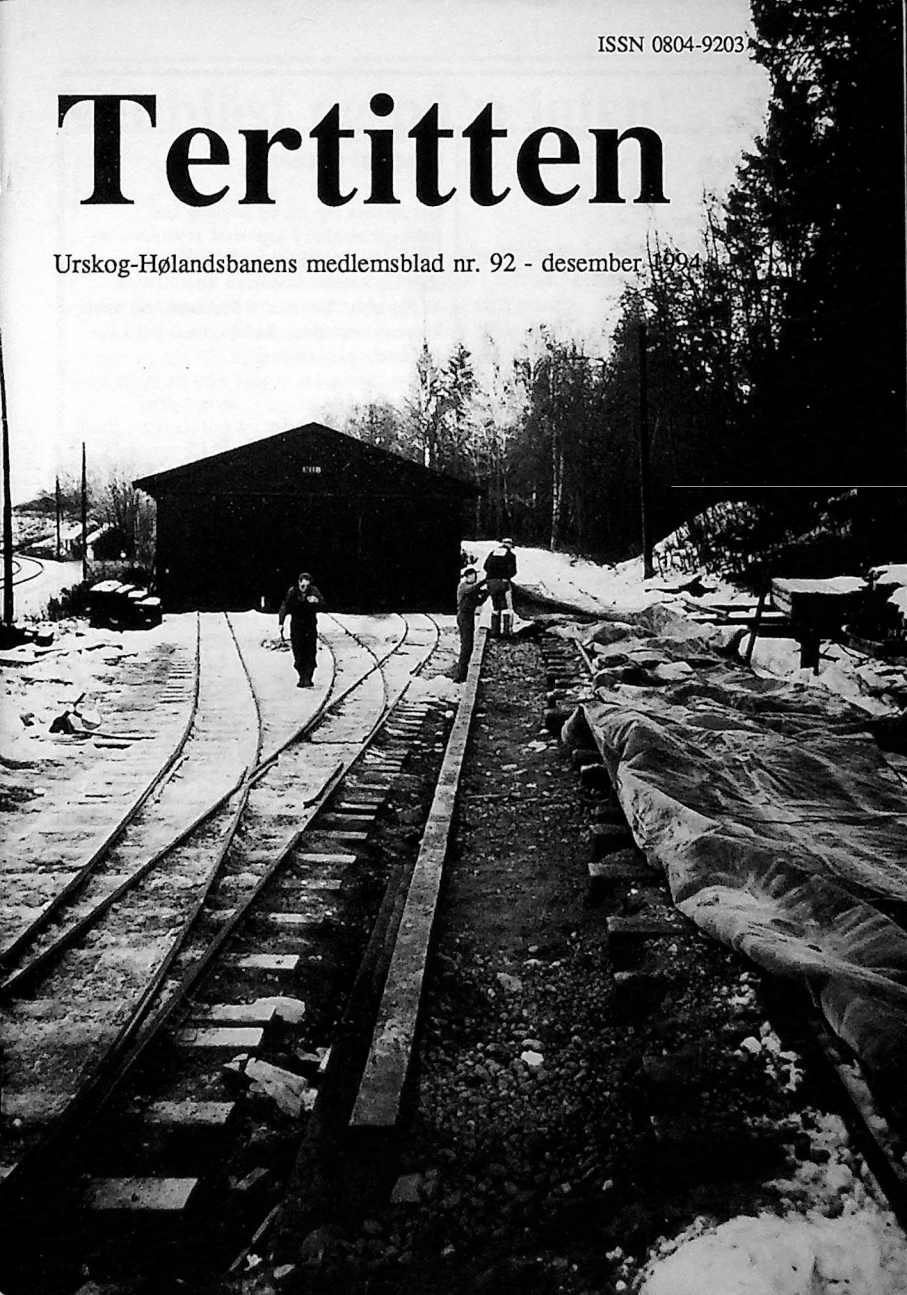


Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 92 - desember 1994



Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjon: Aud K. Brevig
Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Annonsepriser:

Baksiden kr. 1400,- 1/1 side kr. 800,-
1/2 side kr. 500,-

Stiftelsen

Urskog-Hølandsbanen

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

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid: Mandag-fredag kl. 08.00 til 16.00

Daglig leder: Bjørn Haavaldsen

Kontor: Sørumsand stasjon

Tlf. 63 82 69 70 (Telefonsvarer mottar

beskjeder utenom kontortid.)

Tlf. Bingsfoss 63 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling

Trafikksjef Erik Borgersen

Stiftelsens formann: Gunnar Apeland

Avd. ing. Vidar Skilnand

Medlemsskap: Støtte- kr. 175,-, Aktiv kr.

90,-, Familie: En betaler full pris, deretter kr.

60,- pr. person. Livsvarig: kr. 1750,- Bedrif-

ter: kr. 1000,-

Damptog kjøres hver søndag fra ca. medio

juni til medio september.

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

God jul i stuen!

Det nærmer seg jul, og sannelig har redaksjonen klart å lage ennå et nummer av bladet i år. Redaktøren sliter med å få inn stoff fra leserne, så dersom dere vil ha et kvalitetsfylt "Tertitten" i fremtiden, må dere komme med bidrag. Redaksjonens postkasse flyter ikke akkurat over.....

Denne gangen har vi med tekst og bilder fra høstens aktiviteter, og vi bringer den foreløpig siste artikkelen fra driftsbestyrer Eigil Prydz' hånd. Siden vi de siste årene har bragt mye stoff fra Prydz' rikholdige arkiver, har vi denne gangen også tatt med en artikkel om mennesket Eigil Prydz. Vi portretterer også en annen av banens slitere: Gina Sannerud på Hornåseng.

Når bladet kommer i postkassen din er vi et stykke ute i desember. Det er derfor på sin plass å minne om **julekjøringen**, som i år finner sted søndagene den 4., 11. og 18. desember kl. 13., 14. og 15. Dessuten nyttårsaftnen til samme tider.

Tertitten ønsker alle sine lesere og venner en riktig god jul og et godt nytt år!

Jan Deram

Av innholdet:

<i>Hva gjør vi i Stiftelsen UHB?</i>	s. 5
<i>Min tid som driftsbestyrer ved UHB</i>	s.11
<i>Eigil Prydz - mannen, ingeniøren og driftsbestyreren</i>	s.19
<i>Gina på Hornåseng</i>	s.25
<i>Fra Kristiania Ø til Oslo S.</i>	s.31

Forsidebilde: På Bingsfoss mandag 21.11.94. Støttemuren mellom hovedspor og vognhallsporene er ferdig støpt, og vognhallsporene er lagt om, slik at kurvaturen er blitt bedre. (Foto: Bjørn Haavaldsen)

Vel blåst og på'n igjen!

Gunnar Apeland

Høsten er blitt til vinter og UHB's inneaktiviteter har startet opp med oppussing og restaurering av materiell. Som det fremgikk i forrige "Tertitten" var ikke besøkstallet i sommer det beste, men sesongen har allikevel vært positiv.

Etter en driftssesong har vi et klart behov for vedlikehold og restaurering av rullende materiell. Vi er igang, og den fine sommeren ga oss energi og krefter til å møte vinteren med friskt mot, og noen av disse krefeten skal vi bruke på banen.

Vi fikk altså en nedgang i besøkstallet i år, men ikke så stor som andre museumsbaner. det er alltid trist med nedgang i antall besøkende, men det er ingen katastrofe. Rent konkret betyr det en hardere prioritering av midler og større forsiktighet for å få pengene til å strekke til så langt som mulig. Og for å få antallet besøkende opp igjen, må vi arbeide enda mer med å forbedre produktet vårt.

I høst satte vi igang med vårt største prosjekt på lang tid, - å finne ut om en forlengelse av banen er mulig. Prosjektgruppa med museumsbestyrer Bjørn i spissen har allerede hatt møter, og styret venter med spenning på tilbakemelding fra arbeidet. Det er en sterk gruppe vi har i sving. Selvsagt er venneforeningen med, og det er også begge eierkommuner - Sørums og Aurskog-Høland - samt Akershus Reiselivsråd. Etter planen skal de arbeide fram til sommeren 1995 før vi får en rapport. Vi imøteser den med spenning!

NSB's bussgarasje er også under utvidelse, både fordi de trenger plass selv, og fordi vi ønsker å installere oss mer permanent, bl.a med spor direkte inn. En god del av arbeidet er allerede gjort, og vi regner med at alt nytt er på plass ved årsskiftet.

At Tertitten preger Sørumsand sentrum er det ingen tvil om. Nå har kommunen også nedsatt et planutvalg for stedet. Utvalget er politisk sammensatt, og det skal arbeide med hvordan Sørumsand sentrum skal se ut. I den forbindelse er det interessant å merke seg at kommunens styrerepresentant i stiftelsen er med i utvalget. Han har allerede signalisert at utvalget kommer til å skule mye på byggestilen til stasjonsbygningen og verkstedet vårt når de arkitektoniske linjer skal vurderes. Det er både gledelig og oppmuntrende. Kanskje opplever vi at Tertitten vil prege Sørumsand sentrum også på andre måter i fremtiden.

Som nevnt er høsten og vinteren også tiden for dugnader og andre inneaktiviteter. Medlemmene er UHB's ryggrad - uten dem kan ikke UHB fungere. Vi håper derfor at alle vil finne seg godt tilrette i miljøet. Vi har bruk for mange ferdigheter og evner. Ideer, forslag og praktiske ferdigheter - alt er like nødvendig. Alle har noe å bidra med og alt er like velkomment. Også er det gøy og trivelig! Og trivsel er viktig, uansett hva vi driver med.

Takk for innsatsen i sommer og vel møtt videre utover vinteren til aktiviteter og oppgaver som venter.

Noen bilder fra høstens arbeider.



Øverst ser vi arbeidstøget klart for avgang til Bingsfoss, mandag 21.11.94

Det nederste bildet er tatt mot vognhallen (som forøvrig nå har fått betonggulv), og viser tydelig støttemuren mellom vognhallssporene og hovedspor. (Foto: Bjørn Haavaldsen)

Hva gjør vi i "Stiftelsen UHB"?

En orientering om arbeider utført av stiftelsen i 1994, fra museumsbestyrer Bjørn Haavaldsen.

Når dette skrives er vinteren i anmarsj, og det kan være på sin plass å se litt tilbake på det siste året og de arbeider Stiftelsen har utført for Venneforeningen.

Snøen lå lenge på Gardermoen i vår, og vi kom derfor ikke igang med opptak av 20,5 kg's skinner før i andre uken av juni, 2 - 3 uker senere enn planlagt. På det mest hektiske var 8 personer engasjert med dette, men for det meste var det 4 - 6 personer som holdt på. Den tørre våren medførte at vi ikke kunne bruke skjærebrenner på boltene, men gutta opparbeidet raskt en teknikk for å ryke boltene ved å dra dem ytterligere til. Vi oppdaget raskt at det ville vært uråd å skru av mutrene for fremtidig benyttelse pga. kraftige rustangrep.

Vi har hatt 10 personer sysselsatt siden mai, 3 av dem har i løpet av perioden sluttet fordi de har fått seg fast arbeid, og 2 nye er kommet til. Det har vært ybetydelig sykefravær, og samtlige sysselsatte har gjort en god jobb for Urskog-Hølandsbanen.

Tiden fra mai og frem til "Gardermostart" ble brukt til å legge gulv i lokstallen på Bingsfoss. Vi har med dette fått et stort "leskur", der våre reisende kan trekke inn i tilfelle dårlig vær. Kanskje var det fordi vi laget i stand dette at det så og si ikke regnet en dråpe på driftsdagene etter at vi var ferdige.

Gravene i lokstallen på Sørumsand er i løpet av forsommeren dekket med lemmer for å unngå fallulykker med små barn på driftsdagene. Vi har jo lokstallen

åpen på søndager for de som er interessert i å se de lokene som ikke er i drift og lokalene forøvrig.

Før driftssesongen startet ble det foretatt omfattende spørjusteringer og etterpakking langs hele linjen smat sprøyting mot ugress.

Noen av oppgaven som er utført fortjener oppmerksomhet:

Skd 220

Vår normalsporede skinnetraktor er pusset opp med sin originale grønne leveransefarge. Forøvrig er endel unødvendig utstyr fjernet.

Sørumsand stasjonsområde

Som mange av våre reisende kanskje har sett er dressinskuret flyttet til en gunstigere plass, og det er sådd plen langs hele verkstedet smat i skråningen ned fra parkområdet til verkstedsporet.

Videre er stasjonsbygning og uthus malt med 2 strøk, inkludert vinduer og dører. Det er også skiftet gjerde rundt huset.

Opel Blitz-en, som er tenkt å pryde vårt stasjonsområde på driftsdager er snart ferdigrestaurert og vil forhåpentlig bli å se på Sørumsand til sommeren.



Disse to bildene er tatt i hver sin retning ved vognhallen på Bingsfoss, og viser tydelig arbeidene som er gjort der. Vi ser støttemuren, og den meget forbedrede kurvaturen til vognhallssporene. At sporprofilen nå er kraftig forbedret, gjør at vi kan plassere boggivogner på alle tre spor i hallen. (Foto: Bjørn Haavaldsen)

Narvesenkiosken som vi omtalte i forrige nr. av bladet, kom reisende med lastebil fra Maihaugen i oktober, men er nå ute på en ny utflykt. Oslo kommune ville gjerne låne den i forbindelse med skøytebanen i Studenterlunden, som jo er sponset av Narvesen. Etter den avtalen vi har med Narvesen kan kiosken stilles til andres disposisjon ved spesielle anledninger, men utpå vårparten er kiosken tilbake på Sørumsand og skal brukes under driftsseasonen 1995.

Noen vil kanskje også ha sett at godsvogn G3 er pusset opp - nymalt og med nylagt tak.

Svillebytte

Vel 300 sviller er byttet på strekningen Fyen - Fyen bro. Det er ogsp stikkbyttet noen ved Sørum brannstasjon.

Vognhallen

Etter at driftsseasonen ble avsluttet startet arbeidet med omlegging av vognhallspor/veksler på Bingsfoss. Støttemuren som ble påbegynt ifjor skal forlenges 40 - 50 meter mot Bingsfoss stasjon for å kunne rette ut spor 1 og legge dette nærmere hovedspor mot Fossum. Det viste seg at det var mer fjell her enn vi hadde trodd. Vi så 2 store "stener" som stakk opp, lite ante vi at det var Mor Norges grunnfjell. Det ble boret 100 hull og skutt vekk det som var nødvendig da vi fikk gravd vekk massen rundt "stenene".

Bare skytingen tok 1½ dag med en erfaren skytebas til hjelp, og vi måtte leie folk fra NSB til å passe opp togpasseringer etc. Vidar og gutta som arbeidet der opp har gjort en kjempejobb.

Til å grave fikk vi leiet et gravelok fra Selmer, og det var i virksomhet i 10½ effektive arbeidsdager. I skrivende stund er alt arbeidet på Bingsfoss ferdig; forskaling og støping av støttemuren og bygging av to sporveksler og skinnegang inn i stallen igjen.

I løpet av vinteren planlegger vi å lage nye porter i vognhallen på Bingsfoss, samt å sette inn port i østveggen på bussgarasjen. Som nevnt i artikkelen fra stiftelsens formann lenger foran i dette nummeret forlenges bussgarasjen. Den skal bli 9 meter lenger i retning mot NSB's stasjonsområde, og vår del blir som nevnt skinnelagt og vil bli brukt til hensetting av vogner mellom driftsdagene og til oppbevaring av annet materiell som vognkasser etc. Selve utvidelsen av garasjen utføres av et profesjonelt byggmesterfirma og vi leier halvparten av garasjen fra NSB.

Avslutningsvis må meddeles at tiden nok har gått for fort også i år - vi har en masse planer som skulle vært utført. Disse må dessverre skyves fremover i tid - til 1995. Da står bl.a ny plattform mellom spor 1 og 2 på Sørumsand på "ønskelisten" i tillegg til "noen hundre" andre små og store ønsker.



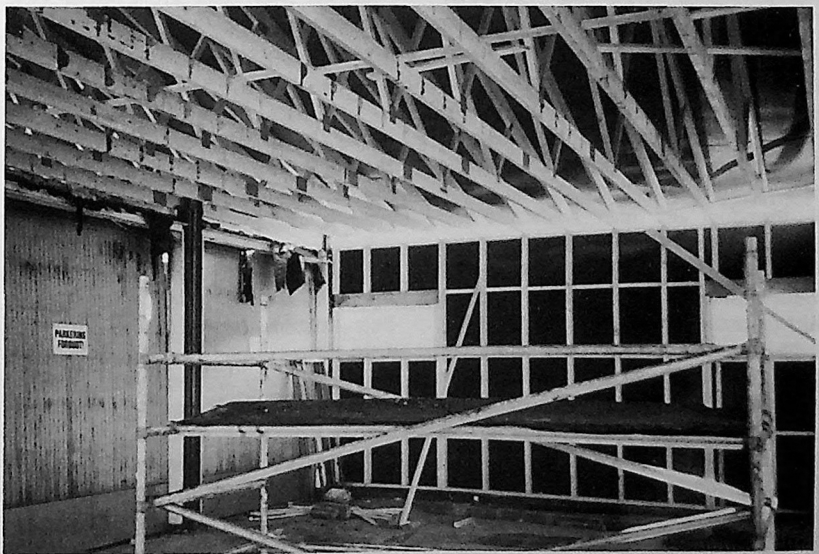
Tidlig novemberettermiddag ved Bingsfoss. Det arbeides med justering av vekselen. (Foto: B. Haavaldsen)

Bussgarasjen i november



Det øverste bildet viser bussgarasjen sett fra baksiden av stasjonsbygningen vår. Mot høyre kan en tydelig se forlengelsen av garasjen, et arbeide som utføres av NSB.

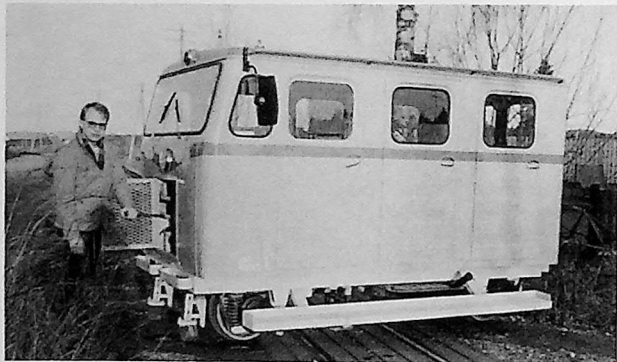
Nederst ser vi UHB's nylagte spor inn mot garasjens bakvegg. I løpet av vinteren skal det her lages en port, og sporet skal føres videre inn i garasjen. Når lokalet nå får sportilknytning til resten av banen blir det enkelt for oss å nyttiggjøre oss garasjen på flere måter. (Foto: Bjørn Haavaldsen)



Øverst viser bildet den nye fronten på bussgarasjen etter at den er bygd på 9 meter ut mot Sørumsand NSB-stasjon. På det nederste bildet er vi inne i den nye delen av garasjen. Vi ser de gamle frontportene, som blir fjernet så snart rdbygget er ferdig. (Foto: Bjørn Haavaldsen)

"Kvab-en" i hardt vær - igjen!

Bjørn Haavaldsen



Et bilde av KVAB-en like etter at den var kommet til Tertittan. Skinnebilen er her jekket opp og svinges rundt på sin egen svingskive. (Foto Erik Borgersen)

Urskog-Hølandsbanens skinnobil Cmb1, også kalt KVAB-en etter sitt opprinnelsessted: Kalmar Verkstad AB, har på nytt vært ute i hardt vær. Tidligere har den sporet av i møte med en skinnabit som var lagt på skrå inn mot sporet, og den har fått ødelagt svingskiven under, etter et ublidt møte med en veksler. Denne gangen har den kollidert med en bil!

Mandag den 17.10 kjørte Øyvind Hofseth KVAB-en ut fra Sjørumsand stasjon i retning Årnes, for å bringe personalet opp til Bingsfoss der man holdt på med arbeider. Parallelt med sporet går som bekjent riksvei 172 gjennom Sjørumsand sentrum. En 18 år gammel bilist kjørte en tilårskommen Opel ved siden av toget. Det er uvisst om han har lagt merke til KVAB-en, som holdt en hastighet på mellom 5 og 10 km/t, og som i tillegg varslet om sin tilstedeværelse ved å bruke fløyten et stykke før overgangen.

Bilføreren svingte plutselig og uten varsel inn til høyre over planovergangen ved Sjørumsand videregående skole. Denne overgangen er, som alle våre øvrige planoverganger, forskriftsmessig merket med varselskiilt. KVAB-en ble truffet så

kraftig i venstre front at det medførte total avsporing av skinnebilen, foruten betydelige skader. Av skader som ble oppdaget på stedet kan nevnes: Skjev foraksel (ny aksel må dreies), ødelagte hjullagre, et røket clutch-stag og betydelige karosseriskader, som må utbedres, grunnes og lakkes. Dessuten er det fare for at svingskiven kan være ødelagt igjen.

UHB's ansvarshavende varslet med en gang om uhellet til lensmannen i Sjørum, som straks rykket ut, tok bilder og sikret seg partenes forklaringer.

"Vraket" av KVAB-en er nå sendt til NSB's verksted på Hamar for reparasjon, og ventes tilbake om ikke så altfor lenge - da forhåpentligvis til en roligere tilværelse enn den har hatt de par første årene vi har hatt den!

Min tid som driftsbestyrer ved Urskog-Hølandsbanen

Eigil Prydz

I serien av artikler fra driftsbestyrer Eigil Prydz' hånd, en serie artikler han forfattet etter at han var gått av i NSB i begynnelsen av 50-årene, er turen kommet til én han har kalt: "Min tid som driftsbestyrer ved Urskog-Hølandsbanen".

Noe av det han skriver i denne artikkelen har han også brukt i foredrag etc. som tidligere har stått på trykk i Tertitten, men han har denne gangen valgt å legge vekt på banens økonomi, rullende materiell, sikkerhetstjenesten/opplæringen og UHB's rutebiltrafikk.

Den 6. februar 1917 ble jeg ansatt som driftsbestyrer ved Urskog-Hølandsbanen. Jeg kom da direkte fra Dovrebanens anlegg, og overgangen til denne privatbanen betegnet på mange måter et skritt inn i det ukjente. Jeg hadde bl.a vært medlem av NSB's pensjonskasse mens jeg var der, og dette måtte jeg jo oppgi da jeg gikk over til privat arbeidsgiver.

Jeg hadde vært grov til å forlange og fikk 4.500 kr. i året + fritt hus, lys og ved. Vi fikk bo i administrasjonsboligen på Bjørkelangen hvor vi hadde hele 1. etasje til vår rådighet, og dessuten et par værelser i 2. etasje. Der var forresten også banens kontorer.

Den første dagen brukte jeg til å gå rundt og se meg om. Jeg tittet også gjennom kopiboken og journalene for å sette meg inn i forretningsdriften. Deretter tok jeg meg en tur ut til fullmektigen og plasserte meg ved siden av ham og åpnet den ene skuffen hans. Den var dørgende full av papirer. "Hva er det?" spurte jeg. "Det er regninger", sa han. "Hvorfor ligger de her?", var mitt neste spørsmål. "Jo", sa han, "etter at vi sluttet å betale regningene har vi lagt dem her"! Det var et ordentlig

sjokk formeg, og da jeg undersøkte skuffen nøyere, kom jeg til at det lå regninger der for nærmere 20.000 kr.

Det viste seg at selskapet ikke eide penger, heller ikke kull og olje. Det var under siste del av 1. verdenskrig dette, og til slutt hadde vi ikke ved til å fyre lokomotivene med heller. Da hadde jeg ikke annet å gjøre enn å ta sykkelen og kjøre ut til en bonde på Skreppestadstranda og kjøpe litt av ham. Vi kjørte og kappet hele natten, og fikk fylt tenderen til toget som skulle gå kl. 5.

Straks etterpå gjorde jeg imidlertid et ordentlig kupp. Jeg satte opp et ekstra godstog på 10 ti-tonns vogner som skulle gå til Sørumsand hver natt. Det skulle være 10 kr. pr. vogn i ekstratogsavgift og dessuten 10. kr. i avgift for omlasting. Beregningen for frakten skulle foretas etter en nokså høy klasse. Direksjonen for banen var imot planen, men jeg mente den skulle holde og regnet med at det skulle bli tilstrekkelig trafikk med trelast og favnved, og det viste seg å holde stikk. Vi tjente 150.000 kr. på den affæren, og for dem kjøpte jeg to lokomotiver og fem kilometer skinnegang som ble lagt ut i 1921.

Ellers levde vi fra hånd til munn selv i det daglige forbruk. Det vanskeligste var å skaffe penger til lønningene, enda gasjene stort sett var små. Vi var oppe i Statsbanenes satser i 1918, men så gikk det nedover igjen. Vi var jo tvunget til å følge konjunktorene, og driften måtte stadig balansere.

I 1931 gikk vi konkurs. Da fikk vi krav om lønnspålegg. Personalet ville ha 25% i tillegg på de gamle lønningene. Det kunne vi ikke etterkomme og de sa opp stillingene sine. Banen ble stående i 4 måneder.

Til slutt fant jeg en løsning. Jeg kom til å tenke på de 15.000 kronene som var satt av til et pensjonsfond, og reiste inn til departementet og fikk tillatelse til å bruke dem. Deretter gikk jeg opp til LO, hvor jeg traff Trygve Lie, som den gangen var advokat der. "Nå har jeg pengene med meg", sa jeg. Han ba meg ikke tøyse, men jeg fikk ham med opp til kassereren. På vei opp til ham sa Lie at han jo kjente UHB's økonomi like godt som meg selv, og at det ikke kunne finnes penger noe sted. "Det er avsetningen til pensjonsfondet", sa jeg, og da slo Lie seg for pannen og sa: "At jeg ikke har tenkt på det før!" Dermed var det problemet løst.

Det var likevel vanskelig å få endene til å møtes og jeg sa fra til direksjonen at jeg ville slutte den dagen jeg ikke kunne betale varene vi trengte. Jeg ville ikke sette andre mennesker i ulykken, slik det dessverre skjedde ved noen av våre andre privatbaner. Det var imidlertid flere måter å rasjonalisere driften på slik at det kunne spares inn ganske store beløp.

Omlastingen på Sørumsand hadde f.eks. lenge vært en tungvint og kostbar ordning, og at jeg klarte å finne en måte å forenkle den på, regner jeg som det beste

jeg utførte ved UHB. Man hadde riktignok ikke behøvd å laste om alle vognene. Vi hadde to sett løse, smalsporete boggier eller "rulleskamler" som vi kalte dem. De bredsporede vognene kunne plasseres oppå dem og på den måten føres til sitt bestemmelsessted langs banen uten omlasting. De gikk imidlertid svinaktig tungt, og hadde man to slike i toget ble det nesten mer enn de små lokomotivene våre kunne klare.

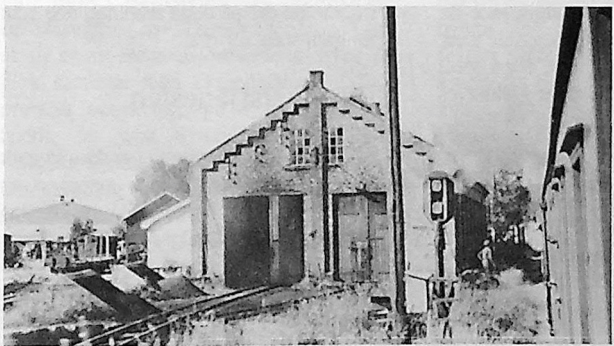
Jeg begynte derfor så smått å legge planer for bygging av en kran, som i ett eneste tak kunne løfte hele vognladningen over fra den ene vogn til den andre. I 1920 hadde vi den ferdig, og fra den dagen ble det slutt med "rulleskamlene". Det varte imidlertid 10 år før Statsbanene fant ut at de kunne innføre samme slags omlastning på Nelaug og Grovane.

Jeg var også den første som begynte med avflaskede sviller. Vi unnløt å kante dem, men økte samtidig derees tykkelse fra 10 til 13 cm. Roar Broch, som dengang var sjef for Svillekontoret, var imot ordningen. Hvis vi ikke kantet svillene, ville roten og toppen få forskjellig bredde, og han mente at det ville føre med seg at skinnegangen ville bli ujevn. Jeg innførte allikevel de nye svillene på UHB, og de er visstnok nå også vanlige på NSB. De faller jo dessuten atskillig billigere.

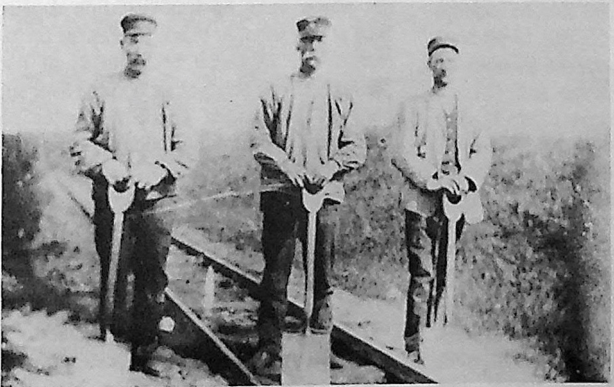
Den største besparelsen jeg gjorde på svillekontoen var likevel at jeg kjøpte inn gamle sviller fra Statsbanene. De første jeg overtok var et parti nede fra Østfoldbanens vestre linje. De var kassert fordi festene for hakeboltene var blitt for slutte, men var ellers like gode. Hos oss kappet vi av de delene som var medtatt, og de var allikevel lange nok for UHB's sporvidde. På denne måten sparte vi ca.



Etter streiken i 1931 måtte det omfattende vedlikeholdsarbeider til. Banen sto fra 27. april til 6. august, og da streiken var over tro samtlige til, og hjalp til med utbedringsarbeidet. (Foto: Eigil Prydz)



Den danske UHB-venn Svend Jørgensen, tok dette bildet av verkstedet på Bjørkelangen i august 1959. Vi ser baksiden av banens eneste elektriske signallys; innkjørssignalene i begge ender av Bjørkelangen stasjon.



Tre av UHB's trauste banearbeidere oppstilt til fotografering. Fra venstre: Kristian Lysaker, Svend Linnerud og Hans Westereng. (Foto: UHB-arkiv)

50.000 i året på svillekjøp.

Jeg forsøkte dessuten å innskrenke tallet på ansatte ved banen, og det lyktes også. Utgiftene måtte jo ned. Derfor satte jeg meg fore å foreta en rasjonalisering så langt det var mulig.

Banestrekningen var opprinnelig inndelt i 10 avdelinger, men da jeg fikk høre at man på Rørosbanen hadde forlenget avdelingene fra 5 til 8 kilometer, tok jeg med meg banemesteren min og dro med motortralle gjennom Østerdalen. Vi snakket med folk underveis for å høre hvorledes den nye ordningen virket, og da vi kom tilbake gjennomførte jeg den for UHB. På denne måten fikk vi 6 avdelinger mot før 10. Det ble et ramaskrik til å begynne med, men den nye inndelingen viste seg å være riktig og er den som fremdeles gjelder på Aurskog-Hølandbanen, som den nå heter.

Jeg begynte også med smøreputer til vognene, istedenfor de gamle kassene med pussegarn som var alminnelige før. Dessuten gikk jeg over fra å bruke bronselagre til lagre av hvitmetall, som vi dreiet selv. Da viste det seg snart at det ble helt slutt med den varmgangen i vognene som vi hadde vært så plaget av før. Dessuten sank oljeforbruket til 30 % av det opprinnelige.

Rullende materiell

Vi hadde vanligvis 4 lokomotiver i drift, dessuten 9 vogner for persontrafikk og bortimot 70 for gods. Da Nesttun-Osbanen ble nedlagt var jeg der borte og kjøpte inn ialt 9 person- og godsvogner, og dessuten 100 tonn med skinner. For personvognen ga jeg 300 kr. stykket, for en boggi-godsvogn kr. 180 og for en toakslet godsvogn kr. 120. Da hadde jeg overskredet de kvanta jeg hadde fått

fullmakt av direksjonen til å kjøpe, men da jeg kom tilbake fikk jeg likefullt kjøft av dem fordi jeg hadde kjøpt for lite.

Teknisk sett var UHB alltid i god stand, og vi fikk fin attest av tilsynshavende for privatbanene. Han ga oss tillatelse til å øke maksimumshastigheten fra 25 til 35 km/t, men det betydde nå ikke så mye for oss, vi var i virkelighete stadig opp i rundt 50.

Vi hadde vårt eget lok- og vognverksted på Bjørkelangen, og hadde 7-8 mann i arbeid der. En gang fikk vi bestilling fra NSB på 170 løftekasser til omlastingsstasjonene Grovane og Nelaug. Vi tjente en del på dette arbeidet, noe som kom godt med for oss.

Sikkerhetstjenesten

Sikkerhetstjeneste var ikke så godt utbygd som hos NSB, men avgangs- og ankomstmeldinger hadde vi da, og likedan ordningen med at innkjørsvekslene skulle være låst og dekket med signal. Dessuten var det til å begynne med linjevisitasjon før første morgentog. Denne bestemmelsen forandret vi til å lyde slik at den fastslo at det skulle være én linjevisitasjon daglig, ikke at den absolutt måtte foretas før første morgentog. Dessuten bestemte vi at når banformann og banevokter bodde i hver sin ende av avdelingen kunne de møtes på halvveien under visitasjonen. Vi innførte også bestemmelsen om en ukentlig gangvisitasjon av hele banen.

I storm og sterkt regnvær var det den ordningen - som også gjelder ved Statsbanene - at baneavdelingen skulle rykke ut for visitasjon uten nærmere ordre. Vi var nemlig sterkt utsatt for skadeflom, særlig på strekningen langs Bjørkelangssjøen.

Krysningstelegammer ble ikke

brukt, så omelegginger av kryssinger ble bare avtalt over telefon.

Opplæring av personalet

Vi hadde ingen skoler for personalet. De fikk praktisk opplæring etterhvert som vi tok dem inn. En lokfører måtte f.eks. først begynne på verkstedet der han ble opplært i pussertjenesten. Deretter rykket han opp til reservefyrbøter- og fører, og til slutt til fast lokfører.

Stasjonspersonalet pleide vi å la begynne ved administrasjonskontoret, der vi ga dem opplæring i regnskap, fraktberegning osv. Deretter sendte vi dem ut til et av ekspedisjonsstedene, hvor de gikk sammen med ekspeditøren og fikk praktisk opplæring. Til å begynne med hadde det vært 6 stasjoner på UHB: Lierfoss, Bjørkelangen, Løken, Hemnes og Skulerud (og visstnok Bingsfoss). I den siste tiden var det imidlertid bare Bjørkelangen som hadde denne betegnelsen.

Samtrafikk

Da jeg begynte som driftsbestyrer i 1917 hadde vi samtrafikk bare med noen ganske få av Statsbanens stasjoner. Dessuten hadde vi helt andre takster og klasser for fraktberegningen, slik at vi alltid måtte slå etter i minst to bøker når vi skulle regne ut hvor mye det kostet å sende et kollo inn på statsbanenes strekninger. Privatbanene slo seg derfor sammen og dannet "De norske Privatbaners forening" i 1919. Jeg ble valgt til formann og innehadde dette vervet til 1949. Vi fikk innført samtrafikk med alle NSB's stasjoner og ensartede klasser etter Statsbanenes inndeling. Dessuten fikk vi felles

lønnsregulativer. Hovedhensikten med dette var å få like bestemmelser for alle privatbanene.

Bilruter

Det ble gjennom årene startet flere private bilruter mellom Bjørkelangen og Oslo, men de gikk nenedom og hjem nokså snart alle sammen. I 1939 da den siste av dem var på vei til å gå konkurs, ga departementet oss bevilling til å overta denne ruten til Oslo, men med en overtakelsesfrist på bare 14 dager. Jeg slo likevel til, og det ble ordnet slik at vi fikk overta det gamle bilmateriellet fra det forrige selskapet etter takst. Vi ga 15.000 kroner for fire gamle busser. Ingen av dem kunne imidlertid brukes som de var, og bare to av dem var slik at de i det hele tatt var mulig å sette dem istand. Den ene av dem hadde forresten et stort hull i bunnen som vi ikke fikk reparert før vi tok den i bruk.

Jeg fikk kritikk på generalforsamlingen for at jeg hadde overtatt denne ruten, men det viste seg snart at den kunne drives med overskudd, og etter en kort tid hadde vi lagt oss opp et fond på kr. 100.000. Da drev vi ruter både på Oslo og Mysen.

Jeg var driftsbestyrer i hele 5 år etter at staten overtok banen, og gikk først av den 1. oktober 1951. Da hadde jeg sittet i samme overordnede stilling i 33 ½ år, noe som visstnok er rekord ved alle norske jernbaner.

Etterpå var jeg et par år overinspektør i Oslo distrikt, og sjef for alle bilrutene der. Det arbeidet hadde jeg til høsten 1953, da jeg sluttet for godt og gikk over i pensjonistenes rekker.

Brev til Tertitten

fra Simen 8 år!

TIL TERTITTEN

JEG SYNES AT DET SKAL VÆRE TO TOG PÅ 100ÅRS JUBELEUME DA SY-NES JEG AT DET ENE TOGET KAN KJØRE DE VOGNENE SOM HAR VERT PÅ TERTITTEN FØR OG MED GOTSSVOGNER.

OG DET ANDRE TOGET KAN KJØRE DE VOGNENE SOM IKKE HAR VERT PÅ TERTITTEN FØR OG GOTSSVOGNER. OG JEG SYNES ÅSÅ AT DE SKAL VERE GOTSSVOGNER MED I TOGENE PÅ VANDELIGE SØNDAGENE.

HILSEN SIMEN 8 ÅR.

Forleden dag dumpet ovenstående brev ned i Tertittens postkasse. Den unge mannen, som bærer etternavnet Pedersen (ikke ukjent i UHB-sammenheng), har som man vil merke seg gjort seg opp klare meninger om hvordan vi bør avvikle kjøringen i forbindelse med Urskogbanens 100-årsjubileum i 1996.

Simen har relativt nylig lært seg skrivekunsten, og UHB takker den ungen mannen for initiativet og det er vel ikke helt usannsynlig at han får være med på en liten jubileumstur når den tid kommer!

Tertitten retter!

Fra Norsk Jernbaneklubb, redaksjonen i "På Sporet", har vi fått en kommentar til forrige nummers billedreportasje om Oslotrikken. Tertitten redaktør, som hadde tatt bildene og laget overskriften, burde selvsagt kommet i hu at det slett ikke er Oslo Sporveier som fyller 100 år i 1994, slik det vitterlig står i billedteksten. Jubileumsparaden i sommer var et ledd i feiringen av "100 år med elektrisk sporveisdrift", og det er noe ganske annet. I 1875 ble hestesporveien åpnet, i 1894 innførte man elektrisk sporveisdrift, og i 1924 ble Kristiania (Oslo) Sporveier opprettet ved sammenslåing av byens to private sporveisselskaper. Redaksjonen beklager unøyaktigheten, og takker observante lesere for korreksjonen.

Medlemsnytt

Nye medlemmer høsten 1994

Anne-Lise Eriksen	aktiv	Akershus
Frank A. Jakobsen		Akershus
Bjørge Pettersen		Akershus
Hroar Siljuholtet		Akershus
Birgit E. Bømark		Sør-Trøndelag
Håkan Lund	aktiv	Oslo

Vi ønsker såvel aktive som støttemedlemmer hjertelig velkommen!

Julekjøringen 1994

Julekjøringen på Tertitten er nå blitt en tradisjon. Selvsagt er vi på sporet også julen 1994, og i år vil togene kjøre følgende dager og til følgende tider:

Søndagene 04.12, 11.12 og 18.12 kl. 13.00, 14.00 og 15.00 fra Sørumsand. Dessuten nyttårsaften på de samme klokkeslettene.

**Fagmessig utførelse
- din sikkerhet!**

Tiden med kalde gulv er nå forbi !



NUFFEN GULVVARME

- Billigere enn du tror !

FAKTA OM NUFFEN STØPEMASSE:

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



Ornulf Wiig Installasjon A.s

AUTORISERT INSTALLATØR

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



Driftsbestyrer Eigil Prydz - mannen, ingeniøren og driftsbestyreren

Tertitten har de senere årene hatt en rekke artikler fra tidligere driftsbestyrer Eigil Prydz' hånd, og i tillegg også nedskrevne radiointervjuer med ham. Ut fra disse skjønner vi at han har vært en meget driftig og initiativrik herre, men hvem var han egentlig - mannen som var UHB's driftsbestyrer i 33½ år, og oppnådde å få oppkalt et lokomotiv etter seg, mens han ennå var i live?

Den mannen som mer enn noen annen har fått sitt navn tilknyttet UHB, Eigil Prydz, ble født 23. august 1886 i Lårdal i Telemark. Hans far var distriktslege her i omlag 20 år, og som sønn i en etter datidens målestokk velhavende familie, fikk han i sine første skoleår undervisning av en privatlærerinne.

Senere reiste han inn til Kristiania for videre skolegang, og la da av seg Telemarksdialekten til daglig bruk, men husket den godt hele resten av livet.

16 år gammel tok han examen artium ved Katedralskolen i Kristiania. Hans interesse for teknikk brakte ham så videre til Kristiania Tekniske skole der han i 1908 tok sin avsluttende eksamen på bygningslinjen.

Det neste året tilbrakte Prydz på Krigsskolen, der han utdannet seg til feltartillerioffiser. Han gjorde tjeneste ved trenkorpset inntil det ble oppløst, og ble deretter overført til Bergartilleriet. Prydz var en offiser av den gamle skole, det merket de som senere fikk med ham å gjøre.

Høsten 1909 startet Eigil Prydz sin lange karriere ved jernbanen. Han var da 23 år gammel og utdannet ingeniør. På

denne tiden var Drammensbanen under ombygging til normalspor, og han tjenestegjorde en kort tid her og ved Gjøvik- og Bergensbanen, før han i 1912 fikk stilling som seksjonsingeniør ved Rørosbanen. Samtidig var han også teknisk assistent i Trodhem distrikt.

Allerede i 1913 flyttet han igjen på seg; han ble ingeniørassistent ved Dovrebanens anlegg, og hadde bl.a ansvaret for sprengingen av Orkla tunnel og byggingen av Orkla bro, en av verdens største steinbruer.

I 1917 finner vi ham som nyansatt driftsbestyrer ved Urskog-Høllansbanen, etter at stillingen hadde stått ubesatt i ett års tid. Han og hans hustru, Helene, bosetter seg i banens administrasjonsbolig, Bergan, på Bjørkelangen, der de fikk hele første etasje og noen mindre rom i annen etasje til sin disposisjon. Resten av 2. etasje var banens kontorer. I gasje fikk Prydz kr. 4.500 for året, og i tillegg gratis bolig og ved. Dette var en etter måten høy avlønning, og må nok sees på som en delvis kompensasjon for de goder han måtte oppgi ved sin fratreden ved Statsbanene. Han sier selv at skrittet over fra NSB til den private UHB på mange måter var et stort skritt ut i det ukjente.



To bilder av driftsbestyrer Eigil Prydz. Øverst ser vi ham og hans hustru, Helene på trappen utenfor driftsbestyrerboligen "Bergan" på Bjørkelangen. Bildet er dessverre udatert, men skriver seg sannsynligvis fra 1920-årene. På det nederste bildet ser vi Prydz (til venstre), sammen med NSB's tilsynshavende for de private jernbaner, Martinius Rostad. Det er lok 1 "Urskog" som er forspent toget, og vognen vi ser på bildet er BCo7, en vogn som dessverre ikke eksisterer lenger. (Foto UHB-arkiv)

Prydz var en iderik mann, og en handlingens mann. For å bringe banens regnskaper i balanse gikk han igang med en større "ryddesjau", som han selv beskriver i foregående artikkel. Etter å ha sikret banen for en tid, begynte han å se på nye spareområder. Han kom til at omlastingen fra smalt til bredt spor og vice versa på Sørumsand var en særdeles fordyrende og forsinkende faktor når det gjaldt banens godsfrakt. Omlastingen dreide seg om over 500 vogner hver måned; altså ca. 165 omlastinger pr. dag. Avhengig av størrelse og mengde kostet det et banen fra kr. 3,- til kr. 9,- pr. vogn, og dette anstrengte banens økonomi ganske betydelig. Det var ikke bare å legge på fraktene, det forsøkte Prydz like etter, da banens årlige lønnsutgifter kom opp i over 400.000 kr. i året. I og med at frakten ble dyrere, begynte enkelte av banens storbrukere å svikt, og så var man inne i en ond sirkel.

Som den handlingens mann han var, skred Prydz til verket. Han mente at mye ville være vunnet dersom man kunne slippe, helt eller delvis, den kostnadstyngende omlastingen på Sørumsand. Svaret ble verdens første "containerkran". Han fikk laget de såkalte "løftekassene", som var godsvogner av ulike typer uten understell, og på disse ble det montert løfteører. Samtidig ble det bygget en portalkran på Sørumsand, der det løp både bredt og smalt spor under. På denne måten kunne hele vognlaster i løftekasser, løftes mellom NSB's og UHB's flatvogner. Dette utgjorde en enorm besparelse, og vi har Prydz egne ord for at banen neppe hadde overlevd 20-årene dersom denne løsningen ikke hadde dukket opp. Senere "overtok" også NSB løftekasse- og portalkranløsningen ved sine sprobuddstasjoner.

Problemene med samtrafikken med NSB hadde UHB til felles med de andre privatbanene i Norge, som på dette tidspunktet var Holmestrand-Vittingfossbanen, Tønsberg-Eidsfosbanen, Lierbanen, Nesttun-Osbanen, Valdresbanen og Lillesand-Flaksvandbanen. Prydz var vel kjent med disse problemene, og mente at privatbanene samlet ville stå sterkere overfor såvel NSB som myndighetene. Han tok derfor initiativet til å få stiftet "Norske Privatbaners Forening", og var formann her i de 25 år foreningen eksisterte. Hans egen UHB var forøvrig den siste av denne typ baner som holdt dampen oppe som privatbane; frem til 1945.

Som det vil ha gått frem av artiklene Prydz selv har forfattet kom han i årenes løp med en rekke forslag til forbedringer og til økonomisering av driften. Ikke alltid var d'herrer direktører for banen like enige i forslagene, men Prydz fikk som regel viljen som gjennom, og langt de fleste gangene viste det seg at han hadde rett. Banen hadde en ikke ubetydelig transport av torv fra Liermosen Torvstrøfabrikk, ca. 600 vogner pr. år. Dette var noe ordentlig søl, sier Prydz i et intervju, og legger til at han fikk laget noen spesielle pressanordninger, som gjorde at såvel spille av torven som av tid ble minimalisert.

Utover i 20-årene sank persontrafikken, og det fikk Prydz til å prøve å finne ut årsakene til dette. Han kom til at én årsak måtte være den redselsfulle sittekomforten UHB tilbød sine reisende. Benkene i personvognene var av tre, "dem", sier han: "hev vi ut, og skaffet nye, myke og behagelige seter". I ettertid vet vi jo at det ikke bare var komforten som lagde problemer for UHB, snarere var det den økende biltrafikken.

Prydz hadde i flere år sett på muligheten for samtrafikk med båtene på Haldenvassdraget, og ville gjerne lansere det som i ettertid er kjent som "Den store rundturen". Dette førte til at han i 1925 foreslo for styret å kjøpe den gamle dampbåten "Turisten" sammen med NSB og kanalselskapet. Båten var nær på solgt til Sverige, den gikk jo i blandet trafikk med såvel passasjerer som gods, og også den begynte å merke konkurransen fra bilene. Kjøpet, og ombyggingen av båten til en ren personbåt, ga banen omlag 12.000 kr. i "ekstra" billettinntekter i driftsåret 1924/25. På slutten av 20-årene satte Prydz også opp et "ekspresstog" på UHB, med en kjøretid på knappe 2 timer fra Skulerud til Sørumsand, beregnet på rundreiseturister.

Egil Prydz gjorde tidlig bruk av reklame for "sine" produkter, både i avisene og ellers. I 1932 engasjerte han den kjente filmfotografen Paul Berge til å lage en reklamefilm for Tertitten og Turisten på Haldenvassdraget. Berge gjorde en rekke vakre opptak på Skulerud og nedover vassdraget. Dette gjorde selvsagt sitt til at trafikken økte, og "Den store rundreisen", som startet på Oslo Ø med utelandstoget til Tistedal og gikk videre derfra med D/S Turisten gjennom kanalene og de idylliske sjøene opp til Skulerud for så å ende opp med togturen på Tertitten og NSB hjem igjen fra Sørumsand, var helt til banens nedleggelse en meget populær tur; rimelig, hyggelig og akkurat passe lang. Man startet om morgenen og kom hjem igjen på kvelden. Postsparebanken laget i midten av 1950-årene en reisefilm "Den store rundreisen", som forteller mye om denne sjarmerende rundturen.

Driftsbestyrer Prydz skjønte i løpet av krigen av UHB's dager som privatbane nok snart måtte være slutt. Det ble en

enorm slitasje på materiellet under krigen og reisendetallet steg til astronomiske høyder; det fantes jo ikke så mange andre måter å komme seg fram på.

Under krigen prøvde Prydz etter evne å sabotere alle tyskernes påfunn og direktiver. Selv om han talte utmerket tysk når han ville, var han helt ukjent med dette språket når tyskerne kom på besøk - hvis han da i det hele tatt var tilstede. Ofte lot han kontorist Holth få ta seg av de besøkende, og Holth kunne ihvertfall ikke et ord tysk. Alle banens medarbeidere fikk brev fra Terboven om at de måtte melde seg inn i NS for å få beholde jobbene. Prydz selv fikk også samme beskjed. Han ba om å få den skriftelig, og hørte siden ikke noe mer om den saken.

En gang en lokal tysk kaptein beordret UHB's vedsag og all oppkuppet ved overført til den tyske forsvarsmakt, dro Prydz like inn til byen og fikk med seg store plakater tilbake om at alt angående banens drift måtte gå gjennom Wehrmachts kontor i Oslo. Disse plakatene lot han henge opp på vognverkestedet, på lokstallporten, i smia og ellers en rekke steder på banen. Da den samme tyske kaptein dukket opp noen dager senere, beordret han soldatene oppstilt og marsjerete selv stiv og strunk bort til Prydz. Da han fikk se alle plakatene ble han særdeles lang i ansiktet og beordret: "helt om marsj", og Prydz' nære medarbeider, verksmester Julius Engen, som bivånet opptrinnet, forteller at de senere aldri fikk noen henvendelser mere fra den kanten.

Via bekjentskaper hadde verksmester Engen fått fatt i noe fint amerikansk metall som var gjemt i en kloakk i Oslo. Problemet var bare at metallet helst skulle vært på Bjørkelangen, for det var der de trengte det. Prydz viste

seg nå som en listig rev. Han fikk pakket metallet i en kasse sammen med skrapmetall, og via endel fikse transaksjoner og falske fraktbrev dukket metallet etterhvert opp på Bjørkelangen, og var til glede for UHB helt til krigens slutt.

Fra de tidligere artiklene fra Prydz' hånd her i Tertittuten vet vi at han også hadde god humoristisk sans og hans medarbeidere kan fortelle om hans mange historier. Han kunne nok være streng, men ble respektert og satt pris på av sine medarbeidere.

Etter at NSB overtok Urskog-Hølandsbanen etter krigen ble mye av virksomheten flyttet til Oslo. Prydz selv bosatte seg i Tostrups gate 25 på Frogner. Han fortsatte som driftsbestyrer i vel 5 år etter at Statsbanene overtok driften, og gikk først av fra denne stillingen i oktober 1951. Da hadde han fått oppleve at banens siste lokomotiv, som også ble NSB's sist innkjøpte damplokomotiv, var blitt oppkalt etter ham. Det var tatt i bruk i 1950 og hadde allerede da fått navnet "Prydz". Selve "dåpshøytideligheten" fant imidlertid sted først i desember 1952 i jernbaneverkstedet på Bjørkelangen. Prydz hadde da året før tiltrått stillingen som overinspektør i Oslo distrikt. I høytidelige former ble "Prydz" døpt og navneskiltet fastskrudd på maskinen. Prydz sa i sin takketale at han foruten å være meget rørt over æren, valgte å oppfatte det som var skjedd som en anerkjennelse for det arbeidet han hadde nedlagt.

Når vi i tillegg kan nevne at han, ved siden av sin stilling ved UHB, også opp gjennom årene hadde en lang rekke kommunale tillitsverv i Nordre Høland og flere andre jernbanemessige tillitsverv, sier vel dette noe om mannens arbeidskapasitet. Det er derfor ikke så underlig at han i 1955

ble hedret med Kongens fortjenestemedalje i gull, 2 år etter at han gikk over i pensjonistenes rekke.

Driftsbestyrer Eigil Prydz fikk leve 13 år som pensjonist, og i denne tiden fikk han også oppleve at hans "barn" Urskog-Hølandsbanen, nå med navnet "Aurskog Hølandbanen" ble nedlagt for godt. Han fikk også høre om planene for en hobbybane, men var skeptisk til disse, spesielt utfra en kostnadmessig vurdering.

Mannen som gjorde UHB til sitt livsverk og som i tillegg fikk gjort så mye annet, døde stille den 25. februar 1966, nær 80 år gammel.



Driftsbestyrer Eigil Prydz på sine eldre dager. Bildet er tatt ombord på DS Turisten og med på turen er som vi ser, en skoleklasse. (Foto: UHB-arkiv)



A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand



Personligheter på UHB

Gina på Hornåseng

etter et intervju av Trygve Panhoff.

Ved en såpass liten bane som Urskog-Hølandsbanen tross alt var, kommer man ikke utenom det faktum at enkelte av banens ansatte ble for personligheter å regne. Alle som hadde med banen å gjøre, enten i sitt arbeide eller som reisende, visste hven de var og som oftest viet de hele sitt yrkesaktive liv til UHB. En av disse var den meget velkjente "Gina på Hornåseng", som fungerte som alt fra poståpnerske til "lokomotiv" på banen. "Tertittens" lesere fortjener å bli bedre kjent med disse hverdagssliterne, og her følger en beretning om Gina Sannerud.

Midtveis mellom Bjørkelangen og Fosser lå en stasjon, som ved Hølandsbanens åpning i 1898 het Komnæs. Den fikk navn etter gårdene som lå ved sjøen der. Da man imidlertid også i Vestfold hadde et poststed med samme navn, ble det besluttet å bytte navn til Hornåseng.

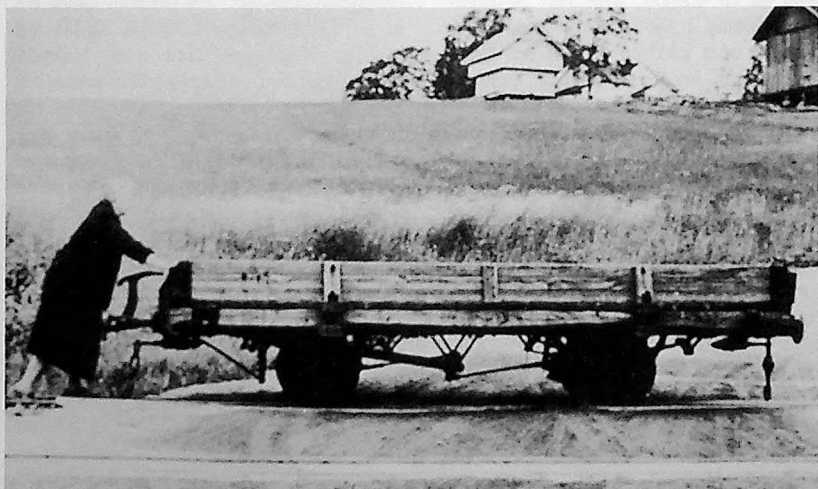
I 1910 ble stillingen som ekspeditør ved denne lille stasjonen ledig, etter at Ole Hornås hadde hadde den. Ordføreren i bygda ba *Anne Sannerud* om å søke, og hun hadde jobben som poståpner og ekspeditrice ved stasjonen i 33 år, og fortjener vel også en egen artikkel. Hun ble imidlertid rammet av en alvorlig sykdom i 1943 og måtte slutte. Siden da "regjerte" søsteren *Gina Sannerud* på Hornåseng frem til nedleggelsen i 1960.

Gina, som var født 15.juli 1897 på Hornåseng, begynte egentlig lenge før denne tid på Urskog-Hølandsbanen. Hun ble ansatt i 1925, og var i de første tre årene avløser på forskjellige stasjoner, og sier selv at "je tok det som det kom." det var en god egenskap, for arbeidstiden ville

neppe blitt godtatt med dagens arbeidsmiljølov i tankene; den var som oftest fra kl 04.30 om morgene til ca. 22.00 om kvelden. Riktignok med noen avbrudd innimellom - men allikevel! Hun syntes det var vanskelig å si at hun hadde stengt når folk kom langveisfra for å spørre etter posten, men i disse tre årene ble det mange slitsomme dager. Skulle hun avløsen på en annen stasjon dagen etter, ble det å traske iveri etter endt arbeidsdag.

Før Gina kom til Urskog-Hølandsbanen, hadde hun smakt på forretningslivet på Flisa og i Kirkenær, og hadde også hatt en butikkjobb ved Kingsrud i Høland. Hun var glad i tall og papirer, og fra hun begynte og frem til Staten overtok i 1945 hadde hun aldri en eneste fridag. Riktignok var posten stengt på søndager, men togene gikk jo likefullt. Da søsteren Anne døde i 1943, overtok Gina alle hennes plikter og manglende rettigheter. Senere fikk hun én fridag i julen og noen dager om sommeren.

Til Hornåseng kom dagens første tog ved halv fem-tiden om morgenen.



På det øverste bildet ser vi Hornaaeseng stasjon pyntet til St.Hans, sannsynligvis i 1960; altså bare én uke før banens nedleggelse. Vi ser tydelig at Gina ikke hadde så store plasser å bolte seg på, og inn fra høyre billedkant kommer et løvprydet lokomotiv nr. 7 "Prydz". Gina står på perrongen med dagens post, klar til å sende denne med toget. (Foto utlånt av Dagfinn Lunner)

Nederst et velkjent bilde av Gina "som lokomotiv", også dette tatt like før banens nedleggelse. Snart kan Gina slippe å være skiftelokomotiv i tillegg til alle sine andre plikter. (Foto: Arbeiderbevegelsens arkiv)

Dagens siste gjerning var å lesse melkespann ved ti-tiden om kvelden. Stort sett dreide det seg om 5-6 50 liters spann. Stasjonen, selv så liten den var, ble i ilkehet med banens øvrige stasjoner, midtpunktet i bygda. Det lille stasjonshuset på 17 m² inneholdt 2 rom. Det ene var avsatt til stasjonsmester og postekspeditør, og det andre, som var noe større til venterom. Her samlet grendefolket seg for å snakke om alt fra buskapan sin til å løse verdensproblemen. Sommerstid slo man ofte ihjel ventetiden ute på plattformen (for toget var ikke alltid i rute), og vinterstid var det så uendelig godt å komme inn i den gode varmen fra svartovnen der det ble fyr med tørr bjerkeved. Tid hadde man så uendelig godt om, og når det rullende tekniske vidunder ség inn til plattformen var dette i seg selv en begivenhet og forlystelse. Her kom nyheter fra den store verden til lille Hornåseng.

Fem tog i døgnet skulle Gina ekspedere, og når toget var meldt måtte hun ut med flagget ved stasjonens innkjørsveksel. Deretter var det å ta i et tak når godset skulle ut fra godsvognen, passe på å få sendt avgårde stasjonens eget gods, og tilslutt gi klarsignal for togets videre ferd. Var hun heldig hentet en lettent ungdom flagget eller parafinlykten ved innkjørsvekslen for henne, ofte måtte hun selv traske dit. Nå skulle man kanskje tro at det ikke var så mye å gjøre på et lite sted som Hornåseng, men dagen var fullt besatt for Gina. Hun rakk såvidt hjem mellom togene for å få i seg en liten matbit, og på stasjonen kimte telefonen ustanselig. Nå var riktignok ikke alle telefonene til Gina, for samtlige av banens apparater ringte når det var samtale til ett av dem. Hornåseng hadde ett langt og ett kort klemt. Lønnen Gina fikk var ikke mye

å leve av. Gina selv var så lojal at hun ikke ville si noe om den, men i begynnelsen av 30-årene måtte banens ansatte tåle et lønnsnedslag på en allerede dårlig lønn. Det eneste Gina sa om dette var: "Je kan si så mye som at lønna var dårlig, og hvis noen ønsker å vite mer, får dom gå i bøkene til driftsbestyreren og se etter. Je huser godt hva je hadde, men sier det itte til et menneske."

Banens betjening ble som en stor familie og hjelpsomheten dem imellom var stor. Men Gina påpeker at man ikke burde være syk. Da måtte man nemlig skaffe avløser selv og til alt overmål betale vedkommende. Man fikk kare seg på jobb så lenge man kunne stå oppreist. Gina hadde nok ikke så høye tanker om driftsbestyrer Prydz; "je vil helst itte si høgt hva jeg mener om den karen", sa hun ved en anledning. Ville man ha jobben på UHB fikk man stå på når jobben krevet det. ellers fikk man skaffe seg annet arbeide. Det siste var imidlertid ikke så enkelt. Det fantes ikke annet arbeide!

Togene gikk hver dag hele året, julaften var intet unntak. Når toget sent julaften kjørte som tomtog fra Skulerud til Bjørkelangen stoppet det alltid ekstra hos Gina på Hornåseng der man på stasjonsbordet fant en "liten tradisjon" til togetbetjeningen. Så dro toget videre etter at man hadde utvekslet gode ønsker for julen.

Vinterstid kunne det være fælt å stå opp om morgenen (natten!) og gjøre klart for første tog. Når snøen lå meterhøy over sporvekslene var det en hustrig jobb å måke dem rene. Og rene måtte de være til første tog kom. Det var ikke vanlig med bukser på Ginas tid, så etter arbeidet med sporvekslene hendte det at skjørtene sto stive som seil rundt henne. Så var det inn og fyre opp i ovnen, og etter en stund

hadde både Gina og skjørtene tint opp. Ginas knappe kommentar til disse forholdene var: "En fær hülle seg oppe, veit du!"

Kunne vinteren være streng var sommeren tilsvarende deilig. Da koste Gina seg når hun kunne stå tidlig opp og nyte de deilige sommermorgenene med soloppgang, fred og ro og fuglekvisper. Om sommeren kunne solslyng være plagsomt, særlig rett sør for stasjonen. her skjedde det noen ganger avsporinger. Gina minnes også en original form for jakt som av og til foregikk rundt stasjonen hennes. Noen av lokførerne var ivrige jegere. Ofte hadde de med seg børsa på loket, og det hadde seg slik at det en tid var mye storfugl som sanket grus i skinnegangen. Når toget kom hadde de sanket sin "siste grus", for da var førerne framme med børsa. En temmelig original form for jakt.

Det var utenkelig for Gina at noen skulle forgripe seg på ting de ikke hadde noe med, så derfor sto stasjonens pengeskinn rett som det var åpent, selv om Gina ikke var tilstede i rommet. En munter episode utspilte seg ved en av Hovedstyrets årlige befaringer på banen. Kontorsjef Hatlebakk var kommet for å undersøke bøkene, og siden venterommet ofte ikke var stort nok når folk kom for å hente posten ved togets ankomst, samlet det seg alltid noen inne på Ginas kontor. I dette tilfellet sto kassen åpen, og Gina selv var gått ut på plattformen for å hente inn posten fra postvognen. Da hun kom inn igjen, mente Hatlebakk at det kanskje var best å låse skrinet mens hun var ute. Gina repliserte kjapt: "Ja, det er kanskje best å låse det når sånne folk er ute og reiser!". Hatlebakk ble svar skyldig.

Skulle tomvogner rangeres eller flyttes tro Gina like gjerne til som

lokomotiv. På stasjonene fantes jo ingen annen trekraft enn damplokomotivene når de kom med tog. Utenom togtider måtte man hjelpe seg med det man hadde, og da var muskelkraft det som som oftest dugde, og Gina var ikke snauere enn at hun dro og dyttet når det var nødvendig.

På slutten av 50-tallet var det klart for alle at UHB gikk mot nedleggelse, og etterhvert ble det færre og færre tog å ekspedere. I et intervju som Thorstein Diesen gjorde med Gina i juni 1960, filosoferer hun litt om stasjonens rolle i lokalsamfunnet, og om hvordan det skal gå når den forsvinner. Postverket vil sørge for posten via en postrute og selv vil hun sannsynligvis få arbeid på et annet postkontor. Men hun synes det er trist at det som har vært bygdas midtpunkt siden banen kom, skal forsvinne. "Hadde vi bare fått en **skikkelig** bane", sier hun halvøyt, "da skulle du ha sett på trafikk!"

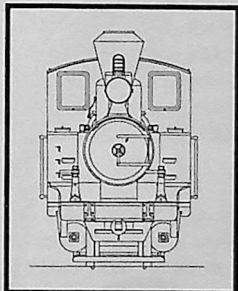
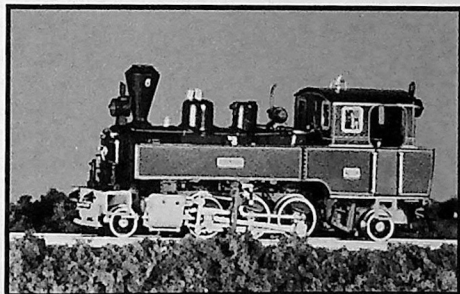
Gina fikk kjøpe den vesle stasjonsbygningen, og ikke lenge etter ble Tertittveien åpnet nordover langs linjen der sporene kort tid før hadde gått. En tid etter ble Gina igjen spurt hva hun syntes, og svaret kom raskt: "Banen har gått godt, den, gjennom tiene. Te å væra en smalsporet bane, så ske'n itte klage på den, nei. De siste åra var ette så like, den skuffla nå og gikk bortetter her. At det gikk den veien likte je ette, men det er ette noe å gjøra ved det nå, da."

Nå er både stasjonsbygningen og Gina borte. Bygningen brente ned på midten av 70-tallet, og Gina flyttet litt lenger nord i svingen.

Skal noen fortjene hedersbetegnelsen "et grepa kvinnfolk" må det være Gina Sannerud, som trofast tjente UHB i 35 år - fra 1925 til 1960!

NORWEGIAN RAIL MINIATURES

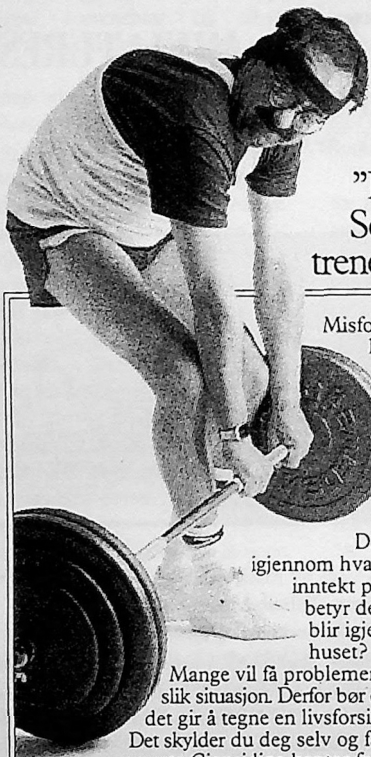
PRESENTERER URSKOG-HØLANDSBANENS
LOKOMOTIV Nr.6 HÖLAND I H0e



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

NRM 1001 Setskogen	kr. 4.339,-	NRM 1002 Bjørkelangen	kr. 4.339,-
NRM 1003 Höland	kr. 4.339,-	NRM 1004 Prydz	kr. 4.339,-
H0e startsett	kr. 590,-	H0e startsett + trafo	kr. 1.100,-

(Startsett fra ROCO)



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

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

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

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

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

 **GJENSIDIGE**

Gjensidige-Avtalen

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

Aurskog-Høland og Sørum Brannkasse

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

Fra Kristiania Ø til Oslo S.

Jan Deram

I medisinsk terminologi finner vi ofte begrepet **kronisk forstoppelse**. Denne sykdommen har først Kristiania Østbanestasjon og fra 1924 Oslo Østbanestasjon lidd av praktisk talt fra "fødselen" av. Denne stasjonen, som nå utgjør en del av Oslo Sentralstasjon, ble bygget til åpningen av Hovedbanen i 1854 og må til å begynne med, ifølge samtidige bilder, ha fortonet seg som en ren idyll, selv om man allerede i 1849 hadde begynt å opparbeide Jernbanetorget med brulegging og steinlegging av fortauene. Nå gikk det ikke lenge før stasjonen måtte utvides, allerede i 1878 kom den første store utvidelsen etter arkitekt G.A. Bulls tegninger. Etterhvert som nye baner ble bygget, ble også stasjonen og dens område utvidet. I 1879 kom Smaalensbanen (Østfoldbanen), i 1900-1902 fulgte Nordbanen (Gjøvikbanen) og endelig i 1909 Bergensbanen.

Allerede tidlig ble det klaget over at stasjonsområdet var for lite, og spesielt over at jernbanen hadde en elendig forbindelse med sin havn. I 1859 hadde Hovedbanen riktignok kjøpt Sørenga med tanke på å flytte all trelasttrafikken dit, men forbindelsen dit bestod bare av et enkelt spor over trelasttomtene. Stort bedre var det heller ikke på Oslos andre hovedstasjon, Kristiania V, der den eneste forbindelsen til de nærliggende kaiområdene var et par bryggespor på Pipervikskai i nærheten av Akers Verksted. Disse forholdene gjorde at det stort sett var umulig å overføre last fra skip til jernbane og omvendt.

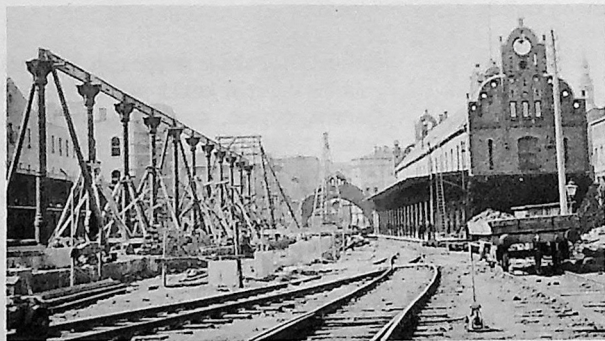
Fordi man innså at Østbanestasjonen raskt ble for liten ble det i 1892 nedsatt en komité hvis mandat å drøfte både Øst- og Vestbanestasjonen i relasjon til de store jernbaneplaner som på den tid var i emning. Man ønsket også en vurdering av en mulig jernbaneforbindelse mellom de to stasjonene. Komiteen uttalte ganske raskt at rangerforholdene Østbanen var så kritiske at man måtte anlegge endel provisoriske skiftespor dersom ikke

godtrafikken skulle stoppe opp. Fra endel hold ble det reist kritikk mot utvidelse av Østbanestasjonen, man mente at det var bedre å anlegge én eller flere nye stasjoner i byens nordvest- eller nordkant, evt. i forbindelse med en ringbane fra Østbanen via Sandaker til Vestbanen.

Utvidelse av Østbanestasjonen ville bli en særdeles kostbar affære. Det ble regnet med at beløpet ville utgjøre omlag 5.6 millioner kr. og omfatte et areal på ca. 119.000 m². I tillegg var omkostningene til grunnavståelse satt til ca. 3 millioner kr, og ekspropriasjonsutgifter i forbindelse med Nordbanens innføring til ca. ½ million. Enkelte mente at det da måtte være bedre å skaffe Nordbanen en stasjon ved Majorstuen, og så legge et havnespor "av tertiær karakter" langs Frognerelva under Drammensveien til Vestbanen og et annet til Østbanen. Da hadde man også løst problemet med en ringbane, ble det hevdet. Mange bokstavelig talt luftige planer ble foreslått. I 1896 kom redaktør Einar Sundt med en plan som lenge ble livlig diskutert. Han ville flytte trafikken til området øst for



Byens første stasjonsbygning var tegnet av arkitektene Schirmer og von Hanno. Den ble oppført i 1854.



Da Smaalensbanen ble åpnet i 1879 måtte Østbanestasjonen utvides betydelig. Bildet viser byggearbeidene dette året.



På slutten av forrige århundre var Østbanestasjonen stadig blitt utvidet, og bildet, som er fra slutten av 1890-årene viser fasaden mot Jernbanetorget og Karl Johans gate.

Akerselven der stasjonen skulle ligge og bygge en ny godsstasjon. Den gamle toghallen skulle omgjøres til torghall (altså intet nytt forslag!!, red. anm.) og lokaltrafikken besørgeres av såkalte luftbaner (høybaner) som var sterkt i skuddet på denne tid. Planen var vanvittig dyr, hele prosjektet ville komme på mer en 50 millioner datids-kroner.

Da Stortinget i 1895 fastslo at Nordbanen skulle føres inn til Østbanestasjonen utlyste det samtidig en konkurranse om den beste løsningen av stasjonsproblemet. Denne konkurransen ble vunnet av den ikke ukjente Sam. Eyde (Hydros grunnlegger) og av en tysk ingeniør ved navn O. Gleim. Deres forslag forutsatte at det skulle anlegges en ny skiftestasjon på Loenga og Sørønga. og at stasjonsområdet skulle utvides ved ekspropriasjon av kvartalet på den andre siden av Jernbanegaten. Dessuten skulle det etter forslaget bygges en bryggebane utenom Festningen mellom Østbanen og Vestbanen. Flere av de upremierte forslagen var selsomme og fantastiske; man opererte med sentralstasjoner på Kontraskjæret, Hammersborg og Bislet, og med luftbaner i alle mulige og umulige retninger ut av byen.

Spekulasjonene rundt Nordbanens innføring før vedtaket i 1895 utløste en livlig tomte- og eiendomsspekulasjon. Eiendommer i de aktuelle områder ble kjøpt og solgt i et vanvittig tempo og til stadig høyere priser; én eiendom ble kjøpt for 110.000 kroner og etter at staten hadde utløst den med 78.000 kr. og siden allikevel ikke trengte den i forbindelse med jernbanen, solgt for 1 million kr.

I 1899 kom regjeringens proposisjon. På grunnlag av de premierte og to innkjøpte forslag hadde jernbanestyret

utformet en totalplan for utvidelsen. Person- og godstrafikken skulle atskilles med en driftsbanegård for persontrafikk i Loelvdalen og godshus og lastespor på tomtene sør for de eksisterende hovedspor. I planen var også innlagt forbindelsesbaner mellom Østbanen og Sandaker, og mellom Sandaker og Vestbanen. Totalprisen for hele anlegget ville være nær på 19 millioner. Spesielt begeistret var man for å ta i bruk Lodalen, der det var god plass i forhold til på tomtene langs havna. I tillegg til å spare meget verdifulle arealer var også de sportekniske forhold ved Lodalsløsningen meget gunstige. Enkelte krefter vek tilbake for de store utgiftene, og forsøkte å få et vedtak om en amputert løsning. Morgenbladet advarte sterkt mot å kutte deler av planene og sa fra at det "nå ikke må fires på kravet om en Østbanestasjon som var tjenlig for utviklingen gjennom mer enn en halv mannsalder".

På Østbanen ble de eksisterende spor brukt til all slags trafikk om hverandre: persontog, godstog og skifting/rangering. Oppgaven var å få skilt sporene i forskjellige grupper for forskjellige bruk og i tillegg skaffe plass til lokomotivremisser, kullopplag og verksteder av ulike slag. I løpet av 20 år hadde persontrafikken steget fra 1½ million reisende til 8½ million og godsmengden var femdoblet i samme tidsrom. Den 17. april 1899 kom jernbanekomiteens noe modifiserte plan opp i Stortinget, og før ordskiftet engang hadde begynt ble det fremsatt forslag om utsettelse. Mot dette ble det hevdet at det forelå en nødtilstand på Østbanestasjonen og at en utsettelse ville være katastrofal. Allikevel ble utfallet av debatten at saken ble utsatt. Regjeringen følte dette som et stort og sviende nederlag,

spesielt arbeidsminister Løvland, som i ettertid innså at det hadde vært en bommert å koble Østbanesaken med planen om en høybane gjennom byen. Dette siste hadde vakt både bestyrtelse og forargelse i de styrende organer i byen. Senere på året ble det nedsatt en ny stasjonskomitee og da den endelig kunne fremlegge resultatet av sitt enorme arbeid, viste det seg at komiteen hadde delt seg på midten. Dissensen dreide seg i det alt vesentlige om rekkefølge på de forskjellige tiltakene. Den ene gruppen mente at en forbindelseslinje mellom Øst- og Vestbanen måtte gå om Grefsen, mens den andre gruppen ønsket en større utvidelse av Østbanen og hadde utarbeidet en fremtidsplan med store vyer og perspektiver. Også disse planene ble gjenstand for endeløse overveielser, men ble den 10. juni 1903 endelig vedtatt etter at jernbanekomiteen i forveien hadde inntatt et mellomstandpunkt mellom de to løsningene.

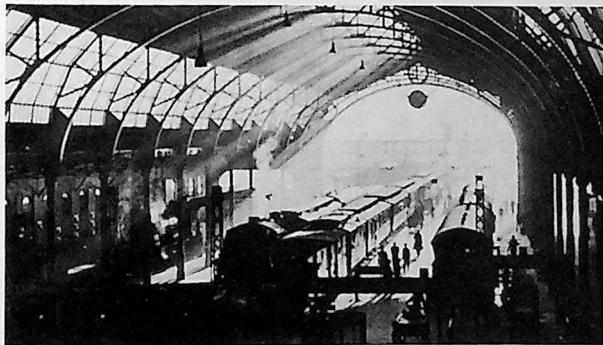
Arbeidet tok straks til og i 1907 var storparten av stasjonsutvidelsen ferdig til en pris av ca. 5 millioner kr. Da var det anlagt en ny driftsbanegård i nærheten av Oslo Ladegård, en ny rangerstasjon på Loenga samt perronger med spor for Smaalensbanens lokaltrafikk og Gjøvikbanens og Hovedbanens persontog med tilhørende ekspedisjoner. I tillegg var det bygget endel nye bruer over Akerselva og anlagt et større sentralt stillverkssystem. Så lenge det ikke fantes noen forbindelsesbane mellom Øst- og Vestbanen gikk det en evig strøm av hester med vogner fra den ene stasjon til den andre. Planene for en bryggebane forutsatte en oppfylling av byens gamle fiskehavn "Sadelmagerhullet" og deler av nordre Revierhavn, og to år etter at stortinget vedtok byggingen ble den tatt i bruk - den

13. november 1907. Denne banen fikk stor betydning for transporten mellom Øst- og Vestbanen, selv om den allerede etter få år var utilstrekkelig. Opprinnelig regnet man med at den skulle transportere 1600 tonn i året, allerede i 1918 var tallet kommet opp i 4000 tonn pr. måned. Banen fikk et langt liv, den ble ikke nedlagt før Oslotunnelen kom i 1980, og dens lange og saktegående tog var en evig kilde til irritasjon blant byens bilister. I hele Havnebanens levetid var det påbudt at en person skulle gå foran toget og varsle, først med bjelle, senere med rødt flagg for å stoppe kryssende trafikk.

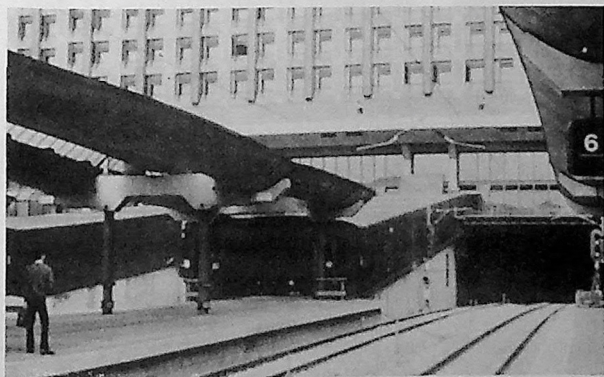
I tiden frem mot 1. verdenskrig ble Østbanestasjonen "klattvis" utvidet, og trafikkøkningen fortsatte ettersom nye baner ble knyttet til; Valdresbanen i 1906 og Bergensbanen i 1909. Man begynte etterhvert å angre på at man ikke hadde vedtatt den store planen av 1899. På et stort interskandinavisk jernbanemøte i 1912 ble det igjen fortalt at stasjons- og havneforholdene var prekære, og at det var planer om å få istand en internasjonal konkurranse om stasjonsspørsmålet. Inntil videre måtte man lappe på det man hadde. I 1913 bevilget Stortinget et større beløp for å få utvidet hovedvestibylen, noe som resulterte i at fasaden ble flyttet 3,8 meter ut i Havnegaten. Til tross for de etterhvert stadige utvidelsene var og ble stasjonen for liten, både for person- og godstrafikken. Man måtte faktisk begrense sendingene fra fjerntliggende stasjoner etter mottakskapasiteten på Østbanestasjonen. I 1914 var persontrafikken daglig på ca. 14.000 reisende, en økning på 95 % fra 1908. I 1918 trafikkerte hele 111 tog stasjonen hver dag og godstrafikken var øket med 45% siden 1914. For å bedre på forholdene innførte man helt frem til Oslo



Vi er kommet frem til 1917. Klokken er 07.30, og det er travelt ved perrongene. Vognene til venstre hører til natttoget fra Bergen som nettopp er kommet inn. I sporet ved siden av står dagtoget til Bergen, og lengst mot høyre to tog på Hovedbanen.



Dette stemningsbildet er hentet fra toghallen på Oslo Ø i 1948.



.. og endelig er Oslo Ø blitt til Oslo S. Dette bildet er tatt fra perrongen ved spor 6, like etter at stasjonen var åpnet for ordinær trafikk.

S ble bygget, en ordning der persontrafikken fra Nordbanen, Bergensbanen og Smaalensbanen gikk inn til plattformene vest for Akerselva, mens godstrafikken ble ført til en rangerstasjon ved Loenga, der togene ble løst opp og fordelt til forskjellige destinasjoner og brygger på Oslo havn. På Vestbanen ordnet man seg slik at persontrafikken gikk inn til stasjonen, mens gods- og rangértrafikken ble henlagt til en nybygd gods/rangerstasjon på Filipstad.

I 30 og 40-årene ble lite gjort, bortsett fra helt nødvendige utvidelser og kritikken lot da heller ikke vente på seg. I 1934 kom et nytt ustpill, denne gang fra Oslo Handelskammer. Saken ble fulgt opp av formannskapet i 1935. Man ba NSB om å oppnevne en sakkyndig komite som kunne trekke opp grunnlinjene, såvel økonomisk, som teknisk og trafikkmessig, for en sentralstasjon for Stor-Oslo og for lokaltrafikken. Hovedstyret i NSB svarte at de ønsket å foreta endel grunnundersøkelser med tanke på en tunneltrasé under bykjernen, og det ble bevilget 20.000 kr. til formålet. Arbeidet med grunnundersøkelsene ble satt igang straks, og i 1937 fikk Arbeidsdepartementet oversendt en oversikt over mulige traséer for en tunnelforbindelse mellom det østlige og vestlige jernbanenett. Det ble nå satt ned en ny komite, bestående av en rekke eksperter på ulike områder ledet av den tidligere generaldirektøren for de svenske statsbaner Axel Granholm. Komiteen fikk navnet "Stasjonskomiteen av 1938". Mandatet var som følger: ".... å trekke opp grunnlinjene i teknisk, trafikkmessig og økonomisk henseende av jernbanens stasjonsspørsmål i Oslo, og i forbindelse hermed ordningen av fjernogs-, forstads- og godstrafikken. Ingen liten oppgave!

Komiteen ble stående med to hovedtyper av prosjekter: Enten en sentralstasjon anlagt på Oslo Ø's område som via en tunnel til et punkt på Drammensbanen skulle knytte det østlige og vestlige nettet sammen, eller: En sentralstasjon for all trafikk - unntatt Vestbanens forstadstrafikk. Også denne Sentralstasjonen skulle anlegges på Oslo Ø's område. Komiteen utelukket enhver tanke på å beholde to hovedstasjoner for Oslo. Komiteens beregninger viste også at en dobbeltsporet tunnel under Oslo ville ha stor nok kapasitet i påregnelig fremtid, sogar også om man skulle finne på å kjøre Bergensbanens tog denne veien (!). Komiteen kom også frem til at den påtenkte tunnel var teknisk mulig å bygge, men påpekte at den ville passere flere av de leirefylte dypprenene som er så karakteristiske for byggegrunnen i Oslo. Dessuten vill man få problemer med den aggressive alunskiferen. Planene forutsatte også bygging av en helt ny stasjonsbygning på Jernbanetorget, og NSB's arkitektkontor utarbeidet et forprosjekt for en bygning på 12 etasjer. I en slik sentral bygning kunne man samle alle de funksjoner som hører til en moderne jernbaneforvaltning. På dette tidspunktet var NSB's kontorer spredd på hele 14 steder i byen.

Den 7. desember 1939 leverte Stasjonskomiteen sin innstilling til Arbeidsdepartementet, og den 21. februar året etter fikk Hovedstyret innstillingen til uttalelse. Nå fikk vi jo som kjent den tyske invasjonen i april, og det viste seg at de nye maktøverne gjerne ville ha et ord med i laget. Allikevel meldte Hovedstyret i desember 1940 at det ga sin tilslutning til komiteens forslag om å samle all trafikk på en sentralstasjon ved Oslo Ø. I tillegg forslø det å utlyse en arkitektkonkurranse

for stasjonsbygningens vedkommende. Dette ble det imidlertid satt en effektiv stopper for, idet den nye ledelsen i Arbeidsdepartementet la frem et forslag som de kalte Tøyenprosjektet. Dette forusatte riving av såvel Oslo Ø som Oslo V, og bygging av en ny sentralstasjon på Tøyen, hvorfra men på en slags motorveiliggende "hurtigvei" skulle komme ned til sentrum. Hovedstyret avviste kategorisk denne løsningen og hevdet med styrke at det var plass nok til en sentralstasjon ved Oslo Ø. Etterhvert fikk man annet å tenke på, og rovdriften på materiell og personer, med trussel om straff for den minste forseelse ble endel av hverdagen. Stasjonsprosjektet forsvant i glemmeboken resten av okkupasjonen, men ikke før var Norge igjen fritt, før NSB skrev til Arbeidsdepartementet og foreslo at planleggingsarbeidet igjen burde opptas, og nå i svært utvidet omfang. På forsommeren 1946 opprette NSB et eget planleggingskontor for Oslo Sentralstasjon. Den påtenkte arkitektkonkurransen ble nå utlyst, og det kom inn 10 utkast. Juryen var ikke helt fornøyd med kvaliteten på utkastene, men samlet seg om ett som man mente ville danne et ypperlig grunnlag for videre arbeid med saken. Dette utkastet var kalt "Grønt lys", og var utarbeidet av arkitektene John Engh og Peer Quam, med Edvard Heiberg som jernbaneteknisk konsulent og Oluf A. Engh som bygningsteknisk konsulent. Forslaget innebar en tilbaketrekning av eksisterende byggelinje på ca. 30 meter med en hovedinngang i Karl Johans gates akse. Bygningen skulle være på 10 etasjer i front, med en lavere blokk på 7 etasjer mot Havnegaten.

Utover i 50-årene gikk tiden med til å utarbeide forskjellige traseer for

tunneler. Den 7. mai 1952 ble forslaget fra NSB's hovedstyre oversendt samfedselsdepartementet, og man håpet at forslagene kunne legges frem for Stortinget i vårsesjonen 1953. Så vel gikk det ikke! Det offentlige kvem malar langsomt. Man kunne fristes til å sitere Bergljots kjente ord fra Bjørnsons melodrama med samme navn: "Kjør sakte, thi vi kommer tidsnok frem". Det gikk nemlig hele 10 år før saken kom på Stortingets kart, og i mellomtiden var det gjort endel mindre forandringer i planene, men ingen prinsippendringer. En ny komite ble nedsatt 25. mars 1960 og allerede 13 april hadde denne sin innstilling ferdig. Så rask behandling er ikke hverdagskost i offentlig sammenheng!! Mye av det komiteen fremla var kjent stoff, men den foreslo å forlenge tunnelen vestover slik at Frognerstranden kunne frigjøres for spor. Dessuten påpekte den allerede da behovet for tidsmessig materiell såvel på trekraftsiden som på person- og godsvognsiden. Effektiv skifting, med de investeringer det innebar, ble også påpekt fra komiteen.

Så endelig den 10. mai 1962, etter en lang debatt ga Stortinget sin endelige tilslutning til at det skulle etableres en forbindelse mellom de østlige og vestlige baner med en dobbeltsporet tunnel under bykjernen. Det var endelig klart for planleggingen av et virkelig storprosjekt. Noen dager forut for Stortingets godkjennelse hadde Plankontoret for Oslo Sentralstasjon begynt sitt arbeid. For planleggerne var det viktig å vite hvilket jernbanenett stasjonen på sikt skulle betjene, hvilke driftsformer som ville være aktuelle, og hvilken rolle jernbanen skulle spille i nærtrafikken i Oslo-området. Nå var det slik at persontrafikken sank jevnt og trutt gjennom 60-årene, og jernbanens

muligheter på fremtidens persontrafikkmarked var preget av pessimisme. Men så, i 1972 snudde utviklingen seg og for planperioden frem til 1980 ble økningen på hele 30 %

Byggingen av den nye sentralstasjonen bød på mange tekniske utfordringer. Gater og veier skulle legges om, Nylandsveien skulle føres i bro over hele sporområdet, og fra det meget sterke fallet i Brynsbakken skulle sporene ledes inn på et plant område, for så igjen å falle sterkt ned i tunnelen. Vinnerutkastet til stasjonsbygningen fra 1946 forutsatte riving av Oslo Ø, men nå kom sterke antikvariske krefter inn i bildet for å bevare den gamle stasjonsbygningen. Plankontoret, sammen med arkitektene Engh og Seip utarbeidet en løsning der man bevarte den gamle Østbanehallen, og endelig i 1976 kunne bygningsrådet i Oslo gi sin tillatelse til bygging av stasjonen.

I 1979 feiret NSB sitt 125-årsjubileum, og den største begivenheten i jubileumsåret var uten tvil kong Olavs nedleggelse av grunnstenen til Oslo Sentralstasjon. Denne høytidelige handlingen fant sted den 15. oktober, og på våren 1980 var de fleste arbeidene i byggetrinn 1 fullført. Den 30. mai kunne samferdselsminister Ronald Bye erklære Oslo-tunnelen for åpnet, og NSB's daværende styreformann Ole Haugum kunne endelig uttale: "Nå er en hundre år gammel drøm virkeliggjort - nemlig å knytte jernbane-Norge sammen til ett rike". Oslo Ø var blitt til Oslo S.

I løpet av de påfølgende år ble de neste byggetrinnene ferdigstilt og endelig den 26. november 1986 kunne publikum slippes inn i det vi idag kjenner som sentralhallen. Den offisielle åpning fant sted 12. februar 1987, og nok en gang

kastet kong Olav glans over begivenheten ved å slå et slag på en stasjonsklokke i skinnende messing. Den gamle Østbanehallen førte i en årrekke en anleggstilværelse, men til OL på Lillehammer i år, var hallen ferdig ombygget til en salgshall, som under OL tjente som sluse for de mange reisende frem mot perrongene. Oslo Ø hadde igjen fått en funksjon, nå som Østbanehallen.

Kilder: Østvedt: *De norske jernbaners historie*
Hollås: *Stasjoner i Sentrum, Oslo 1990*



Det eldste kjente bilde fra baksiden av Christiania stasjon. Bildet er sannsynligvis fra ca. 1860.

Et under i Volos



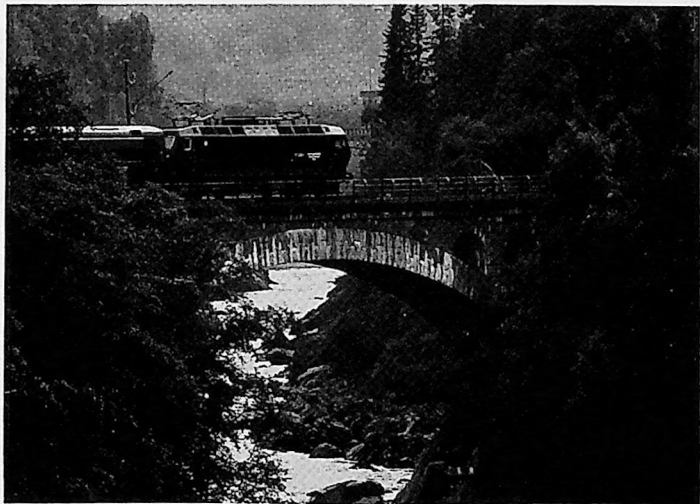
I tertittens nr. 67 skriver Håvard Pedersen en artikkel med tittel "Hva skjer i Volos?". Hellas har jo til denne dag ikke hatt noen museumsjernbane. Nå er dette rette på. I Volos' gater går det atter damptog med 600 mm sporvidde. Til å begynne med kjørt man til Agria, 7 km. fra Volos, men fra mars i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

Sparebanken NOR er alltid i nærheten.



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

sparebanken
NOR



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

NSB

