

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad

Nr. 124, juni 2010

ISSN 1503-4135



Tertitten - medlemsblad for Venneforeningen

Tertitten og utgitt i nært samarbeid med Akershusmuseet, avdeling Urskog-Hølandsbanen.

Redaktør: Stein Teppen

Redaksjonens adresse: Postboks 59, 1921 Sørumsand

Epost: redaksjon@tertitten.org

Materiellfrister:

Nr. 125: 1. august 2010

Nr. 126: 1. oktober 2010

Nr. 127: 7. januar 2011

Nr. 128: 1. april 2011

Forsidefoto:

Årets 60-årsjubilant, lok nr.

7 «Prydz», i fint driv med blandet tog.

Bilde fra UHBs samling.

Venneforeningen Tertitten

Leder: Morten Fjeldstad

Kontortid: Onsdag i partallsuker 19.00-21.00

Bankgiro (Blaker Sparebank): 1321.12.20370

Medlemskap:

Støttemedlem: kr. 250,-/år.

Familiemedlemsskap: En betaler støtte-medlemsskap, deretter kr. 125,- pr. person pr. år.

Juniormedlem (under 18 år): kr. 125,-/år.

Aktivt medlem: kr. 125,-/år.

Livsvarig medlem: kr. 2 500,-.

Bedriftsmedlem: kr. 2 000,-/år.

Akershus Fylkesmuseum, avdeling Urskog-Hølandsbanen

Driftsbestyrer: Pål Roberg

Kontor: Sørumsand stasjon

Kontortid: Mandag-fredag 09.00-16.00

Telefon: 63 86 81 50

Telefaks: 63 82 71 21

Epost: post@urskog-holandsbanen.no

Hjemmeside: <http://www.tertitten.no>

Ledsagerbevis
aksepteres



Foreningsnytt

Det har vært årsmøte i Venneforeningen Tertitten, og styret består nå av:

Leder: Morten Fjeldstad

Nestleder: Steinar Schau

Styremedlem: Stein Teppen

Styremedlem: Håvard Apeland

Styremedlem: Roel Houtsma

1. varamedlem: Torstein Neset

2. varamedlem: Christer Berg

Redaktør: Stein Teppen

Venneforeningens representanter i Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen:

Styremedlem: Finn Halling

Styremedlem: Robert Nyhusmoen

1. varamedlem: Roel Houtsma

2. varamedlem: Gunhild Fretheim

I løpet av fjoråret trakk tilsammen tre styremedlemmer seg av forskjellige årsaker, og det gjør at det nye styret starter forsiktig opp «fra null». Styret ser det som positivt at det nå er ro i rekene, og oppfordrer alle til å bidra positivt til foreningsarbeidet og museumsvirksomheten.

Våre venner i Setesdalsbanen har i år funnet det nødvendig å innstille togtrafikken på bakgrunn av en helhetsvurdering i forhold til tilgjengelig driftsmateriell og beredskapssituasjonen. Det er altså ingen selvfølge at museumsjernbanene går, og det gjelder dessverre også Tertitten. For både publikum, ansatte og frivillige er det viktigste at Tertitten er et levende museum, så oppfordringen vår er:

Tilby deg å hjelpe oss med tjenestene i år og/eller ta en tur med Tertitten. Slik kan vi sammen holde liv i banen vi er glad i!

Morten Fjeldstad

Fra redaktørens pult

Som dere ser har det vært et redaktørskifte siden sist. Kjell Wiulsrød har valgt å trappe ned for en periode, og etter forespørsel fra styret har jeg takket ja til å ta over vervet. Jeg var «redaksjons-assistent» for blad nr. 117-119, og det gav mersmak. For meg er det gledelig at styret i Venneforeningen Tertittent har uttrykt et ønske om å prioritere medlemsbladet. Dette håper vi skal gjenspeile seg i regelmessighet, innhold og kvalitet. For å få til dette, er det tre ting jeg anser som viktige, og av den grunn ønsker meg:

- 1) **Ros og ris.** Jeg er åpen for og ønsker tilbakemeldinger. Dette bladet er til for deres skyld, og det er tilbakemeldingene som kan fortelle meg om jeg lykkes i å lage et produkt som dere har glede og nytte av.
- 2) **Bidrag fra dere.** Som tidligere er jeg takknemlig for alle bidrag, både artikler, bilder, tegninger og ideer. Jeg vet at jeg kommer til å måtte produsere mye av innholdet selv, men «eksterne» bidrag vil kunne gjøre kvaliteten høyere og skape mer variasjon i «uttrykket». Hvis du ikke er glad i å skrive kan du gjerne ta kontakt, så kan jeg gjøre skrivejobben. Det viktigste er å få frem historiene!
- 3) **Bistand.** Et sterkt ønske vil være å få etablert en redaksjon - en gruppe som kunne jobbe sammen med å lage et leseverdig blad. Jeg er en ekte amatør når det gjelder design, foto og prepressarbeid. Hvis du vil hjelpe til, og dersom du kan eller ønsker å lære disse fagene, vil jeg gjerne høre fra deg.

Frekvens

For meg er det naturlig å tenke sesonger i forhold til utgivelse av bladet, så jeg ser for meg utgivelse 4 ganger i året: før og etter sommersesongen og før og etter vintersesongen. Det vil da si: et nummer i februar, et i mai, et i september og et i november. «Før»-numrene inneholder informasjon om/smakebiter fra den sesongen som skal komme. «Etter»-numrene bør inneholde trafikkstatistikk og bilder fra sesongen som har vært. Materiell- og annonsefrister vil være angitt på side 2 i hvert nummer.

Innhold

I bladene 117-119 forsøkte vi å lage en del faste spalter/seksjoner. Dette kommer jeg nok til å videreføre, men samtidig tror jeg det også kan være nyttig med et hovedtema i hvert nummer.

Faste spalter kan for eksempel være:

- Redaksjonelt
- Spalte for Avdelingsleder
- Spalte for Venneforenings leder
- Siden sist (nytt fra UHB og Venneforeningen)
- Medlemsnytt (innmeldte, utmeldte, jubilarer osv).
- Presentasjon av ting fra gjenstandssamlingen

Eksempler på temaer kan være:

- Før og nå – en billedkavalkade der gamle foto sammenlignes med nye tatt på samme sted.
- Jubileer: Prydz 60 år i 2010, 50 år siden nedleggelsen i 2010, 10 år siden det andre kongebesøket i 2013, Venneforeningens 50-årsjubileum i 2016 osv.
- UHBs rullende materiell. Serie der vogner, lok m.m. presenteres utdypende med typetegninger, mål, evt. tekniske utdypninger, ombygninger, driftsuhell m.m.
- Beskrive museenes oppgaver: innsamling, dokumentasjon, forskning og formidling av kultur- og naturhistorien. Gjøres konkret og «UHB-rettet». Hva er gjort, hva bør gjøres – og hvordan?

Samarbeid

Jeg ønsker å invitere til utstrakt samarbeid angående bladet.

Jeg ønsker å få til et godt samarbeid med Akershusmuseet, spesielt de ansatte ved Urskog-Hølandsbanen og sentraladministrasjonen. De ansatte har signalisert at de er villige til å bidra med kunnskap og informasjon, slik at dere kan bli best mulig oppdatert på hva som skjer.

Finn Halling har gjort og gjør en stor jobb med å digitalisere banens fotosamling. Han har sagt seg villig til å finne frem og

kommentere noen bilder til hvert nummer fra denne billedban-
ken. Jeg håper vi kan få vist noen «ukjente» bilder i numrene som
kommer!

Det er flere som er opptatt av kulturminnene fra UHB. Jeg håper
å kunne få til et samarbeid med og presentere nytt fra andre
foreninger/lag: Aurskog Historielag (som arbeider med Finstad-
bru og Aurskog stasjonsområder), Bjørkelangen Næringsforening
(om Bjørkelangen stasjonsområde), Skulerud Vel (om Skulerud),
Blaker og Sørum Historielag og så videre.

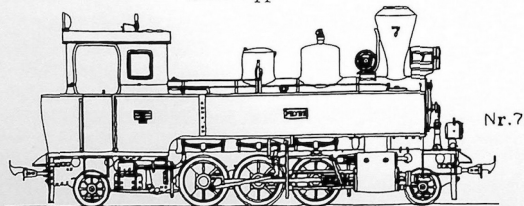
Design m.m.

Styret ønsker å gå tilbake til et trykket blad, men foreløpig er det
usikkert om bladet vil finne sin form i ren svartvitt (som tidli-
gere) eller delvis/helt i farger. Personlig har jeg hatt stor sans for
svartvitt, ettersom jeg synes det passer godt med det «gammel-
dagse» temaet som en dampdrevet jernbane er. Samtidig er det
ikke tvil om at mange av bildene vi får inn gjør seg best i farger.
Som dere ser er dette bladet trykket i farger, og jeg tar gjerne i
mot meninger om/tilbakemeldinger på dette.

Vi vet også at det er mange talentfulle tegnere i våre rekker, og
redaksjonen tar gjerne i mot tegninger med Tertittenmotiv.

Det var alt for nå. Jeg håper dette bladet faller i smak, og vil få
ønske alle en riktig god sommer!

Stein Teppen



Årets 60-årsjubilant: Lok nr. 7 «Prydz».

Sommersesongen 2010

HØYDE O
SØRL
Fra Oslo 377⁴ km.



Kjøredager sommeren 2010

Så er det snart klart for en ny sesong. Nedenfor er det en liste over kjøredager og planlagte arrangementer. Vær oppmerksom på at planlagte arrangementer kan bli avlyst eller at nye arrangementer kan komme til. Følg med i lokalavisen og/eller på nettsidene (<http://www.tertitten.no>) for ajourførte opplysninger.

I 2010 går vi tilbake til timesruter, dvs. avgang kl. 11, 12, 13, 14 og 15. Dette gir kortere opphold på Bingsfoss, men også kortere tid å vente på neste tog. Det er fortsatt mulig å «sitte over» en tur.

På grunn av blandede tilbakemeldinger fra reisende blir det i år ikke noe togrøveri i forbindelse med Sørumsand-dagene, men «Tertittent» vil kjøre med regulære avgangstider.

Det er ikke planlagt noen totogskjøring i år, bl.a. på grunn av personalsituasjonen. Erfaring har vist at det er vanskelig å lage en rute for totogsdrift som sikrer de samme kjøretidene som ved ettogsdrift med mindre vi kan bemanne med togekspeditør på Bingsfoss og/eller Fossum.

Dato/togene går mellom:	Arrangement:
Lørdag 5. juni kl. 11.00-15.00	Sørumsanddagene
Søndag 13. juni kl. 11.00-15.00	Opplev Sørum, åpent Valstad Cafe
Søndag 20. juni kl. 11.00-15.00	De gamle reiseveier
Søndag 27. juni kl. 11.00-15.00	De gamle reiseveier
Onsdag 30. juni kl. kl. 08.00-22.00	Markering 50 år siden nedleggelsen
Søndag 4. juli kl. 11.00-15.00	De gamle reiseveier
Søndag 11. juli kl. 11.00-15.00	Opplev Sørum
Søndag 18. juli kl. 11.00-15.00	
Søndag 25. juli kl. 11.00-15.00	
Søndag 1. august kl. 11.00-15.00	Opplev Sørum
Søndag 8. august kl. 11.00-15.00	
Søndag 15. august kl. 11.00-15.00	
Søndag 22. august kl. 11.00-15.00	Opplev Sørum, åpent Valstad Cafe
Søndag 29. august kl. 11.00-15.00	

Opplev Sørum

Nytt av året er arrangementet «Opplev Sørum», et samarbeidsarrangement mellom Eight American Cars Club, Blaker og Sørum Historielag, Slora Mølles Venner, Blaker Skanses Venner og Urskog-Hølandsbanen.

Tanken er å gi Tertittens besøkende en anledning til å oppleve flere attraksjoner på samme dag ved at disse får tilbud om en rundtur i Sørum med veteranbuss fra Hølandsrutenes veteranklubb. Bussen og inngang på besøksstedene vil være gratis. Bussen kjører kontinuerlig mellom Tertitten og Eight Amcars Club, og mellom Tertitten, Slora Mølle og Blaker Skanse. Se nettsidene våre for estimerte rutetider.

Det vil bli tilrettelagt for salg/bestilling av bøker og publikasjoner på alle besøksstedene, og de fleste vil også ha et serveringstilbud. Her kan du lese litt om hva du får se på hvert sted:

Eight Amcars Club



Eight Amcars Club arbeider for å bevare og restaurere flest mulig av de 8 amerikanske merkene som tapte kampen mot Ford og GM i tiden 1946-1966. I sitt klubblokale på Knatten ønsker de alle velkommen til å se på en bilsamling som er unik i sitt slag, også i verdensmålestokk. I en liten kafeteria med «Rock and Roll hall of fame», d.v.s. bilder av alle de norske rockeheltene fra 50-tallet med mer, kan en få kjøpt kaffe, kaker og vaffer.

Slora Mølle



Slora Mølles Venner legger tilrette for et levende museum med omvisning og orientering om Slora Mølles historie og betydning i bygdemiljøet, om pågående restaurering og aktiviteter og om fremtidige planer og behov. Det nåværende møllebygget ble reist i 1908, og inneholder flere historiske møllemaskiner, renner og heiser, en gårdskvern fra 1912 og en petroleumsmotor fra 1923 med et svinghjul på 2,5 tonn. Er vi heldige males det første melet på 50 år i sommer. Her er det også mulighet for opplevelser uten-dørs ved vannet, på volden og i skogen. Det blir salgsdisk med enkel servering. Toalettmuligheter kan ikke påregnes.

Blaker Skanse

Blaker Skanses Venner gir omvisning på Blaker Skanse, både ute og inne i byggene. Skansespillet vil være tilstede og gi tidskoloritt med statister i gamle kostymer.



Blaker og Sørums Historielag innretter en okkupasjonshistorisk utstilling i Administrasjonsbygget på Blaker Skanse med tekst og bilder som beskriver forspillet til siste verdenskrig, okkupasjonen og frigjøringen av Norge generelt og Blaker og Sørums spesielt. Det arbeides også med å gjenopprette et grenselosmuseum som man kan oppleve samtidig i form av gjenstander og billedmateriale. Det vil bli enkel servering og åpent toalett på stedet.



I tillegg holder ærverdige Valstad Café i Sørumsand også oppe på noen av dagene.

De gamle reiseveier

Også i år blir det anledning til å oppleve «de gamle reiseveier». Dette er et turl tilbud hvor tre av de gamle reisemåtene kobles sammen til en flott dagstur. Turen er et samarbeid mellom Fetsund Lenser, Urskog- Hølandsbanen, Veteranbussklubben Ing. M. O. Schøyens Bilcentraler, og M/S Øyeren.

Program

Avreise fra Fetsund Lenser kl. 10.30. Turen går enten med M/S Øyeren på Glomma eller med veteranbuss langs en av de gamle reiserutene fra Fetsund til Sørumsand.

Fra Sørumsand vil det være togtur med Tertittent i en egen reservert vogn (togpersonalet henviser til rett vogn).

Retur til Fetsund Lenser skjer med motsatt transportmiddel (de som kjører buss opp til Tertittent kjører båt ned, og omvendt, slik at alle får prøvet alle de gamle reiseveiene). Ankomst ved Fetsund Lenser vil være ca. kl. 12.50.

Billetter

Billettene kjøpes i forkant av turen eller reisedagen fra kl. 10.00 på Fetsund Lenser, i museumsbutikken Endeli ved siden av smia. Vi tar ikke telefonreservasjoner.

Hele turen er på samme billett og dere blir tatt godt vare på hele veien... Ta med nistekurv og kos dere med den på båten.

50 år siden nedleggelsen

Onsdag 30. juni i år kjører vi gratis tog for å markere at det er 50 år siden Aurskog-Hølandsbanen ble nedlagt. Arrangementet er fortsatt under planlegging, men toget kjører ved behov mellom kl. 08.00 - 22.00, og det blir enkel servering, mulighet for omvisning og kanskje noen foredrag og litt underholdning.

Mer informasjon vil bli lagt ut på <http://www.tertitten.no>, så følg med!

NORGES STATSBANER OSLO DISTRIKT

Distriktsjefen

Telefonnr.: 024011111
Postboks: Ambassadegt. 1
Trafikale: 42 88 80

Stasjonsbetjent Ågeel Westby

HEMMER

Etter utf. og datum

Datum

6.8.60

Miljønr.

Spør tidsp. og ref. for søknad ved innv. av kassett

196/3 27/AD

SÅ
NEDLEGGELSE AV DRIFTEN VED AUERSKOG-HØLANDSBANEN
FORFLYTTING AV PERSONALET

Nedleggelse av driften ved Aurskog-Hølandsbanen er som kjent vedtatt av Stortinget fra den tid Samferdselsdepartementet bestemmer. Det er overveiende sannsynlig at dette vil skje fra 1. juli 61.

De må derfor være forberedt på å bli forflyttet til Oslo j. fra nevnte dag.

Dette som en foreløpig underretning.

For distriktsjefen

NORGES STATSBANER OSLO DISTRIKT

Distriktsjefen

Telefonnr.: 024011111
Postboks: Ambassadegt. 1
Trafikale: 42 88 80

Stasjonsbetjent

HEMMER

Dato utf. og datum

Datum

21. JUN 1960

Bilag nr. 1

Spør tidsp. og ref. for søknad ved innv. av kassett

196/3 27/AD

SÅ

NEDLEGGELSE AV AUERSKOG-HØLANDSBANEN

Bulle nr. 23073, stasjonsbetjent Ågeel Westby

stasjonsbetjent ved Oslo j. f.o.m. 1.7.60.

Westby utløses til Billefoss, Hønefoss og

f.o.m. 1.7.1960, dag ikke senere 1.8.1960.

Samlige innleggelsesmateriale "Distriktsnr."

For distriktsjefen

Nedleggelsen hadde også menneskelige konsekvenser. Tross nedbemanning i årene før nedleggelsen var det fortsatt igjen ansatte som måtte tas hånd om.
Faksimile fra UHBs samling.

Statsovertagelsen 15. mars 1945 (og med det overgangen til navnet «Aurskog-Hølandsbanen») medførte at de ansatte fikk en helt annen økonomisk trygghet enn det de hadde hatt i privatbanetiden. Banen var på dette tidspunktet i en elendig forfatning etter krigsårene, og mye av materiellet var modent for utrange-ring. I 1947 opplyste driftsbestyrer Prydz at banen gikk med 500 000 kroner i årlig underskudd. Flere av stasjonene ble gjort ubetjente, men likevel tok man seg råd til å bestille et nytt lokomotiv. Det ble levert i 1950, kostet ca. 150 000 kroner og var det 7. i rekken. Det fikk navnet «Prydz» i en enkel dåpshøytidelighet i verkstedet i desember 1952 (Eigil Prydz gikk av som driftsbestyrer 31. oktober 1951 etter 34 år i stillingen).

Utover 50-tallet økte konkurransen fra både busser og lastebiler, og på 5 år gikk transporten av skogvirkeprodukter ned med 60%. Hovedstyret i NSB fant ut at banen måtte nedlegges, og departementet anbefalte nedleggelse fra 1. juli 1959. Men distriktet fikk gjennomslag for at veiene måtte utbedres før banen kunne legges ned. Som ved et trylleslag begynte landets aviser plutselig å interessere seg for banen, og så mye blest om en banes siste driftsperiode har neppe før vært skapt. Den 1. juli 1959 ble en stor dag hvor NSB tok opp film ved Furulund. Utsettelsen var dog midlertidig, og om kvelden 30. juni 1960 tøffet «Prydz» med siste ordinære tog inn på Bjørkelangen stasjon fra Sørumsand. Både Fjernsynet og «damp»-radioen sendte minneprogrammer, og mange hadde møtt frem for å ta farvel med den gamle sliteren. En æra var over...

Kilde: A/L Hølandsbanens hefte «Historien om Urskog-Hølandsbanen», 1968.

Kontortid

Venneforeningen Tertittten kommer fra og med 3. juni 2010 til å ha betjent kontor i 2. etasje på Sørumsand Stasjon annenhver onsdag (i partallsuker) fra kl. 19.00-21.00. Telefonnummer vil bli annonsert så snart det er tilgjengelig.

Vi setter over kaffen, og håper med dette å skape et trivelig møtested for alle Venneforeningens medlemmer.

Velkommen!

Sesongen 2009



Ingen kan bestride at det er en kald jobb å betjene snøplogen!
Nr. 7 «Prydz» og Nr. 4 «Setskogen» brøyter snø 03.03.2010.
Foto: Svein Samuelson

Trafikktall 2009

Sommerkjøringen

Tog/ dato	751	753	755	757	Kl. 16	Total
7.2	7	12	5	2		26
14.6	73	73	46	33		225
21.6	6	66	63	45	30	210
28.6	28	33	38	13		112
7.7	27	76	44	38		185
12.7	112	244	164	61		581
19.7	102	114	87	55		358
26.7	130	161	72	86		449
2.8	109	169	113	79		470
9.8	62	109	152	66		389
16.8	81	123	105	51		360
23.8	72	99	78	65		314
30.8					641	641
Totalt	809	1279	967	594	671	4320

30.8 ble ikke billettskjemaet fordelt på avgangene.

Arrangement	Reisende
Skoler/barnehager juni-09	1010
Sørumsanddagene/togrøveri	372
Den kulturelle skolesekken	491
Diverse charteroppdrag	395
De gamle reiseveier	105
Totalt	2373

Tog/ dato	753	755	757	759	761	Total
28.11	82	19				101
29.11	67	60	25	13		165
6.12	128	114	61	46		349
13.12	135	100	111	64		410
19.12	131	34				165
20.12	122	123	112	132	3	492
27.12	58	132	63	63		316
31.12	114	98	84	59		355
Total	837	680	456	377	3	2353

Det totale antall reisende i 2009 er da: **9 046**



Her er oversikt over trafikkutviklingen for de siste 5 sesongene:

År	Sommer- kjøring	Arrange- ment	Julekjøring	Sum
2005	4079	3710	2199	9988
2006	4486	2961	2045	9492
2007	4482	2248	2112	8842
2008	3462	2327	2157	7946
2009	4320	2373	2353	9046

Barnas Tertitten

Tertittens viktigste «kundegruppe» må jo være barna. Det er deres interesser som gjerne er avgjørende når familiens søndagstur planlegges, og det er de som gjerne maser om å komme tilbake til steder de trives. Når de selv blir foreldre, tenker de tilbake på egne positive barneopplevelser når søndagsturen skal foreslås. Endelig så er det dagens barn som er framtidens aktive medlemmer, og som skal bringe vår flotte bane videre.

Hvilket inntrykk vi skaper hos barna har følgelig mye å si for hvor mange flittige hender og hoder som er villige til å ta i et tak hos oss senere. Når vi selv ser tilbake på egen barndom, hvor mange av oss kan ikke nettopp knytte spesielle barndomsopplevelser som grunnlag for interesser vi utviklet?

Er vi flinke nok til å ta oss av våre yngre besøkende? Jeg tror vi er ganske flinke, men kan sikkert bli atskillig bedre. Mens vi grubler over det, kan vi bringe noen glimt fra årets sesong.

Tekst og foto: Håvard Pedersen

Takk!

Hjertelig takk for blomster, deltakelse og mange gode tanker både fra Venneforeningen, ansatte og enkeltmedlemmer ved min far og min bestefar Thorleifs bortgang.

Håvard Pedersen og Simen Pedersen Aasheim

«Satt virkelig kong Harald i den stolen?» Vogn BC03 har en ekstra attraksjon for barn. Når disse to jentene hørte om hvem som hadde reist med vogna tidligere, var det veldig viktig at konduktøren inndelte turen slik at de fikk sitte akkurat like mye på kongens plass (bakerst) hver!



Hvordan virker damploket? Her har en fornøyd Theodor fra Oslo fått en god innføring av fyrbøter- aspirant Gunhild Fretheim.



Mange av oss medlemmer har funnet at forholdet mellom aktiv tjeneste og familieliv løses ved å ta med oss våre håpefulle på banen. Her det Amalie som passer på at pappa Robert Nyhusmoen gjør jobben riktig som fersk konduktøraspirant. Når man studerer tjenestelista, ser man flere navn som startet sin karriere ved at de som barn fikk være med foreldre eller andre voksne på dugnader og tjenester.

Ida fra Toten synes Emiltoget (også kjent som «Thomastoget») manglet ansikt, og lånte like så godt ut sitt eget. Ida gjorde derimot en langt viktigere oppdagelse da hun så at den ene av dagens lokpersonale var ei ung jente (Günhild), og bestemte seg straks for selv å bli lokfører hos oss. Jeg har registrert flere ganger at de aktive ungentene hos oss (Tonje og Günhild) vekker beundring blant sine yngre medsøstre, og skaper et inntrykk av at gamle tog slettes ikke bare er noen «guttegreie». Flott.



Orden i sysakene...

... bokstavelig talt

Etter hva jeg har hørt skal det være en hel del kluss med de uniformene som vi benytter oss av. Det er uniformer vi rent historisk sett ikke skulle ha brukt i det hele tatt. Dessuten ser lagerrommet hvor uniformene er blitt oppbevart ikke lenger ut som et lager, men en søppeldyngje. Det var fullt av møkkete blåskjorter, samt ubrukelige og ødelagte uniformsjakker.

Etter en real ryddeøkt som gikk over to onsdager er det blitt funnet noe brukbart utstyr. Nå er det mulig å finne frem til de uniformer man trenger via et simpelt, men effektivt, system.

Uniformene som er der er fullt brukbare, men det er stor mangel på blant annet slips, jakker, skjorter og vester. Det går muligens igjennom sommersesongen, men slik som jeg ser det nå er det særlig mangel på konduktøruniformer.

Hvis du som leser dette har noen uniformseffekter liggende som vi kan få overta, tar vi dem i mot med takk!

Forøvrig har vår driftsbestyrer Pål kommet i kontakt med noen som kan skaffe oss de rette tekstilene som vi trenger for å sy nye uniformer. Så jeg håper at om litt blir det orden i sysakene - bokstavelig talt.

Ruben Gulbrandsen



Johan Valstad:

Som ung nyutdannet konduktør hadde jeg tjeneste på Urskog-Hølandsbanen

Johan Valstad er født, oppvokst og bor fortsatt ved Grina på Krøderbanen i Modum kommune. Det var politimann han hadde tenkt å bli etter befalsskolen på Gimlemoen ved Kristiansand i 1954, men Johan var imidlertid for kortvokst slik at det ikke ble noen karriere i politiet.

Johan tenkte på jernbanen som en mulig arbeidsplass. Uten at noen stilling var lyst ledig tok han turen inn til distriktsadministrasjonen i Drammen for å høre om jernbanen kunne ha bruk for hans arbeidskraft.



1957: Toget har stanset ved Lierfoss på veg mot Skulerud. Vi ser tidligere Lierfoss samvirkelag i bakgrunnen.
Foto: Johan Valstad

Her møtte han inspektør Knutsen som satt bak et stort skrivebord. Knutsen brukte skrätobakk og han spyttet over bordet til spyttebakken som sto på gulvet mens Johan var tilstede. Johan hadde forberedt seg på hva slags spørsmål han kunne få, men inspektørens spørsmål om han hadde familie ved jernbanen var uforberedt. Etter en rask tenkepause sa Johan at han hadde en lokfører, Erik Moen, langt ute i slekta. Da sa inspektøren: Når kan du begynne?

Inspektør Knutsen lot Johan få velge om han ville bli konduktør eller telegrafist. Johan valgte som vi vet konduktørveien, og han begynte på opplæringen i august 1955. Det ble sporskifterkurs og konduktørkurs, og han fikk blant annet noen turer med motorvogn type 87 på Krøderbanen.

Etter jernbaneskolen i St. Olavs gt. i Oslo i 1956 ble han stasjonert som konduktør ved Oslo Ø. Her var det ensidig tjeneste i lokaltogene mellom Oslo Ø og Lillestrøm, men da det ble en ledig stilling ved Lillestrøm søkte han seg dit.

På Lillestrøm var tjenesten mer variert. Det var underveisgodstog på Kongsvingerbanen og Hovedbanen til Eidsvoll. Johan husker at lokalgodstoget til Kongsvinger ble kalt planken fordi det var mye godsvogner med plank. Tungt gods som ble sendt på åpne vogner ble kalt oljegods minnes Johan.

I turnusen på Lillestrøm var det også turer med Urskog-Hølandsbanen. Dette var selvsagt spesielt med håndbremses og annerledes koblinger mellom vognene. Turen startet med passreise fra Lillestrøm til Sørumsand. Her entret han toget til Skulerud som i tillegg til passasjerer hadde gods og post med seg utover i Hølandsbygdene.

Tjenesten besto i å bistå togføreren med skifting undervegs og lempe gods av på stasjonene. Det var mye gods og Johan husker spesielt de tunge melsekkene. Om vinteren måtte en passe på vedovnene og parafinlampene.



Skulerud stasjon. I 1956/57 ankom toget Skulerud kl. 1145 og det gikk ikke tilbake før kl. 1315. Da ble det tid for konduktør Valstad til å ta et par bilder. På bildene ser vi overkonduktør Håkon Kjelsrud på endeplattformen, og lokomotivet snudd og klart for avgang mot Sørumsand.

2. klasseavdelingen (plysjavdelingen) ble lite benyttet minnes Johan, folk kjørte helst på 3. klasse. Å måtte gå mellom vognene under fart var også en utfordring, særlig på vinterstid forteller Johan.

Når vi kom til Skulerud var det et langt opphold til toget skulle gå igjen ved ett tiden. Johan husker det triste og mørke oppholdsrommet som konduktørene hadde på Skulerud. En gang ble de veldig forsinket til Skulerud fordi det måtte tas ekstraordinært vann til loket fra en haveslange, Johan mener å huske at dette var på Hjellebøl.

Johan Valstad fikk også tjeneste i turisttoget fra Skulerud på ettermiddagen. Dette var rene ekspresstoget minnes Johan. Toget hadde bare stopp i Bjørkelangen. Han husker at det var gule rundreisebilletter og at det var utlendinger med toget.

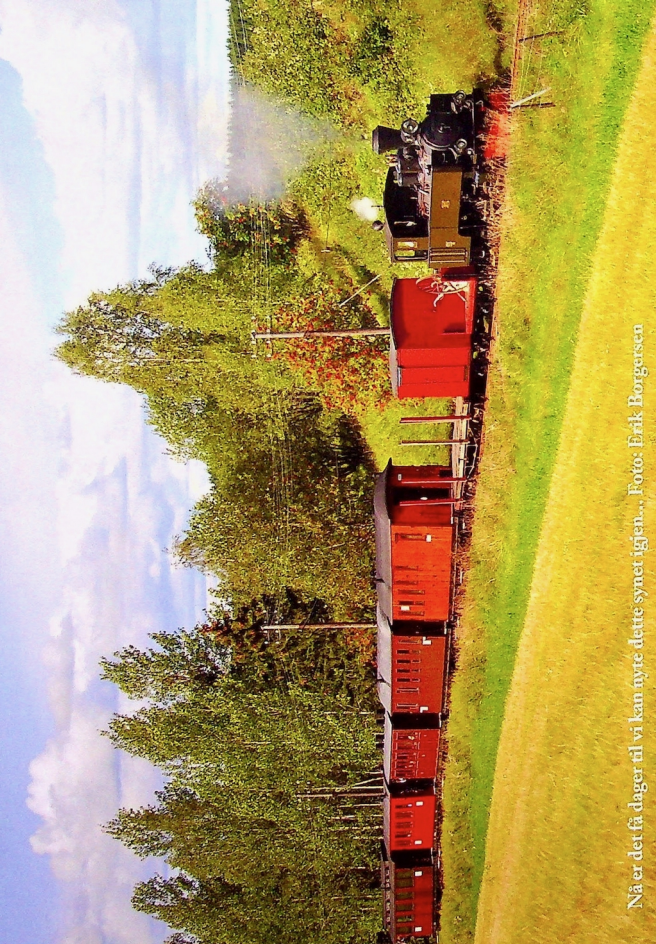
I 1959 fikk Johan stilling i Drammen distrikt. Johan fikk være med i jernbanens gullalder i 50 og 60 årene, og vekk med dampen programmet. Johan som er en omgjengelig, sindig og betrodd mann ble senere instruktør, og han fikk et særlig ansvar for oppfølgingen av servicekurset, eller smilekurset som det ble kalt på jernbanen.

I 1995 gikk Johan over i pensjonistenes rekke og han kunne da tre av som togkontrollør. Johan Valstad deltar i dag i styrende organer på Krøderbanen.

Johan Valstad har alltid vært interessert i fotografering og han hadde kameraet med seg da han tjenestegjorde på Urskog-Hølandsbanen. Alle bildene i artikkelen er tatt av ham i 1957.

Jeg takker for intervjuet med Johan Valstad.

Dagfinn Lunner



Nå er det få dager til vi kan nyte dette synet igjen... Foto: Erik Borgersen