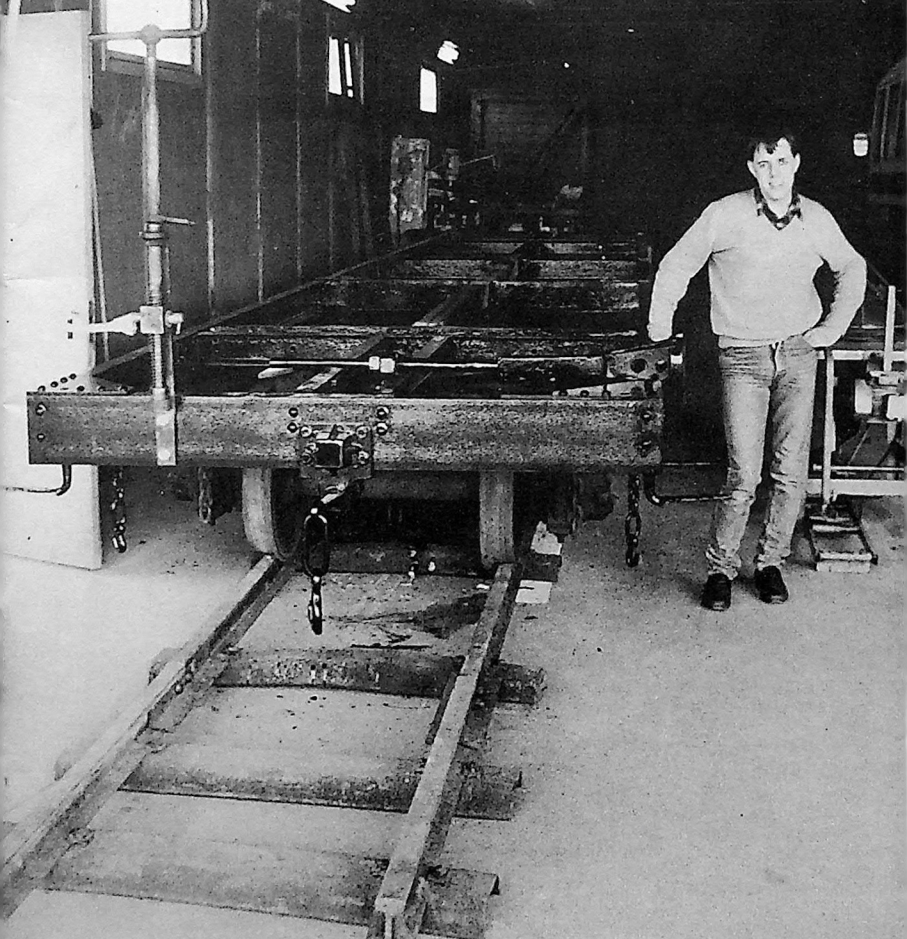


# Tertitten

Urskog-Hølandsbasens medlemsblad nr 72 juni 1988



**TERTITTEN**

Medlemsblad for  
Urskog-Hølandsbanen

Redaktør: Erik Borgersen

Redaksjon: Aud K. Brevig  
Jan Deram

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

Annonsepriser:  
Baksiden: 1000, kr.  
1/1 side: 600, kr.

**A/L URSKOG-HØLANDSBANEN**

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

Postboks 711, Sentrum,  
0106 Oslo 1

Bankgiro: 1624.65.35500  
Postgiro: 2 06 77 18

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

Tlf. Bingsfoss og Sørumsand:  
(06) 82 72 65

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

Styreformann Roar Stenersen  
Tlf. (02) 53 07 49

Museumsforvalter Vidar Skilnand  
Tlf. (06) 82 72 65

Medlemskap:  
Støtte-: 150,- kr. Aktiv: 75,-  
Familie: En betaler full pris,  
deretter kr. 50,- pr.person.  
Livsvarig: 1500,- kr.  
Bedrifter: 1000,- kr.

Damp tog kjøres hver søndag  
fra 3. søndag i juni til siste  
søndag i august.

# Altfor flinke

er vi nok. Noe annet er neppe  
forklaringen til at vi nå har  
fått stillingshjæmmel til én  
heltidsstilling, mens et forslag  
om også bevilge pengene til dette  
falt. Behovet er vel fire fast  
ansatte, så det er nok en stund  
igjen til den frivillige innsats  
kan komme ned på et menneskelig  
nivå. Tenk om én kveld i uka, og  
5 sommersøndager hadde vært til-  
strekkelig å ofre for UHB?

Når dette leses er det påny  
spor under portalkranen på Sørums-  
sand. I den anledning har vi i  
dette nummer en lengre artikkel  
om nettopp omlasting mellom nor-  
malt og smalt spor. Et interes-  
sant tema - dette var jo smalspor-  
banenes største hemsko.

Sommer er det nå, og det be-  
tyr sesong på "banen". Vi venter  
å se deg på UHB selvfølgelig.  
Muligheter for aktiv deltagelse  
er det til enhver tid. Og du  
skal vel se grunnmuren til stas-  
jonsbygningen på Sørumsand,  
kransporet og BCo2 ?

Vel møtt!

Erik Borgersen

**INNHOOLD:**

Medlemsnytt.....	3
Vognmannen.....	5
Privatbaner, fellesstasjoner og omlasting.....	9
UHB-uhell i spaltene.....	25
Malbaneln ved Bøylestad.....	33

**TIL SALGS:**

Tertittten 1-9 (i ett hefte)	kr.5,-
Tertittten nr. 50 - 56	kr 5,-
Tertittten nr. 57 - 72	kr.10,-
"På tur med Tertittten"	kr.15,-
Boka UHB 1896-1986	kr.150,-

**FORSIDEN:**

Trond Dehli med vognrammen til  
BCo 2 i bussgarasjen på Sørums-  
sand - nå restaureringsverksted.  
Kunnskap om gammelt håndverk be-  
vares her.

# KULTURPRISEN TIL TERTITTEN

Urskog-Hølandsbanen er tildelt Akershus fylkes kulturpris for 1988. Prisen som er på kr 60.000 deles med Ann Sætre fra Ski.

Pristildelingen er en enorm oppmuntring for oss og oppleves som en stor anerkjennelse av det arbeidet vi utfører og det Urskog-Hølandsbanen står for.

Nesten alt arbeid i UHB utføres på fritiden av frivillige, ulønnede aktive medlemmer. Flere ganger i uka, i år etter år, og gjerne 8-10 søndager om sommeren pluss litt av ferien bruker våre mest aktive medlemmer på arbeid for Tertittten. Arbeidet i seg selv og resultatene av det er alene en god betaling for strevet. Men når oppgavene synes uoverkommelige - når det f.eks. gjenstår 3 års restaureringsarbeid på et lokomotiv eller en vogn - rosar vi hverandre så godt vi kan for å holde motet oppe. (Til en lokomotivrestaurering medgår omtrent like mye tid som til bygging av 2 1/2 husbankeneboliger.

Kulturprisen er imidlertid en bedre, ja den beste, ros vi har fått for det vi gjør.

Urskog-Hølandsbanen har eksistert som museumsbane i 27 år; i 22 år er det kjørt tog for publikum. Særlig den første tiden var det mange som ikke hadde noen tro på noen museumsbane - det var bare "tull", "lek" og "hobbybane" og ville stoppe etter få år. Etterhvert som museumsbanen befestet sin stilling, og viste seg som en levedyktig turistattraksjon og et verdifullt kulturminne har forutinntatte holdninger vekket plass for respekt for resultatene av arbeidet. Kulturpristildelingen fjerner forhåpentlig den siste rest av motvilje og uforstand.

For oss er Kulturpristildelingen uttrykk for en offentlig holdning til det arbeid vi utfører. Som sådan er den en spore til ytterligere innsats til å bevare en viktig liten del av Norges jernbanehistorie, lokalhistorie og teknisk historie på fritiden - uten særlige store omkostninger for samfunnet forøvrig.

Takk!

Finn Halling



Kranen i sikte!

## Medlemsnytt

### Nye medlemmer 1988, mars-juni

Jan Kaprol	aktiv	Østfold
Unni Kaprol	aktiv	Østfold
Rolf Slind		Nordland
Trude Hohle		Oslo
Svein Klemmetsen	aktiv	Østfold
Henry Kilde Trelastforretning		
	bedriftsmedlem	Akershus
"Helene"	bedriftsmedlem	Akershus

### Våraktiviteter

Tiden før sommerens driftstart på UHB betyr på ingen måte stillstand. Det har vært hektisk aktivitet på de fleste områder på banen:

Fossum Stasjonsbygningen er malt utvendig med oker linoljemaling, samme farve som den fikk da den



Sjah Riza Pahlavi av Iran og hans 3.hustru Farah Diba reiste i salongvogn Ao 100 under sitt besøk i Norge i 1962. (Norsk Hydro)

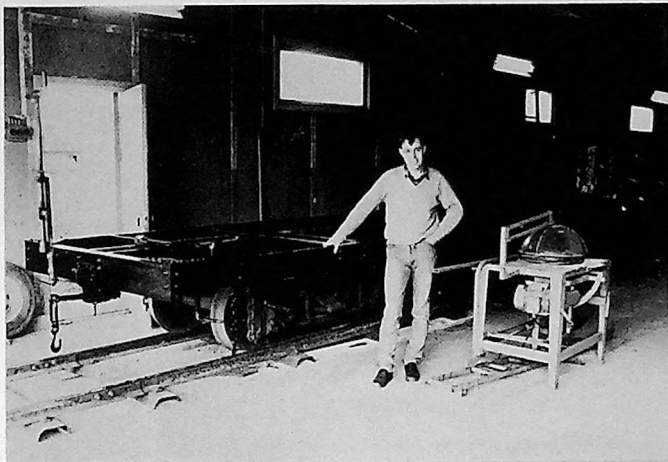
ble oppført på Mork i 1896. Samtidig fikk sporveksel 1 nye sviller og ble løftet og justert. Det rullende materiell har fått vårpussen, bl.a. er personvognenes endeplattformer malt og lagrene rensed og fylt med olje. Arbeidet med lok nr. 7 "Prydz" er i full gang på Grorud verksted. Ao100 UHBs normalsporede boggi-vogn fra 1926 som har stått på Hvalstad st. de siste 12 år står nå på Rjukan. Vi var seks UHB'ere som fulgte vognen trygt gjennom Vestfold, over Tinnsjøen på "Storegut"-fergen og opp Rjukan-banen. Vedlikeholdet av vognen de siste årene har vært heller

dårlig, så den fulle utvendige oppussing av vognen i regi av Industriarbeidermuseet på Rjukan setter vi meget stor pris på.

Sørumsand Uken rundt måneds-skiftet mai/juni var det stor-innsats i Sørumsand. Arbeidsuke er blitt en vellykket årlig tradisjon på banen. Allerede i løpet av de første tre dagene var kransporet ferdig lagt. Samtidig var snekkeren igang med de første grunnarbeidene på vår nye stasjonsbygning. Vi ser frem til at stasjonsområdet står ferdig - til glede for både våre besøkende og oss selv!



Ao 100 på tur til Rjukan. Foto på Tinnsøet



Trond Dehli med rammen til BCo2 i bussgarasjen på Sørumsand.

## Vognmannen

Restaureringen av BCo 2 er i godt gjenge. Arbeidet utføres i UHB's nye "vognverksted" PÅ Sørumsand, og ledes av Trond Dehli, som også er vognmester (Vgm).

Tertitten har besøkt verkstedet, i NSB's bussgarasje, og slått av en prat med Trond.

- Gratulerer med eget verksted, Trond! Litt av en start for prosjektet BCo2.

- Atvi fikk leie denne plassen av NSB har enormt mye å si, ikke minst beliggenheten. Kort vei for flere av de aktive. Vi har fått inn en del maskiner, bl.a. tappe-maskin, sølebormaskin og slipe-maskin. Fra Ullevål sykehus får vi en dreibenk og shaping. Så dette blir fine forhold for restaureringsarbeidet.

- Det er ett løp i garasjen dere får benytte.

- Ja, det blir litt trangt. Det har blitt enda trangere der forresten. Da vi søkte om å få leie hadde halve bussgarasjen stått tom i lengre tid. Så ble det satt inn en eldre minibuss, og nå er det plassert en eldre stor buss. Dermed er det ikke noe skikkelig arm-slag, og det vil bli vanskeligere å jobbe der - særlig når vi skal ta boggjene.

- Er det mange som møter opp?  
- Det er 4 - 5 personer

hver arbeidsdag, dvs. en kveld og en dag i uka. Det er bra oppmøte synes jeg. Vognbygging er ikke dugnadsjobbing sånn som banearbeid vet du. Prosjektlederjobben blir mest å tilrettelegge og organisere arbeidet, har jeg oppdaget - mye jobb bare det. Litt vanskelig også nå i begynnelsen.

- Morro?

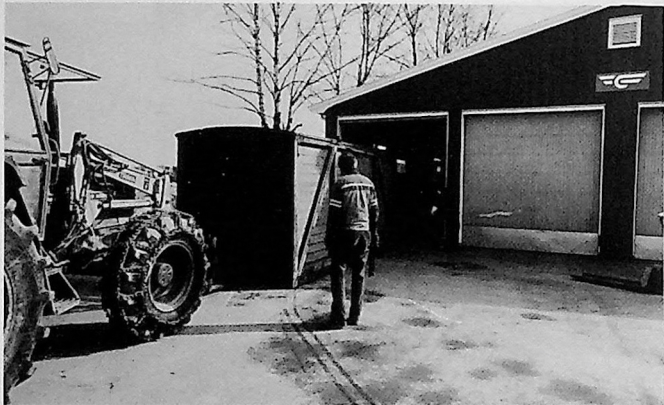
- Ja! Det er en stor utfordring - på fritid. Ikke bare å lede jobben, men også å prøve seg på arbeidsmetoder som er nye for meg.

- Du driver jo å bygger jernbanevogner i jobben på Strømens Verksted, er det stor forskjell?

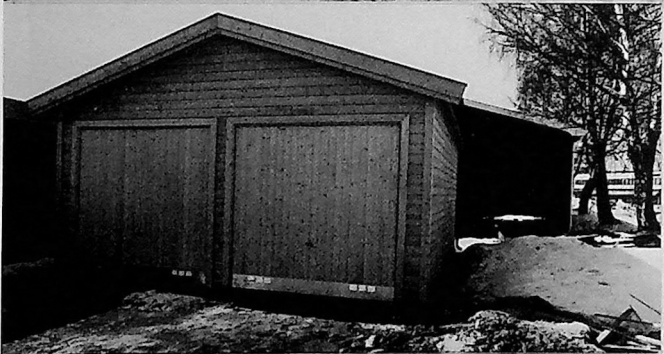
- Kan ikke sammenlignes, det er så godt som ingen likhet mellom vognbygging anno 1896 og 1988.

- Fremdriften?

- Nå først er det grovt stål-arbeid. Vi begynner nederst og bygger oss opp. Dvs at ramme, boggier, koblinger, bremseutstyr osv. blir



Innflytting i bussgarasjen skjedde etter påske. En løftekasse er plassert innerst som 'værtøybur'.



For å få leie plass måtte UHB bygge denne bilgarasjen til NSB.



Rådslagning under innflytting. DecaUVille-spør er lagt v.h.j.a. Stortrøen og hans traktor. Fra venstre: Fredrik Liaaen, Finn Halling, Håvard Pedersen, Vidar Skilnand, Jon Stortrøen.

gjort ferdig. Arbeidene med ramma ble satt bort til Sørumsand Verksted. Så her skjer alt på Sørumsand.

Gulvet blir neste. Treverket leveres fra Ormstad sag på Fosser, de som har levert til Mork stasjon. Det er en bedrift som støtter oss, og nå har de blitt bedriftsmedlem. Gøy med den helhjertede oppslutningen vi har fra private bedrifter.

#### PREFABRIKERT

Det blir riktige arbeidsmetoder og materialer tvers igjennom. Vindusfeltene av reisverket er ferdig laget, så det blir mye reelt monteringsarbeid. Taket er enkelt, mens det blir en del arbeid på endeplattformene - stengselhaker, håndtak o.l. Utvendige lister har vi heldigvis fått fra en normalsporvogn. Ille at alt dette gikk på fyllinga for mange år siden.

- Hvilken utførelse blir

vogna i?

- Leveranse. Vi har tegninger, leveransepapirer og fotografier, så det skal bli helt korrekt.

Vogna får to annenklassekupeer og tredjeklasse. Nye plysjeseter vil bli laget.

Uvant blir det også med skyvedører inn fra endeplattform - og overgangsleder.

Tipper dette blir banens "perle", for den skal lakeres slik den var: Vinrød med gule stafferinger, og svarte lister.

- Økonomi?

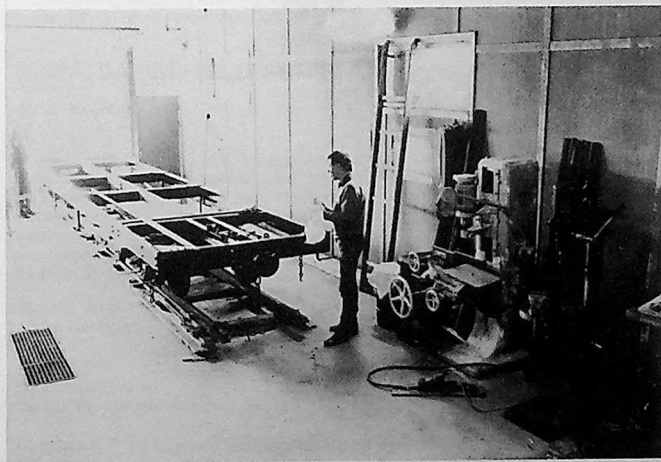
- Vi fikk 150 000 fra kulturfondet. Det vil nok hjelpe oss langt fram. Vi oppnår jo også rabatter og støtte fra en del firma, pluss at jobbingen skjer ulønnet, selvfølgelig.

- Når kommer BCo 2 i drift?

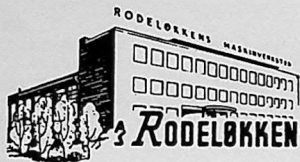
- Håper å ha den klar om 2 år, smiler Trond lurt.

- Lykke til!

Erik Borgersen



BCo2 består i dag av ramme og boggier. Det blir litt av en jobb for restaureringsgjengen, men underlagsmateriale i form av tegninger, leveransepapirer og fotos er bra. På bildet sees tappemaskin og søylebor. Senere er det blitt trangere her pga. at en eldre stor buss er plassert til venstre.



## **RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI**

har levert sporveksler til  
Urskog-Hølandsbanens  
nye stasjon i  
Sørumsand



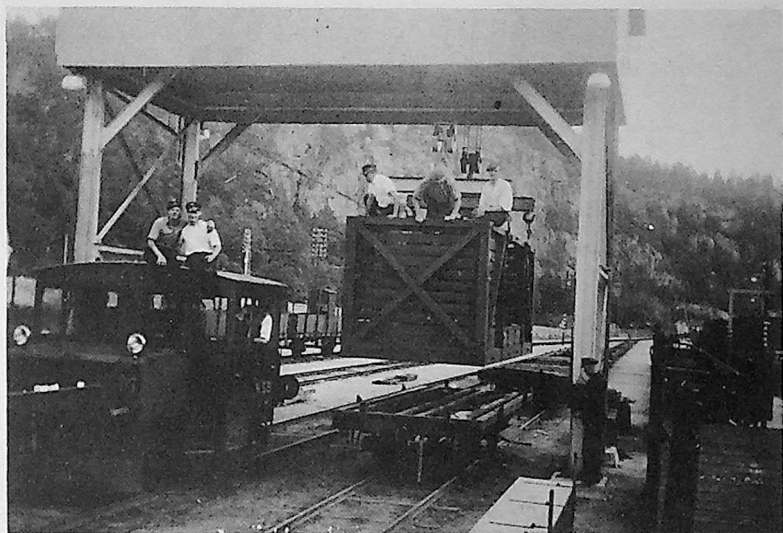
Leverandør av

**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





De stasjoner der normalspor og smalspor møttes, ble kalt sporbruddstasjoner. Grovane, der dette bildet er tatt, ble sporbruddstasjon i 1938 med åpningen av Sørlandsbanen. Fotograf ukjent.

## PRIVATBANER, FELLESSTASJONER OG OMLASTING.

Finn Halling.

I 1988 er det 68 år siden omlastingskranen på Sørumsand ble tatt i bruk. Kranen innebar en revolusjon for sporbruddstasjonen med høyere effektivitet og reduserte kostnader som følge. Til sommeren vil smalt og bredt spor igjen løpe parallelt under kranen, som derved kan tas i bruk i sin opprinnelige funksjon. I den anledning har vi sett litt på kranens og omlastingens historie.

Rundt århundreskiftet ble det åpnet 5 private jernbaner i Norge i tilslutning til statsbanestrekninger:

NAVN	ÅPNET	SPORVIDDE	TILKNYTN. BANE/ STASJON/SPORVIDDE
Nesttun-Osbanen	01.07.1894	750 mm	Vossebanen/Nesttun /1067mm
Tønsberg-Eidsfossbanen	18.10.1901	1067 mm	Drammen/Skiensbanen/1067mm Tønsberg
Lierbanen	19.07.1904	1067 mm	Drammensbanen/Lier /1067mm
Valdresbanen	28.11.1902 og 01.10.1906	1435 mm	Gjøvikbanen/Eina /1435mm
Urskog-Hølandsbanen	14.11.1896 og 15.12.1898	750 mm	Kongsv.banen/Bingsfos/1435mm

Banene ble bygget etter lokale, private initiativ, men med offentlig støtte. NOB, TEB, LB og VB fikk alle allerede eksisterende statsbanestasjoner som endestasjon.

UHB's endestasjon fra åpningen i 1896 var Bingsfoss, hvor det ble anlagt et sidespor på den normalsporede Kongsvingerbanen. Plassforholdene på Bingsfoss var vanskelige med små utvidelses-muligheter, og



UHB-løftekassene ble ofte transportert på normalsporede N-vogner med kortere gulv enn løftekassene. Dette resulterte i hyppige skader.

Her ser vi G-kasse nr.94 på en normalsporet "Nils"-vogn på Sørumsand i 1957. (Svend Jørgensen)

banen ble derfor forlenget til Sørumsand stasjon i 1903.

(Bingsfoss ble nedlagt i 1904). Dermed hadde også UHB fellesstasjon med Statsbanene.

Det var Statsbanene som sto for driften av fellesstasjonene. Privatbanene ble betraktet som trafikanter (det het ikke kunder den gang), og ble pålagt en årlig avgift til fellesstasjonenes drift.

Avgiftens størrelse bestemte Stortinget som en del av Statsbanenes driftsbudsjett.

I 1915 ble privatbanene belastet for ca. 25 % av fellesstasjonenes samlede kostnader. Privatbanene kjempet for å få sin andel redusert, UHB krevet endog at belastningen bortfalt under henvisning til at Statsbanene ble tilført trafikk fra privatbanene. Statsbanene måtte likefullt bære ca. 75% av fellesstasjonenes kostnader

og var mest interessert i å redusere fellesstasjonenes samlede kostnader. Omlastning var en stor utgiftspost på sporbruddstasjonene:

#### OMLASTNINGSKOSTNADER OG TRAFIKKINNTEKTER I 1925/26:

BANE	ANDEL OMLASTNINGSKOSTNADER	TRAFIKKINNTEKTER
VB	6000	896.118,80
NOB	4000	164.296,13
LB	3000	212.000,00
TEB	3000	212.139,53
UHB	15000	379.429,94

Utviklingen ved fellesstasjonene ble preget av trafikkøkning, nedgang, sporbrudd og nedleggelse.

Ved Nesttun stasjon fikk Vossebanens ombygning til normalspor i 1904 og Bergensbanens åpning i 1909 liten betydning for NOB.

NOB's drift var først og fremst basert på passasjertransport; godstrafikken var minimal og felleskostnadene små. NOB ble nedlagt ved konsesjonens utløp 01.09.1935.

TEB var i større grad basert på godstransport, men slapp omlasting og omlastningskostnader i Tønsberg ettersom Drammen-Skiensbanen hadde samme sporvidde. TEB ble nedlagt i 1938.

Drammensbanens ombygning til normalspor i 1922 var begynnelsen til slutten for Lierbanen. Godstrafikken sank kraftig og banen ble nedlagt i 1937, etter 5 år som ren godsbane.

Som en del av en mulig fremtidig stambane ble Valdresbanen bygget normalsporet i likhet med Gjøvikbanen. Omlasting av gods var således unødvendig, men p.g.a. trafikkens omfang ble VB pålagt en relativt stor avgift til fellesstasjonens drift. Valdresbanen ble statsbane 01.01.1937, og er fortsatt i daglig drift, men med en høvst usikker fremtid.

UHB var den av de fem banene som hadde de største problemene og de største kostnadene knyttet til fellesstasjon og omlasting. Fellesstasjonsavgiften utviklet seg slik:

Fra 07.12.1903 1/3 av stasjonsutgiftene  
 Fra 07.12.1915 1/4 av stasjonsutgiftene

Omlastingskranen reduserte stasjonens samlede utgifter og dermed også UHB's utgifter. UHB betalte for driftsåret 1919/20 kr. 33.022

1920/21 kr. 26.341

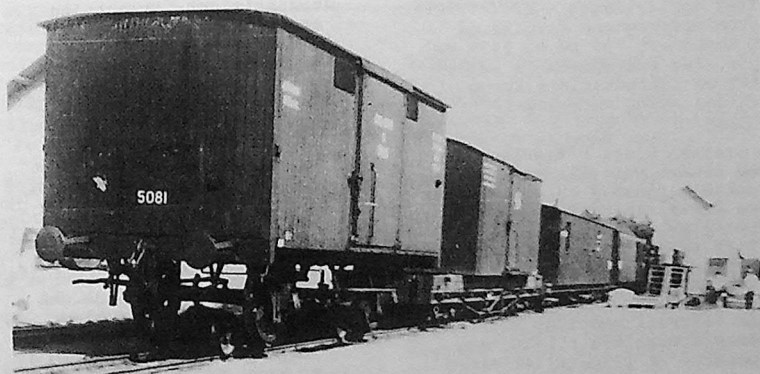
1921/22 kr. 23.470

1922/23 kr. 18.997

1923/24 kr. 18.961

1924/25 kr. 15.000

Allikevel var det UHB som greide seg lengst på egenhånd. En vesentlig årsak var utvilsomt omlastingskranen som ble tatt i bruk i 1920.



Rulleskamler og løftekasse i samme tog! Som bildet viser er løftekassen plassert oppå karmene på en lavkarmet N-vogn. Senere ble løftekassene normalt fraktet på T-vogner uten karmar. Fotografert på Bjørkelangen 1925/26 av Eigil Prydz.

## RULLESKAMLER

Urskogbanens rådgivende ingeniør - og senere driftsbestyrer - J.J.O.F. Dietrichson og anleggsbestyrelsens formann Anders Olai Haneborg reiste i januar/februar 1895 til Sverige for å studere "den tertiære Banes Udstyr m.m."

Med seg hjem hadde de bl.a. idéer om spesielle traller for tømmertransport og om rulleskamler - egne traller for transport av normalsporede vogner på smalt spor, for å unngå omlasting av godset. Begge idéene var basert på samme prinsipp: trallene skulle fungere som ordinære atskilte bogcier, mens lasten i seg selv skulle binde dem sammen istedenfor en ordinær vognramme. Idéene var nye og uprøvd i Norge, og forble for tømmertrallens vedkommende uprøvd. Tømmertransporten lot seg enkelt løse på andre måter.

Omlastningsproblemet var imidlertid erkjent allerede før banen ble åpnet. Som et forsøk på å avhjelpe problemet ble det levert 4 rulleskamler fra Strømmens Værksted i 1897. Rulleskamlene var i prinsippet vellykkede. Omlastingen - eller opplastingen - av normalsporvognene forgikk på et kombinert 750 mm og 1435 mm spor, der smalsporet lå såpass lavt at rulleskamlene kunne trilles under normalsporvognen.

I praksis viste rulleskamlene seg mindre vellykkede; de ble spesielt tunge å ha i toget på den kurverike Urskogbanen. Bruken av rulleskamler ble stort sett begrenset til transport av gods som var svært tungvint å laste om, f.eks. pudrét. Rulleskamlene ble fortsatt benyttet etter at portalkranen kom i 1920, men opphørte på 1930-tallet etter en kjedelig velt med en pudrétvogn.

Ved Jernbanemuséet er 2 av de 4 rulleskamlene bevart; én står ute på vestsiden av vognhallen, mens den andre står under gulvet i østre ende av vognhallen. For ytterligere opplysninger om rulleskamlene vises til "TERTITTEN 1896-1986, kapitler av banens historie" side 140-142. I TERTITTEN nr. 44 finnes dessuten avskrift av instruks for bruk av rulleskamler (Cirkulære no.111. 24.10.1905)

## BAKGRUNN, OPPHAV, IDE

Selv om portalkranen på Sørumsand var et lite og unnselig byggverk, er det liten tvil om dens medvirkning til å forlenge Urskog-Hølandsbanens liv.

Hvem var det så som unnfanget idéen om å bygge en portalkran for å forenkle omlastingen mellom smalt og normalt spor? Driftsbestyrer Eigil Prydz (1886-1966) skrev om "Min tid som driftsbestyrer ved Urskog-Hølandsbanen" i boka "Jernbanefolk forteller jernbaneminner" (Tiden, Oslo 1962): "Omlastingen på Sørumsand hadde lenge vært en tungvint og kostbar ordning, og at jeg klarte å finne en måte til å forenkle den, regner jeg som det beste av det jeg utførte ved UHB.

Man hadde riktignok ikke behøvd å laste om alle vognene. Man hadde hatt to sett løse smalsporede bogcier eller "rulleskamler" som vi kalte dem. De bredsporede vognene kunne plasseres oppå dem, og på en måten føres inn til bestemmesstedet på UHB uten omlasting. De gikk imidlertid svinaktig tungt, og hadde man to slike i toget ble det nesten mer enn de små lokomotivene kunne klare. Jeg begynte derfor så smått å legge planer for bygging av en kran som i ett eneste tak kunne løfte hele vognladningen over fra den ene vogn til den annen.

I 1920 hadde vi den ferdig, og fra den dagen var det slutt med bruken av rullekamlene. Det varte imidlertid ennå 10 år før Statsbanene fant ut at de kunne innføre den samme forbedring på Nelaug og Grovane". Grovane ble sporbruddstasjon i 1938, og fikk samtidig portalkran. (Se foto i TERTITTEN nr. 64 s.34) Prydz' erindringer er skrevet omlag 45 år etter at begivenhetene fant sted. Arkivdokumentene forteller mer detaljert om bakgrunnen for og initiativet til byggingen av portalkranen.

### UHB's DRIFTSSITUASJON

Godstrafikken ved Urskog-Hølandsbanen under 1. verdenskrig var enorm. En viktig årsak til det var knappheten på kull og oljeprodukter i Norge: Ved erstattet kull, ikke bare til å fyre UHB's lokomotiver - men også til oppvarming av boliger, til industrien og til NSB's og NHJ's lokomotiver. Skogene i Urskog og Høland var en utømmelig vedkilde.

UHB kjørte bl.a. ekstra 10 vogners vedtog 6 netter i uken etter oppdrag fra Kristiania Kommunale Brandsentral. Til omlasting av vedtoget ble det leiet inn ekstramannskap som jobbet på akkord. Betalingen var kr. 10 pr. vogn, hvorav UHB betalte kr. 4,- og trafikanten kr. 6,-. Både personale og materiell ved UHB ble utnyttet maksimalt. Driftsbestyrer Prydz gjorde sitt ytterste for at UHB skulle makte å avvikle mest mulig trafikk så

rasjonelt som mulig. Han søkte til og med om fritak fra militærtjeneste og beredskaps-tjeneste for både lokpersonale og verkstedspersonale. Da lok 2 "Eidsverket" fikk krumtappbrudd i august 1918 og var ute av drift i over 2 måneder, var det på grensen av hva banen tålte.

Verst var imidlertid vognknappheten. Pr. 01.01.1918 lå det ialt 2000 vognlaster ved og 3000 vognlaster annet gods på UHB's stasjoner og ventet på vogner. Prydz vurderte innkjøp av mer vognmateriell, men resultatet ble 10 brukte tippvogner for grustransport fra Sulitjelmabanen. Krisen ble til tider forsterket ytterligere i Sørumsand fordi det ble tildelt for få normal-sporede godsvogner for videretransport av godset. Resultatet ble ikke sjelden at UHB-vogner ble stående med lass i Sørumsand i påvente av normalsporvogner. Mottagerne av godset ble utålmodige, og lot sin vrede gå utover UHB. Blant dem som fikk problemer som følge av vognknappheten og den sprengte transportkapasiteten var ironisk nok Skabo Jernbanevognfabrikk som trengte trematerialer - til jernbanevognbygging.

### KOSTBAR OMLASTNING

Til tross for den store trafikken ble ikke UHB's vanskelige økonomi særlig bedre. UHB's årlige andel av utgiftene til drift av fellesstasjonen Sørumsand steg, og passerte kr. 16.000 i 1917. Høsten samme år søkte UHB NSB om fritak for sin andel av fellesutgiftene, men fikk selvfølgelig avslag. Vognknappheten var et forbigående problem - omlastingen derimot var et mer permanent problem - fordyrende og forsinkende både for UHB, NSB og trafikantene.

Pr. 30.06.1917 eide UHB 27 4-akslede stakevogner (nr.1-6, 21-23, 27-40 og 42-45) og 5 2-akslede stakevogner (nr.46-50). Bolstervognene (K8, K12, K15 og og K17) ble benyttet som tendere.

NSB Kristiania distrikt, som bar størstedelen av om-lastningskostnadene tok derfor initiativ til å forenkle om-lastingen. I et notat til NSB's Hovedstyre 07.06.1918 redegjorde ing. Kristian Løken for problemene:

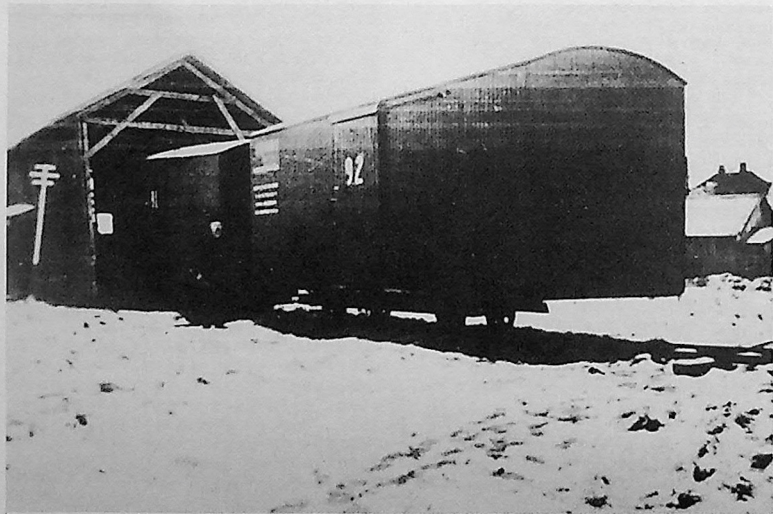
"Disse forhold har efter Forslag av Stm. Hans A. Torp, Sørumsand, bragt Tanken hen på at søke etablert et mekanisk Omlastningsarrangement bestaaende av -

- 1) En 12 Tons fast Om-lastningskran, kfr. ved-lagte Oversigtstegning, og
- 2) Endel Vognkasser - anbragt paa aapne Vogner (vesentlig T- og N-Vogner) og saaledes utstyret at baade Kasser og Last kan heises op i Omlastningskranen og overføres fra den ene Vogn til den anden.

Omlastningsutgifterne ved Sørumsand St. antages ved et saadant Arrangement at kunne reduseres til en Brøkdel av hvad de nu er.

Omkostningene ved Omlastningskranen har man tænkt sig dækket ved at Urskog-Hølandsbanen betaler 1/4 (som vanlig Andel i Stationsutgifter ved Sørumsand St.) Herom er kfr. med Urskog-Hølandsbanens Vedkommende, som har mottatt Planen med Begeistring (...) medens Resten (indtil 10.000 Kr. utredes av Statsbanerne.

Man tillater sig at erholde om Bemyndigelse til at indhente Pristilbud paa Omlastningskranen (...) " Hovedstyrets bemyndigelse forelå raskt, og utløste dermed forberedelsene for alvor.



"Leveransefoto" av to av de første lukkede løftekassene (G-kasser) fra 1925. Fotograf ukjent.



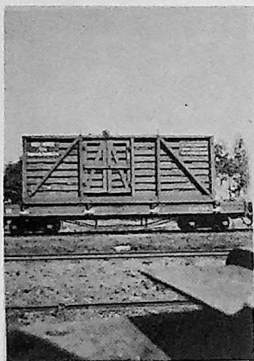
Portalkranen kan knapt kalles et vakkert byggverk, men den utførte et nyttig arbeid. Legg merke til opphalingspillet mellom sporene. Foto: Jan Lysaker

## FORBEREDELSE

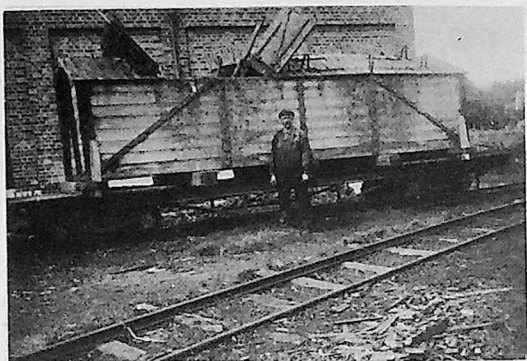
Kristiania distrikt kunne nå innhente underhåndsanbud på bygging av omlastningskranen. Erik Ruud Mek. Verksted, Vulkan Jernstøberi & Værksted og A/S Chr. Grønvolds Mek. Værksted ble anmodet om å gi pris på bygging av jernkonstruksjonen, mens Christian Wisbech A/S, Fortuna mek. Verksted og Norsk Elektrisk & Brown Boveri skulle konkurrere om å levere løpekatt og elektrisk utrustning. Tilbudene løp inn i rask rekkefølge. Erik Ruud Mek. Verksted tilbød bygging av jernkonstruksjonen for kr. 6500,- mens Chr. Wisbech A/S kunne levere løpekatt og elektrisk utrustning for kr. 13.300,-. Hertil kom fundamenteringsarbeider for kr. 1.200,- slik at samlet anslått byggepris ble kr. 21.000,-.

Dermed var kostnadsrammen klar, og 27.11.1918 søkte distriktssjefen om tillatelse til å igangsette byggearbeidene:

"Da jeg anser spørsmålet for å være av stor interesse ogsaa for Statsbanerne, tillater jeg mig å foreslå, at der av bevilgningen til mindre utvidelser og forbedringer anvendes inntil kr. 10.000,- i heromhandlede øiemed, paa betingelse av at Urskog-Hølandsbanen og andre interesserte tilsammen tilveiebringer det overskytende beløp kr. 11.000,-. Videre tillater jeg mig å foreslå at der for regning av alminnelig vedlikehold bygges etpar omlastningskasser (anslaat til kr. 1.700,- pr



Gammelt bilde av grindkasse nr. 202 med originalt dørarrangement. Fotograf ukjent



Løftekasse for pudréttransport fra 1925-leveransen. Kassene hadde ikke side- eller bunnluker for tømning; innholdet måtte spås ut. De "... er rummelige og bekvemme at arbeide i ...". Foto: Eigil Prydz



Lukket løftekasse nr. 90 av 1925-konstruksjon. Foto: Jan Lysaker



stk), hvorefter disse forutsettes nærmere prøvet i trafikken en tid, forinden videre foretas med hensyn til denne side av saken." Gjenpart av brevet ble sendt UHB, som behandlet saken på direksjonsmøte 06.02.1919 og 02.03.1919. I tråd med Arbeidsdepartementets innstilling besluttet direksjonen enstemmig " at UHB-tilskytter indtil kr. 11.000,- til omlastingskran på Sørumsand på betingelse av at kranen blir stationens felles eiendom." Dette betød i praksis at kranen ble Statsbanenes eiendom. Dermed var en vesentlig del av finansieringen sikret, og 13.03.1919 ga Hovedstyret sin bemyndigelse til distriktsjefen i Kristiania distrikt til å igangsette arbeidene.

## BYGGING

De berørte parter mottok beslutningen om å bygge kranen med tilfredshet. Prydz henstilte endog om at arbeidet måtte påskyndes mest mulig, slik at kranen kunne tas i bruk allerede sommeren 1919. Kristiania distrikt trengte imidlertid ingen henstilling for å forsere arbeidet, og la opp til en fremdrift som ville vært utenkelig idag:

- stensokler og fundamenter klare innen 15.05
- kranbro ferdig oppsatt innen 01.06 (dvs. på 4 uker)
- løpekatt og elektrisk utrustning montert innen 15.07.

Kranen klar til bruk.

Kristiania distrikts ingeniør Johansen presterte dessuten det kunststykke å få leverandøren av løpekatten til både å redusere leveringstiden fra 4 til 3 måneder og å redusere prisen fra kr. 13.300,- til kr. 12.600,-. Dette betinget

at motorene til løpekatten (løfting/kjøring) ble innkjøpt fra Siemens Schuchert i Tyskland, noe som skulle vise seg å bli en kostbar besparelse.

B.Christoffersen og Erik Ruud Mek.Verkstед fullførte arbeidet med henholdsvis sokler og kranbro i rute. For Chr. Wisbech A/S oppsto det derimot meget store forsinkelser. I brev av 20.08.-1919 meddelte Wisbech at motorene neppe ville være klare for forsendelse fra fabrikk i Tyskland før først i oktober. Snaut 2 måneder senere, 13.10, kunne Wisbech meddele at motorene var ferdige, men ikke kunne sendes fra Tyskland p.g.a. streik - "... i bedste tilfælde vil vi kunde ha motorerne her om ca. 4 uker".

I et internt notat av 15.10.1919 skrev en tydelig oppgitt og utålmodig ingeniør Hans Torleif Mørk i Kristiania distrikt (Mørk satt også i UHB's direksjon): "Har nu truet firmaet med, at vi utfører det resterende arbeid for deres regning, (...). Motorerne fra Tyskland kan jo ligesaa godt komme om 4 maaneder som om 4 uker." Ingeniør Mørk hadde distriktsjefens støtte i å påskynde arbeidet, og innhentet i tur og orden tilbud fra A/S Per Kure og A/S NEBB på motorer til drift av løpekatten. Wisbech ble også kontaktet, og tilbød å levere motorer av A/S National Industris fabrikk mot et pristillegg på kr. 757,-. Mørk aksepterte dette, og forventet at kranen kunne være klar innen 01.11.1919.

Mørk var imidlertid uberettiget optimistisk. En rekke nye problemer oppsto før kranen kunne tas i bruk. F.eks. var strøm et relativt nytt fenomen i Norge - og på Sørumsand! - og Sørumsand Elektrisitetsverk tillot ikke uten videre at "denne kortslutningsmotor tilknyttet



Løftekasse nr. 95 fra 1943-serien, her på Bjørkelangen i 1959. Alle G-kassene hadde kassenr. malt på skyvedørene med store tall. Legg også merke til de to store skiltene på kassen - tilsvarende var standard på alle løftekassene. Foto: Svend Jørgensen (øverst)

G-kasse 172 kom fra Kristiansand distrikt til UHB i februar 1947. Her sees den på Løken stasjon høsten 1947, tilsynelatende fast montert på No. 29. Overkonduktør Olaf Moen i forgrunnen. Foto: S.A.Børretzen (nederst)

02.07.1920 ble Strømmens Verksted og Sørumsand Verksted bedt om å "gi pristilbud med leveransetid paa komplet jernbeslag incl. bolter etc. til 4 kasser." Verkstedene hadde imidlertid ikke kapasitet til å levere så raskt som ønsket, og arbeidet ble overlatt til lokale håndverkere. Fire måneder senere sto 5 løfte-kasser ferdige til en samlet pris på kr. 4141,54. Prisforskjellen fra NSB's egenproduserte er nesten utrolig. Frem til 1925 ble det bygget ialt 18 åpne løftekasser type L (grind-kasser/vedkasser uten tak), og 2 Lg-kasser (puddrét-/gjødselkasser, lukkede kasser med takluker for lasting/lossing). Dessuten bygget Sørumsand Verksted i 1921 etter oppdrag fra J.C. Ihle ved Liermosen Brug, en innretning for omlastning av hele vognlaster med torvballer.

### NYE LØFTEKASSETYPER

I 1925 bestilte NSB v/ingeniør Mørk 2 gjødselkasser og 3 lukkede godskasser fra Urskog-Hølandsbanens verksted på Bjørkelangen. Lukkede godskasser var en nyskaping; jernkonstruksjonen var omtrent tilsvarende som i de tidligere L-kassene, mens kassen forøvrig var bygget over samme lest som UHB's lukkede godsvogner. Gjødselkassene var av en noe annen konstruksjon enn de tidligere leverte. "Disse kasser er forlængst tat i bruk, og er godt likt av trafikkanterne" - Prydz var så stolt over resultatet at han sendte "2 erklæringer fra større trafikkanter angaaende disse kassers anvendelighet" sammen med regningen til NSB: "De gamle gjødselkasser med den faste langsgaaende midtbjelke og de små åpninger er efter min mening ikke bekvemme at arbeide i ved

avlæssing, man maa der staa i en tvungen stilling og har let for at rakke seg til. Derimot de nye, med de fine, store åpninger, er rummeligere og bekvemme at arbeide i og maa da absolut være at anbefale fremfor de gamle." Etterhvert som det ble færre utedøer i Oslo, og bruk av pudrét som gjødsel falt bort, ble Lg-kassene utrangert; 3 kasser under krigen, den siste like etter.

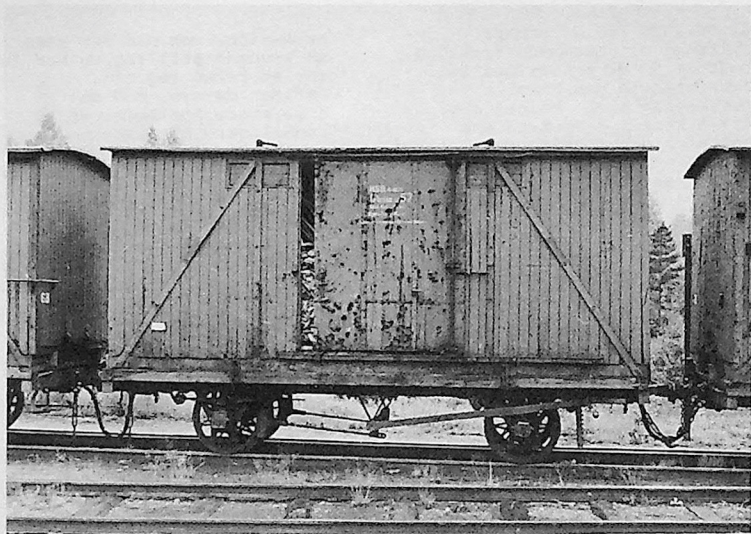
### SUPPLERING OG VEDLIKEHOLD

Frem til 1940 ble det bygget ytterligere 2 G-kasser (i 1934) og 5 L-kasser (ca. 1930). En L-kasse ble hensatt skadet i 1934/35.

Krigen medførte et ekstraordinært behov for transport av ved, og NSB besluttet 17.06.1940 å bestille 10 L-kasser som "...utføres paa Bjørkelangen, hvor Prydz faar de utført billigere enn ved noe verksted, kr. 1.150,- pr. stk." Løftekassene, som fikk nr. 225-234, var ferdige allerede 15.08.40 og leverandør var Ingeniør Eigil Prydz (og ikke - som tidligere - Urskog-Hølandsbanens verksted.)

De eldste løftekassene begynte etterhvert å bli 20 år gamle, og bar preg av flittig og hardhendt bruk. Ikke minst det faktum at NSB under krigen insisterte på å bruke normalsporede K-vogner, med kortere vognkasse enn løftekassene, til løfte-kassetransport, resulterte i hyppige skader.

Sommeren 1940 utførte UHB's verksted en større overhaling av L-kassene 206, 211, 213, 221 og 223, mens Prydz' arbeidslag reparerte L-kassene 203, 210 og 219. I løpet av 1943 og 1944 ble også L-kassene 202, 210, 212, 214 og 222 fornyet.



To av Setesdalsbanens løftekasser, G nr. 57 (over) og L nr. 82 på Grovane i 1962. Foto: Jan Lysaker

nåttet (...), da styret er bange for at den vil virke forstyrrende på vort lysnæt". Montørene av det elektriske anlegget var nok også uerfarne, og gjorde feilkoplinger som først ble oppdaget etter at en motor var skadet og byttet.

Chr. Wisbech A/S ble syndebukk, selv om de ikke direkte kunne lastes for alle feil og forsinkelser. "Straffen" ble at NSB av slo å betale tillegget på kr. 757,- for erstatningsmotorer. Wisbech anså seg 24.02.1920 såpass ferdige med arbeidet at de sendte sluttregning, men fremdeles var det store problemer med å få motorene til å virke.

Det er ikke mulig ut fra de foreliggende dokumenter å tidfeste nøyaktig når kranen for alvor ble tatt i bruk. Imidlertid skrev ingeniør Mørk i et notat til distriktssjefen i Kristiania distrikt den 11.06.1920: "Kranen er nu efter mange vanskeligheter iorden og virker tilfredsstillende." Mørk beregnet besparelsen ved å gå over fra manuell til mekanisk omlastning til 60%. Årlig besparelse anslø han til kr. 6.880,-, slik at byggekostnadene ble tjent inn på få år.

Den manuelle omlastingen ble vesentlig redusert etter at kranen ble tatt i bruk, men falt ikke helt bort. Knapphet på løfteskasser oppsto tidvis til Prydz store ergrelse. Rulleskamler ble etterhvert degradert, og hovedsaklig benyttet ved massetransport (kalk, pudrét o.l.).

## OPPHALINGSSPILL

Omlastingskranen løftet gods og løfteskasser fra smalsporede til normalsporede vogner eller omvendt. Omlastingskranen var imidlertid bygget som en fast kran (i motsetning til f.eks.

havnekranner, som kjører på skinner), og godsvognene som godset skulle lastes til og fra måtte derfor flyttes etterhvert som kranen lastet om. For å unngå å ha både en smalsporet og en normalsporet skiftemaskin på Sørumsand, ble det allerede i oktober 1920 besluttet anskaffet et motordrevet forhalingsapparat (opphalingsspill/nokkespill) for å flytte vognrekkene under kranen.

Opphalingsspillet ble levert av Chr. Wisbech A/S, og ble drevet av en elektrisk motor på 2 hk. Senere (i 1937) ble det montert en ny motor med ytelse 3,5 hk.

## LØFTEKASSER

Idéen om "mekanisk Omlastningsarrangement" forutsatte, foruten selve omlastingskranen, løse vognkasser som med sin last kunne løftes mellom normalsporede og smalsporede flatvogn. De løse vognkassene ble raskt benevnt løfteskasser. På dagens transportmarked benyttes betegnelsen container, og såvidt vites var løfteskassene på Urskog-Hølandbanen det første container-system som ble tatt i bruk i Norge. Mens selve portalkranen på Sørumsand ble finansiert av UHB og NSB i fellesskap, ble løfteskassene fullt ut finansiert - og eiet - av NSB. Vedlikehold og nybygging ble for det meste utført etter regning ved UHB's verksted på Bjørkelangen. NSB iverksatte selv byggingen av de 2 første løfteskassene 23.04.1919. Kassene var ferdigbygget 01.07.1919, omtrent på den tid man regnet med at omlastingskranen (etter planen) skulle tas i bruk. Pris pr. stk. var kr. 3.150,-. Men først et år senere var kranen fullt operativ, og planene om bygging av flere løfteskasser ble tatt fram igjen.

Siste nylevering av løftekasser fant sted i 1943-44 da det ble bygget 5 G-kasser for korntransport. Kassene var nykonstruerte med åpent stenderverk og innvendig liggende panel. (Godsvognen G13 fikk senere ny vognkasse av tilsvarende konstruksjon.)

## LØFTEKASSER FRA TREUNGENBANEN

Ved Treungenbanens ombygging til normalspor i 1946, ble et stort antall løftekasser arbeidsledige. Prydz besøkte i desember 1946 Grovane stasjon der 95 løftekasser var hensatt, og anmodet straks han kom hjem om at 3 L-kasser (nr. 160, 161 og 162) og 6 G-kasser ble avgitt til Urskog-Hølandsbanen. Det er kjent at 3 G-kasser (nr. 1, 3 og 172) og 3 L-kasser (nr. 78, 79 og 159) ble sendt fra Grovane 13.02.47, men forøvrig har vi få opplysninger om disse løftekassene.

## NEDLEGGELSE OG UTRANGERING

Ordinær drift på UHB opphørte 30.06.1960, og i august 1962 ble alt vognmateriell som ikke skulle bevares hugget opp. Samme skjebne fikk 10 løftekasser: L-kassene 208, 210, 221 og 227 og én G-kasse ble hugget på Bjørkelangen, mens L-kassene 211, 231, 233 og 234 og G-kasse nr. 90 ble hugget på Sørumsand. L-kassene nr. 201, 205 og 226 ble solgt til private, mens diverse løftekasser ble stående der de var på nedleggningstidspunktet, og tatt i bruk til varierende formål. L-kasse nr. 202 ble overlatt til Jernbanemuséet, men er senere overført til A/L Urskog-Hølandsbanen. L-kasse nr. 204 ble overlatt Sørumsand Jernbanemuseum sammen med 5 godsvogner. Disse ble overført til A/L UHB etter kort tid.

Vårt arbeide med oppsporing og innsamling av UHB-materiell opp gjennom årene har båret frukter, og foruten de 2 forannevnte L-kasser disponerer museumsbanen idag 5 G-kasser (nr. 92, 93, 94, 95 og 97). Således er bevart 7 kasser av en samlet bestand på 48 (kasser fra Treungenbanen er holdt utenfor) dvs. ca. 13%. 50% (!) av G-kassene er bevart, og det er bevart G-kasser av både 1925 og 1943-konstruksjonen. Fra 1943-serien på 5 G-kasser er 4 bevart (80%). Ingen Lg-kasser er bevart.

Men selv om bevaringsprosentene er høye fortsetter arbeidet med oppsporing av løftekasser. Det er ingen tvil om at vi vil finne flere ettersom vi vet at bare 10 løftekasser ble hugget i 1962.

## ERFARINGER I 1930

Arrangementet med mekanisk omlasting i Sørumsand var nytt og prøvet da det ble tatt i bruk, og både NSB, UHB og trafikantene hadde store forventninger både til effektivitet - raskere omlasting, kortere transporttid, bedre utnyttelse av rullende materiell - og kostnadsreduksjoner knyttet til omlastingen. Mer hverdagslige problemer bortfalt også iflg. Eigil Prydz (1930): "Disse kasser, serlig for vedtransport, har vært den reneste suksess; idet der tidligere til stadighet var krangel med enten mottager eller avsender om vedmålet. Begge parter rettet bebreidelser og mistanker mot jernbanen. Disse klager har helt bortfalt, idet veden nu står urørt i kassen fra avsenderens opplasting til mottagerens avlesning". Prydz konstaterte ellers at L-kassene ofte ble benyttet til vedtransport fra UHB via Oslo Ø/Oslo V til Drammen, og videre på smalt spor til



Løftekasse nr. 205 merket for kulltransport Bjørkelangen - Grønli. Foto: Jan Lysaker

Horten, Holmestrand og Tønsberg. Prydz skrev videre: "For det første er besparelsen av vognmateriell ved rask om-lesing meget stor (...) Den tidligere håndomlesing kunde undertiden plugge banens trafikk helt til. Nu kan et godstog forutsatt tilsv. bredsporet materiell tømmes på 1/2 a 1 time hvor tidligere et tilsvarende omlastingsmannskap hadde fuldt op av arbeide 1 hel dag."

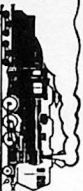
"I de 10 år som nu omlastningskranen har været ibruk, har den vist sig i alle dele ikke bare å ha opfyldt men også overskredet de forhåpninger man satte til den. Omlastningssystemet er ved Sørumsand tilpasset efter den foreliggende trafikk, men erfaringer har vist at systemet mekanisk omlesing er meget elastisk og lett kan tillempes varierende behov. Ser man hen til sakens økonomiske side er fordelene løienspringende."

Den mekaniske omlastingen i Sørumsand var viktig for Urskog-Hølandsbanen, og bidro utvilsomt til at banen fikk leve lengre enn noen av de andre smalsporede privatbanene. Både av den grunn, og fordi den var den første av sitt slag i Norge, og dermed en del av Norges første containere-system, er portalkranen på Sørumsand et verdifullt teknisk kulturminne. Den snart 70 år gamle kranen er fortsatt i vigør, og sommeren 1988 vil det igjen løpe både smalt og normalt spor under kranen, slik at den igjen kan tas ibruk til sin opprinnelige funksjon.

**TERTITTEN**  
URSKOG-HØLANDSBANEN 1896-1986  
Kapitler av banens historie

168 s. rikt illustrert.  
Omhandler også båtene på Haldenvassdraget.

Kr. 150,- fritt tilsendt!  
Sett beløpet inn på UHB's bank- eller postgirokonto (se side 2)



**NORSK MODELLJERNBANE  
ROMERIKE HOBBYSENTER**

GATEADRESSE : Strømmeleia 102  
N-2010 Strømmen  
Norge  
TELEFON : (06) 81 31 96

# NSB Bm 67 i HO

**ENDELIG**

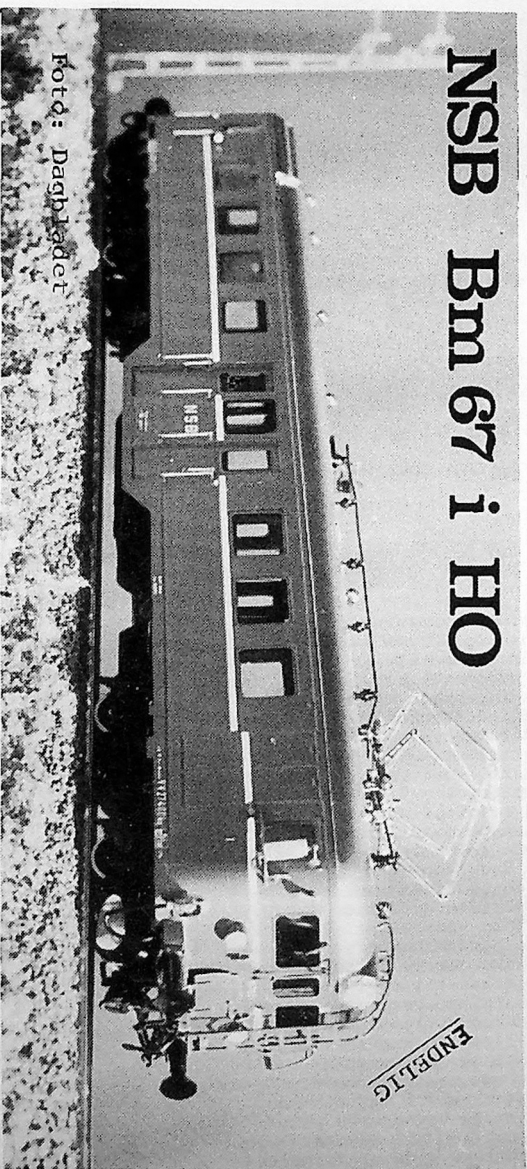
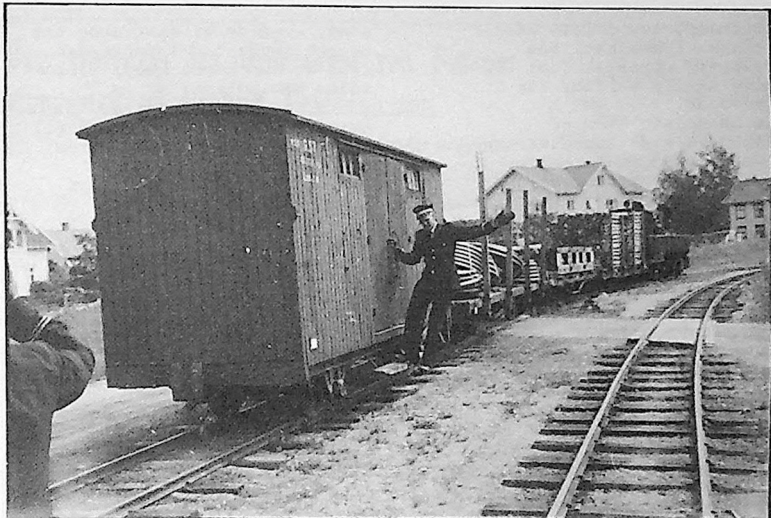


Foto: Dagbladet

NMJ/Philotrain BM 67 er nå under levering. Den kanskje flotteste norske modell noen sinne. Superdetaljert laget i messing med etsede og støpte deler. Over 125 superdetaljeringsdeler.

NMJ's superpantograf. Skalahastighet. Innredning i sitteavd. Speil med alle stag og varmekabler. Fjærende buffere og skalakoppel. Topplakkert i NSB rødt med gul stripe.





Mange av uhellene på UHB var i forbindelse med skifting. Bildet er tatt på Lierfoss st. i juni 1960 av Pål Ulsteen.

## UHB-UHELL I SPALTENE

Jan Deram

Vi vil vel helst i ettertid tenke på Urskog-Hølandsbanen som en fredelig og rolig bane, der den saktmodig i over 60 år dampet ut og inn av bygdene med mennesker og last. Heldigvis var banen forskånet for de store katastrofer, men opp gjennom årene hendte det både store og små uhell og ulykker. Driftsbestyrer Prydz beynte i 1919 å samle avisutklipp av artikler i ulike aviser om ting som angikk Urskog-Hølandsbanen. Det finnes 7 slike utklippbøker i UHB's arkiv, og de danner grunnlaget for denne artikkelen.

### TIDEN 1919 - 1939

Det første utklippet som omhandler et uhell finner vi i Indre Akershus blad den 7/1-1922. Sikkert er det at det før denne tid også skjedd ulykker og uhell, men da må vi til andre kilder for å få kunnskap om dette. Den 7/1-22 var formiddagstoget fra Sørumsand på vei oppover Bingsfoss-bakkene da et dampør plutselig sprang tvers av og tvang toget til å stoppe.

Det ble straks rekvirert hjelpemaskin fra Bjørkelangen, som trakk toget videre. Imidlertid ble trafikken forsinket med 4 timer - nok til å få en 20 linjers notis i avisen.

5/3-1929 kan vi lese om en nesten-ulykke. Da hadde arge, streikende sagbruksarbeidere i nattens mulm og mørke løst kjettinger og "bjønner" på flere tømmervogner på Lierfoss.

Ugjerningen, som avisen kaller den slags virksomhet, ble lykkeligvis oppdaget idet vognene skulle skiftes inn i morgentoget.

Denne hendelsen var så alvorlig at stasjonsmesteren på Lierfoss omgående meldte hendelsen til politiet, som igangsatte etterforskning. Dessverre sier ikke utklippsprotokollen noe om hvorvidt synderne noengang ble funnet.

Den 10/4 samme år sporet ettermiddagstoget til Sørumsand av ved Kvevli. Det var to plankevogner som gikk av sporet og rotet opp skinnegangen i ca. 30 meters lengde. Ved hjelp av rask omlesseing og provisorisk skinnelegging tok det bare 1 1/2 time til toget atter var klart for avgang, da som rent godstog. Passasjerene var nemlig sendt pr. bil til Blaker, der de fleste skulle over på Kongsvingerbanen.

Indre Akershus Blad beretter 15/4-1930 om en meget trist ulykke på Sørumsand. En lørdag ettermiddag lekte noen smågutter på stasjonsområdet ved endesporet for banen. Som smågutter flest var også disse nysgjerrige og klåfingrete, og de hadde klart å løse bremsene på vognene, slik at disse begynte å trille inn mot endebufferen. En gutt på seks år, Halvor Martinsen, kom mellom vognene og endebufferen og fikk et voldsomt støt i brystet. Avisen skriver at han straks ble tatt under legebehandling, men at livet ikke sto til å redde.

Den 13/6 samme år skjedde en nesten tilsvarende ulykke, men denne gang gikk det ikke liv tapt. Overkonduktør Dammerud hjalp til med å skifte inn noen tømmervogner fra et sidespor på Løken.

Under arbeidet gled han, og ble som avisen skriver: "meget sterkt klemt mellom to tømmervogner". To leger ble budsendt, og de konstaterte at Dammerud hadde fått knust en rekke ribben. Det ble

sendt avgårde et ekstratog fra Bjørkelangen for å hente ham slik at han kunne komme raskt under behandling. De to tilkalte leger forteller til avisen at de "dog tror han vil stå det over" (og det gjorde han.)

Det hendte også at dyr ble utsatt for ulykker på banen. Den 25/9-1930 kan vi lese i et inserat fra "Dyrevenn", at en hund noen dager tidligere var blitt hengende i sin lenke utenfor en godsvogn og på denne måten blitt slept med toget over en lang strekning. Den forargede dyrevenn spør i inseratet om det ikke finnes noe i reglementet for banen, som "tilholder konduktøren å binde dyr forsvarlig og dernest se til at godsvognenes skoler er skikkelig lukket?" Skal forresten ikke hunder sendes i kasse, spør vedkommende. Driftsbestyrer Prydz svarer på inseratet og beklager affæren sterkt, men forteller samtidig dyrevennen at det ikke er påkrevet med noen kasse, hverken ved NSB eller UHB.

I løpet av 1931 kan vi lese om to mindre uhell i forbindelse med avsporinger. Ingen av disse er særlig mer dramatiske enn at de medfører mellom 2 og 4 timers forsinkelser i forbindelse med opprydningsarbeidet.

Ved Fossum skole vippet toget den 12/6-1932 en lastebil ned i grøften. Lokomotivførerens utsyn ble hindret at noen løvtrær, slik at han ikke så at en lastebil var i ferd med å passere sporet. Det endte med en kollisjon, men den kan ikke ha vært særlig kraftig, for avisen skriver at både lastebil og tog umiddelbart etter sammenstøtet kunne fortsette.

Indre Akershus Blad kommer ved juletider 1932 med en advarsel til alle bilister (det var kanskje ikke så mange ennå) i forbindelse med en kraftig kollisjon mellom tog og bil ved Toverud i Aurskog. Her får sjåføren sitt pass påskrevet.

## Ung rørerlegger fra Oslo drept ved Fossum stoppested på Urskog-Hølandsbanen.

*Han skulde hoppe på toget og kom under vognene.*

*Toget vippet bilen i grøften.*

*Stasjonsbygningen ved Hjellevål brente ned igår natt.*

*Urskog-Hølandsbanens maskinstall på Skulerud brent.*

*Et lokomotiv som stod inne betydelig skadet.*

*Lastebil i full fart mot toget. Lokomotivet avsporet. Chaufføren og lokomotivføreren skadet.*

*Toguhell på Urskog-Hølandsbanen.*

*Melkeveggen avsporet.*

I forholdsvis utvedtydige ordelag legger avisen skylden på en varebilsjåfør som trodde han hadde tid nok til å presse seg over jernbaneovergangen - "enskjønt han måtte ha sett at toget nærmet seg!" Bilen traff stengene på lokomotivets side slik at disse tok bilens forende med og dro hele bilen med seg et godt stykke langs grøftekanten. De to som satt i bilen slapp heldigvis uskadd fra uhellet, beretter avisen, som deretter påtaler den dumdristighet bilens fører hadde utvist, idet toget hadde vært synlig på en kilometers avstand, og dessuten forskriftsmessig hadde fløytet før overgangen.

26/2-1934 inntreffer et uhell ved Fossum skole. Toget fra Bjørkelangen var akkurat kommet til Fossum skole, da skinnene sprengetes ut og hele 8 vogner gikk av sporet, av dem én passasjervogn.

Lokomotivet og den etterfølgende vogn holdt seg på skinnene, og for å spare tid slik at passasjerene kunne nå korresponderende tog på Sørumsand, ble alle passasjerene satt oppi en plankevogn, og fikk seg en luftig og kald reise ned til Sørumsand. Driftsbestyrer Prydz uttaler neste dag til avisen at det var en rekke uheldige sammentreff som førte til uhellet, som i og for seg kunne blitt skjebnesvangert da avsporingen skjedde på en fylling, og postvognen ble hengende utfor skråningen på "halv tolv". Vognene var meget tungt lesset, uhellet skjedde på et sted der man til stadighet hadde problemer med skinnegangen, og første tømmervogn var til overmål feillesset med for stor vekt over første boggi.

En gang i november 1935 går det hardt utover to av banens vogner da en lastebil og kveldstoget fra Sørumsand braker sammen på overgangen ved Finstadbru. Toget har satt seg i bevegelse, og bare de to siste vognene er ikke kommet over overgangen. Brødr. Borstads lastebil er i ferd med å kjøre ut fra forretningen og over til stasjonen med endel varer. Uten kjettinger og på sneføre er det umulig for sjåføren å stoppe, og bilen braker rett inn i veggen på postvognen, som etter sammenstøtet ser svært så luftig ut. Etter å ha "fjernet" endel av veggen på denne vognen, blir lastebilen slengt helt rundt i veien, med den følge at lasteplanet river opp store deler av veggen på den etterfølgende brekkvogn.

Dette lyder jo forholdsvis dramatisk, idet Prydz i tillegg forteller til avisen at begge vogner må få bygget ny vegg. Det går med all tydelighet frem av artikkelen at lastebiler dengang ble bygget atskillig sterkere enn i våre dager. Etter dette nokså formidable smell kan vi nemlig lese på slutten av artikkelen at: "...som ved et under kom der ingen tilskade, selv bilen chauffør slapp med bare skrekken, og bilen blev heller ikke særlig meget beskadiget."

13.mars 1936 hadde nok vært en livlig dag for fire yngre menn fra Bjørkelangen. De hadde sittet og turet og drukket sammen, og skilte lag ved 21-tiden. Så svært mye piff hadde det nok ikke vært igjen i dem, for to av dem som hadde tatt skinnegangen fatt



En del uhell skjedde på de mange planovergangene. Her kjører loket SETSKOGEN over en slik planovergang mellom Hennes og Skulerud i oktober 1947. Fotografen står på vogn To 6. (Sverre A. Børretzen)

hjemover hadde falt temmelig døddrukne overende i skinnegang. Endel ungdommer hadde funnet den ene, men var ikke klar over at det hadde vært to stykker sammen, og han de fant var ikke i stand til å gjøre rede for noe som helst. Det hele endte meget tragisk, idet den andre av dem overkjørt av kveldstoget like ovenfor Bjørkelangen kapell.

Toget fikk ikke stoppet før etter 67 meter, og mannen var da død. Han ble tatt med det lille stykket ned til kapellet og ble der lagt i likhuset. Den omkomne var en 36 år gammel mann, som var bortsatt for Oslo Forsorgsvesens regning på gården Burhoel. Denne ulykken, sammelignet med en tilsvarende 5 år senere, gir oss et interessant innblikk i avisens syn på mennesker med forskjellig sosial tilhørighet.

Denne subsistensløse stakkar får 20 linjer i avisen, som avslutter sin korte notis med å presisere mannens stakkarlige og kranke skjebne her i verden.

Vi foregriper begivenhetene noe ved allerede nå å ta med en dødsulykke torsdag 19/6-1941, der en vanlig arbeider, men denne gang en aktet mann i Aurskog: smed Ole Emilsen blir påkjørt og drept av tog nr. 751 like ved Urskog stasjon. Emilsen gikk i kanten langs linjen på vei hjem fra smien sin. Ved Ullerudskjæringen der det er nokså uoversiktlig, blir han innhentet av toget, og til tross for at lokomotivpersonalet får øye på ham og bremser alt hva toget er godt for, treffes han av bredjernet på høyre side av lokomotivet. Han blir slått bevisstløs, og tas raskt ombord i toget, som bringer ham frem til Urskog stasjon der distriktslege Hval tar ham under foreløpig behandling.

Distriktslegen oppdager imidlertid at Emilsen hadde fått meget store skader i bekkenpartiet og er i ferd med å miste altfor meget blod. For raskt å kunne komme til sykehus tar distriktslegen sin egen bil og kjører Emilsen til Rikshospitalet. Kl.01.30 samme natt dør smed Ole Emilsen av skadene han hadde pådratt seg.

Denne mannen, som var en dyktig og avholdt mann i Aurskog, får i avisen en tospaltet artikkel på drøye 50 linjer, med stor overskrift og en tolinjers forklarende underoverskrift. Dessuten blir han karakterisert som en dyktig mann innen sitt fag. Uten forkleinelse for smed Emilsen, kan vi vel fastslå at det dengang som nå er forskjell på Kong Salomo og Jørgen Hattemaker.

Både Aftenposten og Indre Akershus Blad melder 7/1-1939 om en voldsom kollisjon mellom en fulllastet lastebil og posttoget fra Skullerud ved søndre overgang på Bjørkelangen. Det var Samvirkelegets lastebil som i god fart kjørte inn på overgangen. Rutene i førerhuset var tilstede, og sjåføren så ikke toget. Lokomotivet kjørte inn i bilen rett bak førerhuset, og bilen ble kastet voldsomt rundt. "Chaufføren, en ung mann som heter Ole Aarnes, ble sterkt lidende bragt inn i nærmeste hus, og snarlig tatt under behandling av tilkaldte læger. Han kom etter en stund til bevissthet, men kunde ikke snakke, og blev derfor bragt til Rikshospitalet i Oslo." Dramatisk høres det også ut for lokomotivfører Havnaas, som ved sammenstøtet ble slynget kraftig mot førerrummets armatur, med den følge at han fikk revet over en pulsåre (?) i ansiktet. Han fikk såret sydd, og ble raskt kvikk og kjekk igjen.



Hjellebøl st, slik den så ut i statsbanetiden. Den gamle stasjonsbygningen brant 23/3-1943. Lok 7 PRYDZ med tog retning Bjørkelangen i 1959. (Mogens Brun)

Noen dager etter meddeler avisen at man etter besøk hos den ulykkelige bilfører Aarnes kan fastslå at skadene ikke var så store som man først hadde trodd, og at legene mener at han kan slippe fra ulykken helt uten mén.

Midtsommers 1939 dro en baneformann med familie på sin dressin for å fiske i Glomma ved Bingsfoss. På grunn av forsinkelser både på NSB og UHB var toggangen ikke som den skulle, og på hjemvei ble hele familien på dressinen innhentet av et forsinket ettermiddagstog. Lykkeligvis fikk alle kastet seg av dressinen sekunder før den ble splintret av lokomotivet. Dette uhellet førte til en skjerpelse av gjeldene bestemmelser vedr. dressinbruk fra driftsbestyrer Prydz.

## UNDER KRIGEN

På høsten 1942 inn-treffer det nok en dødsulykke på UHB. Denne gangen er det en ung rørlegger fra Oslo som var reisende med kveldstoget fra Sørumsand. Ved Fossum gikk han av toget, men hoppet så umotivert på igjen da toget var kommet i fart. Han kom mellom to godsvogner, og ble slept med 150 meter før lokomotivpersonalet ble oppmerksom på hva som hadde skjedd. Mannen ble funnet ille tilredt under toget, og man kunne bare konstatere at døden var inntrådt.

I løpet av krigsårene blir banen hjemsoekt av flere branner. 23/3-1943 brenner stasjonsbygningen på Hjellebøl ned. Ved 02.30-tiden om natten blir stasjonsmester Thuen vekket av noen forbi passerende som

forteller ham at huset brenner. Det ble prøvd med slukningsarbeide, men stasjonen og alt som befant seg inne i den brant ned.

Senere samme år begynner det å brenne i et generator-knott-hus like inntil UHB's lokomotivstall. I Indre Akershus Blad lovpriser "guttene fra AT" (tyskernes tvungne arbeidstjeneste) for sin raske og uredde innsats for å begrense brannen, som de riktig nok klarte å slukke før den nådde lokomotivstallen.

I dagene etter kommer det en mengde inserater i avisen der alle kritiserer alle for manglende brannvakt og brannvarsling. Dessuten påpekes det at både brannstedsledelse, utstyr og vanntrykk nærmer seg det forhistoriske.

Den 28/1 oppstår det en dramatisk brann i lokomotivstallen på Skulerud, der lokomotiv nr. 4 "Setskogen" står. Brannen antas å ha begynt i smøregraven under lokomotivet og den bredte seg i stor fart slik at det ikke tok lang tid før hele bygningen var omspent av flammer. "Setskogen" omtales på dette tidspunkt som ett av banens beste lokomotiver, og man prøvde selvsagt å få maskinen ut av den brennende stallen. Det ble festet en lang stålwire til lokomotivet, for å få dratt det ut på den måten, men "Setskogen" var forskriftsmessig "parkert" med brekket på og lot seg ikke rikke. Ekstra uheldig var det at maskinen nettopp var nyoverhølt, men avisen beretter at man senere på kvelden forsiktig kunne trekke det brannskadde lokomotiv ut av ruinene og opp til verkstedet på Bjørkelangen.

Noen dager senere forteller Prydz til avisen at selvom skadene beløper seg til flere tusen kroner, antar man at "Setskogen" kan være i drift igjen innen én måned. Dessuten skulle man straks bygge opp igjen den nedbrente maskinstall.

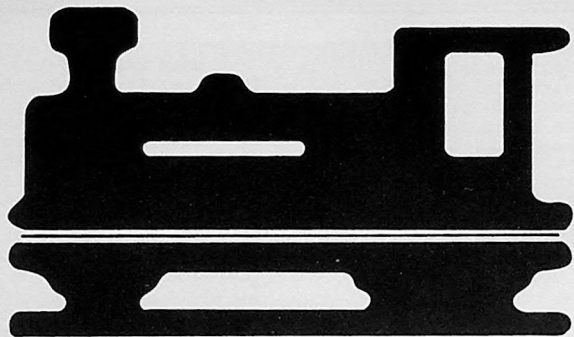
Den 18/3 finner vi en liten notis som forteller at lokomotivet igjen er i full drift.

Jeg avslutter denne artiklen med et uhell som skjedde den 22/4-1944. Da ble det god anledning til å plukke poteter og ved langs linjen. Akslen på en stakevogn røk, og en vognløst på 10 tonn poteter og 8 favner ved veltet utfor linjen. Det ble ikke store skader på selve linjen, slik at senere tog kunne passere uten forsinkelse, men jeg vil gjette på at de som fikk i oppdrag å rydde opp langs linjen etterpå hadde litt av et Sisyfos-arbeid!

Dette er de ulykker og uhell vi finner omtalt i Prydz' utklippbøker mellom 1919 og 1944. Vi må kunne anta at det både før og etter skjedde liknende tildragelser på banen. For å finne ut av dette må vi til andre kilder, og det får stå over til et senere nr. av Tertittent.



Trygt på plass med avisen i BCo3.  
Står det noe om UHB idag?  
(Billedsentralen)



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

*Nytt og bedre*

**FOKUS**





# Malbanean ved Bøylestad gruver

Del 2

Vidar Skilnand

Solen brøt stadig oftere gjennom det tunge skydekket som hadde ligget over Øst-Norge den siste uken, regnet hadde sluttet å øse ned, så værgudene liker tydeligvis "jernbane-arkeologer".

Det var lørdag 10.10.87 at forfatteren og Trond Dehli hadde tatt turen til bygda Froland i Aust-Agder; en bygd med gamle, rike og tildels ukjente jernbanetradisjoner.

Vi står på gårdsplassen til Gisle Espeland senior, fra Espeland gård. Han skal være vår kjentmann på trasévandringen.

Nidelva nedenfor gården hans går over sine bredder etter alt høstregnet, og veien til Froland kirke på den andre siden av elvebredden står fremdeles under vann, der den ligger under fagverksbroen på den tidligere Arendal-Amlidbanen, det som nå er Arendalslinjen. Over broen passerer en enslig motorvogn på vei mot Arendal, og en kan tydelig høre bruset fra fossen som går stri oppe ved Bøylefoss Kraftstasjon.

Nå tror vel de fleste at ekspedisjonen gjelder Arendal-Amlidbanen, men der tar dere sakmelig feil. Her på østsiden av elven dampet faktisk et lite lokomotiv fram gjennom skogen allerede 32 år før Arendal-Amlidbanen så dagens lys, altså så tidlig som i 1878.

Overraskende? Ja, men like fullt er det et faktum, flere kilometer trasé ligger intakt den dag i dag, som et taust vitne med mektige steinmurer, smale skjæringer og krappe kurver både i Espelandslia og ved Bøylestad. Gisle er klar for turen og vi legger iver sørover, det er ikke vanskelig å finne traséen her. Den begynner faktisk i hagen til Gisle, som har bygget seg nytt hus i lia

ovenfor gården etter at han ble pensjonist.

Vi følger traséen ca. 1.5 km. sørover gjennom trange skjæringer på ca. 2,5 meters bredde og langs stupbratte steinmurer, med den nye bygdeveien ca. 15 - 20 meter under oss nede langs elvebredden. Traséen er jevn og fin med bare ubetydelige stigninger og fall. Det finnes selvsagt ikke rester av sviller her lengre; det er jo 99 år siden sporet ble revet opp.

Dessuten forteller Gisle at banetraséen ble benyttet som bygdevei for bygdas første biler.

Da vi kom fram til endepunktet ved den bratte Espelandslia, kunne vi se en eiendommelig halvmåneformet steinmur ut mot stupet. Gisle sier at far hans kunne fortelle at det var her lokomotivet "LILLY" sto mens vognene ble vinsjet ned et bratt siksakspor mot Espelandsbrygga der store føringsprammer overtok lasten for viderebefordring til smelteverket ved Songefossen.

Nidelven gikk denne dagen ca. 2 meter høyere enn vanlig, men vi kunne skimte konturene av steinkaien nede i vannmassene. Den nye bygdeveien går tvers over det midt delen av siksakspelet. Ovenfor eiendommen til Gisle er bygdeveien lagt på traséen et par kilometer. Her fantes en skjæring som ble kalt "PORTEN", den er idag strekt utvidet på grunn av veien, men Gisle forteller at etter konkursen i 1885 ble det satt opp en stor jernport her for å hindre trafikk inn til gruvene ved Skytmyr og Bøylestad. Det var konsul Sam Eyde (han med Norsk Hydro) som fikk porten satt opp, han representerte eierne. Kun grunneiere fikk nøkkel til



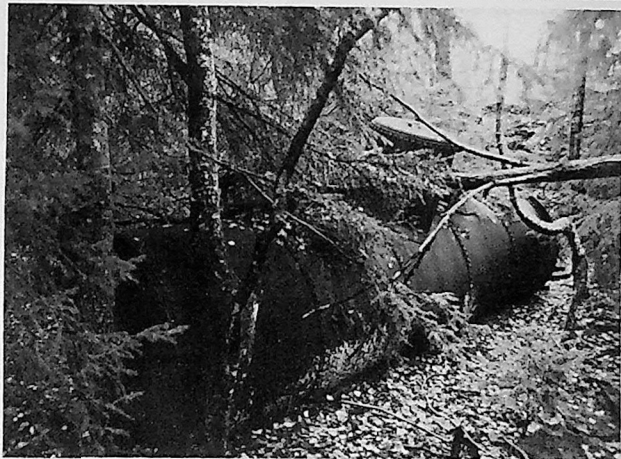
En av de imponerende stensemurene som traséen var bygd opp av innover mot Bøylestad gruver.



Trond Dehli står på ytterstreng, og betrakter utsikten ned mot Nidelven og Froland stasjon over på den andre siden av dalen. Den nye bygdeveien ligger ca. 15 m. lavere enn traséen til venstre i bildet.



Porten, slik den ser ut idag.



Den gamle dampkjelen så uforskammet bra ut etter 100 år på skogbunnen.

porten, men far til Gisle ble uteglemt. Han spurte flere ganger etter nøkkel, men det varte og rakk uten at noen nøkkel kom.

Så en dag kom en Arendalsmann med to hester forspent en stor landauer kjørende oppover sporet; denne karen skal ha vært litt av en "spole", så han visste råd og slo opp låsen, tok grinda av hengslene, kastet den inn i skogen og kjørte freidig videre.

Far til Gisle fikk selvfølgelig skylda for dette, og han visste hvem synderen var, men kviet seg allikevel for å anmelde ham.

Etter en stund roet alt seg ned igjen og saken ble ikke forfulgt videre. Gisle forteller også at grunneierne fikk overta vogner (traller) som de brukte til høy og vedtransport med hester etter nedleggelsen. Far hans hadde hatt en slik vogn da Gisle var guttunge, men den var dessverre borte nå.

Ved Skytmyr skiller den nye bygdeveien og traséen lag et stykke, for så å løpe sammen igjen bortenfor gruvene. Her er det flere dype gruvesjakter og store slagghauger rundt om i skogen. Til høyre for traséen, ned mot vannet så vi restene av vaskeriet og knuseriet. Her finnes to gamle steinsatte traséer som tar av fra hovedtraséen; én til knuseriet og én til vaskeriet.

Det fortelles at malmvaskeriet fikk skylen for fiskedod og forsuring av vannet, så dette er såvisst ikke noe nytt fenomen.

Til venstre for hovedsporet lå kantoret (dialekt for kontor). Herfra ble anlegget styrt og lønningene utbetalt. Vi kan tydelig se grunnmuren som er lagt på en fylling i myra. Bak kantoret og oppover i lia lå brakkene til arbeidsfolkene, og til høyre for sporet inn til vaskeriet sees ennå grunnmuren til direktør-boligen, som for

skogen grodde til hadde en praktfull utsikt over vannet. Foran huset så vi faktisk ennå spor etter hagen, ja stedet blir faktisk den dag i dag kalt for det på folkemunne.

Fra Skytmyr kjører vi framover i LILLYS hjulspor, fram mot Bøylestad. Så deler vei og trasé seg igjen. Vi får nå traséen på venstre hånd et par hundre meter fremover før de igjen tangerer hverandre og traséen svinger av til venstre inn i skogen. Her kunne vi gå på urørt trasé, terrenget til høyre faller sterkt og sporet fulgte en åsside på imponerende steinmurer og fyllinger.

Rett nedenfor på en stupbratt steinmur ligger den forlatte husmannsplassen Lillemyr. På Lillemyr bodde det mens banen var i drift en heller spedbygget mann med kone og 10 barn. Huset er ikke mer enn 4x6 meter i en etasje med hems over. Allikevel fortelles det at husmannen på Lillemyr leide ut losjiplass til anleggsarbeidere. Kan hende var det derfor det ble så folksomt der i gården !! Det må jo ha vært tålelig trangt i sengehalmen. Husmannen på Lillemyr skal etter sigende, tross sin småvoksthet, ha vært en dugelig skogskar som visste å utnytte terrenget fullt ut når det gjaldt tunge tak i skogen. Gisle forteller at far hans en gang har uttalt at han hadde lært mangt et arbeidsbesparende knep av den karen.

Vi fortsetter videre mot nord over et par fine fyllinger og gjennom en skjæring før vi er framme ved Bøylestad gruver. På venstre hånd finnes gamle steingjerder som er lagt opp rundt de åpne sjaktene. Mellom gjerdene og traséen finnes rester etter et gammelt damanlegg. Etter å ha passert dammen svinger traséen ut på en høy eiendommelig mur hvor det ser ut til å ha vært dobbelt-spor. På tvers ved enden av muren går en nesten gjenraast gang.

Til høyre for muren ligger en høy grunnmur etter et hus, og rundt denne grunnmuren kan en finne rester av smeltet slagg i skogbunnen. Tett ved muren ligger en stor dampkjele mellom trærne. Den ser nesten uforskammet bra ut etter 100 år på skogbunnen. Videre passerer flere gruve-sjakter og grunnmurer. Endog pent opplagte taksteiner fra bygningene finnes her.

Flere steder finnes rester av smeltet slagg og i lia ut mot Nidelva ligger enorme steintipper. Her er nydelig utsikt over elva og Bøylefossen, og i fjellsiden på den andre siden slynger Arendal-Amlidbanen seg fram mot Bøylestad bru som kan skimtes ovenfor fossen. Det skulle vært artig å ha sett bilder av dette anlegget i drift, men fotokunsten var ikke særlig utbredt på den tiden, så den siden av saken får overlates til fantasien.

Historien bak gruvene og kobberverkets og banens tilblivelse kan vi derimot kaste et lys over.

## Kilder

Muntlige :Gisle Espeland, Birger Dannevig

Skriftlige: "Jernbanen i Norge", "Handelshuset Thommesen & Smith", "Ryggene - Smith & Thommesen", Froland Bygd & Samfund, "Nedenes Amts Matrikler om Bergverksdrift og Stenbrydning", "N.E.A.J. Nättraby-Alnaryd - Eringsboda Järnveg

Diverse :Riksarkivet, Natinal Railway Museum, Kultursekr. i Froland, Aust-Agderarkivet, Askim Bibliotek og Lennart Welander, Stockholm.

# 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!

# A/B/C

bank

En god bank gjør det enklere.

*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

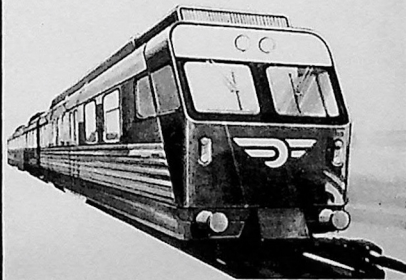
Lørdager: kl. 8.30-13.00

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

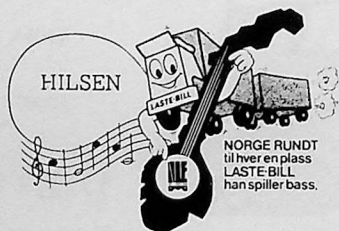
IDAG!

VI BYGGER MATERIELL FOR  
FREMTIDEN IDAG

**EBA** STRØMMENS VERKSTED

HEI TERTITTEN:

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



NORGE RUNDT  
til hver en plass  
LASTE-BILL  
han spiller bass.



**Norges  
Lastebileier-Forbund**

**Lastebilen - fremtidens transportmiddel**