



# Tertitten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 76 OKTOBER 1989



- URSKOG-HØLANDSBANEN OFFISIELT ÅPNET TIL SØRUMSAND!
- DRIFTSESONGEN • SØRUMSAND STASJON
- BILDER FRA KONGSVINGERBANEN 1861

**TERTITTEN**

Medlemsblad for  
Urskog-Hølandsbanen

Redaktør: Erik Borgersen

Redaksjon: Aud K.Brevig  
Jan Deram

Redaksjonens adresse:  
Postboks 59  
1920 Sørumsand

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

**A/L URSKOG-HØLANDSBANEN**

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

Postboks 59  
1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500  
Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid:  
Mandager kl. 17.00-18.00,  
Sørumsand stasjon

Tlf. (06) 82 69 70  
(Telefonsvarer mottar  
beskjeder utenom kontortid)

Tlf. Bingsfoss  
(06) 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling  
Tlf. (02) 11 01 55 - (06) 82 67 67

Styreformann Roar Stenersen  
Tlf. (02) 53 07 49

Avd.ing. 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.

**Med**

Åpningen av jernbanen vår inn til Sørumsand sentrum har vi nådd det største mål vi hittil har satt oss. Hele prosjektet er bemerkelsesverdig i museumsbanemiljøet her i Norge. Både sporarbeidene og arbeidet med stasjonsbygningen har gitt oss verdifull kunnskap om tidligere tiders arbeidsmetoder og håndverk, kunnskap som vil komme til nytte både i og utenfor UHB, får vi håpe.

Åpningen betyr også noe spesielt for oss som har vært med i 10, 15, eller 20 år. Dette drømte vi om lenge!

Sørumsand-anlegget har nok vært den viktigste årsak til årets store besøk. Det var en nyhet som slo an i "markedet", for å si det slik. Viktigst er selvfølgelig at UHB's primær oppgave, å gi de besøkende mulighet til å gå inn og oppleve UH-banen slik den engang var, nå først virkelig kan oppfylles.

En stor glede for oss som har vært med noen år er ikke bare det økte besøk, men også den svært positive tilvekst av hyggelige, interesserte nye aktive medlemmer!

Erik Borgersen

**FRA INNHOLDET:**

Åpning.....	s.5
Driften.....	11
Hvorfor jeg ble medlem i UHB.....	17
Sjauen - Sørumsand st.....	19
UHB-video.....	25
Bokanmeldelse.....	27
Kongsvingerbanen.....	29
Numedalsbanen.....	33

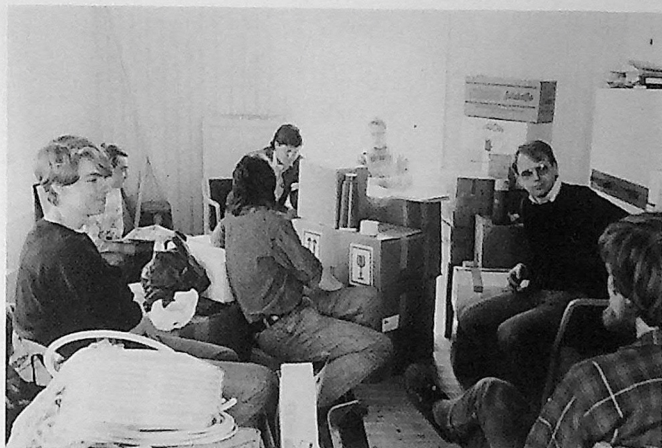
Fotos i Tertittten er tatt av Erik Borgersen, hvis annet ikke er angitt.

**STOFF TIL NESTE NUMMER**

må være redaksjonen i hende innen 25.oktober. Vi tar gjerne imot artikler på diskett, skrevet fortløpende i Word Perfect versjon 4.1 eller 5.0

**FORSIDEN:**

Lokfører Anne Hilde Gudmundsen med "Høland" fører et fullsatt tog ut av Sørumsand st. 23.juli.



Viktig begivenhet i vår var flyttingen fra kontoret på Oslo S til vårt nye bygg på Sørumsand. (E. Borgersen)

## MEDLEMSNYTT V/ AUD KRISTIN BREVIG

### NYE MEDLEMMER

1988, juli-desember

Tom Johansen	Telemark	
Hans Arvid Øberg	Akershus	
Frode Carlsen	Akershus	
Anders Hjerpe	Sverige	
Kjartan Sveen	Buskerud	
Sørumsand skolemusikkorps		
v/H. Baarli	Bedriftsmedlem	
Trond Werner Pettersen	Akershus	
Eivind Kjeldsberg	Sør-Trøndelag	
Øivind Midtskogen	Akershus	Aktiv
Leif Vidar Nilsen	Østfold	
Knut Arveng	Oslo	
Fylkesbiblioteket	i Akershus	
Knut Hansen	Akershus	Aktiv
Hans Aasmundsen	Oslo	
Ellen Aasmundsen	Oslo	
Kristin Aasmundsen	Oslo	
Nina Aasmundsen	Oslo	
Johnny Bekkengen	Hedmark	

Steinar Jeppestøl	Aust-Agder
Svein-Aage Wulff	Akershus
Øivind Friberg	Akershus
Ellen Fonnelop	Akershus
Ruth Midtskogen	Akershus
Bjørn K. Johansen	Akershus
TIMO A/S	Akershus
Erik Unaas	Østfold
Odd Stiansen	Oslo
Arne H. Iversen	Oslo

Tilgangen på nye medlemmer er god, spesielt gleder vi oss over alle de nye aktive medlemmene det siste året. Samtlige av dem har vært med på dugnadsarbeider og hatt tjeneste på driftsdager. Alle banens "gamle" travere gleder seg spesielt over dette, nye krefter kommer godt med! Imidlertid skulle vi gjerne hatt flere bedriftsmedlemmer, vi håper både våre støtte- og aktive medlemmer vil hjelpe til her.

1989, -september

Turid Hasmo	Oslo	
Odd Hasmo	Oslo	
Svein-Ove Johnsrud	Akershus	Aktiv
Kjell H. Larsen	Oslo	
Knut K. Johansen	Akershus	Aktiv
Kjersti Steinskog	Oslo	
Jernbaneskolen	Oslo	
Øivind Skråmm	Akershus	Aktiv
Paul Breifjell	Hedmark	
Stein Gimnes Johnsen	Akershus	
Geir Kaasa	Akershus	



Øyvind, Trond, Finn, Aud, Svein Ove og Anne Hilde slapper av etter endt driftsdag.



Takk

for de skjønne blomster som jeg fikk på min 85-årsdag fra mine venner på Tertittbanen.

Hilsen  
Ivar Elgstøen  
Togkontrollør



Jan Deram  
på UHB's  
stand.

Et av årets PR-fremstøt var vår stand på Norsk Teknisk Museum i forbindelse med NTM's 75 års jubileum og Togets dag. Video-gruppen laget ferdig en ti-minutters video om "Tertittan - et levende museum" og en video om prosjektene Sørumsand st. og BCo 2. Filmene ble vist på en 37" monitor og vakte stor interesse blant publikum.



Samferdselsminister William Engseth klipper over båndet og åpner Urskog-Hølandsbanens jernbaneanlegg i Sørumsand sentrum. (Bjørn Grønland)

# Åpnet!

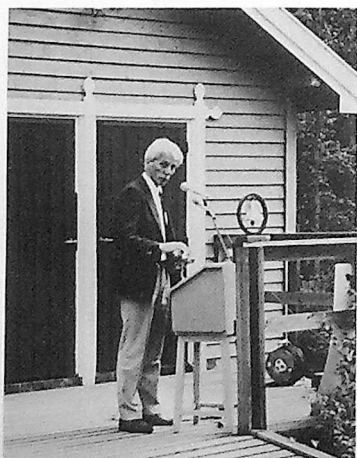
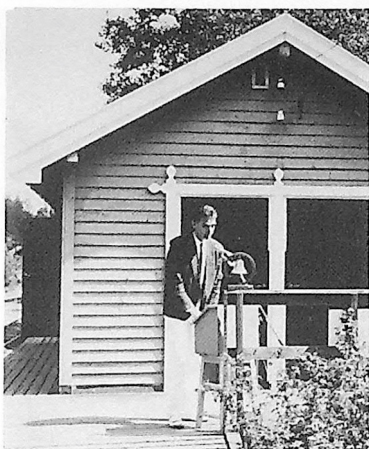
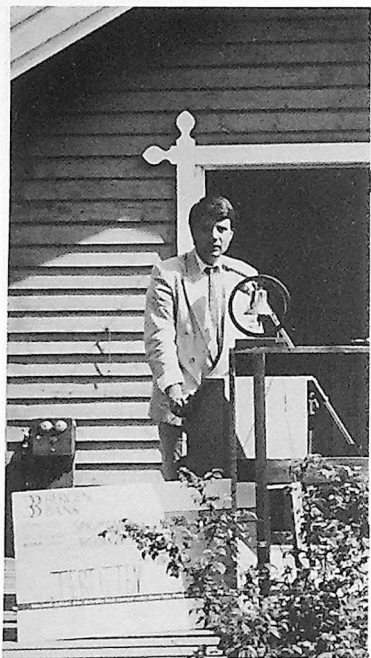
ERIK BORGENSEN

- Vi har vært gjennom ei tid hvor jernbanen ikke har stått sterkt i folks bevissthet. Det vil vi rette på, sa samferdselsminister William Engseth ved åpningen av Urskog-Hølandsbanen til Sørumsand sentrum 10. juni. - Jeg tror dette også vil skjerpe innsatsen for denne museumsjernbanen, det er av stor betydning at endel av vår verneverdige jernbanehistorie tas vare på.

Det var mange lovord å høre om "Tertittens" nye anlegg i Sørumsand ved den offisielle åpning, den første jernbaneåpning i Akershus siden 1896. Som det skal være ved en riktig jernbaneåpning var alle ingredienser der. Honoratiores kom med ekstratog

fra Oslo S og ble møtt med hornmusikk og fanfarer på Sørumsand. Bygdas ordfører, Einar Rundgren, tok imot statsråden og viste sammen med driftsbestyrer Finn Halling i UHB rundt på Tertittens nye stasjonsområde.

Anlegget av banen inn til



Dagfinn Høybråten  
Sigmund Egner

(4 fotos: Bjørn Elnan)

Per Helne  
Øyvind Ruud



Ordfører i Sørum, Einar Rundgren. (Bjørn Elnan)

Sørumsand sentrum og bygging av stasjonen er i all hovedsak utført på frivillig basis. Statsråd Engseth var synlig begeistret og imponert. Jernbaneåpninger var heller ikke daglig kost for samferdselsministeren, men desto hyggeligere fikk vi høre. Foran et overfylt Sørumsand

sentrum klippet han over båndet, et høytidelig øyeblikk for alle UHB-venner, som har jobbet hardt for å få det til.

JERNBANEFYLKE NR. 1

- Akershus er landets jernbanefylke nr. 1, fremholdt



Styreformann i UHB, Roar Stenersen, overrakte William Engseth et fotografi av "Setskogen" med tog. Bildet henger nå på samferdselsministerens kontor. (Bjørn Elnan)



Styreformann  
i NSB og i  
Akershus  
Reiselivsråd  
Tore Haugen.

(Bjørn Elnan)



fylkesordfører Øyvind Ruud.  
- Her ble landets første jernbane bygget, og her får jernbanen stadig større betydning i nærtrafikken. Derfor er det ekstra naturlig at det også ligger en museumsbane her.

Ruud opplyste at Akershus fylke har gitt betydelig økonomisk tilskudd til stasjonsbygningen, en kopi av Bjørkelangen stasjon fra 1896.

- Sørums kommunen er ekstra stolte over å ha Tertitten i bygda. Ordfører Einar Rundgren uttrykker stor beundring for den innsatsen som er lagt ned.  
- Vi har sett folk her nærmest til alle døgnets tider. Dere har skapt noe fint som jeg håper mange vil komme og oppleve, for dette er historie på mange måter; teknologisk historie, arbeidslivshistorie og noe som vitner om det sosiale liv noen årtier tilbake.

- Dette anlegget er en perle som vi tror vil gjøre at Tertitten blir et enda større trekkplaster enn tidligere. Vi er svært fornøyd med den utforming som anlegget har fått.

#### FINESTE STORSTUA

Et festpyntet "Setskogen" kjørt av driftsbestyreren, dro åpningstoget med gjestene via Fossum til Bingsfoss stasjon. Der var det servering; snitter og musserende drikke. Og været klaffet. Sola kom fram akkurat da ekstratog 2052 stanset.

- Dette er den fineste storstua jeg har spist i siden jeg ble statsråd! forkynte Engseth da han takket for maten.

Taler og gaveoverrekkelser ble det også på Bingsfoss: Styreformann i NSB og i Akershus Reiselivsråd Tore Haugen, regionssjef Sigmund Egner, Handelsstanden i Sørums ved Per Hellne og driftsbestyrer Dagfinn Lunner i Krøderbanen.



Statsråden likte seg på damplok'et (Bjørn Elnan)

Driftsbestyrer Finn Halling og styreformann Roar Stenersen orienterte om historien bak Tertitten og oppbygging av sporet inn til Sørumsand stasjon.

- Utgangspunktet for å anlegge en museumsbane var, som Tertiarbanen (=Tertittenen"), 3.klasses, sa Halling.  
-Etter nedleggelsen fantes ikke en sporveksel, ikke en bygning her hvor museumsjernbanen nå er. I ti år ble banen drevet uten et øre i tilskudd.

#### GOODWILL FOR TOGET

Den imponerende innsatsen til UHB er vi svært glade for i NSB fordi



En stor del av de tjenestegjørende på "den store dagen":

Fra venstre: "Lensmann" Steve Helgesen, Overkonduktør Steinar Norli, Fullmektig Håvard Pedersen, Stasjonsmester Erik Borgersen, Fullmektig Jan Deram, Lokomotivfyrbøter Trond Dehli, Stasjonsbetjent Marit Hansen, Overkonduktør Ole Jonny Flateby, Vognvisitor Øyvind Midtskogen, Lokomotivfører Anne Hilde Gudmundsen, Banemester Vidar Skilnand, Togfører Per Ivar Michalsen, Arrangementsleder Aud Kristin Brevig og Driftsbestyrer/lokfører Finn Halling. (Bjørn Elnan).

museumsbanen er med på å ta vare på verdifull historie, og dette skaper også goodwill for toget som transportmiddel, sa styreformann i NSB Tore Haugen. - Selv om folk ikke ønsker å reise slik til daglig er det ingen motsetning i det.

Statsråd Engseth fikk i gave av UHB et stort fotografi av Tertitten til sitt kontor, og boka om Urskog-Hølandsbanen. Med entusiasme i blikket lånte han en arbeidsjakke og ble med damploket

tilbake til Sørumsand. Lokfører Anne-Hilde Gudmundsen instruerte statsråden i damplokomotivets mange finesser. Bevaring av kunnskap om betjening av damp-lok er jo en av mange sider ved museumsbanenes virksomhet.

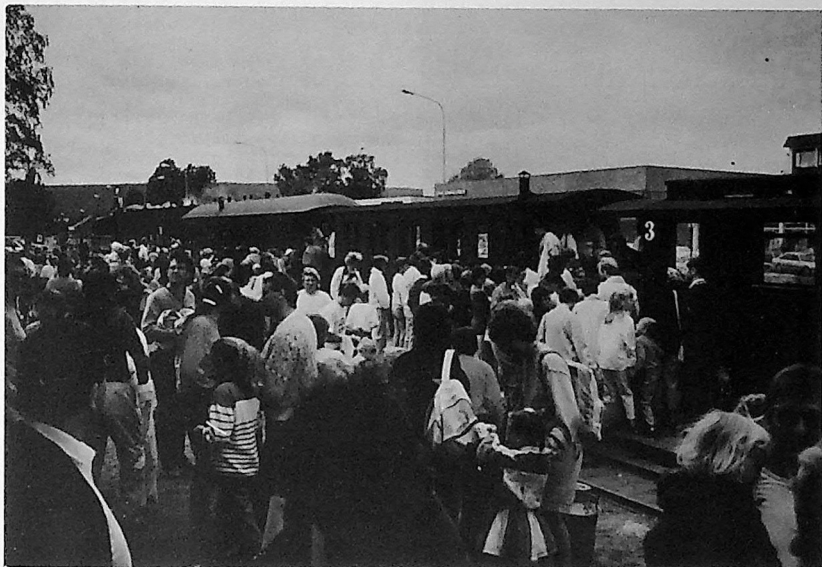
- Jeg kommer tilbake en søndag for å ta turen én gang til, sa Engseth, og gikk ombord i ekstrasetoget til Oslo S, et nystriglet 69 D-sett. Kontrasten mellom gammelt og nytt ble vist på Sørumsand.

**MERK: URSKOG-HØLANDSBANEN HAR FÅTT NY ADRESSE OG TELEFON:**

POSTBOKS 59, 1920 SØRUMSAND

TLF: (06) 82 69 70 (DRIFTSBESTYRER)

(06) 82 72 65 (AVD. ING.)



Trafikk på Sørumsand stasjon

# Driften 89

Finn Halling

Suksess! Med 9.531 besøkende i løpet av en kort sommer må dette være en riktig beskrivelse. Årets driftssesong har vært bemerkelsesverdig på flere måter.

Åpningen av Sørumsand stasjon var årets store begivenhet, også med hensyn til egen arbeidsinnsats. Vi besluttet derfor tidlig å redusere chartertrafikken, og ikke å kjøre chartertog for skolebarn m.v. før åpningsdagen 10. juni. Videre reduserte vi markedsføringen av chartertogene og antall kjøredager. Dette ga en nedgang i antall charterreisende med 595 til 1167, dvs. 33,7%.

Åpningsarrangementet den 10. juni var meget vellykket, og ble viet stor oppmerksomhet i media. Imidlertid ga ikke dette noen umiddelbar og dramatisk effekt på besøket; hhv. 387 og 403 besøkende de påfølgende søndager. (+ 37% og + 85% sammenlignet med 1988.)

Nå har vi tradisjonelt hatt en relativt tam sesongstart, og og årets start var tam sammenlignet med resten av sesongen. For 3. drifts-søndag steg besøket til 689,

og på de resterende søndager var dagsbesøket under 619 kun to ganger. (Til sammenligning var gjennomsnittsbesøket ifjor 413 besøkende pr. dag.) Årsbeste var 16/7 og 30/7 med hhv. 772 og 774 reisende.

Den ordinære driftssesongen strekker seg fra 3. søndag i juni til første søndag i september. Ser vi på besøket de 12 søndagene dette omfatter, er gjennomsnittstallet 636 besøkende pr. dag, dvs. en økning på 54% fra

## DRIFTS-STATISTIKK 1989

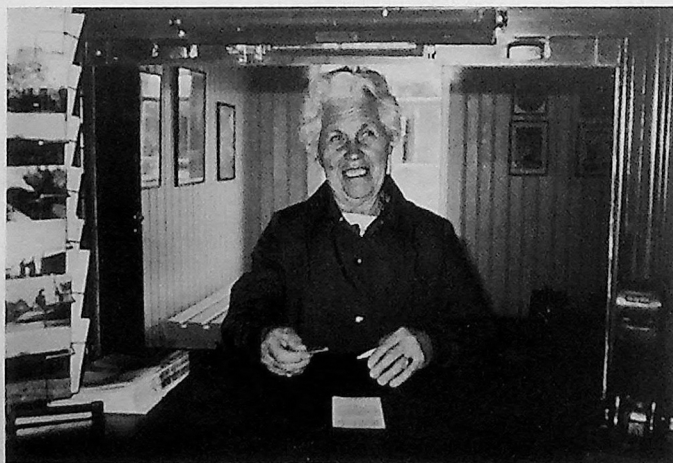
Ordinære tog:	11/6	18/6	25/6	2/7	9/7	16/7	23/7	30/7	6/8
Pt. 1/2								47	48
Pt. 17/4	102	158	123	248	142	165	165	192	148
Pt. 3/6	153	113	193	159	128	263	213	204	249
Pt. 7/10	71	72	271	161	173	212	147	234	160
Pt. 11/18	61	60	102	79	66	132	122	97	82
SUM:	387	403	689	647	509	772	647	774	692

	13/8	20/8	27/8	3/9	Total	Gj.sn.
	-----to tog-----					
Pt. 1/2	20				115	38,3
Pt. 17/4	161	169	167	65/89	2094	161,0
Pt. 3/6	171	204	139	122/152	2463	189,5
Pt. 7/10	168	165	114	80/110	2138	164,5
Pt. 11/18	99	134	106	36/27	1194	91,8
SUM:	619	672	526	681	8018	616,8

Chartertog:	3/6	15/6	16/6	17/6	19/6	19/8	Total
Togpar 1/2	30	150	189	58	35	153	615
Togpar 3/4		109			153		262
Togpar 5/6					188		188
Togpar 7/8					102		102
SUM:	30	259	189	58	478	153	1167

Andre tog:	10/6	19/8	26/8	Total
Togpar 1/2	65	24	104	193
Togpar 3/4	153			153
SUM:	218	24	104	346

TOTALER:	
Rutetog	: 8018
Chartertog	: 1167
Andre tog	: 346
SUM:	: 9531



Den første som kjøpte billett i vår nye stasjon var Kari Pedersen. (Håvard Pedersen)

ifjor. På 12 søndager fraktet vi 7631 personer i 51 tog, dvs. 149,6 personer i gjennomsnitt pr. tog. Vi regner med 150 sitteplasser i toget, og dette gir en gjennomsnittlig beleggspersent på 99,7.

Belegget fordeler seg imidlertid ujevnt i togene, og ialt 1194 besøkende måtte ta til takke med ståplass. Sitteplasskapasiteten er m.a.o sprengt, og vi er faktisk ikke i stand til å ta imot mer publikum til de tider de ønsker å reise med banen. Riktignok forventer vi BCo2 driftsklar til 1990-sesongen, dog uten at dette gir noen bedring i sitteplasskapasiteten: Col må nemlig ut av trafikk i 1990. Vognen er i svært dårlig forfatning, og har nå for alvor begynt å falle fra hverandre. Videre er det usikkert hvor lenge vi kan bruke CF11 og C12 uten å foreta større reparasjoner på vognrammene. Således er det klart at minst én av våre vogner til enhver tid vil være ute av trafikk i atskillige sesonger fremover. Derfor kan vi risikere at vi allerede neste år må avvise besøkende fordi vi ikke har plass. Dette er en uhyre kjedelig situasjon som også gjør at vi går glipp av inntekter.

Forsøksvis kjørte vi 3 søndager i sommer (de tre som tradisjonelt har best besøk) en ekstraavgang kl. 10.30. I forhold til den beskjedne markedsføringen var resultatet bra, hhv. 47, 48 og 20 besøkende. Fra og med 1990 vil vi sannsynligvis kjøre 10.30-toget hver søndag, og markedsføre dette og 14.30-toget, som har ledig kapasitet, spesielt. Forhåpentlig vil dette avlaste de øvrige togene noe, uten at det på noen måte vil løse kapasitetsproblemet.

Vi planlegger også lørdagskjøring i 1990, ikke minst etter ønske fra handelsstanden på Sørumsand. Vi vet

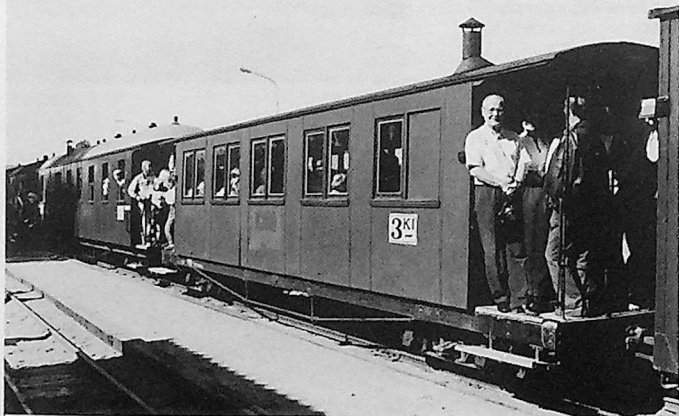


Øverst: Biler eldre enn 30 år får parkere på stasjonen, og bidrar til riktig miljø.

Nederst: Trond Dehli, Roar Stenersen og Anne Hilde Gudmundsen venter på avgang i tog 753 3.september.



Også i denne ruteterminen har tog 11 hatt signalstopp i Bingsfoss. Her vises signal "passer" 23/7.



Beklager! Ingen sitteplasser. Det er gledelig med økt besøk, men trist at vi ikke har flere vogner slik at alle kan få sitte.



En skoleklasse vandrer pent på rad over kran-sporet mens Finn Halling med Setskogen venter på "Bakk"-signal for å kjøre gjennom spor 1.

imidlertid at dette stort sett gir oss besøkende som vil ellers ikke ville fått.

Tidligere år har vi hatt ledig kapasitet mot slutten av sesongen; besøket har dabbet av de siste 2-3 søndagene. Totogskjøringen siste drifts-søndag i 1988 var en suksess som i høy grad ble gjentatt i 1989. 681 besøkende siste driftssøndag er høyt over årsgjennomsnittet, og f.eks. 247% bedre enn siste drifts-søndag i 1987.

Besøkstallene sesongen gjennom er svært jevne, kun én søndag avviker besøket mer enn 21% fra sesong-gjennomsnittet. Været har vært gunstig i hele sommer - materiellet har ikke fått én eneste regndråpe på seg! - men fint vær forklarer ikke besøkstallene alene. Vi har drevet en jevn og systematisk markedsføring - intens, men uten de helt store oppslag i media. På denne måten har vi unngått kraftige utslag i besøket slik vi opplevde tidligere år da store avisopp-slag ga rekordbesøk 1 - 2 søndager i løpet av sesongen.

Til tross for redusert kjøring utenom ordinære driftssøndager i år, har vi slått den gamle årsrekorden med 2117 besøkende, dvs. + 28%. På ordinære drifts-søndager er økningen på 54%. Vi har faktisk hatt flere besøkende i ordinære tog i år enn vi hadde i alle tog i rekordåret 1987, og da hadde vi 2615 besøkende i ekstratog/chartertog.

Driften er avviklet uten nevneverdige problemer. Ruteopplegget har stort sett vært som i 1988. Vannfyllingen på Bingsfoss er imidlertid sløffet, vanntårnet tatt ut av bruk, og vi tar nå vann fra stenderen på Sørumsand. Vannfylling gjøres på hver tur - også for å skape litt miljø for publikum.

Personalsituasjonen har vært svært god. Takket være

den fine tilgangen på nye aktive medlemmer, er samtlige tjenester dekket uten nevneverdige problemer. Ved Sørumsand st. har vi faktisk ofte hatt 3 manns betjening; stm. og 2 billettekspeditører. Dette har vært til stor hjelp på de store trafikkdagene.

Fra og med i år har togledelsen vært lagt til Sørumsand st. Betjeningsmessig har for øvrig Sørumsand st. fungert svært bra. Rart å tenke tilbake på tidligere år da vi hadde en bygning på 1x1 meter til billettsalg og tog-ekspedisjon.

Billettprisene i 1989 var som i 1988:

- 3. kl. voksen kr. 30,-
- 3. kl. barn kr. 15,-
  
- 2. kl. voksen kr. 45,-
- 2. kl. barn kr. 25,-

Med den store trafikken vi har hatt i år, har det vært lett å selge 2.klassebilletter. Her er man sikret sitteplass ettersom vi kun selger 11 billetter. Disse har ofte vært utsolgt mer enn 1 time før togavgang. En samlet vurdering tilsier en vesentlig økning av billettprisene i 1990.

Etter 24. driftssesonger har museumsbanen hatt 109.747 besøkende. 22% av disse har kommet de 3 siste årene. For få år tilbake var vi fornøyd med en årstotal på 4000. Rekordresultatet er meget stimulerende for vår motivasjon, og årets sesong er uten tvil rekordsesong også med hensyn til egen arbeidsinnsats på de fleste områder. Det krever stor arbeidsinnsats å opprettholde så høye besøks-tall som i år; dessuten må "alt" klafe - 12 regnvær-søndager på rad kan ødelegge en sesong. I seiersrusen er vi realister når vi setter målet for 1990-sesongen: Alt over 8000 er bra!



**Dører, skap og billettluker  
på Sørumsand stasjon er ådret.**

**Vi har levert produktene !**

STORGT. 6 **SENTRUM** JESSHEIM  
**FARGEHANDEL a/s**  
vår erfaring er Deres garanti.



**Når**

går det riktig galt? I sommer har vi flere ganger sett nesten-ulykker i Sørumsand sentrum. Allerede på ettervinteren ble det gjort henvendelser fra oss om at det må anlegges fotgjengerovergang. Her passerer tross alt rundt 8 000 mennesker (ganger 2 = 16 000 passeringer) i løpet av en sesong, hvorav mange barn.

Vår undring over veimyndighetene ble ytterligere forsterket da de i sommer demonterte anvisningsskiltene til Tertitten langs veien.



## HVORFOR JEG BLE MEDLEM I UHB.

KNUT KVÆRNER JOHANSEN

Det kan være mange grunner til at man blir aktivt medlem i UHB. Noen har stor interesse for tog og jernbane, andre kan bli tiltrukket av det gode miljøet ved banen.

I mitt tilfelle var det i første rekke den generelle interesse for lokalhistorie som førte til at jeg valgte å tegne meg som aktivt medlem i UHB. Et tilfeldig møte med én av banens mest aktive medlemmer førte meg rett inn i et levende og kreativt miljø.

Jeg ble fort klar over at banen i sin aktive medlemsmasse har en rekke arbeidsomme idealister, som bruker det meste av sin fritid til å skape et levende museum som hele regionen har glede av. Og det er nettopp dette som setter UHB i en særstilling. Mange forbinder muséer med statiske utstillinger og distanse til publikum. UHB tar publikum med som en naturlig og nødvendig del av muséet og miljøet det skal presentere. Dette poenget har blitt enda mer fremtredende etter at stasjonsprosjektet i Sørumsand er ferdig.

Som nytt medlem ble jeg tatt vel imot av de andre aktive ved UHB, og det var tydelig at enhver håndsrekning eller innsats ble satt pris på. Med et utall av forskjellige planlagte/iverksatte prosjekter er det alltid behov for hjelp - stor eller liten.

UHB "hviler ikke på sine laurbær". Etter at Sørumsand-prosjektet er vel i havn, står det mange nye prosjekter for tur. Disse prosjektene er ikke bare slit og arbeid, men bidrar i stor grad til en utvidet kunnskap om den lokale historie. Hvert lokomotiv, hver vogn, stasjon, inventar, sporveksel osv. har sin egen historie.

Etter min mening har UHB

blitt et levende eksempel på hvor viktig det er å ta vare på verdier også fra den nære historie. Skoleelever lærer idag mye om Napoleon og andre fjerne skikkelser, mens de knapt vet hvordan besteforeldrene levde. Så i stedenfor å grave fram historien med teskje og soll om hundre år, bør man ta vare på den der den er idag - rett foran oss - rundt oss og iblant oss.

For deg som ikke er medlem av UHB og leser dette, kan jeg til slutt legge til at arbeidet ved banen gir mer enn det tar. Er du interessert i noe av det som skjer ved muséumsjernbanen, bør du absolutt tegne deg som medlem enten det er aktivt medlem eller støttemedlem.

Du er hjertelig velkommen!



Godt miljø.



Øverst t.v.: Trond Dehli, Bjørn Elnan, Øyvind Midtskogen og Finn Halling i ferd med å male 2. strøk. T.h.: Skiltmaler Øyvind Midtskogen. Nederst t.v.: Knut Kværner Johansen ådrer venteværelse-døra. T.h: Teknisk konsulent Bjørn Halling.



## SJAUEN

STATIONSMESTER ERIK BORGENSEN

Sørumsand stasjon ble vårens krafttak. En real sjau måtte til for å nå målet: Klart til offisiell åpning 10. juni. Etterhvert gjennomsyret linoljelukten både leverposteien og kaffen.

Nå er vi ikke helt løsemiddelskadet ennå, tror vi, men så særlig lystne på nye malingsoppgaver på en liten stund er vi ikke.

Allerede mens Vidar "Snekker" Nilsen var i god driv med hammer'n, kom dugnadsgjengen i gang. Første jobb ble rommene i 2. etg. Stm. Bingsfoss og bibliotek-aren var de første som ble iaktatt med malekost.

Bortsett fra driftsbestyreren da, men han er jo overalt!

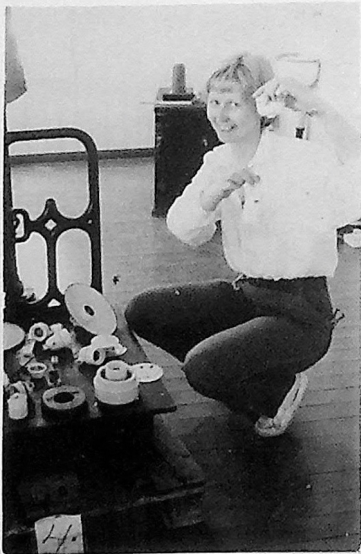
For å få jevnlig fremdrift ble ansvaret for de forskjellige rommene fordelt, selv om dette ikke kunne gjennomføres helt, var det forhåpentligvis en lettelse for

prosjektleder Finn Halling.

Maling av lister gikk nå etterhvert for fullt i 1. etg. Listene fikk stort sett 2 strøk, mens det endel steder var nødvendig med 3. Alle spikre ble sparklet over med linoljekitt, og etter noen tid innså vi også behovet for kvistlakk.

LITT ÅLREIT

Hva med en sandpapirokt etter en liten linoljemalingsrunde? Mange "deilige" opp-



Øverst t.v.: Per Ivar Michalsen maler vegg. T.h.: Stasjonsmesterens plass.  
 Nederst t.v.: Anne Hilde Gudmundsen har ansvaret for gammelt el.utstyr.  
 T.h.: Trappen er et lite kunstverk i seg selv.

gaver bød seg underveis. Håndmale tak er også hygge! Nåja, det kan vel høres ille ut, men når et stort antall medlemmer bruker 2 - 3 kvelder og hele lørdagen til å male, tyder det på at det var litt ålreit likevel.

For antall aktive som sluttet opp om prosjektet var formidabelt. Vi "touchet" faktisk 20-tallet noen ganger! Her kan ikke alle nevnes med navn og bilde, men ett er sikkert - uten denne gløden hadde vi ikke nådd målet til den 10.06! Nevnes bør også at hele BCo2-gjengen ble penset over på bygget en lengre periode.

Fyre i ovnen, røre i malingen, stryke ut, masse hyggelige mennesker, saftige kommentarer og brøl. Det gikk unna!

#### ÅDRING

Midt oppe i rotet (det så slik ut) dukket det opp en ådrings-interessert, som satte igang med billettluken og dørene i 1. etg. Han ble riktig kyndig etterhvert, og det ble vanskelig å stoppe ham da siste dør var ferdig. Flere av de aktive, ikke minst blant de "nye", avslørte seg som dyktige håndverkere.

Utvendig ble bygget malt 1. strøk i fjor. Men 2. strøk, vinduer og dører gjensto. Takstein likeså. Det ble også noen reale dugnadsøker, men med den oppslutningen som var ble disse tingene raskt unnagjort. For det er ingen tvil om at denne dugnadsinnsatsen slår alt annet i antall deltagere: noen på taket, noen på stiger utvendig og diverse fordelt rundt omkring i huset. Vi misunner ikke prosjektleder.

Etter de siste krabberturene på gulvet, kunne vi endelig tenke på det festelige: nemlig "staffasjen". Det ble ikke tid til noen store innsamlingsturer, men fra egne samlinger, egne medlemmer og Setesdalsbanen kom

tingene på plass. Vidar "UHB" fikk set selvfølgelig stenplattform, stentrapper, flaggstang og mye mer.

Fredag 09.06 slo hjertet noen ekstra slag. Da ettermiddagen kom, gjensto en god del, men i 22-tiden var det meste klart. Teknisk konsulent Bjørn Halling hygget seg med stasjonsuret, og lyden av tikk-takk beroliget oss.

Lørdagen kom samferdselsministeren "innom" og åpnet anlegget, og om kvelden hadde vi en real fest.

Takk til alle som deltok i jobben. Vit at uten din innsats hadde vi neppe kommet i mål. Takk!!

(Er du fortsatt ikke løsemiddelskadd? Vi har en rekke malingsjobber igjen!)



Fredrik Liaaen i billettexpeditionen



## **RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI**

har levert sporveksler til  
Urskog-Hølandsbanens nye  
stasjon i Sørumsand

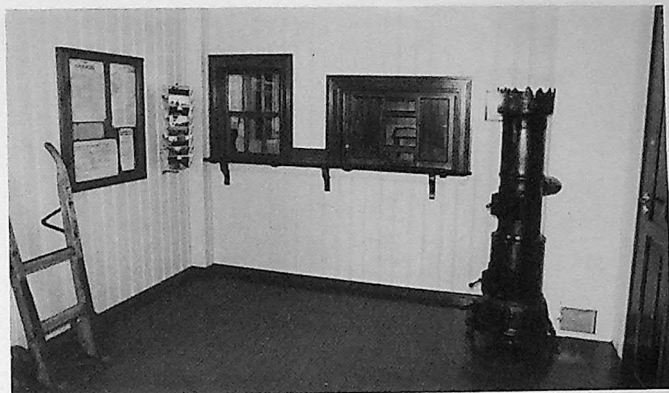


Leverandør av

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

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

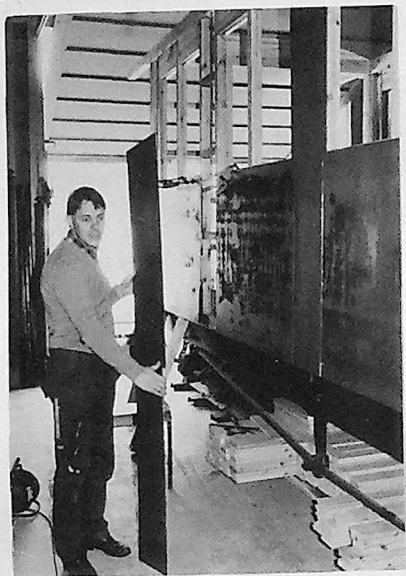
POSTADRESSE: ALNABRU - SENTRALBORD 64 60 40 - GRUNNLAGT 1896



SLIK BLE DET:

Venteværelset

Billettukene  
sett fra Stm's  
kontor.Pengeskapet  
og personal-  
kroken.



## I FORBIFARTEN

Vogn-gjengen jobber med liv og lyst hver onsdagskveld og lørdagene i bussgarasjen. Trond Dehli viser her frem en av platene til vognens ytterkledning



Aurabanevognene har nå kommet til UHB. Vidar Skilnand viser her frem bolstervogna.





Over: UHB-video i arbeid, Knut Kværner Johansen med kamera og lydass. Svein Ove Johnsrud.

## UHB-VIDEO

UHB har tatt video i bruk i sitt dokumentasjons- og formidlingsarbeid. Fylkeskommunen har gitt prosjektet startkapital, videre finansiering vil skje gjennom salg av videofilmer. Arbeidet utføres gratis, som vanlig i UHB-sammenheng, av UHB-medlemmer med kompetanse på området.

UHB har satt i gang produksjon av videofilmer som et ledd i arbeidet med markedsføring, opplysning og dokumentasjon.

Filmene vil etterhvert bli tilgjengelige for UHB-medlemmene som kan få kjøpe aktuelle filmer til en rimelig penge. Filmene for eksternt salg vil ha en høyere pris. (Videotilbudet gjør det enda mer attraktivt å være UHB-medlem!)

Arbeidet med video kom i gang i vår. Det første produktet som ble ferdig var åpningen av Sørumsand stasjon og tilbakeføringen. Dernest kom arbeidet i gang med en 10 minutters PR-film til bruk ved messer o.l. Denne ble tatt i bruk på Togets dag i august.

Mange planer og drømmer kom i sving; det er jo masse muligheter til å lage video-film ved en slik virksomhet som denne. Vi ble imidlertid fort noe mer realistiske. Redigeringsarbeidet tar masse tid, mange nydelige sommer-

kvelder gikk med til å få ferdig den korte PR filmen.

Filmprosjektene våre er nå:

### Åpningen av Sørumsand stasjon 10.6

En komplett versjon med alle taler. Målgruppe: Aktive medlemmer.

Tid: 52 min. (Ferdig)

### Åpningen av Sørumsand stasjon 10.6

Forkortet versjon for salg eksternt. Målgruppe: Gjester ved åpningen, støttemedlemmer og andre interesserte. Til salg ved museumsbanen.

Tid: ca 20 min. (Under arbeid)

### Tertitten - et levende museum

En presentasjon av UHB. Det må lages minst 3 versjoner:

#### 1. PR-utgave.

Målgruppe: Personer som ikke har reist med UHB tidligere.

Tid: 10 min. (Ferdig)

2. Generell presentasjon av UHB.  
 En video-utgave av "På tur med Tertitten".  
 Målgruppe: Alle UHB-venner, besøkende. Salg på banen.  
 Tid: 30 - 40 min.
3. Skoleversjon.  
 Tilsvarende 2. men mer vekt på historie m.v.

#### Skifting

Instruksjonsfilm  
 Målgruppe: Aktive medlemmer.  
 Salg på banen.  
 Tid: 15 min. (under arbeid)

#### Prosjektene BCo 2 og Prydz

PR-film og dokumentasjon  
 Målgruppe: Presse, museer, kulturadm. m.v.  
 Tid: ?

#### En dag på Tertitten

En driftsdag med vekt på pene togscener.  
 Målgruppe: Entusiaster (Togfans)  
 Tid: 30 min.?

Vi vurderer også andre idéer, kanskje du også har forslag? Send det til oss!  
 Adresse er UHB-"videograppa" boks 59, 1920 Sørumsand.

#### PLANLEGGING

Du synes kanskje ovenstående liste virker vel ambisiøs. Vi har faktisk allerede "skutt" de fleste scener, bortsett fra det som har med BCo2 og 7'ern å gjøre. Dreiebok (Storyboard på norsk) ble laget på forsommeren til "Tertitten - et levende museum" og "Skifting". Og så bar det ut i felten.

Noe er filmet på driftsdag, men for å få tatt de scener vi trengte ble det arrangert to "filmdager". Det ble nok en prøve på tålmodigheten for togpers. Filming tar tid, og så alt dette maset fra regisør om hvilken vei du skal kaste blikket, uniformsluen, og ditt og datt.

Første filmdags-økt hadde vi dessuten passasjerer i toget; familien Helgesen, kjekt fordelt i forskjellige vinduer og på plattformen.

Andre filmdagsøkt kjørte vi også nattog. En sjelden foreteelse. Parafin slutt signaler og Høland's elektriske lys var et nydelig skue. Det stakkars togpersonalet var kanskje ikke klar over hvor lang tid som går med til video-filming...

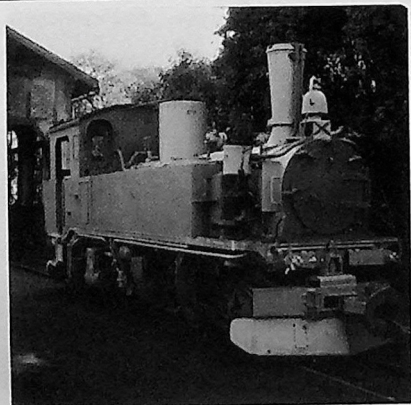
Nå er det bare å vente på gode videotilbud i postkassa! Tålmodighet, vil vi understreke, er imidlertid fortsatt en dyd.

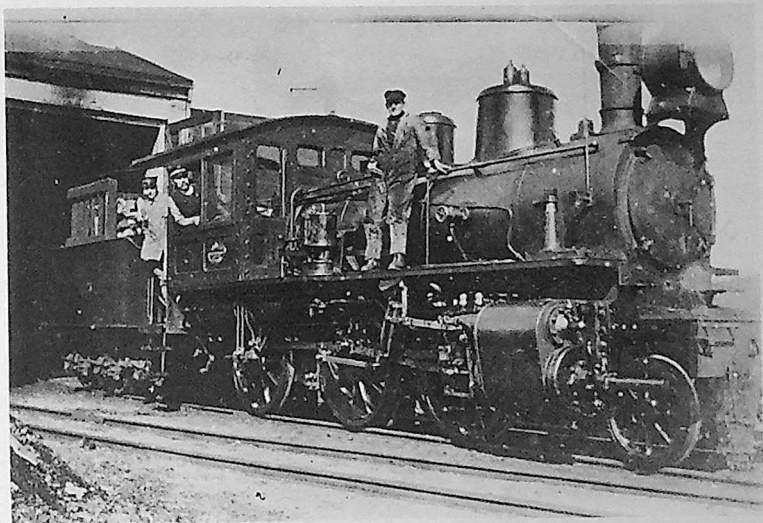
Knut Kværner  
 Erik Borgersen

#### "MEYER'N" SNART I DRIFT

"Tertitten" har besøkt en gammel kjenning - nemlig "Meyer'n". Damploket var i bruk på UHB 1977-1984, og ble som mange husker solgt til en privatperson i Berlin.

Loket er tilbake i sitt "fedreland", Tyskland. Nå riktig nok i Forbundsrepublikken, men det var jo ett land dengang loket så dagens lys ved Sächsische i Chemnitz. Maskinen er på museumsbanen "Das Öchsle", Warthausen-Ochsenhausen, litt syd for Ulm. Den ventes ferdig etter HR i november. Mest synlig er at loket har fått trykkluftbrens i stedet for vakumbrens. Det var nødvendig med større arbeider på kjelen i følge vår kilde i Ochsenhausen.





Lok nr. 75 ved lokstallen på Treungen ca. 1918 (foto fra boka)

## TOGBYTTE PÅ NELAUG

For en smalsporinteressert er jernbanenettet ut fra Arendal både interessant og fascinerende. Arendal-Treungenbanen var fra starten statsbane, mens Grimstad-Frolandbanen ble åpnet som et privat selskap. Banene gikk gjennom vekslende, pen sørlandsnatur og det rullende materiell var mangfoldig. NJK har nå gitt ut en delikat bok om emnet; "Togbytte på Nelaug".

Boka har en nydelig layout og et rikt og variert billedutvalg. Repro og trykkvalitet er førsteklasses. Det er gjort et dyktig innsamlingsarbeid som leseren får ta del i, de fleste fotografiene har ikke vært publisert tidligere.

Kapittelinnstillingen gjør det rimelig greit å nærme seg boka for både "tusiast" og legmann. Likevel vil vi nok mene at størsteparten av boka er mest interessant for den spesielt interesserte. For en utenforstående blir det sannsynligvis lett for mange litreringer og nummer som tynger teksten, men forfatterne har prøvd å gi greie forklaringer på en del jernbaneuttrykk. Mer stoff fra drift og arbeidsliv ville vært ønskelig, for boka gir virkelig mersmak!

Det er gjort et grundig arbeid med innsamling og kildegransking etter det vi kan lese. Boka er gjennomarbeidet og seriøs. De fleste kapitlene er velskrevet.

Små avisutklipp, sporplaner og tegninger krydrer boka. Den er i det hele tatt en delikat og interessant bok om et spennende jernbanenett, men emballasjen står ikke i forhold til innholdet. Et bedre forsidefoto hadde vært ønskelig.

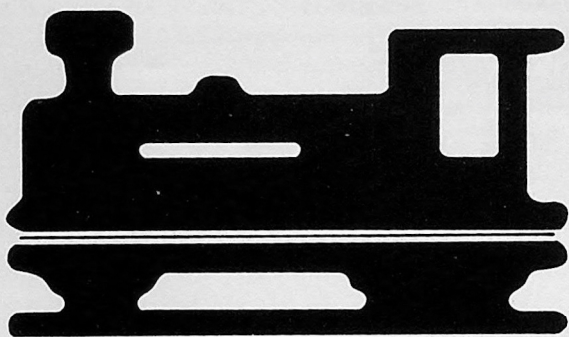
Konklusjon: Gå hen å kjøp boka!

Erik Borgersen

Thor Bjerke, Ove Tovås:

**TOGBYTTE PÅ NELAUG**

220 sider ISBN 82-90286  
Norsk Jernbaneklubb, Postboks 1492 Vika, 0116 Oslo 1



NÅ GÅR  
"TERTITTEN"  
HELT TIL...

**DS MAT**  
*senter*

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

ÅPNINGSTIDER

mand., tirsd., onsdag 10-19  
torsd., fred. 9-14  
lørd.

*Nytt og bedre*

**FOKUS**





"Grustog ved Maarud" (Disenå), 31/5- 1862, trukket av et av Kongsvingerbanens tenderlokomotiver, nr. 3,4 eller 5.

# Kongsvingerbanen

Urskog-Hølandsbanen ble egentlig aldri definert som en sidelinje til Kongsvingerbanen, men avhengigheten av Kongsvingerbanen var allikevel selvfølgelig.

Opprinnelig - på begynnelsen av 1851-tallet - ble det lansert luftige planer om å bygge en mellomriksbane gjennom Aurskog/Høland, men trasevalget ble som kjent et annet.

Her viser vi noen spennende bilder fra UHB's fotoarkiv fra Kongsvingerbanens anlegg i 1861/62. Foto alle bildene: Carl Abraham Pihl.



"Jernbane- og Kjørebro over Glommen ved Fetsund" 7/8-1862. Broen  
 "har 69 Spand à 18' med Overbygning og Pæleaag af Rundtømmer."

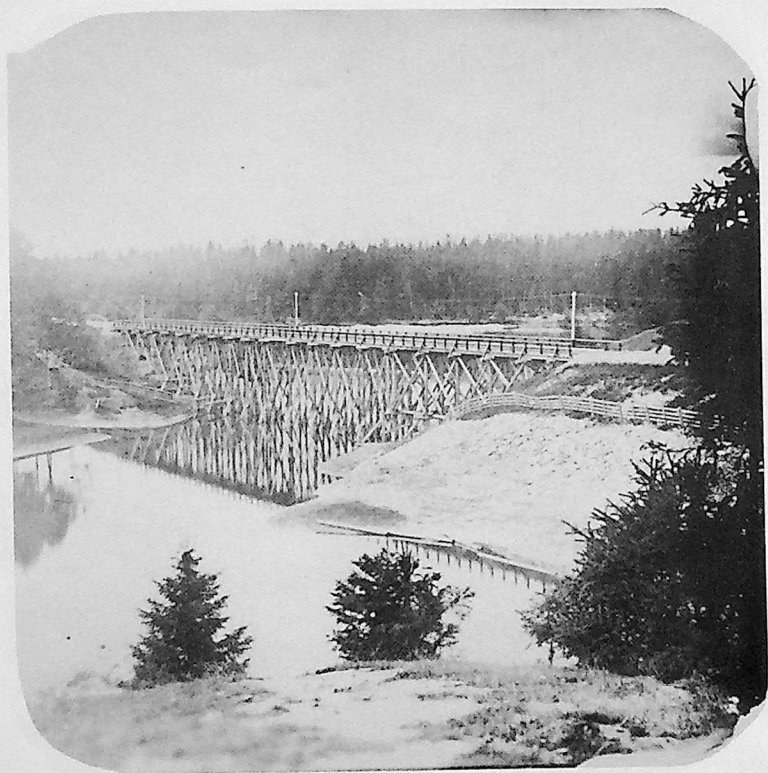
"Broen indeholder ca. 108 000 løbende Fod Tømmer  
                                   32 000 løbende Fod Planker  
                                   400 Kbfvne Tørmur  
                                   486 T. Jern

Brobanens Længde           1400 Fod  
 Bredde                    23 Fod, Heraf Kjørebane 12 Fod  
 Høide over Elvebunden 40 Fod  
 "                           regulert Lavvand 21 Fod  
 "                           regulert Høivand 13 Fod

Broens Kostende: 35 000 Spd"



"Lokomotiv nr. 5" på Kongsvinger st. For de fleste er loket kjent som "Caroline". En tid etter leveransen ble loket omnummerert til nr. 17. Legg merke til at loknummeret er festet foran på skorstenen. Senere ble det laget store nummerplater som ble plassert på førerhusveggene.



"Bro over Fosaa i Blakjer". Broen er idyllisk beliggende noen hundre meter øst for Bingsfoss.

"Længde 375 Fod, Skinnens Høide over Aaens Bund 50 Fod. Midtere Spand 25 Fod, de fleste øvrige 18 '. De 12 Skraa Pæleaag danne en Vinkel af 45° med Broens Retning.

Broen indeholder ca. 14 500 Alen Træverk, impregneret ca 4/5 efter Boucherie, og ca. 1/5 efter Burnet.

Bekostning 5 400 Spd."

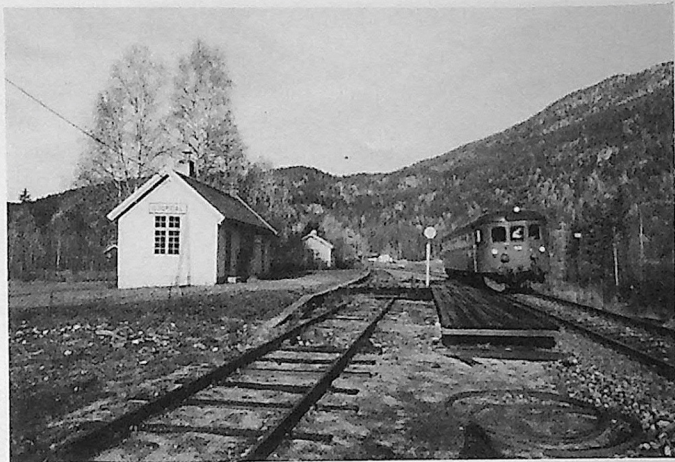
"TERTITTEN" TIL SALGS:

FØLGENDE NUMMER AV MEDLEMSBLADET KAN SKAFFES:

Nr. 57, 59-63, 66, 67, 69-74.

PRIS KR. 20,- PR. STK. BESTILLES FRA UHB, POSTBOKS 59, 1920 SØRUMSAND





Persontog til Kongsberg med EM 86 15 på Djupdal i oktober 1988. (E.Borger-  
sen)

## NUMEDALSBANEN GIR IKKE OPP !

Håvard Pedersen

1. januar 1989 ble ikke noen god nyttårsdag for deler av jernbane-Norge. Siste tog gikk flere steder: bl.a. til Fagernes, Rødberg og Kragerø.

Det var ikke enkelt å velge hvor man skulle gjøre "siste tur", men valget falt tilslutt på Numedalsbanen. Undertegnede er kanskje mer svak for Numedalsbanen enn de andre linjene. Alle sidebanene har hatt sine forkjempere, men få har av disse banene har vel oppnådd å bli en så integrert del av et pulserende lokalsamfunn som sporet til Rødberg.

Innstilte kveldstog fra Kongsberg til Oslo nyttårsaften tillot ikke Trond Dehli og undertegnede å få med seg den aller siste turen til Rødberg, men en fin tur på nest siste reis ble det.

NSB ønsket ingen markering av at en 61 års arbeidsdag var slutt for banen, men vi var spente på lokalbefolkningens reaksjon.

Et motorvognsett på tre enheter (mot vanligvis én på lørdager) ventet i Kongsberg. Belegget var godt: ikke så mange "jernbanefans", men en god porsjon bygdefolk. Eldre damer var stivpyntet for å ta farvel med et trygt transportmiddel. De som påstår at alle

kjører bil, glemmer at det er en "rest" som ikke har den muligheten. Som reisende på honnør- eller barnebillett utgjør de nok ikke mye i NSB's regnskap, men jammen er de mange allikevel.

Fotoapparatene klikket jevnt oppover langs linja. Hu Dagros fikk nok vente litt i fjøsene oppover, for idag fotograferte matmor tog!

### NUMEDALSBANENS VENNER

På returen fra Rødberg ble det ikke bare fotografert, her var det og reisende fra enhver krok og krik. (Numedalsbanen hadde tre stasjoner [opp-



Stopp på Sandnes  
hp. 31/12  
1988.  
(Håvard Pedersen)

rinnelig 11 betjeningssteder] og hele 38 holdeplasser fordelt på sin totale lengde på 93 km.) Men det var liten vemod å spore, tvertimot optimisme.

Numedalsbanens Venner ble stiftet 18. november ifjor med det formål å bevare hele banen. Modellen er svenskenes Västervik - Växsjø, som etter nedleggelsen i sin helhet er blitt privat godsbane og komersiell turistbane.

I Numedalen er banen bygdekultur, og verken Storting eller NSB skal få ødelegge den. Foreningens målsetning er i første omgang å forhindre at noe forsvinner fra banen. Med aktive og årvåke medlemmer bosatt langs hele linja skal det godt gjøres om noen greier å fjerne så mye som en dog.

Som nevnt fikk vi ikke med oss det aller siste toget, som faktisk måtte settes opp med hele seks vognenheter og hadde 600 reisende. I tillegg møtte 400 mennesker fram da toget kom til Rødberg.

**SISTE TOG HAR NEPPE GÅTT**

I skrivende stund

(april) har venneforeningen vokst til 500 medlemmer, og i tillegg er den støttet av en rekke organisasjoner som ialt teller 60.000 personer.

Foreningen har organisert to underavdelinger: Arrangement og dugnadskomiteé og Driftsteknisk komité. Den sistnevnte består vesentlig av NSB-fagfolk.

Den 30. mars fikk Numedalsbanens Venner en stor oppmuntring: Stortinget vedtok at både Numedals- og Valdresbanen skulle få ligge uberørt ut 1989 i påvente av utredning om muligheter for alternativ drift.

Men det er ikke nok å bare utrede: spor og bygninger må holdes vedlike, og blant større oppgaver forberedes utskifting av skinne og sviller over en 1.5 km lang strekning nord for Rollag.

Numedalsbanens Venner har innledet et positivt samarbeid med NSB, som på sin side har lovet å holde tilbake dieselmotorvogner fra utrangering.

Vi på vår side, vil ønske numedølene lykke til med oppgavene som ligger foran dem.  
Tvi - tvi !!



EM 91.01 på Kjerre hp. i januar 1986. (E.Borgersen)

## MER OM NUMEDALSBANENS VENNER

HÅVARD PEDERSEN

Foregående artikkel var opprinnelig myntet på Tertittens vårnummer, men ble utsatt siden vårnummeret i sin helhet ble viet anlegget i Sørumsand. Siden det har hendt mye med Numedalsbanen i sommer, føyes følgende til:

Den 30. juni fikk Numedalsbanens Venner konsesjon for drift av banen fram til 1. januar 1990.

Før tog kunne kjøres, måtte det foreligge en drifts-avtale med NSB. Denne omfatter en rekke vilkår som f.eks. kjøring med sporgeometrisk målevogn med påfølgende utbedringer av feil ved sporet, visitasjoner, brann- og katastrofeberedskap og forsikringer.

Foreningen har arbeidet intenst med disse og andre viktige gjøremål i hele sommer. Målevogn ble kjørt til Rødberg den 17. juli, og i hovedtrekkene ble skinnegangen karakterisert som tilfredsstillende.

Privatbanekontoret visiterte banen den 4. august og pålegg herfra er også utført i tur og orden.

Den 12. august var det klart for motorvogn 86.14 og styrevogn 86.92, chartret som valgkamptog. Nytt valgkamptog fulgte syv dager senere, og endelig feiret foreningen seg selv med tog (86.25 + 86.92) den 26. august. Foruten ca. 100 feststemte deltagere befordret toget tre tonn retur-papir fra Rødberg!

Idet bladet går i trykken er det foreløpig bestilt ytterligere fire chartertog utover høsten, og det er på det rene at det vil bli søkt konsesjon for 1990. Ingen tvil: det skal gå tog i Numedal.

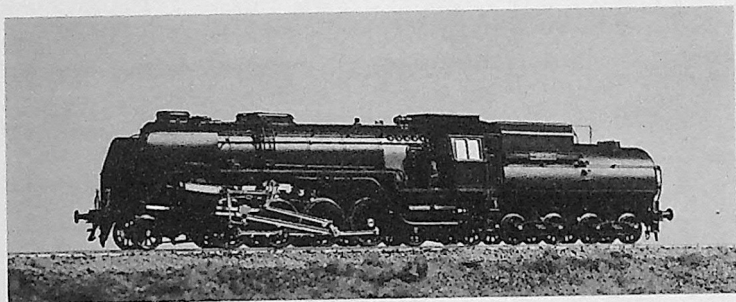


# NORSK MODELLJERNBANE ROMERIKE HOBBYSENTER

DOVREGUBBEN



1 : 87 HO



**DOVREGUBBEN, NSB TYPE 49 A, Nr. 463.**

NMJ's modell av DOVREGUBBEN er leveringsklar.

**Modellen:**

NMJ's modell av Dovregubben blir av lok nr. 463, med skiltet, og slik loket var omkring 1950-55 før ombygging. Modellen har bl.a. vacuumbremseslanger, dobbelt skorstein, kombinert sand og dampdom, Wagner vindskjermer, uten booster. Superdetaljert med alle mulige detaljer gjengitt, bl.a. turbogenerator, fløyte, kompressor, koblingsbokser, fjærende buffere, bremseslanger, fungerende skrukoblinger, stige, ventiler, frittliggende armatur, rekkedetaljer, koblinger etc. etc. drivstenger, styringer eksakt gjengitt, inkl. pumpearmbevægelse, verktøybokser. Innredning i førerhytta, åpent rammeverk, 5-polet motor av toppkvalitet. Konstant lys i frontlykten, Samhonga gearboks. Leveres kun i likestrøm.

**NMJ 463 L, NSB TYPE 49 A, DOVREGUBBEN**

**Pris kr. 6195,-**

Intet er spart for å gjøre DOVREGUBBEN til en modell i ypperste verdensklasse.

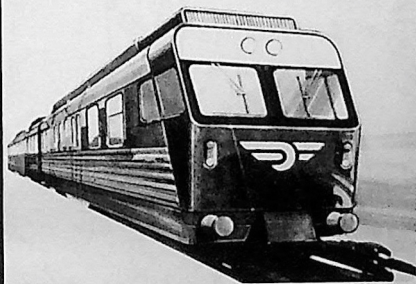
**NB! NB! Dovregubben blir kun levert i likestrømversjon.**

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

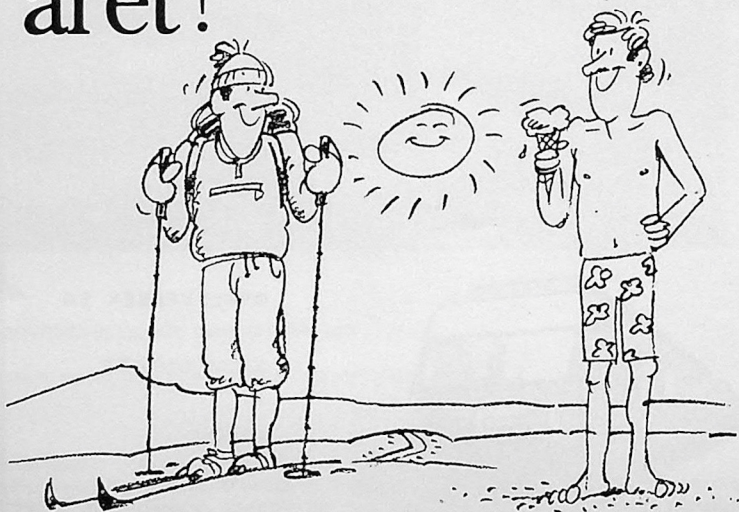
ENDA STØRRE

IDAG!

VI BYGGER MATERIELL FOR  
FREMTIDEN IDAG

**EBA** STRØMMENS VERKSTED

# 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



## 70.000 voksne reiser som barn på toget.

Gjør ikke du? Det er faktisk lovlig! Alt du trenger gjøre for å få det til, er å ta med passfoto og 250 kroner til nærmeste jernbanestasjon eller reisebyrå. Der får du ditt NSB kundekort, som gjelder et helt år og gir rett til kjøp av togbilletter 2. klasse til 50% av vanlig voksen pris – altså det samme som en barnebillett koster. Dette gjelder for reiser som starter hver dag unntatt fredager og søndager. På

reiser som starter disse to dagene får du 30% rabatt.

Det er ingen begrensninger i ferier og høytider og kortet gjelder for alle jernbanestrekninger, unntatt lokale reiser i Oslo og Akershus (SL-området).

Regnestykket er enkelt: For 250 kroner blir du som barn igjen!

**NSB Kundekort - et helt år med kjemperabatt.**

