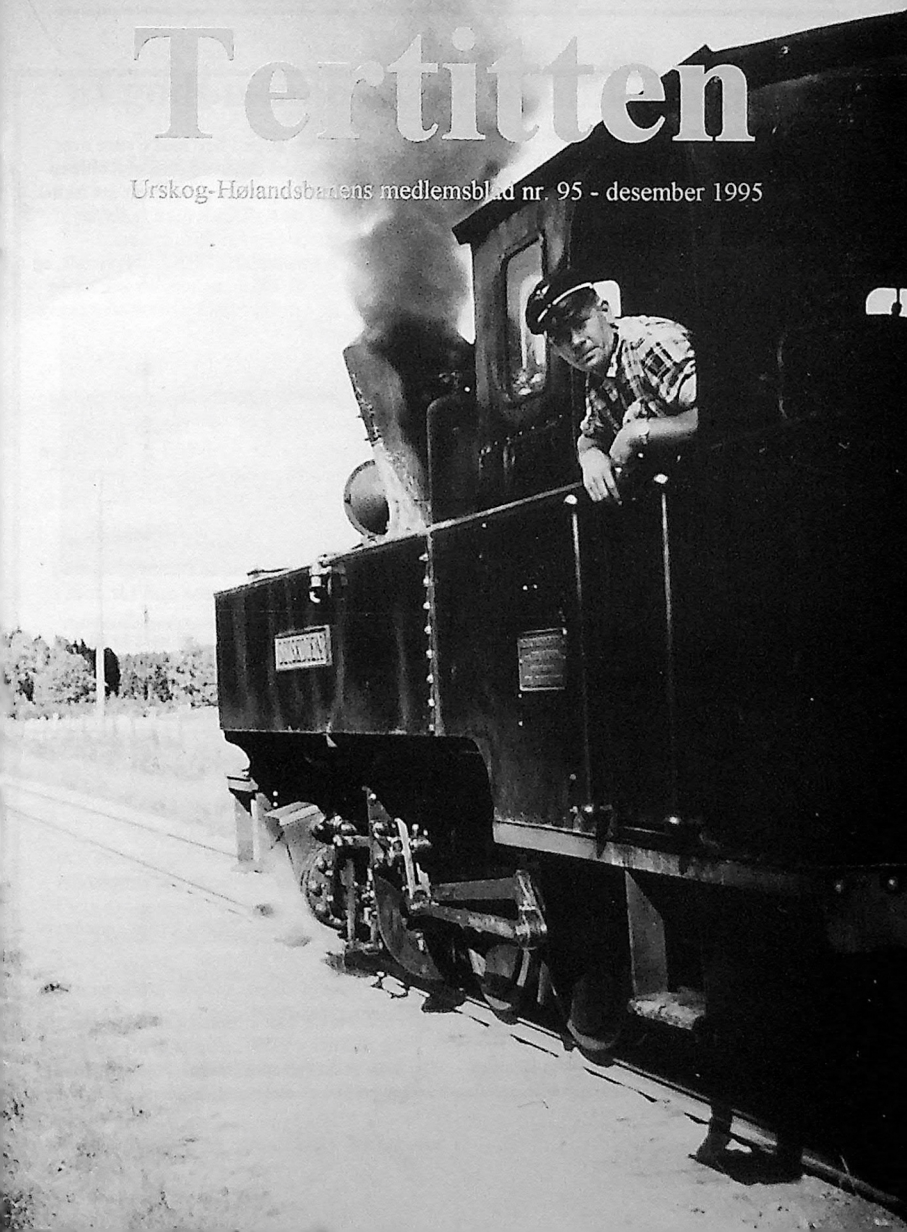


ISSN 0804-9203

Tertittten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 95 - desember 1995



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,-

1/2 side kr. 500,-

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

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: Erik Borgersen

Avd. ing. Vidar Skilnand

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

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

kl. 11,00, 12,00, 13,00 14,00 og 15,00

Julen nærmer seg

kanskje er den sogar i ferd med å være over når du sitter med denne utgaven av Tertitten mellom hendene Denne gangen var det faktisk ikke mangel på stoff, men det å finne de riktige bildene som har forsinket oss. Vi går om kort tid inn i UHB's jubileumsår, og vi skal feire de 100 årene som det seg hør og bør, og det sier ikke lite i UHB-sammenheng. Inne i bladet finner du en artikkel der vi presenterer noen tanker og ideer rundt jubileet.

Ellers er bladet denne gangen preget av mye historisk stoff. Vi "graver" for tiden i vårt historiske arkiv, og det dukker stadig opp nye og interessante ting. Det gjør det også på gjenstands-siden. Les mer om dette inne i bladet.

For et par år siden presterte jeg (tross korrekturlesning) å ønske leserne god jul og godt nytt år. Ønsket gjentas også i år, men i korrekt skrevet tilstand:

En riktig god jul og et godt nytt år til dere alle.

Jan Deram

Av innholdet:

UHB's 75-årsjubileum i 1971

Medlemsnytt

Flere vogner til UHB

Urskog-Hølandsbanen - en sær oppgave av Agathe Prydz.

UHB-ere på besøk i Severn Valley - jernbane-entusiastenes Mekka.

"Cirkulærer fra Hovedstyret"

Forsidebilde: Lok 4 "Setskogen" i nordgående tog på Slora i 1959. Lokfører Willy Moseby titter ut fra fyrbøterplassen. (Foto: M. Bruun)

Et godt minne - UHB's jubileum 1971

Stein Olav Hohle



Jubileumstoget er ankommet Fossum. De gamle, fine bilene står og venter på passasjerer (Foto: S.O. Hohle)

En håndfull av oss som var med på UHB's 75-årsjubileum i 1971 er fortsatt aktive medlemmer - i mer eller mindre grad. Siden 1996 blir jubileumsåret med stor "J", vil jeg gjerne dele noen av de gode minnene fra markeringen i 1971 med dagens medlemmer og lesere.

Lørdag den 4. september 1971 var den store dagen. Et ekstratog med EI 13 og B3-vogner sto i toghallen på gamle Oslo Ø og ventet på våre innbudte gjester. Og gjestene var ansatte i NSB, som hadde vært svært hjelpsomme mot oss i pionertiden, aktive medlemmers foreldre og de av våre aktive medlemmer som ikke var på Sørumsand, travelt opptatt med å klargjøre jubileumstoget, som var satt opp med både "Setskogen" og "Høland" i anledning dagen.

Sandvika Blåseoktett sørget for

musikken allerede på treplattformen på Oslo Ø, og de fortsatte å glede alle som var med både i B3-en og senere i sommervognen N 105 "Liermosen".

Ved ankomst Sørumsand sto 12 veteranbiler og ventet for å kjøre gjestene bort til Presterud, som den gang var UHB's utgangsstasjon. Der sto den legendariske "Myggbu", som var banens billettekspedisjon. Bilene måtte gjøre flere svinger, fordi hele 90 mennesker skulle



Øverst til venstre: El 13 i gammel design med B3-vogner er klar til avgang fra spor 8 i den gamle Østbanehallen. Plattformene var av velluktende trevirke.

Øverst til høyre: En gammel Renault svinger ut fra Sorumsand. Lokaltoget i bakgrunnen består av en 65a motorvogn, teak mellomvogn og en "ubåt" som styrevogn.

Nederst til venstre: Gjestene får utdelt spesialbillett av Txp Sorumsand før de går ombord. Bemerkt "Stasjonsbygningens" størrelse.

Da dagens hedersgjest, pensjonert overkonduktør Olaf Moen, var kommet vel ombord, ga togfører Per Ivar Michalsen avgangssignal til lokførerne. Olaf Moen begynte som ekstrabetjent ved UHB i 1909, og var derfor, sammen med lokomotivet "Setskogen" fra samme år, en skikkelig veteran. Per Ivar Michalsen var forøvrig også togfører på jubileumstoget ved 90-årsjubileet i 1986.

Etter en kort stopp på Bingsfoss la toget iveri i fint driv opp bakkene til Fossum. Der sto veteranbilene og ventet på Stortrøens jord. (Dette var før vi fikk flyttet Mork stasjon dit.) På tilbaketuren kunne man nemlig velge hvorvidt man ville skysses med bil eller tog. De fleste gjestene valgte toget, mens vi aktive stort sett lot oss "veteranbile" tilbake, siden dette var en ny opplevelse for de fleste av oss.

Etter togturen ble det arrangert en lunch på Vertshuset, med taler, rosende ord og hyggelige hilser. Av NSB fikk vi

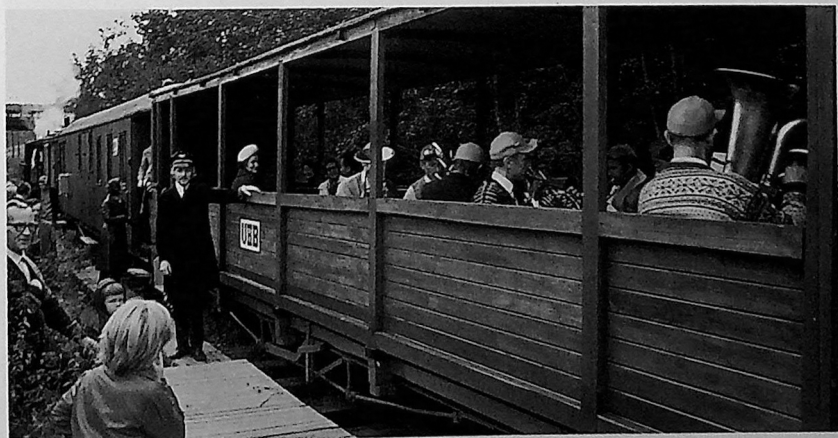
stasjonsbjellen som idag brukes på Bingsfoss.

Samme ettermiddag ble det kjørt ordinært passasjertog, for første gang i museumsbanens historie på en lørdag.

Ved en tilfeldighet, eller skal vi si lykketreff, brakte A-magasinet en stor, fint illustrert artikkel om museumsbanen denne lørdagen. Dagen etter fikk vi besøk av 631 reisende. Den gamle rekorden ble ettertrykkelig slått, og vi ventet alle at den ville bli stående i mange år.

To vellykkede jubileumsdager var til ende, og vi aktive fikk en kraftig stimulans til å fortsette utviklingen og utbyggingen av museumsbanen.

En liten kuriositet til slutt: Jubileumsnatten var vi 14 personer som overnattet i Bingsfoss hytte. Såvidt jeg minnes var det 4 sengeplasser der. Resten lå strodd utover gukvet. Stemningen var i alle fall på topp. Denne helhen er kanskje den mest gledelige og minnerike jeg husker fra mine 28 år ved "Banen".



Sandvika Blåseoktett i UHB's "sommervogn". (Foto: S.O. Hohle)

Medlemsnytt

Aud Kristin Brevig.

Nye medlemmer 1995:

Eva Standahl	Akershus
Dag Kristoffersen	"
Brita Ullestad	"
Karianne Ullestad	"
Gunn Hansen	"
Håkon Hansen	"
Ole-Jakob Kalberg (aktiv)	"
Christian Malerbakken	"
Johan Møller-Holst	Hordaland
Håkonsen Maskin AS	Akershus
Harald Fonnelop	"
Anne Bergholt (aktiv)	"
Einar Gaustad	"
Rita Nilsen (aktiv)	Oslo
Kirsten Braaten	Akershus
Ivar Ola Opheim	"
Hilde M. Opheim	"
Håkan Thell	Sverige
Hans Erik Bjerke (aktiv)	Akershus

Høstaktiviteter

Ny plankeplattform på Sørumsand er ferdig, i en utførelse vi har fått mye ros for. Byggingen innebar mye arbeid, med bl.a. 22 støpte fundamenter og skinner som er sveiset fast under plattformen. Vognavdelingens "gulvmalere", vaskepersonalet og de reisende kan nok glede seg til endel mindre grus i vognene i tiden fremover.

Kull-/vedskur er under oppføring ved verkstedet/lokstallen på Sørumsand. Dette er planlagt ferdig til jul.

På Bingsfoss stasjon har det pågått spor- og plattformarbeid. Til våren skal det bygges ny plattform her, identisk med den på Sørumsand.

Nedenfor Bingsfoss har det vært storoppyrning i skogen langs banen. Resultatet er blitt meget pent.

Arbeidet med Col fortsetter hver lørdag. De avsluttende arbeidene har tatt noe lenger tid enn planlagt, og vi trenger fortsatt arbeidskraft her.

Som nevnt i forrige nr. av Tertitten har høsten vært brukt til "skattejakt" både innover i bygdene og ellers. Det har dukket opp kilovis med gamle originale UHB-billetter, vogndele, arkivalia og bilder. I forbindelse med 100-årsjubileet håper vi det dukker opp enda mer!



I jubileumssesongen trenger vi enda flere medlemmer - både støtte- og aktive. På bildet: to av dem som har holdt på i noen år nå, Ole-Johnny Flateby på loket, og Jan Deram, som gir klarsignal for videre ferd mot Sørumsand. (Foto: Thorleif Pedersen)

Århundrets hundreårsjubileum: Urskog-Hølandsbanen 100 år i 1996

v/prosjektleder Jan Deram



Åpningstoget på Bjørkelangen stasjon i 1896, et velkjent bilde for alle UHB-ere. (Foto: UHB-arkiv)

Den 14. november 1996 er det nøyaktig 100 år siden første etappe av Urskog-Hølandsbanen, strekningen Bingsfoss - Bjørkelangen ble åpnet. Det er i 1996 også 30 år siden "Tertitten" gjenoppsto som museumsjernbane. Slikt må feires, og det ble tidligere i høst nedsatt en bredt sammensatt jubileumskomiteé.

Komiteen består fra UHB's side av Jan Deram, som er prosjektleder, museumsbestyrer Ivar Ola Opheim, driftsbestyrer Finn Halling og stasjonsmester Svein Ove Johnsrud. I tillegg finnes to representanter fra Postverket, to fra Aurskog-Høland kommune og én fra Sørum kommune.

Komiteen har allerede hatt tre møter i løpet av høsten. En rekke forslag til aktiviteter i jubileumssesongen er tatt

opp til behandling, og dette er noe av det vi foreløpig er kommet frem til:

Postverket gir ut frimerke med motiv fra UHB verdi kr. 3,00 den 19. juni 1996. Denne dagen vil det bli lagt opp til stor markering av begivenheten. Det vil bli laget et særstempel, og vi vil åpne en midlertidig postekspedisjon på Bingsfoss denne dagen. I tillegg kjører vi selvfølgelig postførende tog denne dagen. Det var jo slik at alle persontog på UHB i gamle

dager var postførende. Postverket vil i første halvpart av driftssesongen ha en historisk utstilling i utstillingsrommet på Sørumsand. I siste halvpart av sesongen finner du der en ny utstilling laget av UHB's egne krefter.

Den velkjente historiker Hans Fredrik Dahl, holder - sammen med skriveføre krefter ved banen - på med en jubileumsbok på omlag 260 sider, med et rikholdig billedmateriale, og med en noe annen vinkling på stoffet enn i vår 90-års jubileumsbok.

Aurskog-Høland kommune vil så langt mulig være med på å markere banens 100-årsjubileum. Mange eldre i kommunen husker fremdeles med glede og vemod banen som tjente og betjente dem frem til 1960. Det er et stort ønske om å få være med på en markering, og kommunen vil prøve å få istand en gjenstands- og billedsamling, sannsynligvis i rådhuset, og dersom det er mulig også en utendørs utstilling av historisk karakter. Man håper i samarbeid med Indre Akershus blad, å få til en registrering av gjenstander med tilknytning til banen, som nå finnes i "de tusen hjem" i kommunen, med tankø på mulig lån i utstillingsperioden.

I egen UHB-regi har vi hatt et par separate møter og en medlemskveld med idedugnad. Mange gode ideer er kommet frem, og de vil bli bearbeidet i tiden fremover. Vi har bestemt oss for å prøve å få til en tilleggsopplevelse til togturen hver eneste driftsdag i jubileumssesongen - gjerne noe som har med samferdsel å gjøre: Veteranbuss i drift - veteranbiler - veteran tog i tilbringertjeneste til Sørumsand - vår egen veteranlastebil i drift og en rekke andre elementer.

Det er allerede tatt kontakt med omlag 20 ukkeblader, med henblikk på reportasjer før og under driftssesongen, og til presse, kringkasting og TV er også rettet henvendelser.

På selve jubileumsdagen, den 14. november, planlegger vi en større anlagt jubileumsfest for aktive og spesielt innbudte gjester fra det offentlige og fra andre jernbancinstitusjoner. Nærmere om dette vil komme i de neste nr. av Tertitten.

Som leserne vil skjønne setter vi alle kluter til for å feire "**Århundrets 100-årsjubileum**". Vi vil komme til å trenge masse frivillig hjelp i løpet av året, så det er bare å melde fra - ingen skal behøve å gå "arbeidsløs" gjennom 1996! Flere gode ideer og tanker rundt 100-årsjubileet mottas med stor takk, og henvendelser kan rettes til banens adresse: UHB, Postboks 59 - 1920 Sørumsand.



UHB av idag, i sitt 100. år! Nå mere til glede enn til nytte, men tross alt: togene taffer fremdeles inn til Sørumsand stasjon. (Foto: Erik Borgersen)

Flere vogner til UHB

Finn Halling



Godsvogn G10 eller G16 forkledd som uthus. (Foto: Finn Halling)

En "sannhet" som knapt er diskutert: Med unntak av det materiellet som ble tatt hånd om av Jernbanemuseet, Urskog-Hølandsbanen og Smørekoppen ved NTH, ble alt UHB-materiell hugget i august 1962.

Flere rykter og påstander har dukket opp gjennom tidene, men er fortløpende avkreftet. Og dessuten - så store som bevaringsinteressene var etter UHBs nedleggelse: Hvordan skulle noen vogner kunne forsvinne uten at "vi" visste om det? Ikke mulig, vil de fleste nok si.

Sommeren 1995 ble imidlertid denne viten ettertrykkelig tilbakevist. To vogner har dukket opp som fugl Fønix og er nå behørig tatt hånd om på Sørumsand. G 7 var første funn. Forsåvidt hadde vi påvist vognen allerede i 1994, skjønt det

var noe uenighet om dens eksistens. Men tidlig i vår tok cieren kontakt med oss og sa: Vørsågod, vognen er deres! Få dager senere var den i trygg forvaring på Sørumsand.

Vognen hadde tjent som redskapsbod for en tidligere banearbeider, og hadde stått vel forvart bare noen meter fra Urskog-Hølandsbanens gamle trase i Harkerudbakken. På avstand, ja selv på forholdsvis nært hold, var det vanskelig å se at det var godsvogn, fordi den sto som tilbygg til en garasje, hadde fått ny panel,

skråtak og vindu i døren. Utallige ganger hadde vi sust intetanende forbi, på vei mot banens gamle trakter på jakt etter skjulte skatter. Takket være et tips - som vi fikk første gang for 5 år siden, men dengang ikke greide å forstå fordi det var "halvkvedet" - nøstet vi oss omsider frem til vognen en regnværsdag i 1994. Et års tid senere ble vognen vår.

Vognkassens tilstand må anses som god, spesielt etter mer enn 30 år på bakken.

Noen måneder senere meldte vårt styremedlem Dagfinn Lunner om et nytt vognfunn. Boligen til en tidligere snekker ved UHB var solgt, og en del av uthuset hans ble konstatert å være en UHB-godsvogn! Etter en rask befaring fastslo vi at det var en kort, lukket godsvogn med isolerte vegger, innvendig panel og vedovn. Med andre ord måtte det være G 10 eller G 16 som var UHBs eneste melkevogner/varmevogner av denne størrelsen. Eieren hadde ikke noe i mot at uthuset/vognen kom på museum, og kort etter var den tilbake på sin gamle bane.

Som leseren allerede skjønner, dreier det seg ikke om komplette og intakte vogner som er funnet. Det er lenge til de kan rulle og gå i tog. Begge vognene mangler understell, tak og dører. Som sådanne er vognene allikevel interessante restaureringsobjekter og verdifulle tilvekster til våre samlinger. Kildemateriale og grunnlag for å gjennomføre forsvarlig restaureringsarbeid har vi: G 7 er tilnærmet lik G 9 som allerede befinner seg hos oss i beste velgående, mens G 10/G 16 har en noe annen vognkasse, med doble, hengslede sidedører, innvendig panel, vedovn m.v.. Vognkassen har vi, og da gjenstår det å

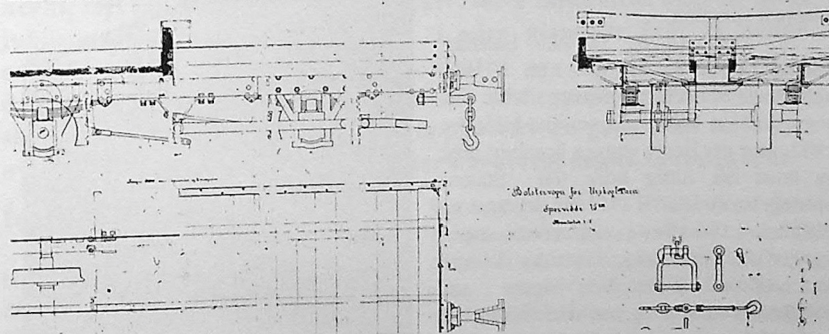
bygge opp et understell - som er tilsvarende som på nr. 7, 9 og 13. Komplette hjulganger har vi til to vogner.

Når vi nå har hånd om fire vogner fra Urskog-Hølandsbanens største vognleveranse (delt førsteplass med vognene 22-33), kan det være interessant å tittle litt på vognenes brogete historie.

G 7 og G 10/G 16 ble opprinnelig levert som bolstervogner utstyrt som grusvogner til Urskogbanens anlegg i 1895. Ialt ble det levert 12 like vogner. Som bolstervogner fungerte de slik: Vognene ble koblet parvis sammen og et svingbolster anbragt på hver vogn. Oppe på bolstrene kunne det så anbringes skåren last, slik at hver vogn fungerte som en boggi. Dette gav imidlertid vognene et høyt tyngdepunkt, noe som var spesielt ugunstig på den kurverike Urskogbanen. Dessuten er det lett å forstå at lastemåten ikke egnet for tømmer. Baneselskapet satset derfor på boggivogner, og disponerte toakslingene til andre formål.

Tre av toakslingene ble påbygget lukkede godsvognkasser i 1898 for den nette sum av kr 65 pr. kasse. Dette skjedde som en del av sammenslåingsavtalen mellom Urskogbanen og Hølandsbanen. To toakslede vogner ble bygget om på samme måte i 1900/01, og ytterligere en vogn fulgte året etter. Innen 1907/08 hadde følgende vogner fra denne serien fått lukket kasse: Nr. 7, 9, 10, 11, 13, 14, 16 og 18.

For helhetens skyld nevnes at også vogn nr. 20, 24, 25, 26 og 48 fikk påbygget lukket godsvognkasse med skyvedører. Vogn nr. 20 fikk sin kasse i 1906/07, G 48 i 1924, mens nr. 24-26 ble Go i perioden 1909-20. Vognene 62 og 63



Øverst: Vogn G16 fotografert på Sorumsand i 50-årene I midten: Vogn G10, sammen med en flatvogn m/lofsekasse fotografert på NSB's 100 års jubileumsutstilling i 1954. Nederst: "Typetegning for bolstervogn" til Urskog-Hølandshbanen, fra Strømmen Værksted. G10 så slik ut ved leveransen.

fikk påbygget isolerte kasser i 1922/23, og tjente som melkevogner - eller "hvitvogner".

Vognfortegnelser fra UHB's første år er mangelfulle. Fotografier fra tidlige år har vi derimot rikelig av og de gir oss mye informasjon. På samme måte gir dokumenter, direksjonsmotereferater, generalforsamlingsreferater, offentlig statistikk m.v. gode indikasjoner. Først på 1940-tallet kom det vognfortegnelser som er brukbare for å gi eksakt detaljinformasjon.

Vogn nr. 7, 9, 11, trolig 13, 14 og 18 fikk tilnærmet like vognkasser ved ovennevnte ombygninger/påbygginger. Vognkassetypen, med en enkel skyvedorer på hver side, er første gang kjent fra fotos fra 1900. G 7, G 9, G 11, G 14 og G 18 gikk uforandret til banens nedleggelse. G 13 fikk muligens tilsvarende vognkasse som forannevnte vogner, men denne ble erstattet av en ny, trolig på begynnelsen av 1950-tallet. G 9 og G 13 er bevart komplette ved museumsbanen. G 7 ankom som nevnt museumsbanen i år, om enn ikke helt komplett.

Vogn 10 og 16 fikk lukkede, isolerte kasser og ble gitt litra S, dvs. melkevogn. Eldste kjente bilde av vogntypen er Wilses Sørumsand-bilde fra 1907, men der bærer vognen åpenbart preg av noen års flittig bruk. Til Statens overtakelse av UHB i 1945 ble det laget en omfattende utredning om banen, og i kapitlet om godsvogner, heter det: "... ved 3 lukkede 2-akslede vogner var vognkassen dårlig og bør underkastes en omfattende reparasjon." Mye tyder på at dette gjelder vognene 10, 13 og 16.

Etter statsovertagelsen skjedde litt av hvert med disse vognene:

G 10, som den var omlitret til, pusses opp utvendig og utstilles på NSBs 100 års jubileumsutstilling på Framnes i 1954. Kort tid etter, trolig i 1955, får den ny vognkasse, tilsvarende den vi kjenner fra G 13. G 10, med den nye vognkassen, hugges på Finstadbru i august 1962.

G 16, også med ny litra, utrangeres i tidsrommet 30.10.53-17.3.55.

Dette betyr at den vognkassen vi har overtatt, som med sikkerhet stammer fra en av disse vognene, ble tatt ut av bruk minst 5 år for banens nedleggelse. Det har hittil ikke vært mulig å fastslå med sikkerhet hvilken av vognene som nå er innlemmet i vår samling av autentisk materiell fra UHB. Vi har dog indikasjoner på at det kan være G 10

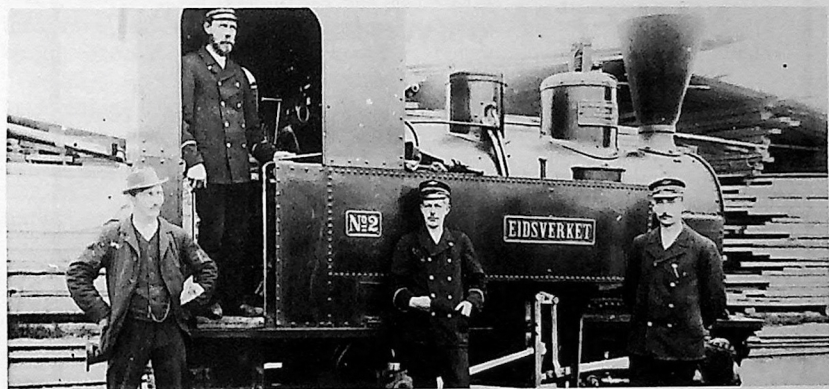
Det som er sikkert er at begge vognkasser nå står trygt og godt under våre tak - og der blir de stående til vi en dag tar til med restaureringsarbeid med sikte på igjen å få dem på sporet.



G10 på Hemnes 1956. (Foto: Børge Chorfitzen)

Urskog-Hølandsbanen - En sær oppgave

Agathe Prydz



Et av de tidligste bilder vi kjenner av lok nr. 2 "Eidsverket". Staute ansatte ved Urskogbanen poserer på og foran loket, som eksisterer kjørelært den dag i dag, nå under navnet "Urskog" på Jernbanemuseet i Hamar. (Foto: UHB-arkiv)

I forbindelse med UHB's 100-årsfeiring har vi, som tidligere nevnt, tatt for oss vårt historiske arkiv, for å finne frem stoff til såvel jubileumsbok som til "Tertitten". I våre gjemmer fant vi denne sær oppgaven, som Agathe Prydz, datter av banens legendariske driftsbestyrer fra 1917 og frem til nedleggelsen, leverte i sin skoletid, etter det vi kan lese ut av oppgaven - en gang etter midten av 1930-tallet. "Tertitten" gjengir her uavkortet denne sær oppgaven:

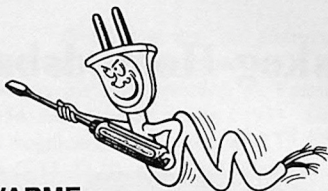
Innledning

I siste halvdel av forrige århundre blev kravet om bedre kommunikasjoner i grensdistriktene på Østlandet stadig sterkere. Særlig skyldtes vel dette de stigende priser på trelastmarkedet, som gjorde verdien på skogen steg. I

begynnelsen av 1860-årene åpnes Fredrikshaldskanalen. Omkring 1870 nedsattes en komite fra Holand og Urskog med sikte på å forberede en jernbaneforbindelse fra disse bygder sydover mot Smålensbanen. Denne komite endte med å avgi et forslag som gikk ut på en utvidet kanalisering av vassdrag gjennom de nuværende Holand og Urskogs

**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



bygder. Planen om å kanalisere vassdraget var såvidt modnet at de broer som blev bygget i dette tidsrum, blev bygget i høi buer over elven, for at små lave dampbåter kunde slippe frem. Men efter at Fredrikshaldskanalen blev utvidet slik at forholdsvis store dampskib kunde gå helt op til Skulerud i Høland (79 km. fra Tistedal), opfav man videre kanaliseringsplaner, vel nærmest som følge av de vanskelige, ugjevne vannforhold i elven og den lange vinter da isen stillet seg hindrende for en slik trafikk.

Da kom jernbaneplanene atter frem. Siden det viste sig umulig å få bevilgning til en statsbane, kom herrerne A.O Haneborg, C. Tukken, J.O Waaler og Caper Lomsnes sammen på Eidsverket på Bjørkelangen, hvor man entes om et intenst arbeide for en privat bane. Det agitertes ivrig såvel i Urskog og Høland som i Setskog og Rømskog. Man reiste rundt og tegnet aksjer for tildels store beløp. Disse herres virke resulterte i at det ved kongelig resolusjon av 27. oktober 1894 blev bestemt at der i henhold til lov angående anlegg av jernbaner til alminnelig benyttelse av 12. august 1848, meddeltes A.O Haneborg, J.O Waaler, Robert Iversen, Casper Lomsnes og C. Tukken, ret til å anlegge en jernbane med sporvidde 750 mm fra Bingsfoss i Blaker til Kjelle broi ved Bjørkelangen i Høland, med en lengde av 25 km.

Banen kostet inklusive rullende materiell kr. 506.000, spm fordeler sig således:

Planeringsarbeide	kr. 131.609
Overbygning	kr. 146.653
Administasjon	kr. 29.554

Broer	kr. 18.733
Rullende materiell	kr. 78.626
Stasjoner	kr. 46.661
Telefon	kr. 3.345
Grunnerhvervelser	kr. 33.943
Gjerder	kr. 1.118
Veioverganger	kr. 3.002
Forberende arbeider	kr. 12.865

Midlene braktes tilveie ved aksjetegning kr. 389.400. (Staten kr. 130.000, Urskog kommune kr. 90.000, Setskog kommune kr. 15.000, private kr. 154.400) og ved et statsbidrag på kr. 100.000.

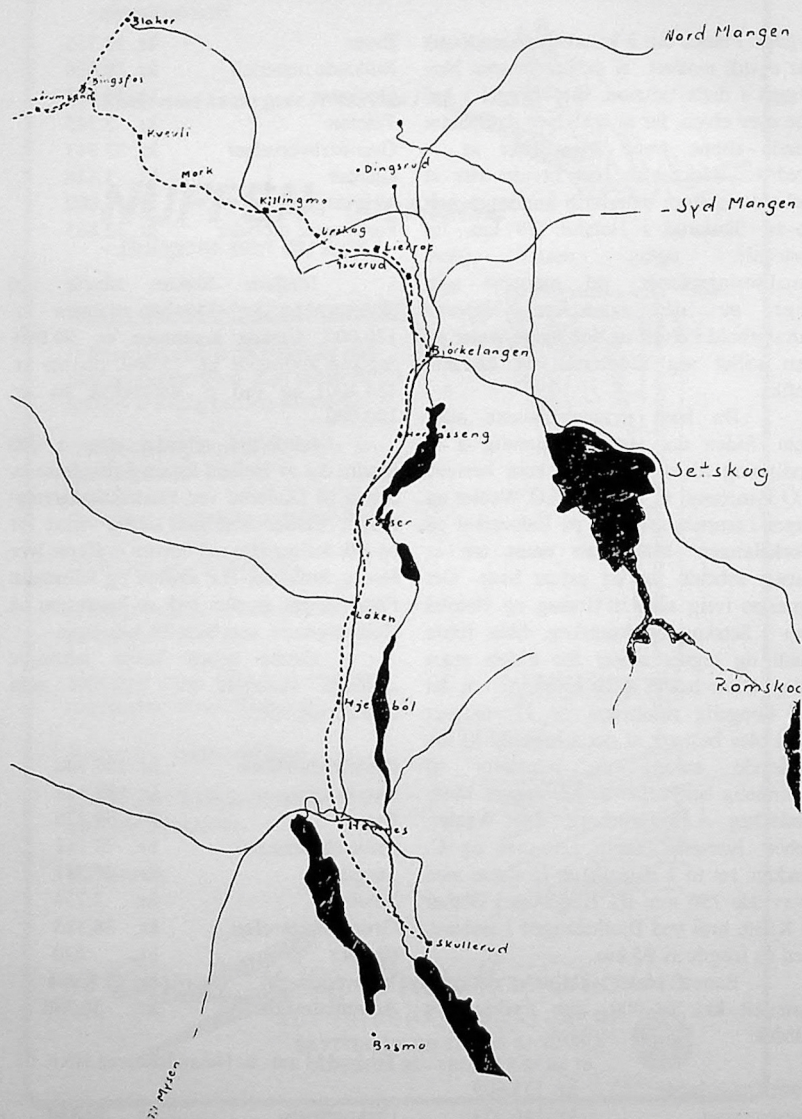
Imidlertid arbeidet man i den søndre del av Høland for en forbindelse av banen til Skulerud ved Fredrikshaldsvassdraget. Blandt dem som særlig virket for en slik forlengelse må nevnes ordfører Iver Bunes, brukseier H.P Østbye og lensmann Fürst. Et par år efter fikk de konsesjon på Hølandsbanen, som blev 29. km. lang.

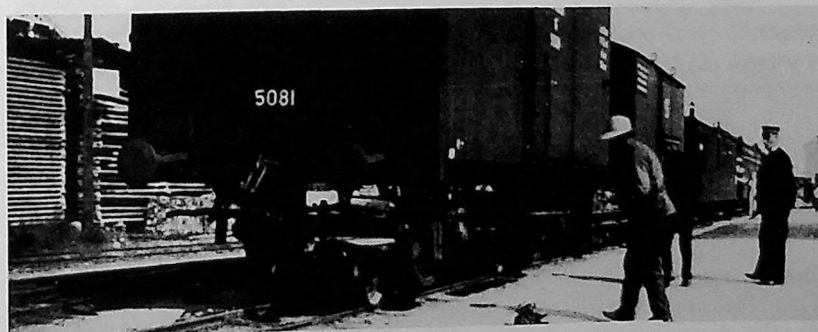
Denne banen kostet inklusive rullende materiell kr. 641.700, som fordeler sig slik:

Planeringsarbeide	kr. 154.906
Overbygning	kr. 182.134
Broer	kr. 39.475
Rullende materiell	kr. 77.161
Stasjoner	kr. 77.341
Telefon	kr. 3.754
Grunnerhvervelser	kr. 38.325
Gjerder	kr. 270
Veioverganger	kr. 8.994
Administasjon	kr. 26.732

Tilskudd i anl. av Hølandsbanens tilkn. til

Urskogbanen	kr. 30.810
Diverse	kr. 1.795





I sær oppgaven skriver Agathe Prydz at UHB vesentlig var en godsbane, og at trelast var et av de viktigste produktene banen fraktet. Øverst ser vi store plankelagre ved Hornaaeseng stasjon, i midten det samme på Hemnes, og nederst ser vi et tog med ordinære personvogner, nest bakerst en løstefasse, og aller bakerst en normalsporet godsvogn på rulleskamler. (Foto: UHB-arkiv)

Disse midler braktes tilveie ved aksjetegning kr. 500.700. (Staten kr. 158.600, Høland kommune kr. 295.000, private kr. 47.000) og med et statsbidrag på kr. 15.000, et bidrag fra Høland kommune kr. 5.000 og et rente og avdragsfritt statslån kr. 126.000.

Merkelig nok blev banene til å begynne med drevet hver for sig, slik at Hølandsbanen fikk lov til å kjøre sine tog over Urskogbanens linje. Etter kort tid blev de slått sammen under en felles ledelse og under navnet Urskog-Hølandsbanen.

Da trafikken på denne privatbane blev større end man egentlig hadde ventet, viste det sig at den oprindelige tilknytnings-stasjon til Kongsvingerbanen - Bingsfoss - blev helt sprenget, hvorfor banen i 1903 blev forlegnet va. 2,3 km. frem til Sørumsand hvor plassforholdene var mere gunstige.

Utgiftene ved dette anlegg var kr. 108.500 og midlene braktes tilveie ved et 4½ % lån i Kongsvingerbanen for kr. 61.000, mens resten blev utredet på banens drift- og reservefond.

UHB grener altså ut fra det bredsporede (1435 mm) statsbanenett ved Sørumsand (37 km. fra Oslo) på Kongsvingerbanen, svinger nord-øst - sydover gjennom bygdene Blaker, Aurskog, Nordre og Søndre Høland frem til Skulerudvannet, hvorfra det om sommeren er dampskibsforbindelse med Halden.

Administrasjon

UHB er et uansvarlig aksjeselskap som ledes av en direksjon som velges på følgende måte: Aurskog kommunen 1 medlem, Nordre og Søndre Høland kommuner annhver gang 1 medlem,

Setskog kommune 1 medlem, innehaverne av private aksjer 2 medlemmer og staten 1 medlem. Direksjonen består for tiden av gårdbruker Svend Holmsen (form.), lendsmann Viggo Haneborg, gårdbruker Chr. Tønsberg, rittmester Ove Gedde, brukseier HJ. Åmåt og ingeniør Thorleif Mørk.

Banelegemet

Privatbanen er 57 km. lang. Den har en sporvidde på bare 750 mm, som er den minste sporvidde for baner til almindelig bruk i Norge. Banens høieste høide over havet er 171 m. (Killingmo stasjon). Skinnevekten er 15 kg. på en meter.

Stoppsteder

Jernbanen har 13 stasjoner, som alle har godssamtrafikk med alle stasjoner i det tilsluttede statsbanenett, såvel sønden- som norden og vestenfjells. Direkte persontrafikk has kun med Oslo Ø og Lillestrøm. På grunn av den sterke konkurranse med bilene har jernbanen dessuten sett sig nødt til å innføre stopping på signal ved alle større veikryss. Likeledes kan man efter ansøknig til direksjonen få toget til å stoppe underveis for å ta med melkespann fra fast bukk.

Rullende materiell

Til trods for sitt lille format har banen forholdsvis store vogner og kraftige lokomotiver. For tiden haes:

- 4 stk. 6-koblede lokomotiver
- 9 stk. passagervogner
- 15 stk. lukkede godsvogner
- 1 stk. bremsevogn

- 40 stk. åpne godsvogner
- 4 stk. melkevogner
- 11 stk. grusvogner
- 4 stk. åpne torvstrøvogner
- 1 stk. sporrensner

Av omlastningsmaterieell finnes:

- 23 stk. vedkasser
- 5 stk. godskasser
- 4 stk. gjødselkasser

Alle passagervogner er boggi-vogner med vel avballanserte fjersystemer, der løper rolig og behagelig. De er lyse og vennlige og rommer 41 sitteplasser.

Da banens vesentlige trafikk er tung trelasttrafikk er godsvognene innredet med dette for øie. Vognene er i det vesentlige boggiogvogn. De laster på tross av den lille sporvidde 12 tonn, og derfor kan hver vogn fra UHB efter å være omlastet i Sørumsand helt fylde ut en "voksen" statsbanevogn.

Omlasting i Sørumsand

Et spørsmål der i tidligere år vanskeliggjorde forbindelsen mellom det smale og brede spor, var omlastningen, som hadde tilfølge at såvel smalt som bredt materieell blev opholdt ved omlastningsstasjonen, som følge av den sene og dyre håndomlesning. Dette spørsmål blev løst i 1919 på den mest tilfredsstillende måte ved anskaffelse av en elektrisk omlastingskran med løfteevne ca. 20 tonn. Denne kran tar en hel vognladning i ett løft fra det ene spor over på det annet. Overføring av et lass tar ca. 4 minutter. Ved teglvarer og sekkogods forsendes store åpne kasser som laster 10 tonn. Korn og Kjøpmnnsvarer sendes i

lukkede godskasser som laster 12 tonn. Disse kasser skiftes over med innhold. Derved spares varen for megen ødeleggelse som ofte følger med håndomlastning.

UHB er også istand til å føre statsbanenes store fullastede godsvogner frem på sitt spor ved hjelp av rulleskamler.

Vedlikehold

Vedlikeholdet av banens lokomotiver og vogner utføres nu ved banens eget verksted på Bjørkelangen. Dette blev åpnet i 1908. For den tid var man henvist til å la disse arbeider utføres ved private verksteder, hvilket blev meget dyrt. For tiden holder man på med ombygning og modernisering av nogen eldre personvogner. det blir her lagt all vekt på å få 3. kl. så bekvem og hyggelig som mulig. En av disse vogner som allerede er i drift har 4 cm. høye gummiputer på benkene, ryggene stoppet, alt trukket med epinglé. At vognen, som utvilsomt er en av Norges peneste og beste 3. klassevogner, er populær er unødvendig å si.

Takster

UHB har hele tiden holdt sine takster i overensstemmelse med Norges statsbaner. Men til en viss grad har den lille banen vært lengre fremme enn statsbanene, idet den har innført tur-returbilletter gjeldende én måned, såvel lokalt som isamtrafikk allerede 1. februar 1928.

Personalet

Banen beskjeftiger 58 menn fast, medregnet ekstrarannskapet blir det 80. Av disse bor alle - untatt stasjonsmestre og linjefolk - på Bjørkelangen, banens

naturlige midtpunkt. Der er også banens verksted og kontorer samlet.

Trafikken

UHB er vesentlig en godsbane, hvilket man får inntrykk av ved å se de imponerende lagre av trelast ved flere stasjoner, og da først og fremst av planker. Det er de færreste nu som lar tømmerer sitt fløite frem. Det blir meget billigere å bruke jernbanen, når man betenker at stokken kommer frem i god stand, og at man slipper å regne med alt som heter svinn.

Efter utbedring av Nordre Mangen - Øverliuveien og Søndre Mangen - Haugrimveien, fraktes nu tømmer frem til banen som før blev fløitet frem i vassdraget som går til Sverige. Det samme gjelder for det tømmer som kommer fra bygdene Setskog og Rømskog.

Man anbringer i almindelighet en av de praktiske lkomobilsager i den skog som skal drives, og skjærer plankene på stedet. Med hester, eller i det siste, med store kraftige lastebiler med tilhenger, blir tømmeret så bragt frem til en av banens stasjoner. Gjennomsnittlig har man kunet anslå de samlede vognladninger pr. år til 4.000. Denne last fordeler sig på alle jernbanens stasjoner og skifter nokså sterkt fra det ene år til det annet mellem de forskjellige stasjoner. Foruten trelasttrafikk er trafikken landmannsprodukter og torvstrø. I 1927 sendte man f.eks. 2.600.000 kg. melk. Distriktet har også 3 store torvstrøfabrikker, som hvert eneste år sender mange hunder jrenbanevogger med torv og torvstrø over hele det sydlige Norge. Ifjor sendte en av disse: Liermosen Torvstrøfabrik. på én gang 20.000 baller torv til Kalifornia, som skulde brukes til å pakke druer og tomater i.

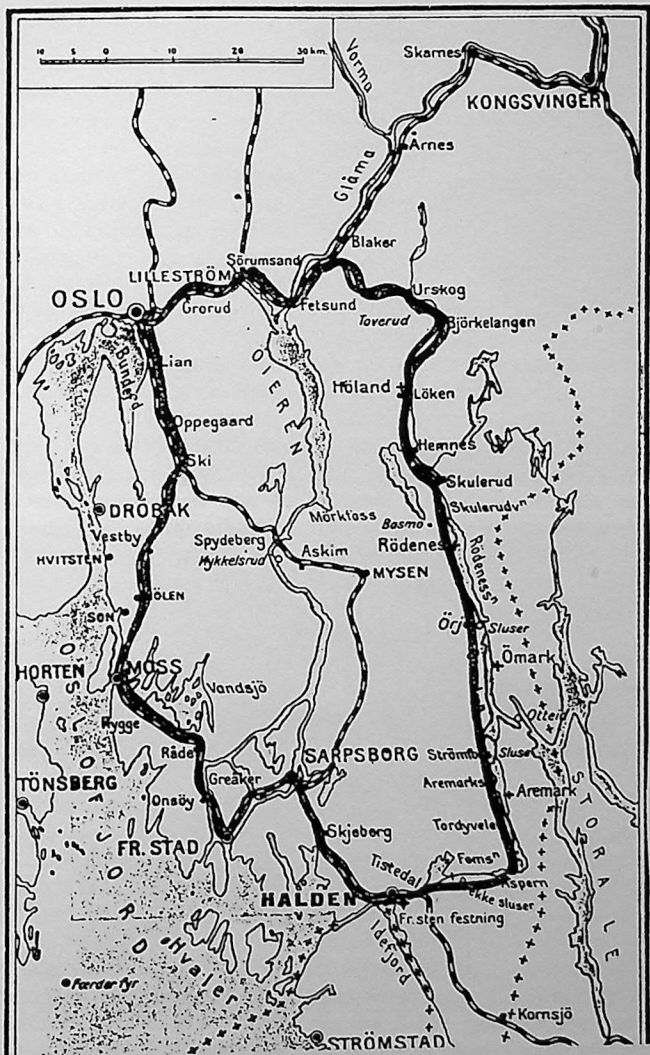
Inntekter av godstrafikken har variert sterkt, vesentlig på grunn av større og mindre skogsdrift. Bli det stillstand i skogen et år, blir det straks katastrofalt for banen. Den lave pris på trelast efter krigen gjorde det stadig vanskeligere for banen å klare sig, men i de siste år har det kommet en betydelig bedring. Trafikken med stykkgoods, melk, levende dyr og torvstrø er gjennemgående stigende. Utbyttet av godstrafikken har fordelt sig slik:

I driftsåret 1897/98:	kr. 26.200
I driftsåret 1913/14:	kr. 80.000
I driftsåret 1933/34:	kr. 109.862
I driftsåret 1934/35:	kr. 124.836

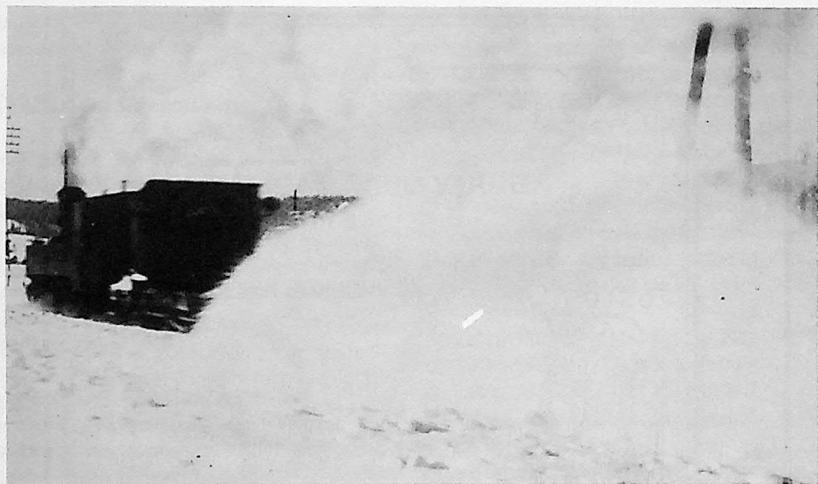
Persontrafikken, som oprindelig bare var beregnet å skaffe banen en ganske liten inntekt har vist seg å vokse, selv om bilen nu tar en stor del av trafikken. Utbyttet av persontrafikken har fordelt sig slik:

I driftsåret 1897/98	kr. 14.500
I driftsåret 1913/14	kr. 51.450
I driftsåret 1933/34	kr. 66.330
I driftsåret 1934/35	kr. 68.992

Banens drift gav i begynnelsen stadig stigend overskudd. I 1903/04 hadde man et overskudd på kr. 27.055. Derpå sank overskuddene stadig, og man fikk første underskudd i 1913/14 på kr. 9.661. Siden har utbyttet vært meget vekslende, så op og så ned. De siste år har som før sagt utbyttet vært meget bra. Netto overskudd har riktig nok ikke vært stort, for pengene har vært brukt til arbeider og forbedringer som har måttet ligge i underskuddsårene. Banens drift baseres nu



Kart fra sær oppgaven: "Den store rundturen". Reisen startet på Oslo Ø gikk derfra til Tistedalen, så med "Turisten" til Skulerud, og derfra med "Tertittent" til Sørumsand. Fra Sørumsand tilbake til Oslo reiste man med NSB. Redaktøren tok selv denne rundreisen i 1959, og husker ennå de små rare lokomotivene og vognene.



Snøen kunne av og til lage problemer for Urskog-Holandsbanen. Øverst ser vi en sporrenser i virksomhet. Den trekkes av lokomotivet, som ser ut til å være nr. 4 "Setskogen". Nederst spås banen bokstavelig talt frem. Tre lokomotiver har måttet gi opp, og rå muskelkraft må til. (Foto: UHB-arkiv)

på balanse, og det venter man vil holde i fremtiden også.

Konkurransen med bilene

I den senere tid er bilene kommet til i konkurranse med jernbanen, en konkurranse der er lett å opta især med Hølandsbanen, idet bilene ved å kjøre tvers over fra Løken til Fetsund, sparer flere mil. Persontrafikken, såvel som det lettere, men forholdsvis godt betalte gods, har lett for å gå denne vei. Konkurransen mellom de to transportmidler har undertiden tilspisset sig slik at privatbanen er kommet op i mange vanskeligheter. Da det knep som verst, nemlig i 1931 blev den endog tvunget ut i noget som aldri har hendt før ved nogen bane i Norge, nemlig en streik og fullstendig trafikkstillstand på over 4 måneder. Imidlertid blev vanskelighetene ryddet tilside, og banen går nu som før. Det viste sig under streiken ganske tydelig at banen hadde en større betydning end mange tilla den. I og med at den daglige trafikk opholdt, faldt der en skygge over bygdenes arbeidsliv som var ubetinget uventet. Det fortelles at da de små tog atter ramlet gjennom bygdene gikk falgget til tops på mange gårder.

Jernbanen møter nu konkurransen med å opsette passende hurtigtog (35 km/t) og med sterke takstnedslag (ca. 40%).

Myndighetene har også innsett det gale i å tillate disse bilene å drive konkurranse langs banen. Bilene lønnet sig jo heller ikke, det var ikke behov for så mange. De satte visse restriksjoner igang. Det hjalp godt selv om det blev meget ulovlig kjøring. Bilene hadde lenge folks velvilje, men nu begynner stemningen å bli mere gunstig for banen - man lærte av streiken, at uten den klarer man sig ikke.

Urskog og Hølands veier er heller ikke i en slik stand at de tåler en så tung påkjenning.

På jernbanens generalforsamling den 26. november dette år ble det derfor besluttet innsendt et forslag til Herredsstyret i Høland, som gikk ut på at jernbanen skulde overta samtlige bilruter i Høland. (Urskog har for tiden ingen bilruter).

Snehindringer

Snehindringer forekommer sjelden i den grad at togene regelmessige gang hindres, men en snøvinter kan skaffe utrolig meget arbeide, idet de lave skinner gjør nødvendig kjøring av sporranser selv etter ganske små snefall. I 1920 var det et voldsomt snefald søndenfjells med den følge at alle landets jernbaner stod kortere eller lengere tid. UHB stod én uke, mens man arbeidet dag og nat med å rydde linjen ren. Sporranser med 3 lokomotiver og 500 mann broitet vei. Men så lå sneen lange stykker helt op til 4 meters høide.

DS Turisten

Da dampskibet "Turisten" på Fredrikshaldskanalen i 1924 skulde selges av de private eiere - muligens til Sverige - kjøpte Statsbanene, Fredrikshaldskanalen og UHB denne båt i fellesskap for kr. 20.000. De satte den i fin stand ved en hel ombygning (kostet kr. 35.000) slik at den blev skikket for øiemedet - turisttrafikk - og driver den nu i fellesskap. Man har oplevet den glæde å se denne turisttrafikk øke fra 3-400 gjennemgangsreisende til 3.500 i 1926. Særlig reiser mange skoler her med sine elever. Den egner seg udmerket til det. Den hele tur gjøres på dagen. Foruten å være usedvanlig pen og

avvekslende og billig, er den den reneste anskuelighetsundervisning i vårt lands historie. Forst går en gjennom hele Fredriksten festning i Halden med fører. Oppover kanalen reiser man forbi Ørje fetsning og flere gamle kirker, f.eks. Rødnes kirke som det knytter sig mange gamle historier til. UHB løper hele tiden gjennom bygder som er sterkt preget av vår krigshistorie. Det finne en hel del gamle skanser og festninger fra disse krigens år. Den største er Basmo skanse, ikke så langt fra Hemnessjøens sydende. på grensen mellom Høland og Rødnes. Bak Løken stasjon står der en bauta til minne om om trefningen ved Riser bro 9. mars 1716. Ved Lierfoss stasjon ligger Dingsrud

festning, og ved Urskog kan man se bautastenen som blev reist til minne om trefningene ved Toverud i 1808.

For jernbanen har denne utvidelsen av trafikken vist sig å være økonomisk en suksess, og man har tillike opnådd å bevare den vakreste rundreise som finnes her på Østlandet.

Agathe Prydz' velskrevne særøppgave gir et godt overblikk over banens historie frem til midten av 1930-tallet, og vi må vel anta at hun hadde førstehånds opplysninger fra sin far, som satte henne istand til å beskrive forholdene slik hun har gjort!



Bilde tatt ombord i DS Turisten på vei oppover Haldenvassdraget (Fredrikshaldkanalen) i 1959. Skarpøyde lesere vil muligens se at dette blads redaktør har funnet "kremplassen" ombord - nemlig aller forrest i baugen, og på tilrop skuer bakover mot sitt faderlige opphav som altså hadde fotoapparatet klart. (Foto: Odd Deram)

Severn Valley - jernbaneentusiastenes Mekka

Aud Kristin Brevig



Stemming i Bewdley (Foto: Erik Borgersen)

Tertitten er moro, men Severn Valley er ikke bare moro. Denne museumsjernbanen i hjertet av England er med sine 25 damplok (noen innlånt for anledningen), sine 25 km. med spor og sitt unike miljø, intet mindre enn en tur til paradiset for en jernbaneentusiast.

Vi var 9 UHB-ere som i over 7 måneder telte ned dagene til turen. Forventningene var meget store da vi ankom Severn Valley den 22.09.95, og vi ble ikke skuffet. Vi ankom til "Autumn Steam Gala", som forøvrig avholdes hvert år, og fikk en ferie vi sent vil glemme. Gruppens to initiativtagere hadde vært der tidligere, så vi stilte forsåvidt ikke

uforberedt. Reisevesken inneholdt både film, beskrivelser av de beste fotostedene langs banen, de koseligste pubene, overnattingssteder og rutetabeller naturligvis. Alt lå med andre ord tilrette for en utbytterik tur.

I hele 48 timer gikk det damp tog i ett sett; fra fredag ettermiddag til søndag kveld, og med vår "Weekend Rover First



Överst: Kryssning på Arley stasjon.. I midten: Bytte av "Token" (togstav) i Arley. Nederst: Full "english breakfast" på hotell "The Croft". Fra venstre sees: Hans-Gunnar Larsson, "Brorsan" (HG-s bror) og Jan og Unni Kaprol. (Foto: Erik Borgersen)

Class-billett" til ca. 300 kroner fikk vi med oss det meste. Turen tok en times tid, og selv om vognene kunne være både slitte og ukomfortable, gikk timen fort. Vi kommer forøvrig ikke helt over festmiddagen underveis i kveldstoget lørdag; ikke mindre enn 6 servitører vartet oss opp på en gang. De var så dyktige at vi ikke riktig trodde på forklaringen om at også de var frivillige, ulønnede jernbancentusiaster. Og de var ikke alene, denne helgen var det med enn 500 av dem i sving for å drive jernbane. Intet problem med rekruttering til museumsjernbaner i England, nei! Der er det en ære å få være med.

Engelskmennene kan jernbanemiljø. Endestasjonene Kidderminster og Bridgnorth og de øvrige 4 stasjonene underveis var en opplevelse alle som én. Vi var ikke alene om sanseinntrykkene, tusenvis av turister fra hele England delte opplevelsene med oss. Omgivelsene rundt var utvilsomt en viktig del av miljøet. Elven Severn strakte seg nedover langs

hele linjen, og her var det som om tiden sto stille. Stress og støy fantes ikke, sportsfiskerne sto tett i tett fra tidlig morgen til sen kveld og dro opp fisk, som deretter ble kastet uti igjen. Spaserturene mellom stasjonene over grønne åser og jorder - avbrutt av skogholt med eldgamle trær, kunne nytes til lyden av damplokene ikke langt borte. Byen Bridgnorth må fremheves; en idyllisk, gjennomført gammel engelsk middelalderby med trange smug og koselige puber. Hortellet vårt ble drevet av en eldre dame som hentet oss med sin privatbil på stasjonen da vi ankom. Den samme gamle damen stengte hotellet for å kjøre med damptog om natten!

I forhold til her i Norge, hvor vår hobby - å drive museumsjernbane- kanskje regnes for litt "rar", folte vi oss i Severn Valley helt normale.

En ting er uansett sikkert: Vi kommer igjen!



Fullsatt tog på vei inn i Bridgnorth stasjon bak en GW "Manor". (Foto: Erik Borgersen)



”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 treningsøkter 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 delen 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 Sørum Brannkasse

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

"Cirkulærer fra Hovedstyret"

Fra NSB's hovedstyres sirkulærer i tidsrommet 1933-38.



Jaren stasjon på Nordbanen (Gjøvikbanen) på 1930-tallet. Riktignok hadde denne stasjonen ingen stasjonsrestaurant, den nærmeste fant man på Røykenvik stasjon på sidelinjen Jaren - Røykenvik. Frakt av poteter (som omtales i artikkelen) var derimot stor - Hadeland er et kjent potetdistrikt.

I Urskog-Hølandsbanens bibliotek forefinnes en mengde jernbanelitteratur av ulikt slag. Blant våre mange bøker finner vi også sirlig innbundet en rekke årganger av NSB's hovedstyres sirkulærer, fra omkring århundreskiftet og frem til 2. verdenskrig. Mye interessant finnes mellom disse permene, og i denne artikkelen skal vi se på noe av det hovedstyret hadde å meddele i løpet av årene 1933 - 38.

Cirkulære nr. 446 fra 15. mai 1933 har som overskrift: "Salg av øl og vin til jernbanefunksjonærer i uniform ved stasjonsrestauranter". Bare overskriften ville idag være utenkelig. Riktignok forbød jernbanens forskrifter funksjonærene å medbringe og fortære berusende drikker i tjenesten eller 6 timer før, dersom det gjaldt funksjonærer i

sikkerhetstjenesten. Tydeligvis har dette ikke vært nok, og publikum har latt seg forarge av uniformskledde ansatte i ulike stadier av lystighet. NSB's reaksjon på dette er forbausende mild. Rundskrevet slutter nemlig med følgende setning:

"Det henstilles til jernbanepersonalet, så lenge uniform bæres, selv om det er utenfor tjenesten og utenfor nevnte tid

**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



forut for tjenestens begynnelse, ikke å nyte øl og vin i stasjonsrestauranter eller spisevogner. Alkoholsvakt øl er undtatt."

I våre dager er det blitt så populært å skjele til såkalte frynsegoder. Man hadde faktisk det i tidligere tider også. NSB hadde dessuten en særegen omsorg for de av sine tjenestemenn som hadde vederfares den ulykke å bli enkemenn. Dengang var det nok ikke så vanlig at enkemenn klarte seg selv, så jernbanen utstedte også fribilletter for slike tjenestemenns tyender og husholdersker, noe "Cirkulære nr. 509" fra 30.juni 1936 med tittelen "**Reglement om fribilletter og frifrakt**" kan fortelle oss. Dette er et fire siders rundskriv, som detaljert gir forskrifter for hvem som skal kunne befordres gratis hos NSB.

Første avsnitt heter: "*Fribefordring for egen person og for hustru og uforsørgede barn under 18 år, uten begrensning i antall reiser.*"

Hovedstyrets medlemmer, det fast ansatte personalet, det stadig tjenestegjørende ekstrapersonalet ved NSB's administrasjon, anlegg, drift og regnskapsrevisjon, skulle ha denne retten. I tillegg kom pensjonister og enker og uforsørgede barn etter menn, som ved sin død var fast ansatt eller stadig tjenestegjørende i ovenstående stillingskategorier. Til slutt skulle NSB's kontroll-leger ha samme rettighet.

I kategori nr. 2, som gjaldt "*Fribefordring for egen person uten begrensning i antall reiser*" finner vi høyere byråkrater fra Arbeidsdepartementet, ekstrapersonale med mindre enn tre måneders oppsigelse, og under

forbehold om gjensidighet, også styremedlemmer og tjenestemenn ved utenlandske jernbaneforvaltninger og dampskibsselskaper som NSB står i samtrafikk med. Når det gjaldt **privatbanene**, var det kun direksjonens formann og banens driftsbestyrer som fikk fribilletter. Disse måtte lyde på navn, og var ikke overdragbare.

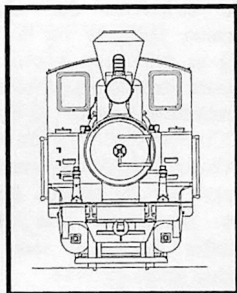
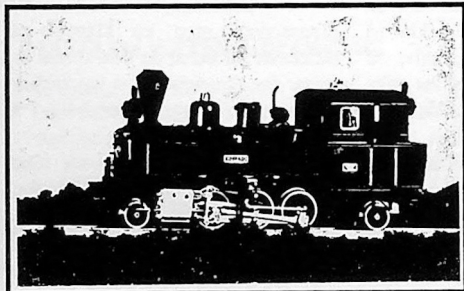
Generalstaben hadde 2 billetter til disposisjon, men en klausul på disse billettene påbød at de kun skulle brukes på reiser for "*undersøkelse av vedkommende jernbanestrekningens anvendelse i militære øiemed*"

NSB var da, som nå, interessert i god reklame og omtale, og derfor hadde, etter Hovedstyrets nærmere bestemmelse, representanter for turist- og reisebyråer fribillett. Det samme gjaldt leger som var engasjert av sykekassene til "*lægetilsyn for personale ved Statsbanenes drift*", og medlemmer av driftsbanenes tilsynskommisjoner, men kun innenfor vedkommende trafikk distrikt.

I samme klasse stiller "*husbestyrerinde hos enkemann som har fribefordring etter de to ovennevnte klasser*". Hun har rett til et ubegrenset antall reiser, men kun innenfor det trafikkdistrikt der enkemannen er bosatt, og kun for nødvendige reiser for husholdningsinnkjøp. Nå var separasjon og skilsmisser på langt nær så vanlige som idag, men "*for husbestyrerinde hos fraskilt eller separert tjenestemann, kan Hovedstyret tilstå fribefordring til nødvendige husholdningsreiser, likeså for husbestyrerinde hos tjenestemann hvis hustru for lengere tid er arbeidsudyktig og ute av stand til å forestå sitt hus.*"

NORWEGIAN RAIL MINIATURES

PRESENTERER URSKOG-HØLANDSBANENS
LOKOMOTIV Nr.6 HÖLAND I H0e



En utsøkt messing modell i skala 1:87 laget for NORWEGIAN RAIL MINIATURES (NRM) av AJIN i Korea. Modellen er motorisert. Höland er leveringsklar nå. Urskog-Hølandsbanens (UHB) lokomotiver; Prydz, Setskøgen og Björkelangen vil være leveringsklare i januar/februar. Bestilling skjer til NRM enten pr. fax eller pr. brev. Modellene vil koste kr. 4.339,- pr. lokomotiv + porto. 100 kr fra hvert solgte lokomotiv vil gå til stiftelsen Urskog-Hølandsbanen. Bestilles 3 lokomotiver er prisen kr. 4.139,- pr. stk. (totalt kr. 12.417,-) og bestilles 4 lokomotiver er prisen kr. 4.039,- pr. stk. (totalt kr. 16.156,-). Lokomotivene er malt i dagens farger; Setskøgen sortblå, Björkelangen og Höland mørkgrønn og Prydz sort. H0e skinne følger med. Bestilling sendes i postoppkrav. Se opp for fremtidige vogner og lokomotiver fra NRM.

NRM 1001 Setskøgen	kr. 4.339,-	NRM 1002 Björkelangen	kr. 4.339,-
NRM 1003 Höland	kr. 4.339,-	NRM 1004 Prydz	kr. 4.339,-
H0e startsett	kr. 590,-	H0e startsett + trafo	kr. 1.100,-
(Startsett fra ROCCO)			

Bortsett fra for endel av de best avlønnede i ledelsen og blant funksjonærene, gjaldt fribillett for reiser på 3. klasse, men i visse tilfelle (bl.a ved reiser til "læge eller hospital", kunne man søke om å få benytte høyere klasse.

Alle som hadde rett til fri befordring fikk også hvert halvår utstedt 12 "frifraktsedler", som skulle benyttes når varer skulle fraktes med jernbanen, men kun til egen husholdning eller eget bruk! Denne ordningen gjaldt også pensjonister og enker. Dessuten hadde man frifrakt for eget flyttegods, og dette gjaldt sogar når man skulle flytte husholdningen til et annet sted i f.eks. sommerferien.

Med NSB's temmelig snirklete og arkaiske språk i sirkulærene, var det neppe til å unngå at det oppsto fortløkningsproblemer. Derfor kom det like etter "**Bestemmelser om gjennomføring**", et opus på hele 11 sider med definisjoner og klargjøring av begreper. Godt gjort, når selve rundskrivet var på 4 sider!

Her klargjøres sentrale begreper som "fast ansatt", "pensjonist", "hustru" og "barn". Med barn forstås ifølge bestemmelsen barn som er født i ekteskap, samt barn utenfor ekteskap, som er lyst i "kull og kjønn", og tilhører vedkommendes husstand. Barn kunne også få fribillett selvom de ikke bodde hjemme. De samme bestemmelser gjaldt også stebarn, adoptivbarn og pleiebarn, såfremt vedkommende tjenestemann forsørget dem.

NSB har funnet behov for å tydeliggjøre hva som forstås ved en husstand, og det er ikke lite: "hustru og uforsørgede barn under 18 år, barn over 18 år som forsørges av tjenestemannen, og som tillike måtte bo hos den fra tjenestemannen lovlig skilte eller separerte

hustru. Tyende, lovlig festet, som har både bolig og kost hos vedkommende tjenestemann, såfremt han ikke drev hotell, restaurasjonsforretning, gårdsbruk eller annen bedrift utenfor sin stilling ved jernbanen."

Tyender og husbestyrerinner fikk ikke fribillett for å tiltre eller fratre tjenesten hos jernbanetjenestemann.

I Cirkulære nr. 475 fra 21. november 1934, finner vi også noe om den tidligere omtalte frifrakt. Sirkulæret omfatter to så forskjellige bestemmelser som "Frifrakt for poteter" og "Kjøring av sporrenser eller sneplogetog". Noen hadde tydeligvis funnet et smutthull i NSB's ellers så ordrike og omfattende bestemmelser om frifrakt, og sirkulæret gjengis her i sin helhet":

" Da det i flere tilfelle har vært sendt poteter på frifraktseddel over urimelig lange strekninger, eksempelvis fra Trøndelag til Bergen, bestemmes herved at frifrakt for poteter kan tilståes bare på en avstand av inntil 150 km. For forsendelse utover 150 km. beregnes frakt efter ordinær takst mellem vedkommende avsendelses- og mottagelsestasjon med fradrag av den frakt som ordinært etinges for poteter på en avstand av 150 km."

Rundskrivet er underskrevet av datidens generaldirektor, Edvard Heiberg, som, som vi skjønner, også måtte ha endel trivielle saker å forholde seg til, i tillegg til de store og viktige. I en senere artikkel skal vi se mer på rundskriv fra en "svunnen tid". Det ligger mye historisk materiale samlet i denne typen arkivalia.

SØRUMSAND BYGG

BYGNINGSARTIKLER

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

 **BYGG og**
hobby

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



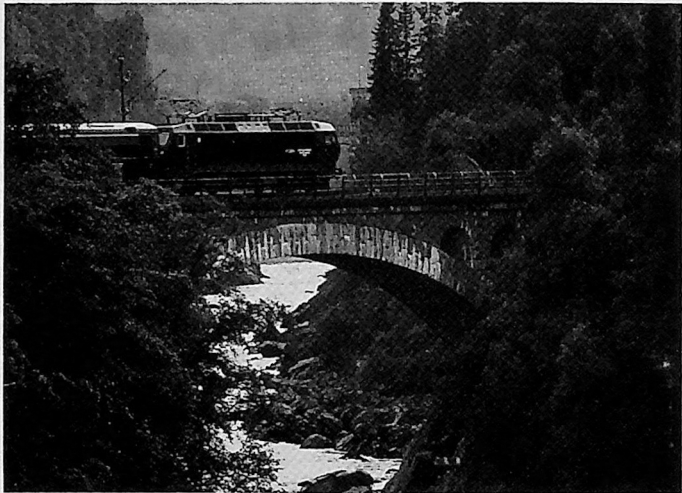
A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand



Caspar Storms vei 21, 0664 Oslo. Postadresse: Postboks 9 Alnabru, 0614 Oslo, Sentralbord 22 64 60 40



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

NSB

