

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr.69 oktober 1987



Tertitten

Medlemsblad for Urskog-Hølandsbanen

Redaktør: Erik Borgersen

Redaksjon: Aud Kristin Brevig

Redaksjonens adresse:

Postboks 711, Sentrum, 0106 Oslo 1
Tlf. (02) 41 83 59

Annonsepriser:

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

A/L Urskog-Hølandsbanen

driver på idealistisk basis "Tertitten",
smalsporet museumsjernbane ved Sørums-
sand, Akershus fylke.
Medlem av Norske-Kunst- og Kultur-
historiske museer.

Adresse:

Postboks 711, Sentrum, 0106 Oslo 1

Bankgiro: 1624.65.35500
Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid:

Mandager kl.16.00 - 18.00, Oslo S.
Tlf. (02) 41 83 59
(Tlf.svarer mottar beskjeder utenom
kontortid)

Kontaktpersoner:

Styreformann Roar Stenersen
Tlf. (02) 53 07 49Driftsbestyrer Finn Halling
Tlf. (02) 11 01 55 - 79 45 73Tlf. Bingsfos stasjon:
(06) 82 72 65

Medlemskap:

Støtte-: 150,- kr. Aktiv: 75,- kr.
Bedrift: 1000,- kr. Livsv: 1500,- kr.

Damptog kjøres hver søndag fra 3. søn-
dag i juni til siste søndag i august.
Fra Sørumsand 11.30, 12.30, 13.30, 14.30.
All henvendelse om kjøring av ekstratog
rettes til banens adresse.

Drømmen

alle UHB'ere har båret på siden
1961 ble i år realisert: Drømmen
om igjen å se "Tertitten" tøffe
inn og ut av Sørumsand sentrum.
En kraftig dugnadsinnsats gjorde
dette mulig.

Selv om mye gjenstår før
stasjonsanlegget på "Sanden" er
ferdig, har vi allerede merket
flere positive virkninger: Enda
større goodwill til UHB på Sørums-
sand, og økt besøk.

Årets arbeider og viktige
begivenheter, samt åpningsdagene,
er viet mye plass i denne utgave.
En utgave som kommer noe sent.
Det skyldes at vi ville ha med
tallene for årets besøk, slik
vanlig er i oktobernummeret.

Erik Borgersen

INNHOOLD:

| | |
|--------------------------------|-----|
| Medlemsnytt..... | s.3 |
| Driften 87: Rekordbesøk..... | 5 |
| Vår..... | 12 |
| Odda og Granfos..... | 14 |
| Sørumsand satt i stand..... | 16 |
| Rallarliv i Sørumsand..... | 17 |
| Triumfferd til Sørumsand..... | 23 |
| Ny stasjon på Sørumsand..... | 26 |
| Høstaktiviteter..... | 29 |
| Personalsaker 1917 - 1929..... | 31 |
| Rørosbanen i smalsportiden.... | 47 |

DEADLINE TERTITTEN NR. 70

Stoff til julenummeret må være
redaksjonen i hende innen 1.nov.

TERTITTEN - eldre utgaver.

Nr. 50 - 68 kr. 10,- pr. stk.
"Hølandsbanenyt 1-9" kr. 5,-
"På tur med Tertitten" kr. 17,50

FORSIDEN:

Første personførende tog siden
1960 kjører ut fra Sørumsand
sentrum 11/6. (Erik Borgersen)



Medlemsnytt

ved Aud K. Brevig

Nye medlemmer 1987, februar - juli

| | |
|----------------------------|-----------|
| Svein Erik Berger | Akershus |
| Anniken Kjelstrup | Oslo |
| Lars Petter Liaaen (aktiv) | Oslo |
| Kjell Gjøre | Akershus |
| Vegar Helgesen | Akershus |
| Rolf Burud | Oslo |
| Gunnar Ware | Hordaland |
| Viola Karlsen | Akershus |
| Tommy Karlsen | Akershus |
| Hans Haugland | Akershus |
| Roald Eriksen | A-Agder |
| Unni Rasmussen | Oslo |
| Svein Erik Rasmussen | Oslo |
| Rolf Bergstrand | Oslo |
| Ingrid Dahl | Akershus |
| Torhild Hansen | " |
| Johnny Bredesen | " |
| Arne Krogstad | " |
| Hans A. Gulli | Buskerud |
| Simon Grøstad (aktiv) | Oslo |
| Tor Erik Lillehagen | Troms |
| Lars E. Sagerud | Hedmark |

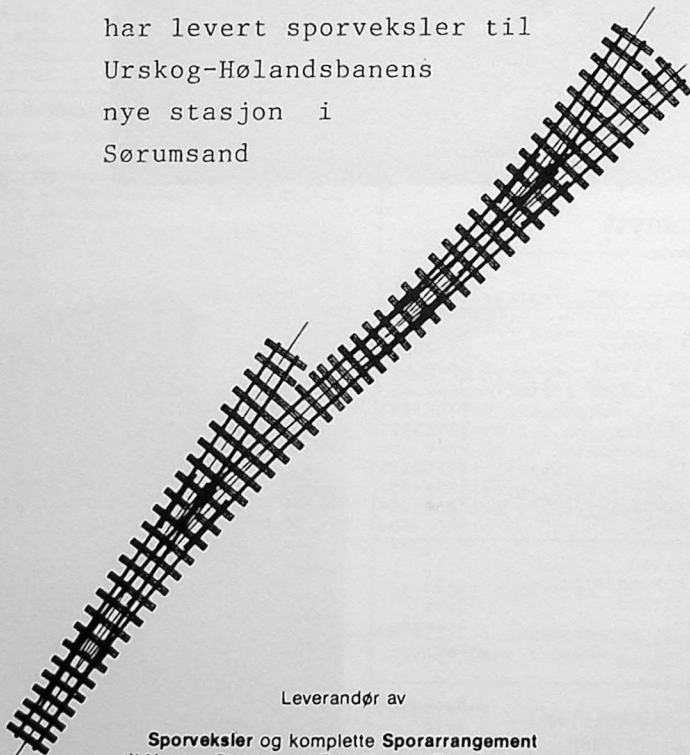
Møteplassen for de aktive medlemmer var uten tvil på "Anlegget" i Sørumsand sentrum. Øverst en kafferast ved myggbuga, og til høyre et bilde fra grusingen.





RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

har levert sporveksler til
Urskog-Hølandsbanens
nye stasjon i
Sørumsand



Leverandør av

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

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

POSTADRESSE: ALNABRU - SENTRALBORD 64 60 40 - GRUNNLAGT 1896



Søndag 23/8 passerte vi "årsbeste" fra 1979 i antall besøkende. Kjøring av ekstra forspann og gratis bevertning til de reisende markerte denne dagen. Her er det tog 27 som passerer Bingsfos med "Setskogen" som ekstra forspann- og "Høland" som forspannslok. (Erik Borgersen)

Driften 87:

Rekordbesøk

I 1947 fraktet D/S Turisten 6208 reisende mellom Skulerud og Tistedal. Det ble regnet som en meget god sesong. Båten trafikkerte kanalen daglig i sommerhalvåret og ga arbeid til 4-5 mennesker. Driften gikk med overskudd.

I 1987 har 7414 mennesker besøkt Tertittent. Det er ny rekord; 1223 flere enn ifjor. Sammenligningen med D/S Turisten gir visse perspektiver over virksomhetens omfang.

Alt lå til rette for at 1987

skulle bli et rekordår - med åpningen av strekningen inn i Sørumsand sentrum som hovedattraksjon. Dessuten en god utvikling de siste år med ca. 20% årlig økning i antall besøkende. Det ble rekord, selv om værgudene gjorde alt de kunne for å forhindre det. Flere driftsdager regnet fullstendig bort.

Besøkestabellene er i år delt i 3: Rutetog, chartertog og andre tog. Vi mener at delingen gir et mest mulig korrekt bilde av driften.



En sol-
skinnsdag
ved
undergang
Kongsvinger-
banen



Etter at
ytterligere
3 skinne-
lengder ble
lagt kunne
togene frem-
føres med
alt perso-
vognmateriel-
let, og vel
så det.



For de som
trosset
regnværet
23/8 ble det
damp for alle
penga. Lok-
personalet
så ikke ut
til å lide
under å
kjøre i en
dampdott
hele tiden.
Lokfyrbøter-
aspirant
Trond Dehli
på "Høland".

Rutetrafikken - ordinær søndagskjøring annonsert i Rutebok for Norge - viser liten endring fra ifjor. På én søndag mindre enn i 1986 har vi hatt ialt 11 besøkende mer. Det dårlige været i år må få skylden for at økningen ikke ble større: I 1986 fikk materiellet ikke regn på seg overhodet; i år var det regn fra morgen til kveld flere søndager.

Chartertrafikken i 1986 var konsentrert til skolebarn/pensjonistkjøring 5.-12. juni. I år var intensjonen å droppe denne kjøringen p.g.a. tilbakeføringen, og den ble derfor ikke annonsert på samme måte som før. Fremdriften i arbeidet med tilbakeføringen var imidlertid så gunstig at vi satte av tid til noen chartertog i forbindelse med Stomperud-jubiléet. Senere er det også kjørt noen ettermiddagstog for reiseselskaper. Økningen i antall charterbesøkende fra ifjor til i år er 4%. Pris pr. chartertog var i 1987 kr. 2500, uansett deltagerantall.

Som et eksperiment har vi i 1987 kjørt tog i tilknytning til lokale arrangementer, Stomperud-jubiléet 11.-14.6. og Sørumsand-dagene 5.9. Spesielt var kjøringen under Stomperudjubiléet vellykket, med 978 besøkende. Dog ga kjøringen 12.6. dårlig resultat p.g.a. voldsomt regnvær.

Vi har observert at Tertitten etterhvert har fått mange faste besøkende: Folk fra Sørum, Romerike eller Oslo som tar minst én tur med Tertitten hver sommer. Dette er oppmuntrende for oss og det er viktig at flest mulig stimuleres til å sette Tertitten på programmet hvert år.

Jeg tror også miljøet generelt på banen har betydning: Blide og fornøyde konduktører, togekspeditører og lokfolk er hyggelig for publikum å møte, og gir et positivt inntrykk av museumsbanen og de som står bak.

Driften er avviklet uten nevneverdige problemer. Personalsituasjonen har vært god, praktisk talt samtlige driftsdager har vi hatt mer personale enn vi har behov for. Spesielt vil jeg gi honnør til vår 83-årige togkontrollør Ivar Elgstøen som



UIIB 19/7: Fra venstre Togkontrollør Ivar Elgstøen, Lokomotivfører Stein Olav Hohle og lokomotivfyrbøter Erik Borgersen. Nedenfor et glimt fra Co 1, fullsatt av reisende. (Anne Enger)

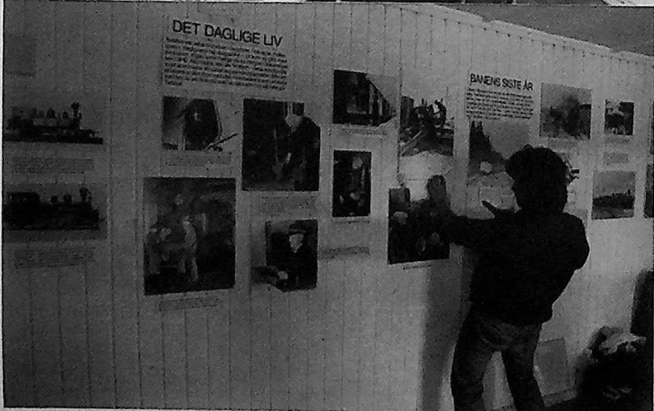
"Musikkbua" på Trekanten ble tatt i bruk som stasjonsbygning. Romslige lokaler for oss som er vant til "myggbua".



Det lokale matsenter hjalp oss med salgsdisker. Innredningen fra myggbua forsvant liksom i det store lokalet...



Her er Marit Hansen klar til å selge "På tur med Tertitten", mens Viola Karlsen er opptatt i billett-salget.



Utstillingen som ble laget i fjor ble hengt opp i stasjonen.

har tjenestegjort hele 13 driftsdager i sommer!

Billettprisene i 1987 var
 3. kl.: voksen 25,-
 barn/honnør 12,50
 2.kl.: voksen 40,-
 barn/honnør 20,-

Nytt av året er at nedre aldersgrense for barn er opphevet (tidligere reiste barn under 4 år gratis). De fleste besøkende har akseptert at også små barn opptar plass og har utbytte av besøket. Noen få har imidlertid reagert på at de må kjøpe billett til svært små barn. Vi vil derfor vurdere om det fra 1988 skal settes en nedre aldersgrense på 2 år og eventuelt betales barnebillett for barnevogn.

1987-sesongen har gitt oss en ny pekepinn på Tertittens potensiale som turistattraksjon. Til tross for svært dårlig mye dårlig vær og lite markedsføring av chartertogene, har vi satt en meget solid publikumsrekord.

Allikevel er det viktig å erkjenne at ikke alle statistikker og kurver går i én retning - oppover - uten at vi selv medvirker til det. Markedsføring i videste forstand er en betingelse for suksess. De siste 3-4 sesongene har vi i stor grad nådd de besøkstall vi satte oss som mål.

Jeg tror vi iblant bør stoppe opp og spørre oss selv: Hvor mange besøkende ønsker vi egentlig? For stor tilstrømming vil kunne ødelegge viktige deler av miljøet og opplevelsen av besøket - både for publikum og for oss selv. Fulle tog med ståplasser, korte stasjonsopphold - stress! - må ikke bli vårt varemerke.

La oss skru ambisjonene litt ned. La oss ta sikte på 7500 besøkende i 1988.

Finn Halling
 driftsbestyrer

Jelene

MOTEKLÆR I
 FOKUS BUTIKKSENTER
 TLF. (06) 82 70 50
 SØRUMSAND

DRIFTSSTATISTIKK FOR 1987 - 22. DRIFTSSESONG

1. Rutetog (ordinære driftsdager)

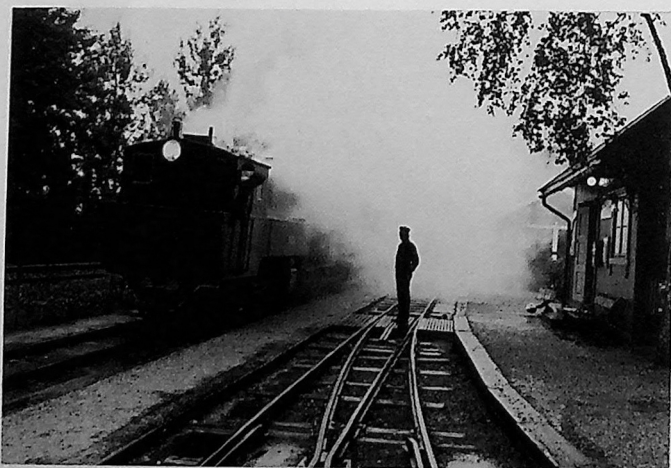
| | 21/6 | 28/6 | 5/7 | 12/7 | 19/7 | 26/7 | 2/8 | 9/8 | 16/8 | 23/8 | 30/8 | 6/9 | Sum |
|-----------|------|------|-----|------|------|------|-----|-----|------|------|------|-----|-------------|
| Tog 21/22 | 115 | 156 | 119 | 132 | 138 | 48 | 108 | 107 | 81 | 79 | 125 | 140 | 1348 |
| Tog 23/24 | 101 | 153 | 174 | 158 | 186 | 127 | 116 | 123 | 123 | 58 | 115 | 54 | 1488 |
| Tog 25/26 | 93 | 122 | 97 | 119 | 181 | 132 | 74 | 147 | 90 | 42 | 80 | 31 | 1208 |
| Tog 27/28 | 45 | 117 | 86 | 69 | 84 | 56 | 82 | 84 | 27 | 17 | 37 | 51 | 755 |
| Sum | 354 | 548 | 476 | 478 | 589 | 363 | 380 | 461 | 321 | 196 | 357 | 276 | <u>4799</u> |

2. Chartertog (bestilte tog)

| | 11/6 | 12/6 | 15/6 | 16/6 | 19/6 | 11/7 | 11/8 | Sum | Gj.snitt Rutetog |
|---------|------|------|------|------|------|------|------|-------------|------------------|
| Tog 1/2 | 152 | 150 | 148 | 146 | 137 | 44 | 86 | | Tog 21/22 112 |
| Tog 3/4 | | 154 | 128 | 182 | | | | | Tog 23/24 124 |
| Tog 5/6 | | | 92 | 30 | | | | | Tog 25/26 101 |
| Sum | 152 | 304 | 368 | 358 | 137 | 44 | 86 | <u>1449</u> | Tog 27/28 63 |
| | | | | | | | | | Sum 400 |

3. Andre tog (Stomperud, Sørumsanddager, o.l.)

| | 11/6 | 12/6 | 13/6 | 14/6 | 5/9 | Sum |
|----------|------|------|------|------|-----|-------------|
| Tog 1/2 | 76 | 19 | 203 | 31 | 48 | |
| Tog 3/4 | 27 | | 116 | 86 | 66 | |
| Tog 5/6 | 44 | | 119 | 85 | 32 | |
| Tog 7/8 | 28 | | | 26 | 42 | |
| Tog 9/10 | 118 | | | | | |
| Sum | 293 | 19 | 438 | 228 | 188 | <u>1166</u> |

Tog 22 ankommer
Bingsfos 23/8.

Sammenligning
1986 - 1987



1. Rutetog

| | 1986 | 1987 | endring | |
|--------------------|------|------|---------|------|
| | | | ant. | % |
| Antall driftsdager | 13 | 12 | - 1 | -8% |
| Antall tog | 53 | 48 | - 5 | -9% |
| Antall besøkende | 4788 | 4799 | +11 | - |
| " " pr. dag | 368 | 400 | +32 | +9% |
| " " pr. tog | 90 | 100 | + | +11% |

2. Chartertog

| | 1986 | 1987 | endring | |
|--------------------|------|------|---------|------|
| | | | ant. | % |
| Antall driftsdager | 4 | 7 | + 3 | +75% |
| Antall tog | 13 | 12 | - 1 | - 8% |
| " besøkende | 1393 | 1449 | +56 | + 4% |
| " " pr. dag | 348 | 207 | -141 | -40% |
| " " pr. tog | 107 | 121 | + 14 | +13% |

3. Andre tog

| | 1986 | 1987 | endring | |
|--------------------|------|------|---------|-------|
| | | | ant. | % |
| Antall driftsdager | - | 5 | + 5 | +100% |
| " tog | - | 17 | + 17 | +100% |
| " besøkende | - | 1166 | +1166 | +100% |
| " " pr. dag | - | 233 | +233 | +100% |
| " " pr. tog | - | 69 | + 69 | +100% |





VÅR

på UHB betyr jobbing på mange felt. Tiden fra telen går til driften starter er knapp, og må utnyttes effektivt.

Imidlertid er det kanskje ekstra trivelig etter en lang vinter å komme på banen igjen, så arbeidet er vel særlig lystbetont.

I år var det jo tilbakeføringen som sto i fokus, men mye annet foregikk også. Her er noen spredte glimt:

Med arbeidstog legger vi i vei ut langs linjen for å brenne tørt gress langs traseen (denne side).

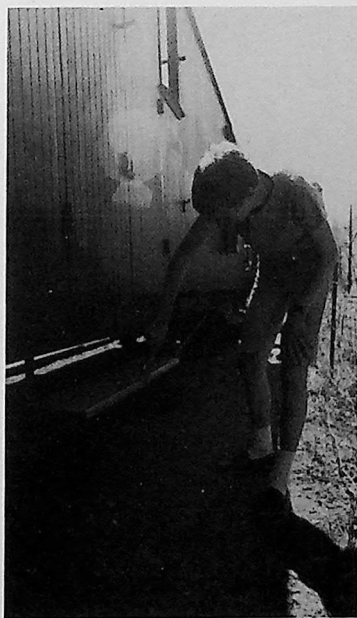
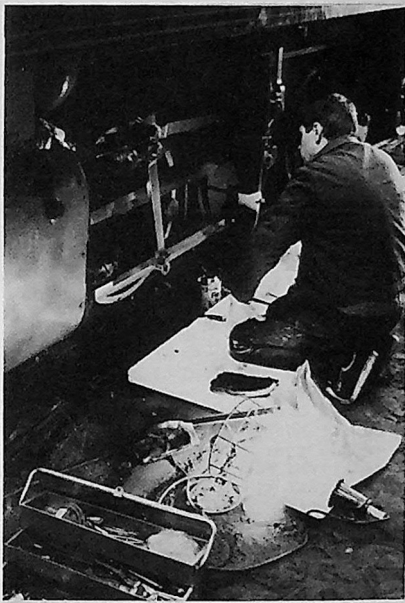
Sporjusteringer trengs og øverst t.v. tar Vidar Skilnand og Fredrik Liaaen et tak ved Fyenbro.

Trond Dehli var beskjeftiget i maskinavdelingens varetekt med "Høland", i grusen i vognhallen. Sa noen vi trengte verksted?

Nedenfor t.v. er Fredrik Liaaen i ferd med maling av stigrinn og plattformer på vognene. Og er det ikke driftsbestyrer Finn Halling som speiler seg i BCo 3's glans. Bil-polish var tingen.

EB





ODDA og GRANFOS

23.mai ble våre to nye diesellok sporsatt. Det har vært arbeidet på lokene i vinter særlig Granfos. Odda kunne settes i drift etter å ha kommet ned på sporet vårt, mens det gjenstår en del arbeid med selve motoren på Granfos.

For de av oss som ikke hadde sett lokene siden de kom i fjor var det litt av et syn som møtte oss da presenningen ble tatt av. Rene avdukningen. Nymalte og riktig gilde så de ut.

Mest omfattende arbeider er utført på Granfos, ettersom Odda var driftsklar ved overtakelsen. Diesellokene er bruksmaterieill hos oss, og det gjør at en kan gjøre endringer som er praktiske for driften. Granfos har fått stigtrinn "best railroad style" og er en fryd for skiftepersonale. Loket var normalsporet, og er altså sporet om til 750 mm og forsynt med UHB-koblinger (nylagde).

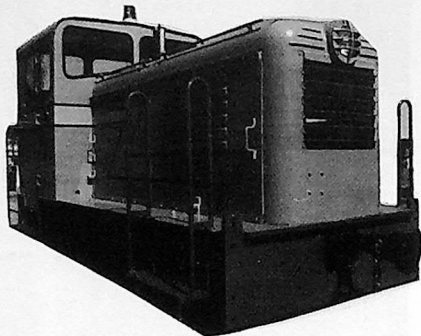
Lokene skal veie 8 tonn. 8 tonn er også kapasiteten til den største bil-kran Transportcentralen i Lillestrøm har.

For å gjøre en lang historie kort: Vekten på lokene må være 8t+. Etter mye svetting (krana) kom lokene på sporet i hvert fall.

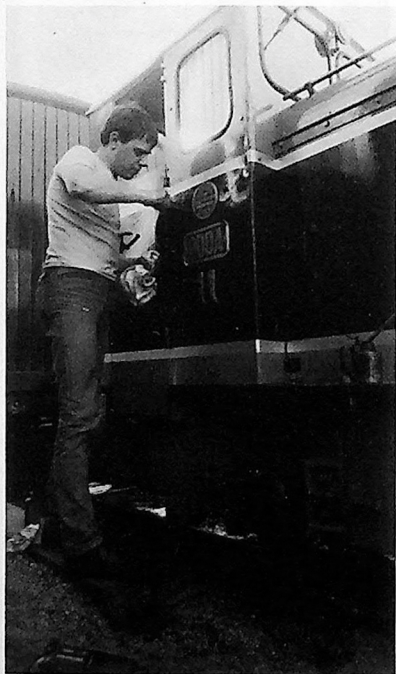
Odda ble umiddelbart satt i drift ved Anlegget (Tilbakeføringen Presterud-Sørumsand). Maskinen viste seg som en kraftig arbeidshest, meget praktisk for vårt bruk. Det som imidlertid raskt ble slått fast var at topphastigheten var svært lav, men tilstrekkelig. Så er det da også de tunge drag loket egner seg for. Uanstrengt trekker den med seg det meste.

Odda har trykkluftbrems, og det er svært nyttig ved skifting. Trykkluftstyrt sanding er det også, men hittil har det ikke vært behov for det. Ved hjelp av trykkluftbremsen kan en i stedet få en hensiktsmessig slierebrens.

Prikken over i'en er messingskiltene som nå pryder maskinene, 10 Granfos og 11 Odda. (11 er opprinnelig nr.)



Granfos med stigtrinn "best railroad style"



Trond Dehli monterer messingskilt på lok nr. 11 Odda.



Det var tungt det...
Vekt 8 t+.



Første tur over UHB's spor gikk til Bingsfos. Foto på Fyen.



Banemester Vidar Skilnand reddet "Granfos" fra den evige skinnegang. Her fotografert med nyoppsett Andreaskors på Presterud. Nr. 11 "Ødda" trekker arbeidstoget.

Sørumsand satt istand

skrev Aftenposten 9/6. Det syntes vi var helt korrekt. Vi gjorde vårt beste for å sette Sørumsand i stand denne våren. Ikke bare med sporet inn i sentrum, men også en skikkelig vårrydding.

16.mai plukket vi søppel langs det nye sporet. Det var ikke lite av den sorten, nesten ufattelig hvor følt det så ut langs yrkesskolen f.eks.

Vi kan trygt ta litt av æren for at det var søppel-fritt på denne sentrale delen av "downtown" Sorum til 17.mai.

Både 16. og neste dugnad ble det jevnet til, og plantet gress langs traséen. Rene park-anlegget. Et lite hjertesukk imidlertid: I banens umiddelbare nærhet et sted er det rene "ghettoen", og lite vakkert å vise Sørums turister.



Over: Thorleif Pedersen i ferd med å jevne til langs sporet for såing av gress.

Under: opprydding i sentrum.



RALLARLIV I SØRUMSAND

Håvard Pedersen

1987 blir et av de årene mange UHB'ere vil feste til minnet, for i år kunne togene våre få et skikkelig utgangspunkt. En tyve år gammel drøm om å få høre det "vakre" ekkoet av dogspikring mellom forretningsgårdene i Sørumsand gikk i oppfyllelse.

Mye av arbeidet ble gjort i dugnadshelgene høsten -86 og våren -87. Anlegget skulle stå kjøreklart til Stomperudjubileet 11. juni, og derfor måtte ekstra ressurser settes inn. Fire mann satte på en hel uke til dette arbeidet, mens en rekke andre deltok fra 2 til 4 hverdager. Dermed kunne Sørumsandfolk hele den første uka i juni oppleve en rallarflokk på 8 - 10 stk. som på manuelt vis arbeidet fram spor inn i sentrum.

Skjønt alt skjedde ikke manuelt. All biltrafikk måtte bare vike når billass på 20 m³ grus i slengen "braste" inn på området. Fordelingen av grus ble utført av gravemaskin supplert med topp moderne nivelleringsutstyr.

Vårt anleggstog ankom daglig i 8-tida, trukket av Odda, som gjorde sine første arbeidsøkter på banen. Det lot til at "hun" riktig trivdes i sin nye rolle.

Ved ukas begynnelse gjensto tre sporelengder før innkjøringsvekselen. Målet var å få ferdig dette, samt to spor inne på stasjonsområdet. Flere av dagene hadde vi god hjelp av Anders Pettersen og Simon Grøstad, to pensjonerte banearbeidere, som virkelig kan sitt fag. Sammenlignet med spordimensjoner disse gutta var vant med, var sporet vårt reine modelljernbanen.

Fullt så lett var det nok ikke for en annen som skulle holde følge med dem. Men det gjør ingen skade å slite litt, og det er nok ingen tvil om at alle trivdes med jobben.

Historien gjentas

Arbeidet vårt skapte stor oppmerksomhet, spesielt blant barn og eldre ettersom sporet vokste fram.

De eldre har opplevd negleggelsen av den moderne Tertitten. Trehusbebyggelsen i sentrum er erstattet med moderne forretningsgårder, asfalt og et utall biler, - og forsyne meg, midt i det hele dukker det "gamle kjære rukkelet" opp igjen.



Den gamle drøm om å høre ekkoet av dogspikring mellom forretningsgårdene i Sørumsand, og å legge skinnegang innover i sentrum gikk til fulle i oppfyllelse.

Det var lønn for strevet for rallargjengen som tilbrakte en ferieuke med tilbakeføringen:

Her er det Tc Kjell Navestad som er i sving, mot en bakgrunn av travel hverdag (Alle fotos: E.Borgersen)



Trond Dehli og Steve Helgesen skrur sporveksel.



En sliten gjeng etter en hard arbeidsøkt. Nå er det tid for lunsj!



Og til Fjeldvang og lunsj-bordet reiser man med tog. C 12 og Odda utgjør personal-kippen.

Hvem påstår at historien ikke gjentar seg!

Stedets oppvoksende generasjon viste og stor interesse. Vi kommer ikke utenom at vi først og fremst er barnas tog. Barna er jo glemt i det moderne Sørumsand.

Jeg fikk inntrykk av at den planlagte gangveien mellom banen vår og hovedveien er ganske påkrevd for å gi våre unge venner et trygt oppholdssted mellom vei og bane.

Arbeidet gikk greit unna, og målet ble nådd: Lørdag kunne Setskogen med tog prøvekjøre det nye sporet med hell.

Ser vi bort fra forstadsbaner, godsspor og baneomleggelser er det dermed snart duka for den første jernbanåpning i Akershus siden - ja nettopp - Bingsfoss-Sørumsand i 1903.



Til høyre et bilde fra anleggsområde onsdag 3.juni.

Under: Justering av sporveksel 2. Jan Salvesen peker og (fra v.) Finn Halling, Kjell Navestad, Trond Dehli og Håvard Pedersen spetter.





En liten "oppsummering":

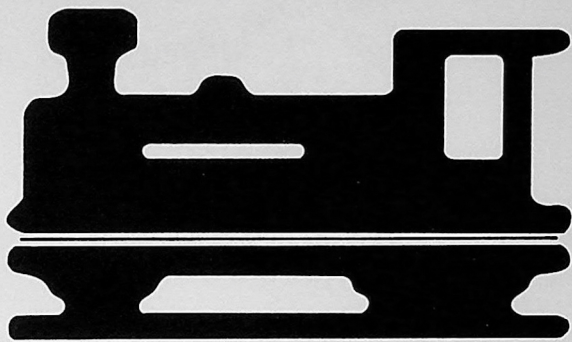
Trekanten i mai.



Trekanten
3. juni.



Trekanten
i sommer.



NÅ GÅR
"TERTITTEN"
HELT TIL...

DS MAT
senter

FOKUS BUTIKKSENTER - SØRUMSAND - TELEFON (06) - 82 62 44

ÅPNINGSTIDER

mand., tirsd., onsdag 9-18 torsd., fred. 9-19 lørd. 9-14

Nett og bedre

FOKUS







Første personførende tog fra Sørumsand sentrum siden 1960, 11. juni 1987

Triumfferd til Sørumsand (Overskrift i Aftenposten 9/6)

Tidsplanen holdt, og arbeidsuken ble avsluttet med dugnad og prøvekjøring av det nye sporet lørdag 6/6. Torsdag 11/6 kunne så det første personførende toget kjøre ut fra Sørumsand sentrum.

Historiske begivenheter for museumsbanen - uten tvil.

Lørdag 6. juni ble Setskogen prøvefyrt for sesongen. Mens det pågikk på Bingsfoss var det dugnad på sporet i Sørumsand.

Aftenposten ønsket å presentere Setskogen som ukens "Go'bit" i sin museums-spalte på "Go'Aften"-siden. Når vi kunne berette om muligheten til å være med på den historiske begivenheten i Sørumsand sendte de ut journalister og fotograf for å lage reportasje også.

I 14-tiden ble de transportert med "Anlegget"s personaltog, Odda+C12. Møte med Setskogen blankpusset og fin gjorde inntrykk.

Plakaten som i all hast ble trykket - her hadde nemlig alt foregått med minutters margin





91 Stomperud fylte 50 år.



Øverst: Inn på jomfruelig skinnegang.
Nederst: Stomperud-trafikk 11. juni.

dagen før - ble overrakt. Deretter ble ekstratoget skiftet sammen. Et lite hurtigtog, slik vi vil ha det: Nr 4 + BCo3 + CFo 5. Kanskje var det toget fra "Turisten" til Sørumsand en dag i hine dager som var gjenspekt.

Avisens utsendte ble imponert og forsto til fulle hvilken historisk begivenhet de var med på. Og dessuten haglet noen rosende ord om BCo3 da.

Med varsomhet førte lokfører Roar Stenersen toget ut på den jomfruelige skinnegang. En erfaren lokfører vet at nylagt spor ikke tåler særlige påkjenninger.

På Sørumsand var stemningen på topp. Det ble fotografering og fotokjøring. Derpå ble det kvelden, og vi kunne, særdeles fornøyde, trekke oss tilbake til "Fjeldvang".

Første

Så stod vi da 11.juni ved Noractor-hjørnet med kamera i skuddposisjon. Nesten så vi måtte klype oss litt i armen.

Der borte på Trekanten ventet Setskogen på avgang med ekstra persontog 601 (chartertog). Første personførende tog fra Sørumsand sentrum på 27 år.

Avgang! Sakte og sikkert kom toget bortover. Bilister bremsset opp og skottet bort på dette "nye" synet i Sørumsand. En forbipasserende var på gråten i begeistring over å se igjen sitt barndomsminne.

Lett duvende passerte CFo 5 Noractor-hjørnet og forsvant fra syne.

Mens toget reiste "tilbake i tiden" startet en ny tid for museumsbanen.

Var det noen som nevnte historisk sus?



Gammelt UHB-personale på første tog: Finn Halling (t.v.) og Roar Stenersen.



Billetsalget under Stomperud-dagene ble utført i CF 11.



En ussel bil påkaller ingen oppmerksomhet. Da toget forsvant, døde det spesielle stasjonsmiljøet. Stasjonsområdet ble som en ørken - ugjestmildt, utrivelig og nesten uten tegn til liv. Bjørkelangen stasjon 1961.

Foto: Indre Akershus Blad.

Ny stasjon på Sørumsand

Museumsbanen er nå etter mange års strev tilbakeført til Sørumsand sentrum. Sørumsand stasjon blir igjen knutepunkt og sporbruddsstasjon.

Vårt nye stasjonsområde i Sørumsand sentrum krever en ny stasjonsbygning, og vi tar sikte på å bygge en kopi av Bjørkelangen stasjon. Denne stasjonsbygningen ble oppført til Urskogbanens åpning i 1896, og benyttes idag av NSB bilruter.

Bjørkelangen stasjon er UHB's eneste originale stasjonsbygning som fremdeles er intakt langs den gamle traséen og gir oss et godt grunnlag for å lage en mest mulig korrekt kopi.

Finn Halling



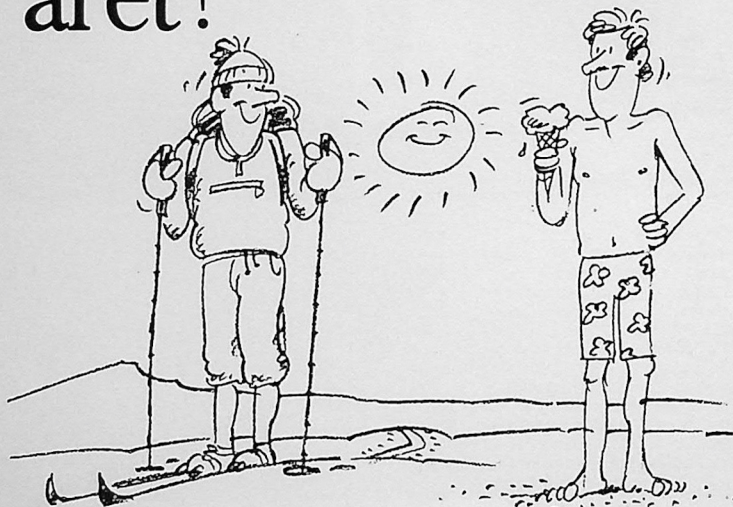
Bjørkelangen stasjon var opprinnelig malt i oker og brunt, men skiftet farge (sannsynligvis til grått og hvitt) i forbindelse med kongebesøket i 1909. På bildet over, sannsynligvis fra 1919, ser det ut til at bygningen har fått tilbake sin originale farge-drakt. Urskog-Hølandsbanens direksjon gav Norsk Kioskkompani 26/3-1919 tillatelse til kioskdirift på Bjørkelangen, og vi ser den tilsynelatende ny-oppførte kiosken. Legg ellers merke til at stasjonen ennå ikke har fått elektrisk lys. Heldigvis har vi reddet den flotte lykten som henger i galgestolpen til venstre.

Til høyre:

Togets ankomst var alltid en begivenhet. Og en anledning til å slå av en prat, treffe kjente - og til å "følge med". Stasjonsmiljøet var noe helt spesielt, skapt av toget - dampetoget. Bildet over er tatt rett etter krigen av Normann.



Reiseforsikringen som gjelder hele året!



Med ABC banks rimelige helårs reiseforsikring er du ikke bare trygg når du reiser langt avsted til utlandet, men også om du tar en weekend på landet!

ABC

bank

En god bank gjør det enklere.

høstaktiviteten

Fra uniform til kjeledress

August måned indikerer ikke bare at årets driftssesong på Urskog-Hølandsbanen nærmer seg slutten og at man dermed kan sove lenger på søndagene. Høsten betyr også at man skifter over fra uniform og "striper" til kjeledress og spade. For UHB-høsten = Dugnader.

Nye metre i Sjørumsand

Den første dugnaden ble avholdt lørdag 8. august på Sjørumsand. Godt fremmøte og upåklagelig vær resulterte i tre nye skinnelengder i løpet av en formiddag. I påvente av nye sporveksler ble deretter innsatsen forflyttet oppover banen.

Overflødig sporveksel

I og med dobbeltsporet på Sjørumsand betød Fyen sidespor både lavere toghastighet enn nødvendig og en overflødig sporveksel som nå ble tatt vekk. En kjempejobb som krevde 8-manns innsats i 8 timer - sliten var bare fornavnet på følelsen etterpå.

Fossum - fra "intet" til Stoppested

Etter Fyen sto endestasjonen på Fossum for tur. I løpet av noen ettermiddager ble sviller skiftet og ny planovergang lagt og hele 37 gamle og råtne sviller skiftet ut i sidespor og delvis i hovedspor.

Noen uker tidligere var første etappe i arbeidet for å kalle Fossum et stoppested fullført. Rundt 160 m³ jord måtte fjernes før man kunne gi seg i kast med grunnmuren til Mork stasjonsbygning. Med prosjektleder Skilnand og assistent Johansens innsats fra 8 om morgenen til 20 om kvelden en ukes tid, kunne snekkeren ta til. Med det tempoet som er satt opp, bør bygningen være gjenreist i løpet av første uke i oktober.

Hovedspor av 1.klasse

Lørdag 19. september ble avsett til banearbeid på Bingsfoss. Målet var svillebytte i hele hovedsporet - noe som viste seg å være på høy tid. Målet ble ikke nådd grunnet et lavere fremmøte enn forventet. Men 44 sviller er ikke verst - vi fikk et stykke førsteklases bane.

Tekst/fotos: Aud Kristin Brevig



Øverst: Sporarbeider på Fossum.
Nederst: Grunnmuren til Mork st.

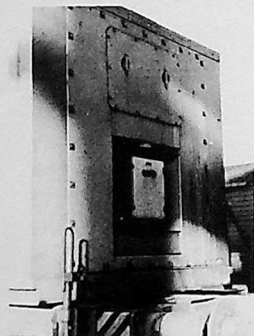


NORSK MODELLJERNBANE
ROMERIKE HOBBYSENTER

KJEMPENYHET I HO



NSB Lgjs med Fleron container for varmetransporter



Detalj av kjøleaggregat (norsk plassering).

Kjempenyhet for Norske Modelljernbaneentusiaster. NSB Lgjs med Fleron container for transport av varmegods.

Toppmodell med følgende detaljer:

Åpent rammeverk på vogn, med norske påskrifter, varselstriper, koblingsholder NEM 362, eksakt i skala 1:87 HO, avtagbar container.

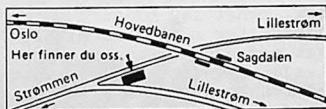
Container lakkert i forbildetro aluminiumsmaling med rødt belte, hvite påskrifter. Alle detaljer med bl.a. Termoking varmeaggregat montert inn i endevegg. Pris kr. 159,-

KUN 500 eksemplarer med dette nr.
BESTILL DINE EKSEMPLARER I DAG
LEVERING CA. SEPTEMBER 1987

Romerike Hobbysenter

Strømsveien 102
2010 STRØMMEN
Tlf. (06) 81 31 96

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



NORSK MODELLJERNBANE

Postboks 76
1920 Sørumsand

Tlf. (06) 81 31 96

1:87 HO
Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460





Selv om forholdene for de ansatte var tøffe ved UHB i 1920-årene, var reisen med toget idyllisk og sjarmerende. Vi ser forventningsfulle passasjerer vente på avgang fra Sørumsand en fin sommerdag i 1925 eller 1926. Legg merke til de bakerste vognene i toget: CDo2, F 19 (karét), S 62 og S 63.

Foto: Akershus Arbeiderblad.

PERSONALSAKER 1917 - 1929

Finn Halling

Historien om Urskog-Hølandsbanen er ikke bare historien om lokomotivene, vognene, stasjonene, togene ... Kanskje viktigst er historien om personene - om de ansatte som drev banen i gode og dårlige tider.

For de ansatte var tidene ofte dårlige; "trange kår" kan virke som en mild beskrivelse. Oppsigelsesvern, sosial trygghet og trygderettigheter var ukjente begreper. Dengang hadde fagforeningene virkelig noe å kjempe for.

Vårt historiske arkiv inneholder referater fra samtlige direksjonsmøter i privatbanens tid. Disse referatene er uhyre verdifulle ved studier av arbeidsforholdene ved banen - særlig av direksjonens forhold til, syn på og behandling av de ansatte. Disiplinærforhold, ansettelses- og avskjedigelser ble som regel behandlet av direksjonen. I

knappe vendinger beskriver referatene direksjonens dom.

Personalsakene som direksjonen ved Urskog-Hølandsbanen behandlet er i mange tilfeller verdt en egen artikkel. De var ofte skjebnsvangre for dem det gjaldt.

Leseren vil sannsynligvis gripe seg selv i å trekke på smilebåndet av endel av episodene. Vi må derfor minne om at disse den gang var bitter virkelighet.

Perioden som er valgt ut, 1917-1929, er spesielt interessant.

- 1. mai 1917 fikk Urskog-Hølandsbanen ny driftsbestyrer: Ingeniør Eigil Prydz, 30 år og med militær bakgrunn.
- Året før, i 1916, var det innført forbud mot omsetning av hetvin og brennevin i Norge, og blant disiplinærsakene var fyll dominerende.
- Det var dyrtid i Norge, arbeids- og lønnsforholdene

dårlige.

- Slutten av 1920-årene innledet en økonomisk krise i Norge - og for Urskog-Hølandsbanen. Trafikkinnskrenkninger og synkende inntekter resulterte i omfattende oppsigelser. I kjølvannet av dette fulgte streiken i 1931 - som egentlig ingen av partene vant - men også en sterkere stilling for de ansatte.

Arbeidsforholdene generelt fra 1929 vil kreve en mer omfattende behandling enn det er plass for her.

NB: Navn er sløyet i endel tilfeller p.g.a. sakens karakter. Når teksten i protokollen er uleselig, er dette angitt ved (...).

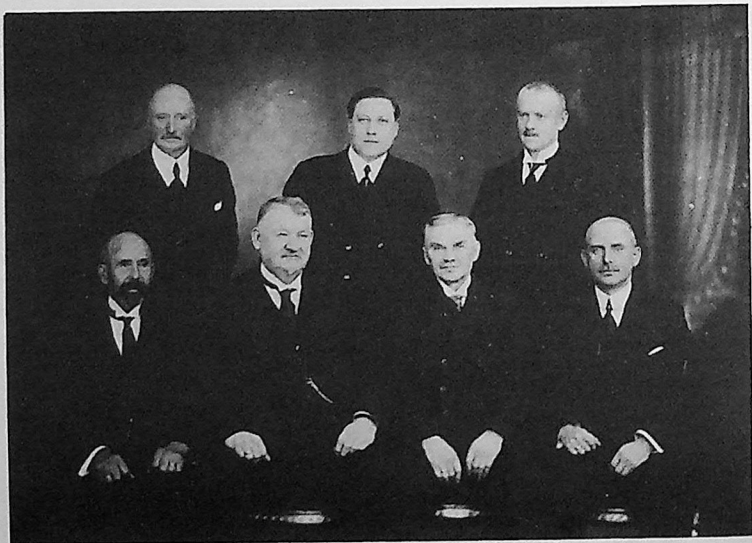
Beruselse

Fyll i tjenesten var og er en vederstyggelighet, selv om

arbeidsgiverens reaksjonsmåte kanskje har endret seg med tiden. Direksjonens reaksjoner på beruselse blant personalet - både i og utenfor tjenesten - var meget strenge. Skal man dømme etter antall saker av denne typen som direksjonen behandlet, var fyll et meget stort problem - trass i forbudstid og dårlig økonomi blant folk. Direksjonen følte nok at den måtte reagere strengt - sikkerheten kunne ikke settes til side selv om årsakene til alkoholproblemene kunne være av sosial karakter. UHB var ikke på noen måte noen sosialanstalt.

Sak 11/23.4.1917

Refererede skrivelse fra Generaldirektøren ang. pligtmæssig avhold fra alkohol i visse stillinger. Oversendes db. til kunngjørelse for personalet.



Urskog-Hølandsbanens direksjon i 1930. Var direksjonen hensynsløs, var direksjonsmedlemmene ute etter makt - eller arbeidet de bare for A/S Urskog-Hølandsbanens beste? Vi ser (sittende fra venstre) A.Ødegård, Chr. Haneborg, H.E.Tønsberg (formann) og Torleif Mørk. Stående (fra venstre) K.Simonsen, Svend Holmsen og driftsbestyrer Eigil Prydz.



Kvevli ca.1920. Tog- og stasjonsbetjening står oppstilt foran tog bestående av Setskogen, CFo 5 og BCo 7.

Sak 4/10.5.1917

Redegj. fra kontorfuldm. A. ang. hans Opptreden ved Høland Herredshus. Enstemmig besluttet at fuldm. A.'s forbliven ved Banen er avhengig av at han forholder sig absolut ædruelig. Videre forføining i sagen udstaar til et senere Tidspungt.

Sak 4/15.1.1920

Det besluttet at ilægge fyrbøteren J. og konduktør S. en mulkt stor kr. 20,- for hver for de i sak 2 og 3 nævnte forseelser.

Sak 3/19.4.1920

I henhold til meddelelse fra Chra's politimester saa er konduktør S. den 3. ds. ilagt mulkt etter Løsgjengerlovens § 16. I h.h. hertil (...) som til hans skriftlige meddelte erklæring av 18.4. d.m. overfor direksjonen, hvori han forpligter sig til at ha sin stilling forbrudt hvis han viser sig i beruset tilstand saa besluttet enstemmig at meddele ham avsked fra sin stilling at fratrede 3 mnd fra dato.

Sak 2/23.6.1920

Ansøknig fra konduktør S. om at faa fortsatte i sin stilling. Man besluttet at la ham tjenestegjøre juli maaned ut.

Sak 7/22.11.1920

Underkonduktør J. som den 25. okt. d.å. under tjenestegjøring i 758 var beruset, så han midlertid sattes ut av tjeneste. For dette forhold ilagdes han en mulkt stor kr. 50,-. Videre paalagtes han at undertegne en erklæring hvori han forpligter sig til ikke at nytte berusende drikke i eller utenfor tjenesten. Skulde dette hende vil det medføre øieblikkelig avsked.

Sak 2/4.4.1921

Der refereres rapport om at u.konduktør J. var beruset i tog 764 l. påskedag d.a. Under henvisning til sak 7 i direksjonsmøte 23.10. f.a. hvori direksjonen tydelig har meddelt J. at hvis han viser sig beruset i eller utenfor tjenesten, så vil dette medføre hans øieblikkelige avsked. Da han saaledes nu atter har været beruset og det endog i tjen-

este, så besluttet direktionen enstemmig at måtte meddele ham avsked fra sin stilling som kond. ved UHB.

Sak 3/20.7.1919

Dbs rapp pudser K. ved tog 751 ankomst til Bj.langen 15. juli var synlig beruset. I den anledning besluttedes for hans beruselse og slette opførsel mot driftsbestyreren at diktere ham kr 15,00 i mulkt. Gjentakelser vil medføre avsked fra tjenesten.

Sak 2/15.1.1920

Dbs meddeler at fyrbøter J. aftenen 6. januar d.a. atter fremmødte til togtjeneste beruset i strid med tj.regl. § 13 og blev han da straks suspenderet fra sin stilling. J. har idag henvendt sig til direktionen med bøn om at få fortsatte i sin stilling, idet han lovet ikke mere at smake berusende drikke. Han blev uttrykkelig be...et, at hvis han viste sig beruset vilde dette uten skånsel medføre afsked. Direktionen besluttet 3 mot 1 stemme at lade J. fortsette i sin stilling, hvori han forpligter sig til at hans anciennitet er forbrudt indtil direktionen anderledes bestemmes og hvis han atter viser sig beruset, så vil dette ha øieblikkelig avsked tilfølge. Minoriteten stemte for at J. meddeles avsked fra sin stilling som fyrbøter ved UHB. Av hensyn til hans store familie finner direkt. at kunne gå med på, at han gis midlertidig beskæftigelse ved banens maskinavdeling med bibehold av sin nuværende løn og dyrtidstillæg indtil videre.

Sak 3/15.1.1920

Likeledes har underkond. S. vist sig synlig beruset i tjeneste 24. dec. 1919, så han ved den anledning blev utsat fra sin tjeneste. Imidlertid er intet foretat imot ham. Direktionen fandt at underrette ham om at i gjentakelsestilfælde ville han uten videre bli meddelt avsked fra sin stilling. S. maa underskrive en lignende erklæring som den i

sak ovenfor besluttet.

Sak 4/4.4.1921

Fyrbøter J. har for dbs tilstået at han var beruset søndag aften 20 febr også på jernbanens område ved Bjørkelangen station. I møte 15/1 20 sak 2 har han indfundet sig hos direktionen og forpligtet sig til ikke at smake berusende drikke i eller utenfor tjenesten og har endog bekreftet ved at underskrive en erklæring. Efter det her anførte besluttedes enstemmig at opsi ham fra hans stilling som fyrb ved UHB med fratredelse 3 mnd fra 10. april f.k.

Sak 5/4.4.1921

Pudser K. har også tilstået for dbs at han var beruset 20/2 21 også på jernb. område ved Bjørkelangen st. For dette sit forhold ilagdes han en mulkt kr. 50,-. Dette under forutsætning av at han underskriver en erklæring om at han ikke viser sig beruset i eller utenfor tjenesten.

Sak 4/23.6.1921

En avskjediget fyrbøter J. andrar om at få beholde sit arbeide som verkstedsarbeider da han fra 1/7 21 er arb.ledig. Han anfører at han har en stor familie og vanskelig for at klare sig. Man besluttet at la ham fortsatte indtil videre som ekstramand. Med 3 mot 2 stemmer besluttedes at han skal lønnes som baneavdelingens ekstrafolk. Minoriteten stemte for at han skulde beholde sit dyrtidstillæg.

Sak 3/28.7.1921

Ekstramand J. søker om at få beholde sit gamle dyrtidstillæg som han havde som fyrbøter, idet han ikke kan klare sig med sin nuværende lønning kr. 1,15 pr time. Saken besluttedes henlagt mot 2 stemmer.

Disiplinærsaker som følge av fyll kuliminerte i 1921 - kanskje som følge av de mange harde reaksjoner. Alkoholsaker kom faktisk ikke på dagsorden igjen før 24.3.1925 da følgende interessante sak kom opp:



Snøryddingstog trukket av Urskog, Setskogen og Eidsverket vinteren 1919. Snøforholdene på UHB var vanskelige. Når banen snødde igjen - og det hendte mang en vinter - måtte sporet graves frem med håndmakt. Et blodslit og en selvfølgelig dengang - nesten utenkelig idag.
Foto: Eigil Prydz.

Sak 5/24.3.1925
Norske jernbanemænds avholdsforening søker om et bidrag til sin virksomhet. Andragendet blev avslået.

Høsten 1925 begynte problemene å tilta igjen:

Sak 6/5.10.1925
Pusser K. besluttet oppsagt med fratredelse 3 mndr. fra dags dato på grund av at han mandag 21. sept 1925 om aftenen var sterkt beruset, endskjønt han skulde tiltræ togtjeneste tirsdag morgen kl 4.45.

Sak 2/29.6.1926
Baneform. S. blev den 7. juni d.a. påtruffet sittende på sin dressin i hovedsporet ved Urskog st. overstadig beruset. For dette sit forhold blev han straks suspenderet av driftsbestyreren og i direktionsmøte idag meddelt avskjed fra sin stilling pr. 30. juni 1926.

Sak 5/24.8.1926
Funksjonærforeningen søker om at fhv. bfm. S. enten får løn i 3 mndr for sin fratredelsesdato eller også skaffes ekstrarbeide. Andragendet blev enstemmig avslået.

Sak 3/22.7.1928
Baneformann K. besluttet ilagt kr 10,- i mulkt for slett opførsel utenfor tjenesten den 17. mai (spritbrenning).

Sak 10/12.11.1928
Konduktør M. har i tog 764 26. august 1928 været synlig påvirket av alkohol. Dette har han i påtegning først næktet, men siden vedgått. For dette sit forhold ilagdes han kr. 50,- i mulkt, samtidig som hans forbliven i tjenesten er avhengig av at han utviser et godt forhold såvel i som utenfor tjenesten.

Sak 11/12.11.1928

Konduktør O. har vist sig påvirket av alkohol i tog 752 27. juli 1928 og tog 764 26. august 1928. Dette har han for 26/8's vedk. næktet; men siden vedgått. For disse forhold besluttedes han opsagt med 3 mnår. opsigelse.



NSBs tilsynshavende for private jernbaner Martinus Rostad (t.h.) og driftsbestyrer Eigil Prydz omkring 1920. Vi ser litt av lok 1 Urskog og ECo 7.

Sak 12/12.11.1928

Konduktør B. var søndag 14. okt. 1928 under opphold i Oslo beruset med følge at han blev opbragt til politikkammerets fyldearrest. Herfor er han av politiet mulkteret. For dette sitt forhold meddeltes han en meget streng advarsel samtidig som han gjordes bekjent med at hans fortsatte forbliven i tjenesten er avhengig av at han utviser et godt forhold såvel i som utenfor tjenesten.

Til lovens bokstav

Jernbanens reglement er til for å bli fulgt - til punkt og prikke. Direksjonen var lite tolerant overfor brudd på reglementet, og ikke sjelden ble personalet bøtlagt for forseelser. Til å begynne med ila faktisk driftsbestyrer Prydz på egenhånd bøter, men her grep direksjonen inn og forlangte at alle mulkter og irrettesettelser for tjenestlige forseelser skulle ilegges etter behandling i direksjonen.

Sak 8/10.9.1919

Kond. Slorbak negtet at motta sin løn for juni måned fordi et mulktforelæg for uvøren skifting beløp kr. 10,- var tilbakeholdt. Han har siden fått den hele løn utbetalt. Direksjonen er enig med dbs i at opretholde mulktforelægget og blir dette at tilbakeholde første lønning.

Sak 2/6.5.1920

NJF og kond. Kjelsrud, form. i funksj. foreningen, tilstede for å konferere om diktering av mulkter for forseelser i tjenesten. Direksjonen har gjennomgaaet de av dbs ilagte mulkter og kan ikke finde nogen av disse uberettigede. For fremtiden vil mulkter og irrettesettelser for enhver forseelse i tjenesten ilegges etter behandling i direksjonen.

Sak 4/16.2.1921

Driftsbestyreren sender en rapport vedkommende at tog 1344 31/12 1920 løp ind på feil spor ved Løken. Overfor stm Stenhaugen besluttedes at tildele ham en streng advarsel for ikke at ha betjent indkjørselpendsel for nevnte tog og samtidig anføre at gjentagne tilfælde vil kunne medføre opsigelse fra hans stilling.

Sak 5/10.5.1922

Dbs anmelder at bfm Bakken og kond Olsens draisinere nat mellom 19 og 20 febr d å idet disse henstod ved Lierfos station av uvedk blev tat og benyttet ut til Bj.langen. Av forundersøggelsene fremgår at draisinene var ulåste. Da dette strider mot instruks for bfm. § 18 så må forholdet påtales. Da det her anførte forhold let kunde ha forårsaget en katastrofe fandt direksjonen enstemmig at måtte ilægge angjældende hver en mulkt stor kr. 10,- idet der samtidig indskjærpes lige overfor kond. Olsen at i gjentagelsestilfælde vil han bli fratatt retten til at benytte privatdraissin.

Sak 8/16.11.1922

Kond Olsen rapp. at tog 751



Lok 6 Høland i 1925 eller 1926 foran et lite, blandet tog. Foto: Akershus Arbeiderblad

11/11-22 påkjørte kontorist Killingmos draisin, der henstod på linjen utenfor hans hjem. Killingmo er i denne anledning avkrævet en forklaring. Man besluttete for denne forseelse i henhold til tjenestereglementets § 36 at ilægge ham en mulkt stor kr 10,-. I gjen-tagelsestilfælde vil retten til at benytte draisin bli ham frataget.

Sak 10/17.6.1924

Dbs meddeler at sporvekselen til hovedsporet ved maskinstalden den 4. mai av ham blev observert ikke overslået fra sidespor og låst, hvilket lok.fører Havnås erkjender at han havde glemt. Havnås tildeles i denne anledning en streng irattesettelse.

Sak 4/14.2.1925

Pusser Trondsen har uberettiget tat en draissin fra Bj.langen og benyttet den til Hemnes 21/1-25. Herfor besluttetes han tildelt en streng irattesettelse.

Sak 2/12.3.1925

I anledning av at stationsmester A. Nordbye - angivelig på grund av forsovelse - ikke fremmødte til tjeneste ved tog 751 14. februar 1925, gis ham en mulkt av kr 25.00. Samtidig gis ham strengt tilhold om for fremtiden at utvise et godt forhold.

Sak 3/5.10.1925

Bv. Kr. Skoglund besluttetes ilagt en mulkt kr. 10,- for at ha utlånt en tung stentralle 9/8 25 til en del småbarn, der ukontrolleret kjørte i banens hovedspor. Han gas strengt tilhold om fremtidig at holde sig tjenestereggl. paragrafer etterrettlig.

Sak 4/5.10.1925

Ekspeditrice Olava Olsen besluttetes ilagt en mulkt kr. 10,- for 5/9 1925 at ikke have frem-mødt til stationen i ret tid.

Sak 5/5.10.1925

Baneformand Slorbak besluttetes

ilagt en mulkt kr. 10,- for 21. aug. 1925 at ha utlånt sin tjenestedraissin til sin 20 årige søn i togtiden. Han gas stengt tilhold om fremtidig at holde sig driftsreglementet efterrettelig.

Sak 5/16.2.1926
Ekspeditør Borgersrud besluttet edes meddelt en streng advarsel for 11. jan. 1926 at ha avsendt en vogn uten liste.

Sak 1/13.10.1927
Ved tog 751's skiftning ved Hjellebøl st. 17. sept. stod en stakevogn i pensekrydset mellom sidespor og fabrikkens stikspor således at den blev påkjørt og veltet av skinnerne. Expeditør Borgersrud tildeles herfor en irettesettelse som blir å påføre hans rulleblad.

Sak 2/8.10.1928
Overkonduktør Kjelsrud har 5. okt 1928 glemt å slå over vekselen fra hovedspor til sidespor ved verkstedet samt å låse denne - med den følge at tog 751 kjørte inn i verkstedsporet. For denne forseelse blev han ilagt kr. 10,00 i mulkt.

Ledelsens verdighet

Arroganse og krav om ensidig respekt er sansynligvis mer korrekt som beskrivelse enn klaseskille når vi ser på saker som konkret går på forholdet mellom direksjonen og driftsbestyreren på den ene siden og de ansatte på den andre siden.

Direksjonen var urokkelig når et vedtak først var fattet - da argumenterte de ansatte for døde ører.

Sak 7/6.2.1918
Ang. nogle uoverensstemmelser mellom Driftsbestyreren og konduktør Dammerud besl. at anmode Dammerud om at fremkomme med en undskyldning overfor driftsbestyreren skriftlig.

Sak 5/27.3.1920
Banemester Lund har på dbs anmodning av 15. ds. om at tilflytte Bj.langen meddelt at han på ingen måte kan gjøre dette, da han har hus og eiendom ved Urskog, som han ikke vil reise ifra. Da banemesteren således ikke imøtekommer direktionens anmodning besluttet at tilstille ham opsigelse med fratredelse av sin stilling fra 30/6 d.a. Skulde Lund ønske anden beskjeftigelse ved banen så vil dertil være anledning.

Sak 2/6.5.1920
Opsigelsen av banemester Lund tilbakekaldes indtil videre, idet Lund erklærer sig villig til at ta bopæl paa Bjørkelangen et hvert aar i 5 mnd. i tiden fra 1. nov. til 31. mars. Dette omfatter dog ikke hans fridage. Utgifter av hans opphold paa Bjørkelangen er banen uvedkommende.

Sak 3/29.10.1921
Bm Lund søker om at få utsætte sin flytning fra Urskog til Bjørkelangen til 1. des. Direktionen fandt at kunne imøtekomme dette på bet. av at han bor på Bj.1. 1 måned lengre til våren. Denne indrømmelse gjælder kun for kommende vinter.

Sak 7/28.9.1923
Banemester A. Lund søker om at slippe og flytte til Bjørkelangen i vinter, idet han anfører flere grunde, som ved en sådan flytning er uheldig for ham. Direktionen besluttet ikke at kunne imøtekomme denne ansøking da sikkerhets- og tjenestehensyn absolut tilsiger at banemesteren personlig til enhver tid kan være tilstede på Bjørkelangen i vintertiden for at kunne ivareta sine plikter.

Sak 3/15.1.1925
Referertes skrivelse av 16/12 - 24 fra banemester A. Lund hvori han opsiges sin stilling. Dbs. har i skriv til direktionen meddelt at han anbefaler ansøkingen indvilget og at der



Syver Rønningen,
banemester fra 1925.
Foto: Billedsentralen.

snarest indtas en mand som kan utføre hans arbeide. Denne bør tilpligtes bopel Bjørkelangen. Lunds opsigelse besluttedes enstemmig indvilget med 3 måneders opsigelse fra 16. dec. 24 regnet.

Sak 5/14.2.1925

Bm. Lund gjør opmerksom på, at hans skriv av 16.12 -24 ikke var ment som en avskedsansøkn- ing. Han opplyser at han er villig til at ta fast opphold på Bj.langen, hvis han kan få beholde sin still. som banemester. Med 3 - mot 1 stemme besluttedes, at bm. Lunds opsigelse blir at fastholde.

Sak 1/24.3.1925

Stikningsformann ved Sørlandsbanen, Syver Rønningen ansatt som banemester.

Sak 3/16.2.1926

Baneformand Bakken besluttedes ilagt en irettesettelse for 12/1 -26 ikke at ha overholdt arbeidstiden og for i sin svarskrivelse av 18/1 -26 at ha holdt disse i en tone der ikke anstår sig en underordnets tjenestlige svar til en overordnet. Nærværende blir at påføre hans rulleblad.

Økonomiske misligheter

1924 og 1925 var uår på Urskog-Hølandsbanens

kriminalitetsstatistikk: Stasjonsmestrene ved 3 av banens stasjoner begikk store underslag. Direksjonen reagerte skarpt, men tross alt relativt human. Kun én ble politi- anmeldt. Imidlertid "opphørte" alle 3's beskjeftigelse ved UHB : 2 ble oppsagt, mens den 3. sa opp selv.

Sak 1/8.5.1924

Ved revisjon av X st. pr. 4/4 d.a. viste der sig et underskud i stationens kasse av kr. 4782,51. Etter stationens senere indsendte regnskap er der foretat en indbetaling av kr. 2.900,-. Da der fremdeles gjenstår et betydelig beløp pålægges stationen at indbetale denne difference således at stationens kasse er i hel ballance pr. 2/6 -24. Videre besluttedes at stasjonsmester- en, hvis han agter at fortsætte i sin stilling stiller sådan sikkerhet, så jernbanens interesser er fuldt trygget. Som sådan sikkerhet anser direktionen indtil videre en kaution på kr. 3000,- at være tilstrekkelig. Skulde mot formodning den forlangte indbetaling utebli, må st. mesteren være forberedt på avsked likesom da direktionen må ta under overveielse, hvorvidt forholdet bør anmeldes til påtalemyndigheten.

Sak 1/12.3.1925

På grund av gjentagende

forsømmelser i jernbanens tjeneste senest ved remisje-avleggelse 31. januar 1925 og under henvisning til direktionenes skrivelse til Dem av 8. mai 1924 opsiges De herved til fratrædelse fra jernbanens tjeneste 3 måneder fra 15. mars at regne. (Stm. NN, X st.)

Sak 3/12.3.1925

I anledning av at stationsmester MM har vist grove forsømmelser ved sine regnskapsavleggelse gj. et længere tidsrum, besluttedes han meddelt en streng advarsel, som blir påført hans rulleblad, likesom forutsattes at han senest inden 15. juni f.k. vil bli forflyttet til en lavere lønnet stilling ved jernbanen.

Sak 2/24.3.1925

Stm. NN erkjenner mottagelsen av dir. beslutning fra forrige møte vedr. hans opsigelse fra hans stilling. Han bemerker bl.a. at han hadde bestemt sig til at søke sin avsked til fratrædelse 1. okt 1925 og henstiller, at dette andragend- et måtte bli imøtekommet. Av hensyn til stationsmesterens lange tjenestetid, vil man ikke motsatte sig, at han innsender sin avskedsansøknings som antydet.

Sak 3/24.3.1925

Stm. NN skriver om enkeltheterne ved indbrudstyveri ved X st. ifjorhøst, idet han opplyser at der blev stjålet penge og verdier til et beløp av kr 352,30. Dette beløp påstår han sig eftergit. De stjålne pakker er erstattet mottagerne av jernbanen hvorimot jernbanen ikke finder, at kunde godtgjøre stationsmesteren de av hans kasse bortstjålne penge.

Sak 12/1.5.1925

I henhold til optat forhør på Y st. 1. mai d.a., hvorav fremgår at st.mester MM har underslått et bankobrev på kr. 3800, og under henvisning til direktionsbeslutning den 12. mars besluttedes at opsiges st.m. NN med 3 mndrs varsel med

fraflyttelse den 5. aug. d.a. NN skulde straks fjernes fra stationen og i opsigelsestiden beskæftiges ved dbs kontor.

Sak 1/30.11.1925

St.mester NNN opsiges i skriv av 28/11 25 sin stilling som st.mester ved Z st. Han søker samtidig om sykepermission på 3 mnd fra opsigelsens dato. Ved revisjon av NNNs station 25/11 -25 er der konstateret en mangel i kassens beholdning. P g a disse forhold fandt direktionen ikke at kunne indvilge ham den ansøkte permission. NNN besluttedes meddelt avsked fra sin stilling fra 31/12 -25 til hvilken tid leiligheten i stationen skal være fraflyttet. Dog forutsattes de 2 små rum i 1. etg. straks avgitt til den tjenestegjørende vikar.

Sak 1/19.1.1926

Banens funksjonærforening henstiller til direktionen at der bevilges utbetalt NNN 3 mndr. lønn fra 25/11 1925 at regne. Direktionen har bevilget lønn til 31/12 1925 - 1 måned. Man vil ikke undlate at gjøre oppmerksom på at NNN selv søkte sin avsked. Hva opsigelsesfristen angår besluttet direktionen ensstemmig at opretholde den trufne avgjørelse.

Fagforeninger, fyll og underslag var uten tvil hva UHBs driftsbestyrer og direksjon likte dårligst. Vi kan trygt anta at d'herrer i UHBs ledelse ble styrket i sin overbevisning i 1930 da formann og hovedkasserer i Norsk Jernbaneforbund ble knepet for å ha underslått kr 10.000 av forbundets kasse. Begge ble sparket, og saken har - selvfølgelig! - fått stor plass i Prydz' utklippesøker.

Arbeidstiden

Arbeidstiden var lang - først fra 1920 kom "8 timers dagen", ferien var kort og ofte kunne det være fristende å ta litt ekstra fri uten å spørre om lov. Direksjonen slo

selvfølgelig hårdt ned på slikt når den fikk vite om det. Det hjalp forresten ikke å spørre om lov heller:

Sak 7/7.1.1918

Andr. fra kond. Kjelsrud om at få 3 dagers permission som han har tilgode fra 1916. Man fandt på grund av konsekvenserne ikke at kunne indvilge andragendet.

Sak 3/4.4.1921

Fuldmæktig Hj. Aas besluttedes tildelt en streng advarsel for fravær i tjenesten 20-27 februar d.a. uten foruthentet tillatelse og gyldig grund. Fraværet blir at opføre som fradrag fra hans årlige permission.

Sak 2/13.9.1921

Db har under 23. f.m. meddelt at bv Skoglund den 10 s.m. begik en grov tjenesteforsømmelse ved i arbeidstiden at foreta indhøstn.arb. Efter hvad bfm Jensrud's oplysning 1 times

tid. Jensrud har i sin rapp. påtatt sig ansvaret for denne forsømmelse. Direktionen fandt tilf. meget graverende og besluttet at tildele bfm Jensrud en meget skarp advarsel.

Sak 4/16.2.1926

Baneform. K.B Svartbækken besluttedes meddelt en streng advarsel for ikke at ha overholdt arbeidstiden 12/1 -26.

Sak 6/24.8.1926

Kond. Bakken rapporterer at kond Dammerud 13/8 26 var fraværende fra tog 758-753 A. Årsak til fraværet var forsovelse. For dette sit forhold besluttedes ilagt en mulkt stor kr. 5.00.

Sak 4/26.4.1927

Kond. Danielsen besluttedes tildelt en advarsel for forsovelse til tog 753 A 17. januar 1927.



Lok 2 URSKOG sto for det meste i reserve etter kjelebyttet i 1924. Her er loket imidlertid i full drift sist i 1920-årene. Legg merke til bremserstolen på boggivognen. Foto: Ivar Lund.

Direksjonens sosiale holdning

Etter dagens målestokk kan antagelig direksjonens handlemåte og holdning i den perioden som her behandles karakteriseres som svært usosial, på grensen til umenneskelig. Men man må være klar over at direksjonen hadde ansvar for en jernbane - en bedrift - med svært trang økonomi. Begrunnelsen for avslag i saker av sosial karakter var ofte "på grunn av konsekvensene" - sosiale goder for 50 ansatte kunne fort knekke UHBs økonomi. Direksjonsmedlemmens jobb var utvilsomt utakknemlig og dessuten dårlig betalt.

Sak 6/25.9.1918

UHBs funksjonærforening andrer om at stasjonsexpeditør erholder fri hver 3. søndag således at banen holder stedfortræder disse dage. Andragendet besluttet enstemmig avslået.

Sak 1/30.10.1923

Ekspeditricen ved Kvevli er avlønnet med kr 80,- pr. mnd. og søker om lønspålegg. Ansøkingen besluttet enstemmig avslået grundet den minimale trafikk og deravfølgende små inntægter ved stationen.

Sak 6/16.12.1924

Forhenværende banevokter Østenby søker om et bidrag av banen da han er 67 år og sykkelig hvilket er attestert av jernbanelægerne Grimsgård og Brekke. Da ansøkeren har fått sine pensionsinkud tilbake så meget mere som banen ikke har ordnede pensionsforhold, savner man adgang til at imøtekomme andragendet.

Sak 3/29.6.1926

Banens funksjonærforening søker om lettelse i arbeidet for pusser Trondsen. Som arbeidsforholdene for tiden er ordnet, har man ikke anledning til at forandre dette forhold.

Sak 10/29.6.1926

K.Ø. søker om at få lettere beskjftigelse enn det grøftningsarbeide han er beskjftiget med nu. Da banen for tiden ikke kan skaffe ham annet arbeid og da der heller ikke er udsigt til at hans nuværende arbeide kan være så henstillet der til ham at søke anden beskjftigelse, opsiges han til fratredelse senest innen utgangen av august måned.

Sak 4/15.7.1926

Snekker Kristian Olsen besluttet opsiget med 3 måneder fra 1. august at regne, da han har overskredet den for slike stillinger fastsatte vanlige aldersgrense.

Sak 5/22.7.1928

Stasjonseksk. A. Johansen opsiges med 3 mndr. frist fra sin stilling, da han har fylt 65 år.

Sak 2/28.9.1928

Ekspeditør Johansen, F.bru søker om å få fortsette i sin stilling i 2 år, da han på denne måte mener å kunne opnå en bedre pensjon fra postvæsenet enn om han nu tar avsked. Direktionen besluttet mot 2 stemmer ikke å kunne imøtekomme andragendet av hensyn til konsekvenserne.

Dersom det ikke kostet noe, kunne imidlertid direksjonen være litt sosial:

Sak 5/8.10.1920

Expeditør Holth, Fosser og Stationsmester Jensrud, Skulerud søker om at få opføre henholdsvis et grisehus og et fjøs på de respektive stations-tomter. Direktionen fandt indtil videre at gi sådan tillatelse, dog må husene fremtidig kunde forlanges fjernet med 3 mndrs varsel.

Jernbanens tarv

UHBs ansatte ble alltid forventet å opptre på en måte som tjente jernbanen. Slurv og forglemmelser ble påtalt:

Sak 7/16.12.1925
Direksjonen besluttet ensstemmig at uttale sin misbilligelse overfor konduktør Bakkens forhold som togfører i tog 755 13/10 -25, idet han ved anledningen uten grund lot en potetvogn stå igjen i Sørumsand, med den følge at den frøs. Han skulle ha konfereret med dbs. ved anledningen.

Sak 1/15.7.1926
Kond. C. Olsen besluttet ilagt en mulkt kr 10.00 for lørdag 26. juni d.a. feilagtig at han gjensat en kasse laks ved Fosser st. så fisken blev bedærvet og dens hele verdi måtte erstattes av jernbanen.

Sak 2/8.9.1926
Pusser Trondsen besluttet meddelt en advarsel for 28. juli ikke at ha pusset lok. ordentlig. Hans vedbliven i jernbanen er avhengig av at han fremtidig utviser større interesse og flid for sit arbeide.

Db's lønn og belønning

Driftsbestyrer Eigil Prydz uttalte på sine eldre dager følgende om sin ansettelse ved UHB 1.5.17: "Jeg hadde ellers vært grov til å forlange, og fikk kr 4.500 i året pluss husly og ved."

Driftsbestyrerens lønn var utvilsomt eventyrlig etter datidens målestokk, og enkelte av direksjonens avslag på søknader fra andre ansatte synes svært smålige sett i forhold til driftsbestyrerens "driftskostnader".

Sak 4/30.8.1917
Dbs lønn økes fra 4500 til 5000, senere til 6000 (år, samt 1/2 % tantieme). (tantieme = andel av overskudd)

Sak 3/27.11.1918
Dbs andrar om at få samme løn som for statsbanenes inspektører til enver tid. Han har for tiden en grundløn stor kr 5000 årlig stigende til 6000

etter 3 og 6 års forløp. Man besluttet enstemmig at indvilge dbs andsøknning således at alderstillegget i sin helhet blir at utbetale ham fra 1. juli d a med kr 1000 årlig. Med hensyn til det analogsike forhold med funkt. ved statsbanene fandt man for tiden ikke at kunde ta standpunkt.

Sak 4/21.10.1919
Dbs har samme (lønns og) dyrtidstillæg som tilsvarende statsbanernes funktionærer. Heri iberegnet familietillæg samt 30 % av tantiemen. Hvilket enstemmig bifaldtes. Gjældende fra 1. juli d.a.

Sak 8/23.3.1923
Dbs lønn 10.000 + fritt hus, lys og ved, gjældende fra 1.1.23. Tantieme opphører.

Sak 6/8.5.1924
Besluttet at opføre en veranda ved driftsbestyrerboligens søndre ende. Antagelig utgift kr 1.000.

Sak 1/17.6.1924
Ekspeditricen ved Mork st. søker om at få nedsat husleien. Dbs bemerker at denne er kr 30 incl. lys og ved. Etter denne opplysningen fandt direksjonen enstemmig ikke at kunne imøtekomme ansøkningsen.

Sak 7/21.12.1926
På grund av det økonomiske tryk som banen arbeider under besluttet driftsbestyrerens årlige løn nedsat til kr 9000,- fra 1. april 1927 å regne. De øvrige betingelser forblir uforandret.

Sak 5/26.4.1927
Da det viser sig ved nærmere gjennomgåelse at driftsbestyreren i forhold til den øvrige lønsregulering lider et tap av kr 200,- så besluttet dette beløp bevilget ham.

Sommerruten 1929

Betydelige innskrenkninger i togtilbudet ble innført fra ruteskiftet sommeren 1929.

Nedenstående dramatiske vedtak innledet en vanskelig periode i UHBs liv med "personalsaker" som berørte alle de ansatte. De saker som er referert ovenfor angikk tross alt bare en brøkdel av dem.

Sak 2/5.4.1929

Den i sak 1 nevnte toginnskrenkning foranlediger en rekke innskrenkninger som følger:

- 1) Eksped. Jahr opsiges med 3 mndr opsigelse.
- 2) Kond. Bakken opsiges med 3 mndr. opsigelse og tilbys stillingen som expeditør ved Hemnes med årsløn kr 1800,- og bolig.
- 3) Lok. pusser Trondsen opsiges med 3 mndr. opsigelse.
- 4) Lok. pusser Sørliie opsiges

- med 3 mndr. opsigelse.
- 5) St.betj. O. Broberg opsiges med 3 mndr. opsigelse og tilbys st.betjent stilling ved Bj.langen, inntil videre tjenestegjørende ved dbs. kontor
- 6) Ø. Holth opsiges med 3 mndr. ops. og tilbys exped. stilling ved Mork.
- 7) Fyrbøter Kr. Havnås opsiges med 3 mndr. ops. og tilbys stilling som pusser ved Bj.langen.

Av ovenanførte grund opsiges følgende st.exped. ved Hølandsbanen med 3 mndr. opsigelse og tilbys disse expeditører fra 1/7 1929 saadan løn:
 Jensrud, Skulerud til kr 600,-
 Holth, Fosser til kr 1000,-
 Sannerud, Hornåseng til kr 600,-



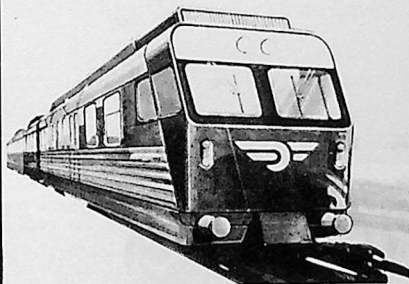
Urskog stasjon omkring første verdenskrig. Urskog fikk ny 2 etasjers stasjonsbygning i 1908. Den første bygningen (bak lokomotivet) står der uforandret, men ble senere forlenget og inngikk som en del av godshuset. Fotograf ukjent.

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

IDAG !

VI BYGGER MATERIELL FOR
FREMTIDEN IDAG

AS STRÖMMENS VÆRKSTED

*Elektriske Installasjoner i
Bolig- Industri- Lager og Kontorbygg-*

Utføres av:

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

Ornulf Wiig



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

Ornulf Wiig
ELEKTRISK FORRETNING

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

Ornulf Wiig
MASKIN A/S

Gågaten
Sandvika · Tlf. 54 27 17

Ornulf Wiig
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika
Tlf. 54 29 95

ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

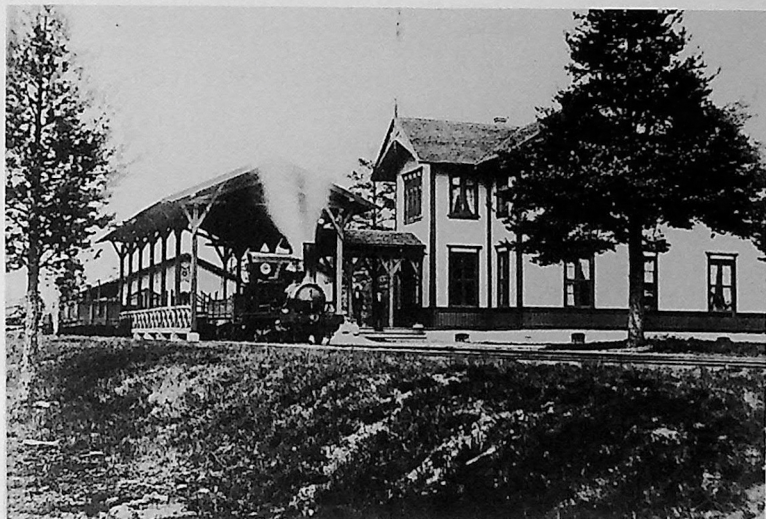
Hverdager: kl. 8.30-17.00

Lørdager: kl. 8.30-13.00

RØROSBANEN I SMALSPORTIDEN

EN BILLEDBERETNING OM NORGES FØRSTE STAMBANE

Roar Stenersen



Rena stasjon i tiden rundt Rørosbanens åpning 1876-78. Et godstog med HGB nr. 1 er klar til avgang mot Elverum og Hamar.

For jernbanehistorikere har Rørosbanen i smalsportiden en spesiell glans. I tiden før Dovrebanens åpning i 1921 var Rørosbanen selve hovedferdselsåren nordover. Ved banens åpning i 1877 var den Europas lengste smalsporstrekning og senere kun overgått av det Bosniske 76-cm nettet i Jugoslavia.

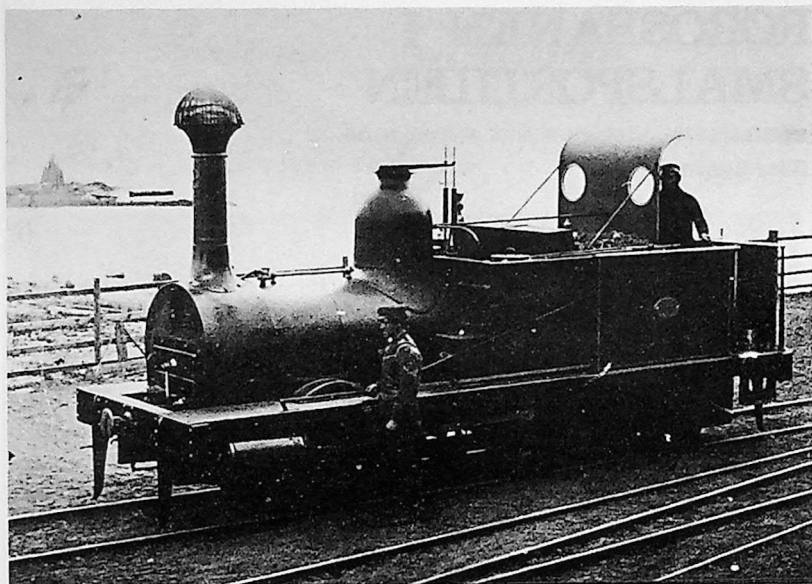
Første etappe av det som skulle bli Rørosbanen var strekningen Hamar - Grundset, som var Norges (og verdens?) første bane med 1067 mm. (3 fot og 6 tommer) sporvidde. Neste fullførte strekning var Trondheim-Støren, åpnet 1864, også den bygd med 1067 mm spor.

Mellom disse relativt korte isolerte banene var det ca. 350 km tynt befolket ugjestmildt stykke Norge.

Første skritt mot fullførelsen av stambanen kom i 1871, da Grundsetbanen ble ført fram til Rena. Året etter ved-

tok Stortinget at banen skulle bygges videre opp gjennom Østerdalen til Røros og Støren, og etter 5 års anleggsarbeide ble banen åpnet for trafikk 13/10 1877.

På grunn av at man bygde jernbaner med ulike sporvidder i dette landet var man jo garantert sporbruddstasjoner før eller siden. På disse stasjonene måtte alt gods lastes om manuelt, en svært mannskapskrevende affære. Det første stedet dette oppstod for Rørosbanens vedkommende var på Hamar, da Hedmarksbanen



Lokene til Norges 3 første jernbaner kom alle fra Rob. Stephenson i England. Hamar-Grundsetbanen fikk således tre lok fra denne fabrikk i 1861. Lokene hadde hjulstilling B 1' og veide 17 tonn. Legg merke til at lokets koblinger har slissen ned. Både Grundset- og Størenbanen hadde denne koblingstypen til å begynne med. Etter Rorosbanens åpning i 1877 ble lokene omnummerert til 18 - 20. Loket på bildet er HGB nr. 2, senere nr. 19, fotografert på Hamar tidlig i 1860-årene. Dette loket ble i 1895 solgt til Klevfos Cellulose & Papirfabrikk hvor det var i drift på brukets sidespor til Aadalsbrug stasjon til 1919.

(Eidsvoll-Hamar) ble åpnet i 1880. I Trondheim fikk man samme problem fra 1884. Meråkerbanen ble åpnet som bredsporet mellomriksbane i 1881, men hadde de første 3 årene sin egen stasjon på Brattøra (dagens beliggenhet) mens Rørosbanen (Størenbanen) hadde sin stasjon på Kalvskinnet midt i byen.

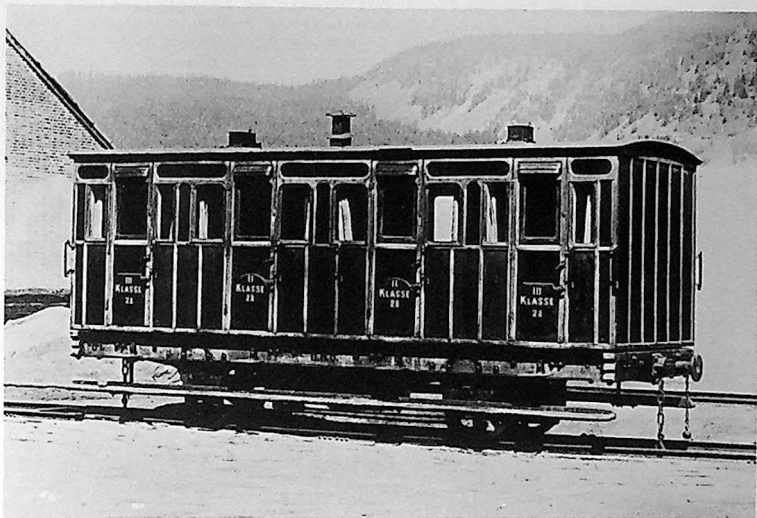
I 1884 ble så smalsporet lagt om fra Heimdal til Trondheim slik at begge baner fikk samme utgangspunkt. Tredje og siste bredsporetilknytning kom i 1910 da Solørbanen ble ferdig til Elverum. Man hadde nå tre omlastningssteder på banen. Endepunktene var det jo lite å gjøre med foreløpig, men omlastingen på Elverum var sær-

deles uhensiktsmessig.

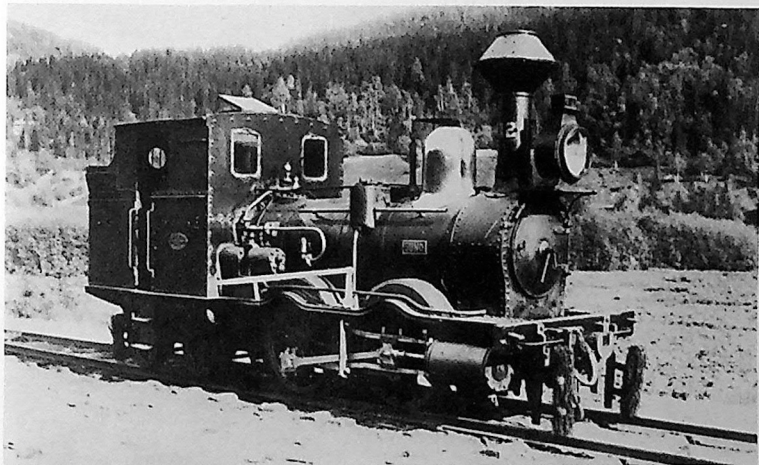
Løsningen ble i første omgang å legge inn en tredje skinnestregning utenfor det eksisterende sporet, slik at både bred og smalsporede tog kunne trafikere strekningen. Dette ble først gjort på strekningen Elverum-Rena i 1917, dernest Elverum-Hamar og Trondheim-Støren i 1919.

20/9 1921 ble Dovrebanen åpnet, og som en følge av dette ble smalsporforbindelsen Trondheim-Støren nedlagt umiddelbart slik at sporbruddet ble flyttet til Støren. Etter dette mistet Rørosbanen all gjennomgangstrafikken og ble over naturen degradert til ren lokalbane.

Neste steg i ombyggingen til bredspor kom i 1931. Dette



Vognmateriellet var også av enkleste sort. Vogner av denne typen ble anskaffet til alle smalsporbanene inntil boggivognene kom utover i 1880-årene.



Rørosbanens første lok var 5 lok av den såkalte "Trygveklassen" samt 8 lok av viste type, den senere smalsportype IV. Til daglig ble disse lokene kalt "Kavlemerrer". Lok nr. 12 "Juno" bygget hos Beyer Peacock i Manchester i 1876. Bildet er tatt rundt 1920. Merk Carpenterkompressoren som er montert på gangbrettet rett foran førerhuset. Trykkluftbrens av system Carpenter var gjennomført som standard på alle NSB's smalsporbaner fra år 1900.

året ble banen bygd om fra Rena til Koppang, samtidig som treskinnesporet mellom Rena og Hamar ble fjernet. Smalsporet var nå redusert til 263 km. fra sin opprinnelige lengde på 436 km. Slik skulle det bli de neste 10 årene.

Under den tyske okkupasjonen av Norge satte besettelsesmakten igang en storstilt jernbanebygging og ombygging. Det eneste av disse prosjektene som skal nevnes her er naturligvis Rørosbanens siste ombyggingsfase. Hele strekningen Koppang-Støren ble bygd om på en gang og 5/8 1941 rullet første bredsporede tog over banen. Smalspormateriellet ble etter ombyggingen samlet på Koppang og Støren. Noen malmvogner og to personvogner ble solgt til Sulitjelmabanen, mens

det nyeste av materiellet ble overført to andre statsbaner som fremdeles var smalsporede (Jærbanen og Vestfoldbanen). Materiellet forøvrig ble hugget i 42-43.

Enkelte vognkasser ble solgt til privatpersoner som brukte dem til uthus og hytter osv. En av disse sto helt frem til 1972-73 på Rugldalen st. To av banens tre sovevogner eksisterer fortsatt. Den ene (bare halve vognkassen) står på et gårdsbruk i Rendalen, den andre er bevart ved Setesdalsbanen. Setesdalsbanen har også en av Rørosbanens to-akslede kareter. Denne vognen var bygd inn i et vedskjul på Steinvik stasjon. Jernbanemuseet på Hamar disponerer damplokene 21 "Alf" og 81 (deponert ved Setesdalsbanen), samt Rørosbanens kongevogn og en toakslet karet.

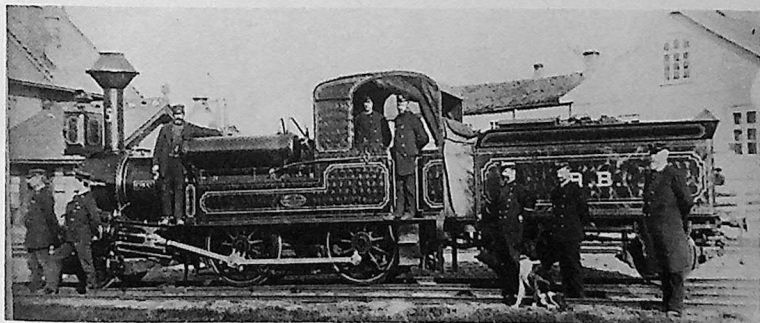


Røros stasjon engang i forrige århundre. Lok nr. 13 "Vesta" står rett utenfor den fullstendig lukkede avgangshallen på Røros. Så lenge Rørosbanen var smalsporet (og litt til) lå Røros i enden av en kort sidelinje fra Stattene points. Tilsvarende sporarrangement var å finne både i Tønsberg og Egersund.

Toghallen ble benyttet som festlokale ved åpningen.



Rørosbanen i smalsporttiden var bestykket med totalt 14 1'C lok fra Baldwin Locomotive Works i USA. 12 av disse maskinene var bygget for Rørosbanen, men lok 48 og 49 ble levert fra Baldwin i 1898 til Drammen-Skienbanen som dennes lok 6 og 5. De var forøvrig de eneste amerikanske smalsporlok med tre-akslet tender. Med sine relativt store drivhjul (1143mm) var lokene godt egnet til persontogskjøring. Høyeste tillatte hastighet var 55 km/t. Siden leveransen har loket blitt utstyrt med gnistfanger-pipe og trykkluftbremser, samt et nytt lengre røskap. Merk at loket er uten flenser på midtre drivakslar, forøvrig standard på alle de amerikanske lokene på Rørosbanen. Bildet er tatt på Støren en gang i 20-årene.



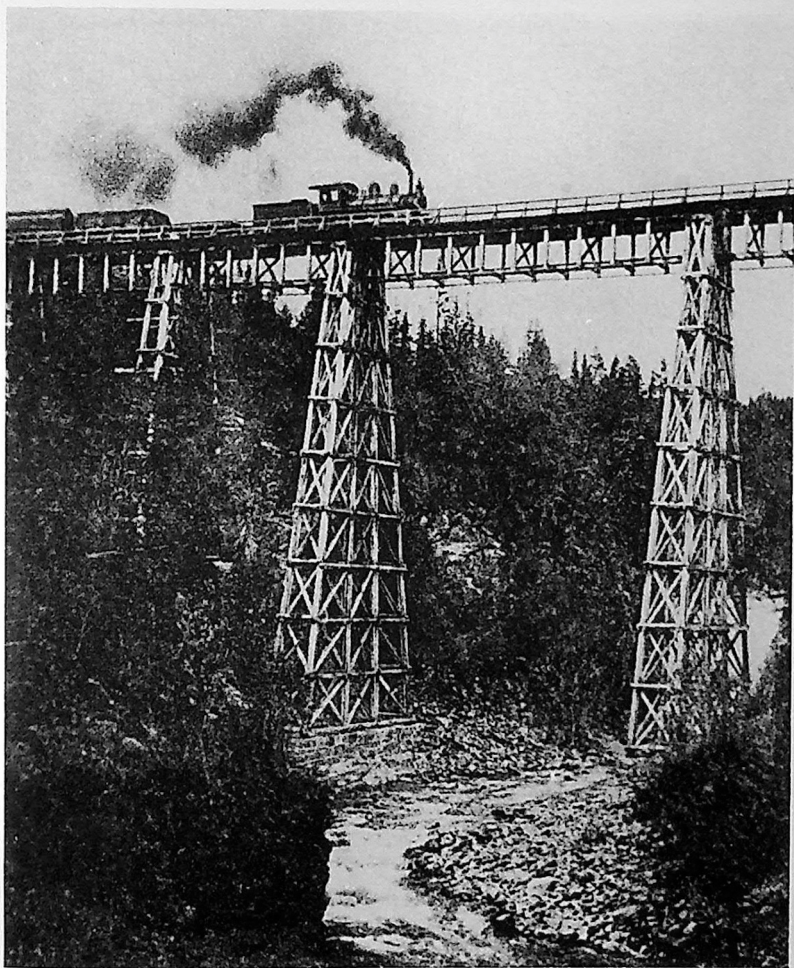
I 1888 fikk alle "Tryggve"-lokene (5stk) toakslede tendere. Bildet viser lok nr.5 "Einar" på Tønset stasjon i 1890-årene. "Einar" var bygget hos Beyer Peacock i 1873 og ble utrangert først i 1950. Man kan vel i dag knapt forestille seg hvordan det var å tjenestegjøre på disse maskinene når det var 40-50 kuldegrader på Rørosvidda.



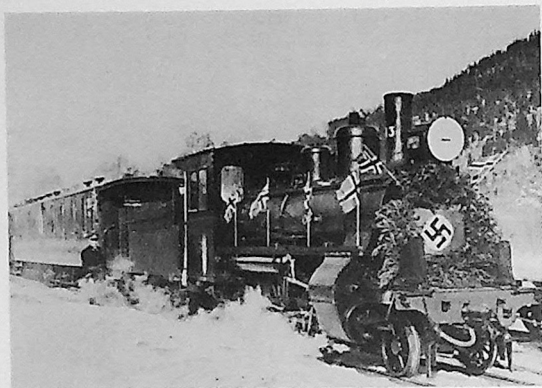
Gruppebilde rundt lok 37 på Tønset st. (Tynset fra 1919) ca. 1900. Nr 37 ble bygget hos Baldwin i 1898, og var sammen med søsteren 38 de siste USA-lokene levert nye til Rørosbanen.



Et bilde fra smalsporets siste år. Loket ser ut til å være av type XXIII d (nr. 51,52 og 76-79). Som man ser er loket utstyrt med en snodig variant av en "Kufanger". Atna st.(?)



Med sine 43m over dalbunnen var DRøia bro Norges høyeste trebro. Denne broen, som lå ca 5 km sør for Haltdalen stasjon ble revet i 1926 etter at linjen var lagt om på dette stedet. Bildet viser et godstog på vei opp stigningen mot Rugldalen og Roros. Loket er av type XVIII (nr. 33-36, Baldwin 1896)



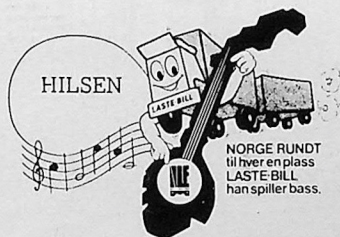
Gjenåpning
etter flom 29/3
1941 mellom
Rognes og
Støren.
Lok nr. 43
type XXIIIc.



5/8 1941 var Rørosbanen ferdig ombygget til Normalspor. Bildet viser åpningstoget nordfra som har stanset på Tynset st. Bredspertoget har et lok av type 21, mens smalspertoget ved siden av har et lok av type XXIII d.

HEI TERTITTEN:

Hold fram som du stevner
(du er på riktig spor)



**Norges
Lastebileier-Forbund**

Lastebilen - fremtidens transportmiddel