

ISSN 0804-9203

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr.107 desember 2000



Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjonens adresse:
Postboks 59 - 1921 Sørumsand

Annonsepriser:
Baksiden kr.1400,-, 1/1 side kr. 800,-
½side kr. 500,-

Stiftelsen Urskog- Hølandsbanen

driver på idealistisk basis Tertitten, smalsporet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke. Medlem av Norges Museumsforbund

Postboks 59 - 1920 Sørumsand
Bankgiro: 1624.65.35500
Postgiro: 05305134408
E-mail: tertitten@sorum.online.no
Internett: www.tertitten.no

Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 16.00
Kontor: Sørumsand stasjon Tlf. 63 82 69 70
Museumsbest./daglig leder: Linda Myklebust
Driftsbestyrer: Svein-Ove Johnsrud
Trafikksjef: Lena Moen
Stiftelsens formann: Finn Halling

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

Damptog kjøres i desember 2000 søndagene 10. desember, 17. desember og nyttårsaften søndag 31. desember kl. 12, 13, 14 og 15.

Julen

står for døren, og med den Tertittens etter hvert så tradisjonsrike julekjøring. I år er jo selveste julaften på en søndag, så den dagen kjører vi ikke tog på Tertitten. Derimot kan vi friste med stemningsfulle togturer søndagene 10. 17. og 31. desember kl. 12, 13, 14 og 15. Vi ser deg vel hos oss på Sørumsand?

Det er ikke lenger slik at Tertitten går i dvale når vinteren kommer. For det første kjører vi jo juletogene, og for det annet foregår det en rekke aktiviteter på banen hele høsten og hele vinteren, så vel administrativt som praktisk.

En av de praktiske jobbene som vi må ha utført snarlig er registreringer av alle gjenstandene som befinner seg i Stiftelsen Urskog-Hølandsbanens eie. Her finnes alt fra damplokomotiver til små spesialskruer. Alt skal registreres. Er det noen av våre lesere som kunne ha tid og lyst til å hjelpe oss med dette? Registreringen foregår på data, men la ikke det at du ikke er kjent med en PC stoppe deg fra å hjelpe oss. Linda museumsbestyrer har lovt å gi god og fyldig veiledning om hvordan registreringen skal gjøres, så her er intet å frykte.

Vi har tidligere skrevet om sikkerhetsarbeidet ved museumsbanen. At alle tjenestegjørende behersker førstehjelp er en del av sikkerheten. Det er en del år siden forrige gang det ble avholdt førstehjelpskurs hos oss og nye personer er kommet med i driften. Denne vinteren vil det på nytt bli holdt et slikt kurs for så vel banens ansatte som de frivillige. Vårt håp er selvsagt at vi aldri må få bruk for denne lærdommen, men den skal være der!

Jan Deram

Forsidebildet kunne like gjerne vært tatt i banens driftstid, men er et 2 år gammelt foto tatt på Sørumsand stasjon av Erik Borgersen.

Når publikum går hjem

Linda Myklebust

Lysene slukkes. Dørene låses. Publikumet har gått hjem. Sesongen er over. De fleste forbinder et museum med det som de ser og opplever i åpningstiden. Det er ikke få ganger at museumsansatte får spørsmålet, "Hva gjør dere når publikumet ikke er der?". Et kort svar på dette er: da gjør vi ALT.

Et museum er en virksomhet som rommer mange ulike arbeidsoppgaver. Den som er enklest å skjønne er det som går på vedlikehold. For vår del vil det si av togene. Alle aktive medlemmer i Tertitten vet hvor mye arbeid som ligger i å holde i stand et lokomotiv. Og mange har fått følingen med hvor tungt og arbeidskrevende det er å holde banen i sikker og kjørbær stand.

Det finnes mange ulike typer av museer. De har ulike formål og drives på forskjellige måter. Noen felles kjennetegn har imidlertid alle organisasjoner som går under begrepet "museum". Felles for alle museer er at de har fire hovedarbeidsoppgaver: innsamling og registrering, bevaring, forskning, formidling. Museene driver med alle disse parallelt, men det må være en viss rekkefølge for at det hele skal fungere.

Publikumet møter som regel den siste biten: formidlingen. Dette er resultatet av samtlige foregående punkter. Formidling er utstillinger, turer med toget og lignende aktiviteter, litteraturen som selges i museumsbutikken. Den synlige delen av virksomheten ville ikke vært mulig uten de mer usynlige arbeidsoppgavene.

For å kunne formidle noe, må det være noe å formidle. Da må noe i det minste vært tatt vare på, det være seg en gjenstand eller en kunnskap. I vårt tilfelle: ingen tog, ingen tog tur. Ingen kunnskap om tidligere tider, ingen bøker å selge. Når man først har noe som kan taes vare på, er det mest hensiktsmessig å lage et system for at den ikke skal forsvinne i mengden. Dette er ikke akkurat noe problem i forhold til større gjenstander som lokomotiver og vogner, men er absolutt det i forhold til mindre gjenstander. Hvis det som samles inn kun oppbevares i en haug, er det heller ikke særlig lett å formidle. Det blir omtrent som å slippe noen opp på et rotete loft. Sannsynligvis vil de finne et og annet spennende, men det meste vil bli borte i et inntrykk av rot.

En gammel gjenstand har gjerne vært utsatt for litt av hvert. Noe blir godt tatt vare på og er som god som ny. Andre ting er utslit. Dermed blir det viktig å sørge for at gjenstanden bevares og kanskje settes i stand. Dette er en veldig ressurskrevende del av museumsarbeid.

Forskningen er neste steg. Å samle inn ting og kunnskap, ta vare på gjenstander og informasjon er en ting. Noe annet er å finne ut hva ble brukt til, av hvem, til hvilke formål og hvorfor. Slike spørsmål er viktige å finne svar på for den som

forsker. Det kan være nyttig å kartlegge det unike, men også det vanlige. Forandringer skjer nemlig fort. Kunnskap om ting og forhold omkring dem blir fort borte.

Først tar man vare på saker og opplysninger og systematiserer disse. Så sørger man for at disse blir oppbevart og i stand setter det som trenger det. Deretter finner man ut hva, hvem, hvor og hvordan.

Nå så alt dette er gjort, lages det utstillinger, åpnes dørene til nyrestaurerte bygninger, fyres kjelene opp for togturen, selges det bøker. Da kommer publikumet.

Dørene låses. Lysene slukkes. Publikumet går hjem. Da bretter museumsfolket opp ermene og gjør jobben.



Bildet illustrerer vel bedre enn mange ord akkurat det Linda sier i denne artikkelen. "Da bretter museumsfolket opp ermene og gjør jobben". Her et bilde fra verkstedet sist vinter, der Trond Dehli, Svein-Ove Johnsrud og Øyvind Hofseth med bokstavelig talt oppbrettede erner jobber med den noe gjenstridige rammen på godsvogn K19
(Foto: Thorleif Pedersen)

På smalspor tilbake til fortiden

Ragnar Frislid



Lok nr. 6 "Høland" er et av de tre lokomotivene som er i drift i dag, takket være frivillig mannskap, som vet alt om gamle dampmaskiner.

Ragnar Frislid er frilansjournalist og skriver artikler for forskjellige publikasjoner. I bladet "Hytteliv" fra sommeren 1999 har han en større artikkel om Tertitten under vignetten "Omveien" – glimt av den kulturhistorie som finnes langs de veier hyttefolk ferdes på. Med Frislids tillatelse følger her hans presentasjon av Tertitten fra "Hytteliv"- et blad med en meget stor leserskare.

Den dag i dag går Tertitten sine faste helgeturer gjennom skog og åkerland under Sørums høye sommerhimmel, som om ingenting skulle være hendt de siste hundre år. Men det er et bedrag, for i virkeligheten har store ting skjedd: I siste øyeblikk kom venner av Urskog-Hølandsbanen inn i bildet og fikk reddet restene av den smalsporede bygdejernbanen fra den endelige undergangen. Derfor kan du ennå møte opp på Sørumsand stasjon en sommersøndag og stige om bord i "toget som ikke skal noe sted, bare en liten tur tilbake i tiden", for å bruke ildsjelenes egne ord. Og turen er ganske riktig liten, bare 4 km. av den gamle banestrekningen på 57 km. er bevart og i bruk i dag. Men spranget tilbake

i tid er desto større – enten du reiser på 2. klasse med plysj og messing eller du nyter de mer demokratiske fasilitetene i en 3. klasses vogn, er du hundre år tilbake i tiden i samme sekund som toget ruller ut fra Sørumsand stasjon.

En ren jernbanefeber herjet i mange bygder i slutten av 1800-årene. En egen jernbane skulle skape liv og røre i bygd. Med jernhestens hjelp skulle bygdas egne produkter føres ut på markedet, og like raskt og effektivt skulle varer og goder fra den store verden strømme inn i bygdene på blanke skinner. På denne bakgrunnen ble planene om en jernbane i de indre bygdene i det sørlige Akershus realisert, og det første toget på Urskogbanen, trukket av lokomotivet ”Eidsverket”, innkjøpt fra Tyskland for 13.000 gode norske kroner, kunne gjennomføre jomfruturen fra Bingsfoss i Blaker til Bjørkelangen i Aurskog (den gang Urskog) i 1896. To år senere ble banen ført helt frem til Skulerud i Høland, og Urskog-Hølandsbanen var et faktum.

Med sine rørende dimensjoner fremstår banen som selve inkarnasjonen på guttedrømmen om det fullkomne mekaniske leketøy. Men det var ingen lek de satte i gang, godseierne og storbøndene i Aurkog-Høland. Det var en økonomisk satsning som skulle lønne seg, uten skryt og store fakter. Man var ute etter en løsning som var så billig som mulig, men som samtidig dekket behovet. Det ble bakgrunnen for at man valgte en smalsporet jernbane, som ga både lavere anleggskostnader og billigere rullende materiell. For Urskog-Hølandsbanen falt valget på sporbredden 75 cm. Her i landet er det bare i tillegg den for lengst nedlagte Nesttun-Osbanen ved Bergen som har hatt denne sporvidden. Det betyr at Tertitten er den eneste i sitt slag i dag, og et klenodium i særklasse her i landet. Andre private jernbaner som ble anlagt i forrige århundre hadde et litt bredere smalspor 1067 mm., mens staten stort sett satset på den mer generøse sporvidden, som er NSB’s standard i dag: 1435 mm. På den måten utkrystalliserte det seg tre klasser av jernbaner her i landet, og Urskog-Hølandsbanen havnet i tredje klasse – den var en såkalt ”tertiær-jernbane”. Det er denne betegnelsen som har gitt banen det folkelige navnet, **Tertitten**.

Blant Tertittens viktigste oppgaver var å frakte tømmer frem til endestasjonen Skulerud ved Skulerudsjøen for videre fløting ned gjennom Østfolds inder vannveier, med kanaler og sluser, til sagbrukene i Tistedal. men etter hvert grodde også lokale sagbruk opp, og Tertitten sørget for å bringe trelasten nordover til Sørumsand, der Kongsvingerbanen overtok den videre frakten. En viktig ”eksportvare” som gikk på skinner ut av bygdene var også torvstrø fra de vidstrakte torvmyrene i distriktet, mens melk og andre landbruksprodukter fikk en snarvei til markedene på Oslokanten. Og bygdefolk forsto å benytte seg av Tertittens bekvemmeligheter. En reise til hovedstaden ble en enkel sak, og også sørover åpnet det seg nye reisemuligheter. Ikke bare tømmer, men også folk kunne ta vannveien fra Skulerud og like til Halden om bord i den sagnomsuste DS ”Turisten” – de indre Akershusbygdene befant seg plutselig midt i verden!

Sånn gikk Tertitten sin daglige gang med folk og fe og mange slags gods, gjennom gyldne år og krisetider og i stadig sterkere konkurranse med bil og buss. Begynnelsen til slutten kom i 1945, da staten trådte støttende til og overtok banen. Men det statlige eventyret varte ikke lenge. I 1960 ble Urskog-Hølandsbanen nedlagt, og skinnegangen ble fjernet før folk flest fikk sukk for seg..

Men Tertitten var likevel ikke død! At noe av det rullende materiellet havnet på Jernbanemuseet i Hamar, Teknisk museum i Oslo og NTH i Trondheim og dermed ble reddet fra undergangen var ikke nok for banens beste venner. Ildsjeler fra fjern og nær tok opp arbeidet med å bevare mest mulig av banen på stedet, og etter en årrekke med mange viderverdigheter ble Urskog-Hølandsbanen museumsjernbane, der det første museumstoget kunne gå sin seiersgang de 4 kilometerne til Fossum stasjon i 1966.

I dag eies Tertitten av Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen og har status som halvoffentlig museum med støtte bl.a. fra Fylkesmannen og kommunene Sørumsand og Aurskog-Høland. Men selve grunnpilaren er venneforeningen, som på frivillig basis står for vedlikehold og drift av banen. Konduktøren du møter og lokføreren som i røyk og damp rir den nesten hundre år gamle jernhesten, gjør noe ganske annet til daglig. Det er entusiaster som har tatt spranget fra modelljernbanen hjemme på stuegulvet og opp til det lys levende lilleputtoget og som til fullkommenhet har lært å mestre et teknisk vidunder fra oldefars dager.

Tre gamle lokomotiver er i drift ved banen i dag, og dessuten sju passasjervogner. Og selv om det ikke lenger fraktes gods, er alltid noen lastevogner med for å skape en illusjon av hvordan Urskog-Hølandsbanen tok seg ut i landskapet i den gode gamle tiden – før bilen og bussen kom og forstyrret idyllen. Og også røyken fra den prustende dampmaskinen er den gode gamle. Den røper at det fyres med kull, og kullet kommer fra Polen.

I årenes løp er det også gjort en innsats for å gjenskape bygningsmiljøet på ved banen. Stasjonsbygningen på Sørumsand, der du under idylliske omstendigheter får kjøpt billetter til eventyrreisen, er en kopi av Bjørkelangen stasjon fra 1896. Også Bingsfoss stasjon er gjenreist, og her er det til og med et lite parkanlegg, og servering for den som trenger en pust i bakken under den ville ferden mot endestasjonen Fossum, i en fart av 35 km/t.

Den trofaste hverdagssliteren Tertitten er i dag et søndagsfenomen. Fra midten av juni til slutten av august har toget fem avganger hver søndag. Men eventyrtoget trives ikke bare i sol og sommervarme. Når julen står for døren ruller Tertitten uten å nøle ut i kulda, med tre avganger søndager i desember og dessuten nyttårsaften. Og inne i kupéen skal du ikke frykte vinterkulda, for nå er det full fyr i de gamle vedovnene, og der du sitter trygt i parafinlampenes lune lys, tenker du på at sånn var det å reise i Norge for rundt regnet hundre år siden.



Øverst: På Sorumsand stasjon er også tobakksreklamen på veggen fredet, og alt som rører den nye tid er klokken på veggen.

Nederst: Et vinterbilde fra Bingsfoss, slik stasjonen så ut frem til 1999. Bildet er tatt forut for julekjøringen dette året. (UHB-foto)

Tertitten i fokus i media

Tertitten i de tusen hjem (Linda Myklebust)

Møysommelig blir skinnegangen løftet, doggene (skinnespikrene) løsnet fra svillene, gamle sviller som har ligget i bakken i 50 år taes ut, før de nye tre-svillene legges på plass. Det måles nøye, mange justeringer skal det til. Det må ikke være rom for avsporinger eller kantringer. Arbeidet er tungt, men stemningen er løs.

Bilder av denne scenen rullet over tv- skjermene, mens oktoberregnet plasket ned utenfor vinduene. Ikke mindre enn fem ganger var arbeidsgjengen på Tertitten å se på TV Norge sine sendinger i høst.

Et lite tv-team slo seg sammen med de ansatte på Tertitten en mandags formiddag i oktober. I pøsende regn ble svillebytingen dokumentert. Til sammen ble det over 1 ½ time råfilm, som ble kuttet ned til en liten reportasje. Først ble den sendt lokalt på TV Romerikes sendinger, så kjøpte TV Norge den også til sitt morgenprogram og programmet "På kryss og tvers". Rundt om i landet kunne folk se et vått, men ivrig arbeidslag utføre det tunge arbeidet.

Gjenskapt fortid (Stein Olav Hohle)



LO-aktuelt, organet for Landsorganisasjonen i Norge brakte for et par år siden ovenstående bilde i sin serie "Det var en gang". Normalt er bildene i denne serien svært gamle, men dette bildet er "gjenskapt fortid" og faktisk bare 20 år gammelt. Inne i de tidsriktige rallarantrekkene finner vi fra venstre: Hans Petter Grøner, Helge Kapstad, Håvard Pedersen, Steinar Norli, Stein Olav Hohle og Knut Thorvaldsen. På loket står Gaute Narverud.

Førstehjelpskurs på Tertitten

I løpet av vinterhalvåret skal Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen arrangere et førstehjelpskurs for sine ansatte. Kurset vil også bli tilbudt til medlemmene i Venneforeningen.

Forhåpentligvis vil mange ta seg tid til å delta. Kunnskap om førstehjelp bør være en viktig del av virksomheten rundt togdriften. Heldigvis har det ikke vært nødvendig for noen å utøve førstehjelp gjennom museumsårene, og forhåpentligvis vil aldri noen måtte bruke sine kunnskaper om dette på Tertitten. Skulle det likevel oppstå noe, det være seg en ulykke eller at noen får en illebefinnende, må situasjonen håndteres på best mulig måte.

Vi kommer tilbake med mer informasjon om kurstilbudet etter jul.

Vil du hjelpe oss?

Som nevnt i lederen på side 2, haster det med å få registrert gjenstandssamlingen på Tertitten. Ethvert museum er forpliktet til å ha sine gjenstander katalogisert og dette gjelder også for Tertitten. Roel Houtsma har gjort en svært god innsats og har trålet våre magasiner i kjelleren på Sørumsand. Imidlertid finnes det mye som ennå ikke er skikkelig registrert og behørig katalogisert. Registreringen skjer via et spesialprogram for gjenstandsregistrering på PC.

Vi trenger hjelp fra noen som har tid og lyst til å hjelpe til med registreringen.

Alt fra bygninger via damplokomotiv og vogner, ned til "den minste skrue" skal registreres, men melder det seg flere går registreringen som en lek! Kunne du tenke deg å hjelpe oss? Ta kontakt med Linda på tlf. 63.82.69.70. Hun blir garantert glad for å høre fra deg!

NASH 440 1929-modell

Trond Dehli

Våren 1999 fikk vi en spesiell tilvekst til samlingen vår på museumsbanen. Gaven var ikke mindre enn en komplett original veteranbil fra 1929, som bærer navnet Nash. Det er med andre ord en ekte amerikaner vi her snakke om. Bilen var eid av Valstad familien på Sørumsand som bl.a. drev Valstad café, så bilen behøvde ikke flyttes mange meter for å komme under tak hos sin nye eier.

Trygve Valstad fikk, i følge historien til bilen, pålegg om å montere blinklys på bilen i 1962, noe som ikke falt i god jord. Han bestemte seg for at det ikke skulle monteres noe blinklys og parkerte bilen for godt samme år.. Siden den gang har Nashen stått i sin lille garasje med jordgulv. Det fantes ingen arvinger etter Beate og Trygve Valstad, og således ble bilen gitt i gave til UHB i 1999 ved Sørum kommune fra dødsboet.

Etter påske i år ble Nashen kjørt på tilhenger til et verksted i nærheten av Frogner. Vi måtte få en tilstandsbedømmelse av bilen; hva virket og hva virket ikke. Bilen ble jekket opp så alle hjulene kom fri av gulvet, og det var mange smørenipler og hjullagre som trengte nytt fett.

Det mest spennende med en gammel bil er vel om motoren starter. Har motoren vært ordentlig konservert eller ikke? Motorer som ikke konserveres kan sette seg, som det heter på fagspråket, og da er det en stor jobb å få en brukbar motor ut av det igjen.

Men faren var ikke tilstede her, nei. Motoren kunne sveives rundt og var i så bra form at vi sveivet oljetrykk på den. Dette tydet bra. I tillegg var bilen i tilnærmet originalstand, og i god forfatning ellers. Dette forplikter oss og det var da heller ikke mye vi skulle behøve å bytte ut av deler. Pluggledningene var en av de tingene vi måtte bytte ut. Dem var det ikke mindre enn 12 stykker av. Nashen har dobbelt tenningsystem, det vil si plugger på begge sider av motoren. Da er det viktig å holde tungen rett i munnen når du kobler om. Knut Hansen hadde klart å skaffe instruksjonsbok til bilen, så det skulle være en kurant jobb å bytte pluggledninger. Før første startforsøk på bilen ble det også byttet olje på motoren, og alle småting ble tatt på og oljet så de skulle tåle en start. Toppdekslet på motoren tok vi av, slik at vi kunne følge med på at "toppen" fikk smøring. Alle tennpluggene ble også skrudd ut og rensset. Det store øyeblikket kom stadig nærmere. Strøm ble koblet til, og bensintilførsel ordnet via en bensinkanne..

Noe tegn til liv var det en gang i mellom. Skyting i forgasser og eksosrør fortalte oss at tenningsrekkefølgen måtte være feil. Heldigvis hadde vi tegnet kart over de gamle ledningene. Det var et annerledes oppsett enn hva instruksjonsboken

sa, og det var jo ingen grunn til at det skulle være feil. Bilen ble jo ikke rørt etter den ble satt bort.

Vi koblet tilbake pluggledninger og med en ny omgang rensing av tennplugger fikk vi lyden vi hadde ventet på. Motoren startet og den gamle rekkesekseren mol som en katt. Det ble virkelig et høydepunkt, og nå visste vi at det bare kunne gå en vei. Senere har vi jobbet med stålborsten under bilen og fått børstet bort alt løst av diverse urenheter. Deretter oljet vi bilen under med Owatrol olje. Bensintanken demonterte vi, og tømte ut noe som minnet mer om appelsinsaft enn bensin. Tanken ble rensset med ull, vi fylte på skruer og muttere som vi ristet frem og tilbake.

Det siste vi måtte kjøpe nytt til bilen var nye dekk. De gamle dekkene var selvfølgelig morkne. På dette tidspunktet hadde vi for øye at vi skulle klare å ha bilen kjørbart til 4. juli, den amerikanske nasjonaldagen.

Kvelden mandag 3. juli 2000 hadde vi nådd målet. Bilen ble kjørt ut av verkstedet med egen kraft. Litt forsiktig kjøring noen ganger frem og tilbake foran verkstedet, men etter hvert dristet vi oss ut på en lokal vei. Det var en helt utrolig følelse. Nashen var bygd for det canadiske markedet og er således utstyrt med høyreratt. Gasspedalen er plassert mellom clutch og brems, og bilen har en usynkronisert gearkasse, så man kan vi vel si at både sjåfør og bil må få litt tid sammen for at begge skal kunne fungere brukbart.

Ettermiddagen 4. juli ble prøveskilt hengt på og kursen satt mot Lillestrøm. Turen gikk bra helt til Skedsmo men da fikk vi første motorstopp, bensintilførselen sviktet, vi hadde heldigvis gardert oss med følgebil. Etter litt hodebry var vi på veien igjen mot Lillestrøm. Nashen, må vi nevne, har ikke bensinpumpe, men vakuumbank. Denne er mange ganger veldig fintfølende, og da gjerne slik at den ikke greier å suge til seg nok bensin.

Vi kom til Lillestrøm og fikk hundrevis for ikke å si tusenvis av blikk rundt oss. Folk ble veldig interessert i bilen vår. Vi hadde klistret et merke fra UHB på bak ruten på bilen. Vi fortalte også at bilen tilhører Tertitten på Sørumsand.

Litt kjøring ble det i Lillestrøm den kvelden, helt uten problemer. Det falt mange lovord om bilen: "Dere kjører kongebilen", hørte vi flere ganger denne kvelden. Stolte og litt signe i kroppen, satt vi kursen mot Sørumsand etter en vellykket kveld. Turen hjem tik sin tid med noen flere bensinstopp, litt tauing. Tålmodigheten er stor, når man står på hue nedi motorrommet på en slik bil nattetid. Så om det ble veldig sent gjorde det ikke noe, det hadde jo tross alt vært en vellykket kveld.

Nå har bilen stått noen måneder, men vi tar nye tak denne vinteren og går løs på noen nye oppgaver som må gjøres. Bilen skal fortsatt få leve med sin utsøkte patina og skal verken lakkeres om eller fornikles opp. Med den skal få gjøre stas på museet vårt, en oppgave den kommer til å klare godt.

30. juni 1960: 40 år siden den siste dagen på Urskog-Hølandsbanen

Dagfinn Lunner



Tog fra Sørumsand kjører inn på Bjørkelangen stasjon 30. juni 1960. Til høyre sees pensjonert overkonduktør H. J. Danielsen i nikkers. Legg merke til stasjonsbetjent Harry Ødegaard som står med en bunt medisinpakker i hånden. (Foto: Else Haugerudbråten, Bjørkelangen)

Alle viste at det gikk bare en vei for Urskog-Hølandsbanen. Dens dager var talte. 30. juni var det ubønnhørlig slutt. Banen tapte kampen med bilene og den moderne tid.

På Bjørkelangen husker de gamle jernbanekara nedleggelsesdagen med en viss vemod. Nedleggelsen gikk stille for seg. Planene om en ny vei, kompensasjonsveien, var allerede tegnet ut på kartet, og alle mente at dette ville være en fin erstatning for den gamle banen.

Siste vakt på Finstadbru stasjon

På Finstadbru hadde jernbaneekspeditør Arne Ruud (f. 1926) tjeneste den siste dagen. Han var fast avløser i NSB Oslo distrikt og han var glad for avløsertjenestene på UHB. Siden Arne bodde på Bjørkelangen var det greit å ha tjeneste i nærområdet, selv om han måtte ta sykkel fatt når han skulle på jobb. Arne innrømmer at han av og til kunne forsove seg, og måtte bli med det toget han selv skulle ta i mot på Finstadbru.

Arne husker at det ikke var så mye oppmerksomhet rundt den siste dagen. Tertitten gikk i sin vante rute, men det var flere reisende enn normalt med banen. Da toget kom fra Sørumsand med blant annet posten, ble denne sortert og utdelt på vanlig måte. Mange av de som kom innom stasjonen uttrykte vemod med at det nå var slutt. Noen bemerket at nå ville en ikke få noen å stille klokka etter. Når bygdefolket hørte Tertitten fløyte visste de hvor mange klokka var. Dagen etter var det posten alene som rådet grunnen på Finstadbru. Arne fikk ny jobb på Blaker stasjon.

Johan Moseby var med til siste slutt og litt til

Johan Moseby (f. 1931) begynte på UHB i 1948 i stilling som bud, og han var knyttet til lokomotivverkstedet på Bjørkelangen. Som spesialoppgave hadde han ansvaret for å forsyne togene med olje og kull fra kullbingen på Bjørkelangen stasjon. Dette skjedde mens toget hadde opphold på stasjonen, og Johan minnes at det om vinteren var mye ved som måtte bæres om bord til fyring i passasjervognene. Selv siste dagen skulle arbeidsoppgavene utføres som om banen fortsatt skulle gå minnes Johan.

Etter nedleggelsen var Johan med på oppryddingen. Han husker at det ble losset opp hjulaksler på lastebil og vogn og kjørt til Oslo. Det samme skjedde med alt som lå på forrådet av reservedeler, skruer, muttere, smøreolje og annet forbruksmaterieill.

En tid etter nedleggelsen var Johan med på innsamling av gjenstående vogner på stasjonene. Det ble fyrt opp et lok og turen gikk til Skulerud. Her sto mange stakevogner og disse ble krokert opp og kjørt til Bjørkelangen. Vogner sto det også på de andre stasjonene undervegs, og disse ble også tatt med.

Emil Hanssen var stasjonsmester på Bjørkelangen den siste dagen

Emil Hanssen (f. 1926) var nyutdannet fra jernbaneskolen i 1950 da han begynte på UHB. Han var for det meste på Bjørkelangen stasjon, og han var fungerende stasjonsmester fram mot nedleggelsen. Fast stilling som stasjonsmester fikk han imidlertid ikke på grunn av at stasjonen skulle legges ned.

Emil husker at den siste dagen forløp stort sett som en ordinær dag, men det var flere reisende enn normalt og ved togavgang var stasjonsområdet fylt av folk som ville ta farvel med Tertitten. Som omtalt i intervjuet med Emil i boka "Banen og bygda" minnes Emil at disponent Reidar Stenbock i Bro skofabrikk på Bjørkelangen overrakte nye filtstøvler til de på stasjonen. Skofabrikant Stenbock hadde vært en flittig bruker jernbanen.

Emil hadde noe fine år på UHB, og det var selvsagt vemodig å måtte slutte, men han hadde fått ny jobb på Sørumsand stasjon og var fornøyd med det. Emil og familien hadde leilighet i 2. etg. i stasjonen på Bjørkelangen og her hadde han

fritt hus, lys og ved. Han minnes at han hadde noen fine gulv i leiligheten som to ganger i året ble lakkert av jernbanens maler.

På jernbaneskolen fikk de beskjed av overinspektør Birger Lutzen om at noen måtte regne med å komme til UHB. Han fortalte at det var det greit å komme til UHB, blant annet som følge av at jernbanefullmektig Holth hadde så god kontroll på tingene.

Utover i 50-årene minnes Emil at UHB ble betydelig rustet opp. Hver sommer ble det kjørt utallige grustog, så etter Emils oppfatning kunne banen gått i mange år til.

Emil var den som sto for den formelle togekspedisjonen ved Bjørkelangen stasjon, men stasjonsbetjent Harry Ødegård hadde utvidet fagprøve slik at han også kunne bistå en del.

Etter nedleggelsen fikk Emil noen dager til å avikle jernbanestasjonen og avslutte billettregnskapet. Posten som hadde vært en viktig oppgave for jernbanen skulle drives videre slik at stasjonen fortsatt skulle betjenes. Dessuten skulle stasjonen videreføre sine oppgaver for bilrutene blant annet inn- og utlevering av gods.

Emil husker at postverket sendte opp revisor Fougner til gjennomgå postregnskapene. Han hadde høreapparat, men da ha gikk gjennom regnskapene koblet han dette ut. Stasjonen hadde en regnemaskin, men denne ville han ikke benytte fordi han stolte mer på sin egen hoderegning. Emil minnes at han var en mester å summere alle regnskapskolonnene i hodet.

Johan Moseby: Urskog-Hølandsbanen var en trivelig arbeidsplass



Verkstedspersonalet ved Bjørkelangen ved nedleggelsen i 1960. Fra v.: Johan Moseby, Olaf Engen, Julius Engen, Harald Tyskerud og Ole Haugen (Foto: Jan Lysaker)

Johan Moseby (f. 1931) minnes at UHB var en god og trivelig arbeidsplass. Som unggutt på Bjørkelangen etter krigen var det ikke så mange arbeidstilbud å velge i. Det var jernbanen eller Saugbruksforeningen som var alternativene. Johan, som har jernbaneblod i årene, valgte som sin bestefar (morfar) Johan H. Tørnby, jernbanen. Johan H. Tørnby var i sin tid stasjonsmester på Bjørkelangen. Johans bror Willy som ble lokomotivfører hadde også valgt jernbanen. Johan tenkte også å bli lokomotivfører, men hans fargesyn tilfredsstilte ikke synstesten.

Første jobb var å understellsbehandle bilen til Prydz

Moseby ble ansatt av driftsbestyrer Prydz i 1948 som bud i verkstedet, og hans første jobb var å understellsbehandle privatbilen til Prydz, en Oakland. Det var en møkkajobb. Senere var han fast knyttet til lokverkstedet (maskinstallen) på Bjørkelangen der verksmester Julius Engen var sjef. Johan minnes godt sine arbeidskamerater: Jakob Bernhardsen som var smed, Olaf Engen som var dreier og Oscar Østensvig som sesongarbeider. Østensvig var i sommerhalvåret maskinist på DS Turisten i Haldensvassdraget. På forrådet var Anders Randsberg sjef, og Johan avløste han i feriene.

Jernbanen var en relativt stor arbeidsplass med mange ansatte. På Bjørkelangen var det i tillegg til lokverkstedet også fire mann i vognverkstedet; Ivar Tangen, Ole Haugen og Willy Bogstad som snekkere og Harald Tyskerud som vognvisitør. Johan husker at snekkerverkstedet også måtte påta seg arbeider for bredsporet som de kalte det. Blant annet ble det snekret gulvlemmer til kjølevognene i et stort omfang. I tillegg til de som arbeidet ved lok- og vognverkstedet var det også lokstallbetjenter i verkstedet.

Da velferdsbygget ble bygget til lokverkstedet på Bjørkelangen

På 50-tallet ble det bygget et velferdsbygg til lokverkstedet/lokstallen. Johan minnes at dette etter datidens forhold var et flott velferdstiltak med spiserom, dusj og vannklosett. Tilbygget hadde også sentralfyr.

Det var høytidelig da sjefer fra Oslo kom på inspeksjon

Johan minnes at det årlig kom overordnede fra NSB i Oslo på inspeksjon i verkstedet. De varslet noen dager i forveien at de skulle komme, og da ble det ryddet for at det skulle se pent og ordentlig ut når de kom. Johan har et bilde fra 1956 der hele verkstedpersonalet er avbildet sammen med overingeniør Sverre Dæhlen og avd.ingeniør Michelsen. Det var litt høytidelig når det kom sjefer fra Oslo på besøk, men inspeksjonene gikk som regel veldig greit. Ofte skulle også dampkjelene kontrolleres ved besøkene. Johan husker at det ved noen tilfeller ble oppdaget vannlekkasje ved stagboltene ved kaldtvannsprøvingen på 20 kg.

Reisende vognsmører

Johan og en kar til fra verkstedet hadde ansvaret for smøring av hjulakslene på vogner som var på utestasjonene. Dette måtte gjøres en gang i måneden, og eneste måten å få gjort dette på var å følge toget enten til Skulerud eller Sørumsand. De tok opphold i brekkvogna og på hver stasjon toget hadde stopp måtte de ut å sjekke og eventuelt etterfylle olje – mørk mineral - på glidelagrene. Hvis de holdt på for lenge ble lokføreren utålmodig.

Da Bjørkelangen veltet på svingskiva

Få alvorlige uhell rammet UHB. Johan husker godt da lok nr. 5 Bjørkelangen våren 1956 veltet i svingskiven utenfor verkstedet på Bjørkelangen. Lokfører Olaf Evensen og fyrbøter Leif Andersen hadde innsett av loket etter siste tur, og idet de skulle tørne loket rundt på skiva veltet tørnskiva med loket på. Det gikk bra med både lokfører og fyrbøter, men de måtte kaste fyren mens loket lå på siden.

Johan minnes at da han kom på jobb dagen etter lå loket på siden. Første morgentog til Sørumsand ble innstilt fordi alle lokene sto i verkstedet og var umulige å få ut. Tidlig begynte baneavdelingen å bygge et midlertidig spor fra spor 1 (sporet nærmest hovedsporet) i lokverkstedet til hovedsporet for å få ut lokomotiv til neste tur. Bjørkelangen kom på rett kjøll igjen etter at en mobilkran ble rekvirert.

Ellers minnes Johan at det var lite med driftstans på UHB. I blant kunne det være flom nord for Bjørkelangen ved kornsiloen og dette kunne hindre toget i å komme fram. Til daglig var det alltid et reservelokomotiv klart, men det var ikke oppfyrt.

Lokverkstedet hadde en viktig funksjon

På lokverkstedet hadde de ansvaret for at lokomotivene var driftsklare. UHB var med sitt lille verksted meget selvhjulpe. De reparerte det meste selv og støpte blant annet hjullagere selv, og satte bort få jobber til andre. Mellomrevisjoner på damplokomotivene ble foretatt på Bjørkelangen, mens hovedrevisjoner ble foretatt på Sundland verksted i Drammen.

På mellomrevisjonene ble lokene trykkprøvet med kaldtvann, og under prøvene var det alltid var overordnede fra Oslo tilstede. Johan som var ung og liten av vekst fikk ofte jobben med å bore hull til stagboltene i fyrcassen, og senere holde motholdet ved innsett og klinging av ny stagbolt. Hørselvern var et ukjent verneutstyr, men ørene ble stappet fulle med pussegarn. Johan husker at lok nr. 6 Høland fikk hovedrevisjon i 1954 før den ble sendt til utstillingen på Framnes i 1954. Da var maskinen et flott skue.

Gjenåpning av Bingsfos stasjon 25. juni 2000

Dagfinn Lunner



Som kjent er den opprinnelige Finstadbru stasjon flyttet til Bingsfos og den fungerer i dag som Bingsfos stasjon. Etter et nøye gjennomført restaurerings- og istandsettingsarbeid kunne ordfører i Sørum kommune Hans Marius Johnsen stå for gjenåpning søndag 25. juni 2000. (Foto: Dagfinn Lunner)

På bildet ser vi ordfører Hans Marius Johnsen markerer med stasjonsklokka at Bingsfos igjen er åpnet for ekspedisjon av tog og reisende. Til h. stasjonsmester (togekspeditør) Per Ivar Michalsen og t.v. daværende museumsbestyrer Eyvind Bagle.

Gjenåpning av jernbanetelefonen ved Bingsfos

I løpet av sommeren er også jernbanetelefonen igjen installert på Bingsfos stasjon. I den anledning er det montert en bruddstedsvender som kan dele telefonlinjen opp i strekningen Bingsfos – Fossum og Bingsfos – Sørumsand. Slike bruddstedsvendere var i bruk på enkelte av stasjonene på UHB i følge togekspeditør Arne Ruud som avløste på flere av stasjonene.

Bruddstedsvenderen skal brukes i forbindelse med feilsøking på telefonlinjen, og for å finne ut om feilen ligger nord eller syd for Bingsfos.

Normalt skal venderen stå i midtstilling ellers vil det ikke være mulig å ringe over hele banestrekningen Sørumsand – Fossum. Til venderen er det også tilkoblet en ringeklokke. Denne har til oppgave å varsle om anrop på

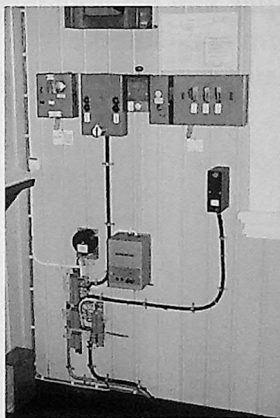
linjetelefonen dersom linjevelgeren i en gitt situasjon skulle stå i stilling mot Sørumsand eller Fossum.

For øvrig er de innvendige ledningsinstallasjonene ført fram på veggen via porselenssneller. Arbeidene er utført etter NSB lærebok om telegraf og telefon, apparat og ledningslære, 1939.

Installasjonsarbeidene er utført av Baard Wergeland Stende og Dagfinn Lunner.



Gjenåpning av signal og sikringsanlegget ved Bingsfos stasjon



I forrige nummer av Tertitten hadde Per A. Lundberg en artikkel om gjenåpning av signal og sikringsanlegget ved Bingsfos stasjon. Signal og sikringsanlegget kommer opprinnelig fra Bjørkelangen stasjon og Lundberg kjenner anlegget godt ettersom han i sin tid som signalmontør ved Lillestrøm hadde reparasjoner og tilsyn med sikringsanleggene på UHB. (Foto:D. Lunner)

Togdikt

Fra et av våre yngre medlemmer, 12 år gamle Trude Hohle har redaksjonen mottatt et tenksomt lite dikt, som vi her presenterer:

Toget

**Tog raske som vinden
Tog suser forbi gjennom daler og fjell
som en dyreflokk på flukt.
Toget følger bare sine egne spor,
andres spor kan det ikke følge.
Det er som et menneske
som tar sine egne valg og går sin egen vei.**

Trude Hohle 25.09.2000

(Bakgrunnsfoto: Per Ivar Michalsen)

Museumsbanen Hoorn – Medemblik

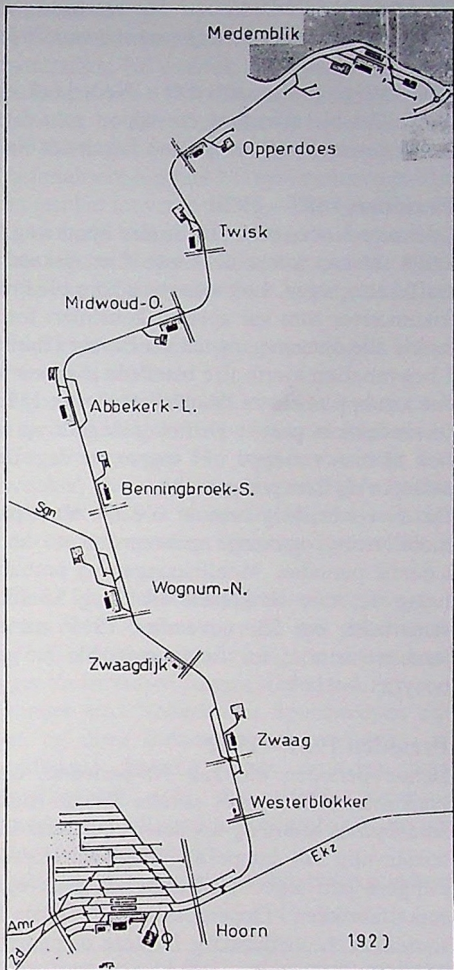
Roel Houtsma

Roel, som opprinnelig er fra Nederland, og som nå er svært aktiv i venne-foreningen Tertitten, vil i tre artikler fortelle Tertittens lesere om museumjernbanen Hoorn – Medemblik. Første del følger nedenfor og den dreier seg om banens historikk.

Ved km. 32.991 langs en av hovedlinjen Zaandam – Enkhuizen, begynte den 41 km. lange banen til Medemblik. Den offisielle åpningen av Hoorn – Medemblikbanen fant sted 2. november 1887. Nedenstående sitater forteller om denne begivenheten:

"En dag før åpningen skjedde et uhell, en fyrbøter mistet en tå fordi et lokomotiv kjørte over foten hans. Han ble bragt til sykehuset "Gasthuis te Medemblik", men han antas å være raskt tilbake på arbeidsplassen"

"På søndag kjørte et spesielt tog med pyntet lokomotiv: nr. 183 "Kraai" (Kråken) og åtte vogner på Hoorn-Medemblikbanen. Lokfører var J. de Roos og toget hadde to konduktorer"



Strekningen Hoorn – Medemblik tegnet av J.G.C. van der Meene

”Klokken 11 på formiddagen startet toget fra Hoorn og ca. kl. 13 var man i Medemblik. Underveis var det taler og festivitas, skolelever sang og en æresbue var satt opp”

”I Middenwoud-Oostwoud ble selskapets direktør bare møtt av kirkerådet. Bystyret møtte ikke frem i protest mot at linjen lå så lang fra landsbyen”

Det statlige jernbanetilsynet i Nederland kontrollerte linjen den 22. oktober 1887. Det ble utferdiget en rapport som detaljert beskrev linjen, ed stasjoner, holdeplasser, kurvatur og trasé. Likeledes ble banens beskrevet.

Perioden 1887 – 1920

I denne perioden drev ”Hollandse Spoorweg Matschappij” linjen, men det var et annet selskap som eide linjen. Eierselskapet mottok penger av HSM fordi de trafikkerte linjen. Lokomotivene som ble brukt var fra serien 136-203, en type lokomotiver som var spesielt konstruert for forstadsbaner og tertiærbaner. De hadde alle dyrenavn, og det var Borsig i Berlin som bygde dem.

I begynnelsen kjørte fire blandede tog hver vei, men tirsdager og lørdager ble det satt opp et ekstra ”markedstog”. Fra 1899 benyttet også Postverket toget til forsendelse av posten. Driften gikk godt, og man måtte sette opp stadig flere tog, helt til man var oppe i 11 togpar pr. dag. Det ble bygd flere kryssningsspor og sidespor og flere godsramper.

Da 1. verdenskrig brøt ut ble det slutt på trafikkveksten. Det ble allmenn mobilisering, og mange ansatte måtte ut i det militære. Også antall reisende sank i denne perioden. Mobiliseringen og problemene forbundet med svakere drift tvang de store selskapene HMS og SS (Staatsspoorwegen – Statsbanen) til samarbeid, og 25. november 1916 startet en ny periode i nederlandsk jernbanehistorie; for første gang ble navnet NS (Nederlandse Spoorwegen) benyttet.

Perioden 1921 – 1972

Denne perioden ble kalt NS-perioden, og dens begynnelse ble preget av konkurranse fra busser, såkalte ”Wilde Bussen”. Disse bussene kjørte mellom landsbyenes sentra og tok potensielle reisende fra toget. Med bussen kunne folk bokstavelig talt hoppe av og på rett foran huset sitt, dessuten var bussene billigere enn toget. Godstrafikken sank også, eksempelvis ble sidesporet til surkålfabrikken i Opperdoes fjernet. Denne fabrikken hadde det ikke så lett, på slutten av 1. verdenskrig lå store mengder uselgelige produkter og råtnet på fabrikktomten.

For å møte vanskeligheten økte NS hastigheten på togene til 60 km/t og man introduserte motorvogner. 1920-tallet sett under ett var en nedgangsperiode så

vel hva angikk antallet reisende som det økonomiske utbyttet. I 1914 reiste 59.000 personer med togene, i 1933 var tallet sunket til 33.000. Arbeidet i forbindelse med omgjøringen av Zuiderzee i 1933 (fra 1933 heter den Ysselmeer), sørget for en midlertidig økning av frakt i tidsrommet 1929 – 1933, men den negative spiralen var ikke til å stanse.

I 1933 forsvant også banens depot i Hoorn sammen med motorvognene, og det ble søkt om å få stenge den for persontrafikk. NS overtok linjen samme år men fikk ikke lov å legge ned persontrafikken. Fra 1935 forenklet NS driften på banen. Det ble rasjonalisert på personalet, og først forsvant all bevokning og betjening fra planovergangene. Siden ble stasjonspersonalet fjernet, bortsett fra på to stasjoner, og for ytterligere å rasjonalisere begynte NS med motorvogn drift på banen igjen. Effekten: et forbedret resultat lot vente på seg, følgelig reduserte man antall avganger til 7 pr. dag.. Dette hjalp heller ikke, reisendetallet sank og sank, og 31. desember 1935 gikk siste tog fra Medemblik; motorvogn Mc 1921 forlot stasjonen kl. 22.14. Etter 1. januar 1936 ble det bare kjørt godstog på banen.

I krigsårene 1940, 1941 og 1945 ble det kjørt ekstraordinære persontog på banen fordi det ikke fantes drivstoff til person og lastebiler.

Fra 1945 til 1949 var det igjen stor godstrafikk på banen, men snart etter sank denne drastisk. Togene ble inntil april 1955 trukket med damplokomotiver, senere overtok diesellokene arbeidet. Varene som ble fraktet var stort sett landbruksprodukter, poteter og grønnsaker, men også en god del kull ble fraktet i banens godsvogner. Av og til hendte det også at banen fraktet små seilskip. Fordi fraktmengden sank år etter år sto det egentlig ikke noe i veien for å nedlegge driften på banen.

Bevisstheten om at man kunne begynne å kjøre museumstog slo sakte gjennom i Nederland fra 1967 og utover. Ut fra denne tanken og med stor entusiasme opprettet man "Tramweg stichting" (Tertiærbaneforeningen), som har som formål å bevare materiell og bygninger fra tertiærjernbaner i Nederland.

Tramweg Stichting startet forhandlinger med Nederlandse Spoorweegen om bruk av Hoorn – Medemblikbanen, og disse forhandlingene resulterte i at damptrukne tog igjen kunne trafikere banen. Første driftsdag som museumsbane var Kristi Himmelfartsdag, 23. mai 1968. Veteranjernbaneselskapet overtok to lokomotiver fra tidligere tertiærjernbaner, nr. 18 fra Gooise Tram og nr. 30 fra en nederlandsk gassfabrikk.

Den første driftsdagen ble en stor suksess, og bestemmelsen ble tatt om videre museumsdrift på jernbanen.

I neste nr. av Tertitten vil Roel Houtsma fortsette med del 2 om museumsjernbanen Hoorn – Medemblik. Han vil da fortelle om historien til Tramweg Stichting (Tertiærjernbaneforeningen).

**Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen
og
Venneforeningen "Tertitten"
ønsker alle Tertittens lesere
en riktig god jul og
et godt nytt år!**

Vel møtt til julekjøringen
følgende søndager i desember:

- søndag 10.12
- søndag 17.12 (stort julemarked i lokstallen!)
- søndag 31.12

Avganger kl. 12, 13, 14 og 15