg for å bygge vanlig smalspor, dette bl.a fordi det av militære grunner var nødvendig å forsterke overbygningen. Av samme grunn påtok også staten seg merkostnadene ved dette, og bevilget 74.000 kr. ekstra. Nå ble banen på alle måter dyrere enn planlagt, og men søkte staten om ytterligere tilskudd, idet man mente at det ikke var mere å hente i distriktet. Staten gikk ikke med på dette, men bevilget 30.000 kr. mot at det kom et lignende bidrag fra kommunene og private. I tillegg samtykket Stortinget i at banen fikk oppta et 1. prioritetslån på 93.000 kr. Saken var nå i orden, og arbeidet satte

igang. Holmestrand-Hvitvingfossbanen gikk ut fra Jarlsbergbanen straks sør for Holmestrand og svingte i skarp stigning opp mot den første stasjonen, Gullberg. Derfra gikk den gjennom Botne til Island (!) og inn i Hillestad. herfra gikk den på et 6 km. langt stykke sammen med Eidsfossbanen over Sundbyfoss til Hof. Fra Hof gikk banen på egen trasé over Hasselstad og Kleppan frem til Hvitvingfoss. De to banene ble driftsmessig slått sammen, men de beholdt hele driftstiden hver sin økonomi.

Den 30. september 1902 ble banen åpnet i Holmestrand med besøk av statsråd Løvland, Nysom - som nå ikke lenger var arbeidsminister, men generaldirektør for Statsbanene, og en rekke andre jernbaneautoriteter. Lettelsen over å slippe å bruke den sterkt trafikkerte kjøreveien med de milelange hjulsporene, som på folkemunne ble kalt "landets lengste sporvei", var stor. Også her begynte hverdagen, og som på privatbaner flest, var det ikke alltid noen fest, især ikke da veiene i distriktet ble bedre, og biler og busser overtok mye av trafikken. Banen fikk leve i nesten 36 år, og ble nedlagt for godt på samme dag som "broren" Eidsfossbanen - nemlig 1. juni 1938.

Den store jernbaneiveren i 1890-årene hadde nå gjort sitt til at det ved utgangen av 1902 eksisterte følgende privatbaner: Lillesand-Flaksvandbanen på 16.6 km., Nestun-Osbanen på 26.3 km., Sulitjelmabanen på 13.1 km., Urskog-Hølandsbanen på 54.4 km., Tønsberg-Eidsfossbanen på 49.05 km., og Holmestrand-Hvitvingfossbanen på 30.4 km. På dette tidspunktet var også to nye privatbaner under bygging; Lierbanen og Valdresbanen. tar man disse to med får man en total banelengde på 315 km. på

disse såkalte småbanene. Dette var mer enn 1/7 av alle statsbanene på dette tidspunktet, og vitnet om småbanenes popularitet, og distriktenes vilje og evne til å påta seg store økonomiske løft for jernbanesakens skyld.

I 1897 sendte Lier Jernbanekomite et andragende til departementet om et statsbidrag til anlegg av en bane fra Lier til bunnen av Holsfjorden på Ringerike. Riktignok fantes det to veier her, på østsiden Svangstrandveien, som lå for høyt oppe i lia til å komme bygdene til gode og på vestsiden en gammel gårdsvei, om hvilken det i en offisiell uttalelse ble sagt at "slettere vei i forhold til den trafikk den skal betjene finnes neppe her i amtet". Den utrettelige kontraktør S. Sørensen hadde foretatt undersøkelser, og man var allerede enige om traséen fra Lier via Eriksrud, Egge, Uteng, Sjøstad, Muggerrud til Svangstrand. Herfra skulle det gå hurtiggående dampskip på Hols- og Tyrifjorden. Minste kurveradius var beregnet til 100 m. og sterkeste stigning 1:33. Banen skulle bygges som ordinær smalsporet bane, idet Drammensbanen som den skulle ha forbindelse med i Lier, allerede var smalsporet.

I Stortingets jernbanekomite ble søknaden sett på med stor velvilje, idet den ville "opphjelpe" jordbruket og industrien og stimulere turisttrafikken, som det ble sagt. At Drammensbanen var vurdert ombygget til bredspor behøvde man ikke legge vekt på. Man kunne jo ved en senere anledning legge inn en tredje kinne på strekningen Lier-Drammen ble det hevdet. Søknaden ble vedtatt i Stortinget 18. mai 1899, og etter en anleggsperiode på 5 år ble Lierbanen satt i drift 12. juli 1904. Det var stor festivitas under åpningen. Bl.a ble det gitt frokost på Sjøstad gård, før man

bega seg videre med toget til Svangstrand der man gikk ombord i jernbanens "hurtige dampskip" Ringerike, som tok gjestene med på en rundtur på Tyrifjorden. Den høytidelige åpning av banen fant sted på Svangstrand og ble foretatt av statsminister Hagerup.

Også for denne banen kom hverdagen brått. Etter omkring 30 års drift ble også denne utkonkurrert av biler og busser, og fra oktober 1932 mistet banen all persontrafikk, som ble overtatt av en busslinje fra Sylling via Sjøstad til Drammen. Godstrafikken holdt seg ennå i knappe 5 år, men 1. januar 1937 var det definitivt slutt også for denne banen.

Sin største utstrekning hadde privatbanenettet i 1920, da det var på ialt 466.1 km. Som allerede beskrevet, ble svært mange av privatbanene nedlagt i 30-årene, slik at man pr. 30. juni 1941 sto tilbake med et privatbanenett på bare 161.4 km.

Dette var Lillesand-Flaksvandbanen, Sulitjelmabanen, Urskog-Hølandsbanen, Thamshavnbanen, Rjukanbanen og Dunderlandsbanen.

De første virkelige skritt for å få anlagt en elektrisk jernbane ble tatt i 1897 av herrene Salvesen og Thams. Dette året sendte de en søknad om konsesjon på en elektrisk drevet jernbane mellom Svorkmo og Orkdalsøra. Grunnen til søknaden var at det trengtes transportkapasitet ved landets største kisgruve, Løkken Verk. De ønsket en rask transport av kisen ned til Orkdalsøra for videre utskipping. I 1904 fikk selskapet konsesjon og startet planleggingen og byggingen av banen.

Den 10. juli 1908 var en festdag for Thamshavnbanen, som ble banens navn. Kongen var tilstede og åpnet Norges første



*Den første egentlige elektriske jernbanen i Norge var den metersporede Thamshavnbanen. Banen fikk tidlig egne motorvogner for persontrafikken, og på bildet ser vi en av disse med et blandet tog på vei mellom Svorkmo og Løkken i 1911. (Foto: Jernbanemuseet)*

elektrisk drevne jernbane. På forhånd var anlegget blitt inspisert av sjefen for jernbaneundersøkelsene, overingeniør Rostad, og den tyske chargé d'affairs, som begge var fulle av lovord om det elektriske anlegg og passasjervognens komfort. Den offentlige trafikk tok til 15. juli. Den delen av banen som gikk mellom Svorkmo og Løkken var tenkt som en gruvebane, og det ble ikke søkt om konsesjon for denne delen. Dette var et mistak, for gruvebanens lengde (6 km) krevde konsesjon. Banen ble en stund i 1909 drevet som bruksbane og passasjerer ble tatt med uten betaling, men utpå høsten samme år ble denne gratistransporten innstilt. Denne siste del av banen ble høytidelig åpnet av statsminister

Wollert Konow i august 1910.

Banen var bygget smalsporet, med den for norske forhold, uvanlige sporvidden 1000 mm., såkalt meterspor. Denne sporvidden ser ut til å være typisk trøndersk, idet Sporveien i Trondheim også benytter denne uvanlige sporvidden. Skinnevekten var opprinnelig på 22,5 kg. pr. meter, men da transportvolumet stadig økte ble skinnene etterhvert byttet ut med 35 kg.'s skinner. Konsesjonen gjaldt frem til 1938, og den ble da forlenget til 1968 på omtrent samme vilkår som de opprinnelige.

Under krigen ble Thamshavnbanen gjentatt ganger utsatt for sabotasje, for å hindre tyskerne i å kunne benytte kisen. 2 lokomotiver ble sendt til Oslo for

reparasjon, men ble for sikkerhets skyld sprengt i småbiter natten før de skulle sendes tilbake etter endt reparasjon. Tyskerne sendte i 1944 to lok av sin enhetstype 99 (99.221 og 99.223) nordover til Thamshavnbanen. Disse lokene er de tyngste smalsporlok som noengang har trafikkert en norsk jernbanestrekning. Tjenestevekten på disse "pluggene" var hele 66 tonn.

Da det etterhvert ble umulig å skaffe smalsporlok, satte tyskerne igang å legge en tredje skinne, for å kunne bruke normalsporet materiell. Dette ødela banens overbygning sterkt, og tyskerne selv fikk liten glede av arbeidet. Det ble nemlig fullført den 5. mai 1945, og da var det jo ikke så svært mye lenger tyskerne hadde noe å si eller gjøre i Norge.

Denne lille metersporete banen på tilsammen 25,3 km, ble på denne måten banebryteren for elektrisk jernbanedrift i Norge, selv om det varte 16 år til før NSB satte sin første elektriske strekning, Drammensbanen med sine E11-lok, i drift.

1890-årene var "glanstiden" for bygging av de små og private jernbaner i Norge. De fleste av de baner som ble bygd da tjente trofast sitt publikum i kortere eller lengre tid inntil buss- og biltrafikken tok knekken på dem. De ble ganske enkelt for små og ukomfortable, og maktet ikke i all sin lettbygdhet den økte trafikken og de skjerpede kravene som meldte seg fra rundt 1930 og utover. Imidlertid utgjør disse banene en spennende del av vår jernbanehistorie, og de fortjener å trekkes frem i lyset av og til. Det er skrevet bøker om de fleste av disse små jernbanene, og de av leserne som vil sette seg ytterligere inn i de enkelte baners materiell, driftshistorie og hverdag henvises til disse.

*Kilder:*

*Einar Østvedt: De norske jernbaners historie Halling/Borgersen/Rogan: Urskog-Hølandsbanen 90 år 1896-1986*

*Norsk Jernbaneklubb: Damplokomotiver i Norge 1987*

*Norsk Jernbaneklubb: Togbytte på Nelaug, 1989*

*De norske jernbaner og deres personale, Bedr.hist. institutt & forlag - 1956*

# SØRUMSAND BYGG

## BYGNINGSARTIKLER

1920 Sørumsand. Tlf. 63 82 72 66. Fax 63 82 73 33



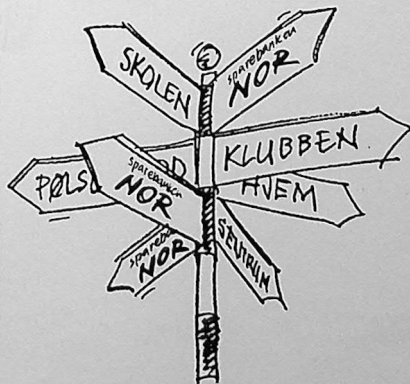
**BYGG og**  
**hobby**

## Et under i Volos



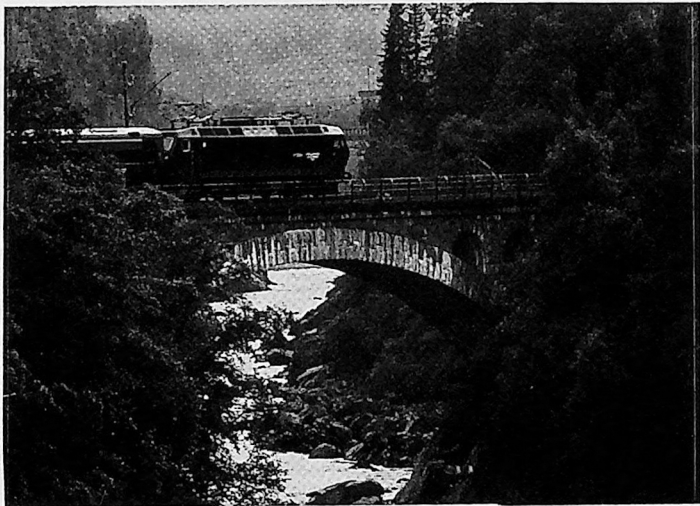
I tertitten nr. 67 skriver Håvard Pedersen en artikkel med tittel "Hva skjer i Volos?". Hellas har jo til denne dag ikke hatt noen museumsjernbane. Nå er dette rette på. I Volos' gater går det atter damp tog med 600 mm sporvidde. Til å begynne med kjørt man til Agria, 7 km. fra Volos, men fra mars i år er banen gjenåpnet helt til Mileé.

## Sparebanken NOR er alltid i nærheten.



Kanskje visste du at Sparebanken NOR er den desidert mest utbredte banken på Østlandet. Men visste du at vi også har kontorer i Kristiansand, Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø og Vadsø!

sparebanken  
**NOR**



Redd skogen !  
Redd ozonlaget !  
Redd for ulykker ?  
Ta heller toget . . .

NSB

