

Tertitten

Urskog-Höfjellsbanens medlemsblad nr. 118 februar 2007



Tertitten -

medlemsblad for Venneforeningen Tertitten

REDAKTØR:

Ola Kopperud

REDAKSJONSSEKRETÆR:

Stein Teppen

REDAKSJONENS ADRESSE:

Postboks 59, 1921 Sørumsand

ANNONSEPRISER:

Baksiden: kr. 1 600,-

1/1 side: kr. 1 000,-

1/2 side: kr. 700,-

MEDLEMSSKAP:

Støttemedlem: kr. 250,-/år.

Familiemedlemsskap: En betaler støttemedlemsskap, 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.

BANKGIRO (BLAKER SPAREBANK):

1321.12.20370

FORMANN VENNEFORENINGEN TERTITTEN:

Stein Teppen

“Tertitten” Urskog-Hølandsbanen,

en avdeling av Akershus Fylkesmuseum

KONTOR: Sørumsand Stasjon

KONTORTID: mandag-fradag 09.00-16.00

TELEFON: 63 86 81 50

TELEFAKS: 63 82 71 21

EPOST: tertitten@sorum.online.no

HJEMMESIDE: <http://www.tertitten.no>**God jul**

skulle denne lederen vært innledet med. Det blir meningsløst nå. På samme måte som godt nytt år. Men uten stoff, intet blad. I avisene har man i den senere tid kunnet lese om manglende engasjement om frivillige tiltak som skoleturer, barneidrett og lignende. Det er antagelig bare å konstatere at det også gjelder kulturtiltak som UHB.

Men helsvart er det ikke. Ikke ennå. Enkelte trofaste bidragsytere har gjort det mulig å gi ut et blad. Omsider. Takk til dem, stor takk. Og til alle dere andre: Medlemsbladet har til enhver tid spalter som skal fylles. Bidrag mottas – som dere vil se av det ovenstående – med takk...

Jeg antar at jeg i akkurat dette også kan tale på vegne av min etterfølger. Med andre ord: Takk for meg.

Ola Kopperud.

Redaksjonen avsluttet 27.02.07.

Forsidefoto

Prydz på vei inn i Tønsberg tunnel. Dette fotoet er tatt av en engelsk besøkende, David Eatwell, den 6. juli 2006.

Thank you!

Sesongen 2006



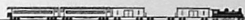
Åpning
anno
1966



Jubileumsfesten 2006 ▷



Åpning
anno
2006



Jubileumsfesten 19 juni 2006

På tross av mangelfulde velvije fra værgudene gikk jubileumsfesten 19 juni 2006 som på skinner... Godt oppmøte, spirituelle taler, god stemning og ikke minst god mat førte til at markeringen ble til noe vi sent vil glemme! Deltagerene kjørte ekstratog til Fossum, før ordfører Hans Marius Johnsen foretok den offisielle åpningen av den nye vognhallen. I følge alle tilbakemeldinger arrangementskomiteen har mottatt i ettertid ble dette et meget vellykket arrangement. Mange av banens tidligste aktive traff hverandre for første gang på lang tid, og noen ble overhørt mens drøftet muligheten for et "jubileumstreff" i høst..



Fru Wiegels åpnet banen i 1966. Her sees hun sammen med sin mann Olaf Wiegels og Fredrik Münster Mohn

FOTO: ERIK BORGERSEN

Stein Olav Hohle hadde æren av å være lokfører på jubileumstoget. Her mimrer han og Gaute Narverud om gamle dager



FOTO: ERIK BORGERSEN

Det var ganske fullt på plattformen før jubileumstogets avgang.



FOTO: TRYGVE PANHOFF



Underveis til Fossum.

FOTO: ERIK BORGERSEN

En gruppe av banens veteraner foran lok 6 Høland. Fra venstre: Olaf Wiegels, fru Wiegels, Gaute Narverud, Carl Fredrik Thorsager, Jørgen Seemann Berg, Magne Glomnes og Per Gillebo.



FOTO: ERIK BORGERSEN

Helge Njaa, styreformann i Stiftelsen UHB, holdt tale ved åpningen av vognhallen. Blant tilhørerne direktør i AFM Roger Erlandsen og aftenens toastmaster Aud Kristin Brevig.

FOTO: ERIK BORGENSEN



En fornøyd bestyrer Petter Tønder Jacobsen sammen med ordfører i Sørums Hans Marius Johnsen etter at snoren er skåret.

FOTO: TRYGVE PANHOFF

Et stemningsbilde fra jubileumsmiddagen i den nye vognhallen.



FOTO: TRYGVE PANHOFF

Nytt æresmedlem



Håvard Pedersen har vist et stort engasjement både for banen og Venneforeningen gjennom nær 40 års virke, og er fortsatt et aktivt medlem. Gleden var stor da styret i Venneforeningen Tertitten i forbindelse med jubileumsfeiringen 19. juni kunngjorde at han var blitt utnevnt til æresmedlem. Han mottok diplom og blomster som et synlig bevis på sin nye status. På bildet over ser vi ham i kjent stil som togfører.

Tertitten jubilerer

AV FINN HALLING

19. juni 2006 er det 40 år siden Tertitten kjørte sitt første tog som museumsbane.

Tertitten, eller Urskog-Hølandsbanen som var det offisielle navnet, trakk sitt siste sukk i ordinær drift 30. juni 1960. At Tertitten, i motsetning til de fleste andre privatdrevne smalsporbaner i Norge, ikke møtte sitt endelikt på 1930-tallet, skyldes primært to forhold: Løsningen med løftekasser og mekanisk omlasting mellom smalt og normalt spor i Sørumsand samt det store lokale engasjementet for å holde liv i det som ble oppfattet som bygdenes livsnerve. Banens økonomi var imidlertid alltid nokså dårlig, på tross av meget stor trafikk i perioder, og banens ledelse og berørte kommuner så statlig overtagelse som eneste måte å trygge banens fremtid på. Staten overtok driften og ansvaret i 1945. Dermed forsvant det lokale initiativet og eierskapet, NSB hadde mange andre og viktigere banestrekninger å fokusere på, midler til fornyelse av bane og materiell uteble, og da gikk som det måtte gå; driften ble nedlagt og mesteparten av spor, bygning-

ger, vogner osv. ble skjærebrennernes og flammernes rov.

De første pionerene

Ulike krefter – fra turistsjef Alf-hild Hovdan i Oslo, via danske jernbaneentusiaster til journalist Leif Løhren, Preben T Hysing og skoleelever som Olaf Wiegels og Carl Frederik Thorsager – syntes det var for galt at alt skulle forsvinne. Gjennom diverse formelle og uformelle initiativ, lykkes man bokstavelig talt å redde stumpene av banen. Allerede i startfasen hadde man de fleste odds mot seg – NSB, berørte kommuner, grunneiere som hadde avgitt grunn til banen på 1890-tallet og ville ha den tilbake, ja selv banens tidligere driftsbestyrer Eigil Prydz manglet tro på initiativet.

Med dette som utgangspunkt ble Tertitten stiftet som museumsbanen – hobbybane kalte man det den gangen – 10. november 1961. At virksomheten ble etablert på tross av og ikke takket være lokal, offentlig eller annen støtte, kom til å prege museumsbanen og de som har drevet den. Motstand, motarbeidelse og tafatthet utenfra virker imidlertid



samlende og energiutløsende hos de som har tro på det i jobber for, og stadig flere aktive gikk løs på oppgavene med ukuelig optimisme og energi.

Ikke optimalt utgangspunkt

Nødvendig konsesjon for drift av en museumsbane forelå så sent høsten 1965 at driftsstart det året var umulig, men i 1966 tok regelmessig søndagskjøring til, og ble en umiddelbar suksess. Samtlige sommersøndager siden 19. juni 1966 er det kjørt damp tog på Tertitten ved hjelp av frivillige, ulønnede aktive medlemmer.

Utgangspunktet var ikke optimalt; gjenværende banestrekning

startet på et jorde og sluttet på et annet. Ingen stasjoner, kryssingsspor, verkstedsfasiliteter eller lignende var tilgjengelig. Det skulle ta nesten en mannsalder å etablere dette.

Meget omfattende prosesser var nødvendig for å kunne tilbakeføre banen til Sørumsand sentrum. Viktigst var fredningen i 1982, som måtte til for å få alle involverte parter til å akseptere at banestrekningen kunne gjenoppbygges. I 1987 startet de første togene fra en provisorisk stasjon i Sørumsand sentrum. I 1989 kunne samferdselsminister William Engseth foreta den offisielle innvielsen av Sørumsand stasjon og den nye banestrekningen. Et

arbeid som hadde pågått i flere tiår og som hadde krevd tusener på tusener av frivilliges arbeidstimer, var brakt i havn. Lønn for strevet fikk man fra publikum – 11 675 besøkte museumsbanen i 1990.

Restaurering og vedlikehold

I mellomtiden var også tre damplokomotiver og en passasjervogn totalrestaurert – anslagsvis 4000 timer hadde de aktive lagt ned på hver av disse fire enhetene.

Fortsatt hadde banen bare "utendørs"-verksted, og ingen oppvarmet lagringsplass for vogner og lokomotiver. Verkstedbygningen på Sørumsand som ble fullført i 1992, gjorde det mulig å kjøre med damplok om vinteren. Verkstedet gav også husly som gjorde det også mulig å utføre større vedlikeholdsoppgaver uten å transportere materiellet vekk fra banen, samt å ansette vedlikeholdspersonale.

En rekke meget store oppgaver er utført av de aktive ved Urskog-Hølandsbanen siden den spede begynnelse for 40 år siden. Stahet, pågangsmot, ukuelig optimisme, urokkelig tro på virksomheten, målrettethet, aldri ta nei for et svar osv. har vært viktig "drivstoff" for de aktive medlemmene. Flere av dagens aktive har vært

med nesten siden starten, og nærmest gjort banen til et livsverk. Men anerkjennelse... nei, det er det ingen som har fått utover den som er gitt internt. Det er kanskje prisen man må betale for fyre med denne typen "drivstoff".

Livskraftig 40-åring

Urskog-Hølandsbanen er en livskraftig 40 åring (og 110-åring; det er 110 år siden Urskogbanen ble åpnet) og med en stor og sterk gruppe aktive som har urokkelig tro på virksomheten og fremtiden. Staheten og optimismen er i behold!

Boken "Banen og bygda, Tertitten gjennom 100 år" ved Hans Fredrik Dahl og Finn Halling gir utførlig og levende beskrivelse av banens historie, og fås kjøpt ved henvendelse til UHBs kontor.



Kulturminnedagen 11.09.2006

AV LENA MOEN OG STEIN TEPPEN

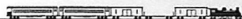
Årets kulturminnedag hadde temaet "Steder for ankomst og avreise". Dette arrangementet krevde mye planlegging, men vi hadde et godt samarbeide med kultursjefen i Sørumsdal og historielaget. Dagen ble åpnet av ordføreren ved vognhallen, der det også var musikalsk underholdning av Glommabredden og fam. Johnsbjørtveit (en musikalsk familie fra Sørumsdal). Ny utstilling i vognhallen (i tillegg til "40-års" utstillingen), fotoutstilling i venterommet på NSB's jernbanestasjon og historisk vandring på Sørumsdal

med avslutning på Valstad Cafe var blandt aktivitetene. I Stomperudparken var det "torghandel" med litt av hvert å by på. Det gikk buss til Aur Prestegård som hadde en utstilling, filmvisning og et foredrag om banen. Vi hadde 291 reisende på tre avganger, og takket være sporty familiemedlemmer som stilte opp og bemannet kiosksalget på Bingsfos fikk Venneforeningen noen kjærkomne ekstraintekter denne dagen.



En overraskelse på kulturminnedagen: To veteranfly av typen Tiger Moth fra Kjeller Flyklubb lander på Stortrøens jorde ved Fossum for å levere post som skulle videre med Tertitten.

FOTO: LIV-TORILL TEPPEN



Ekstremdrift på UHB

AV HAVARD PEDERSEN

Det er så populært med ekstremdrift og ekstremdrift nå for tiden. Vi har ekstremvær og ekstremtransport. Kanskje vi og er blitt en del av denne bølgen med ekstremdrift? For en skarpe togleder fortonte i hvert fall fjorårets siste dag seg slik da vi skulle stue 780 reisende inn i utgangspunktet fire oppsatte avganger. Nå som nevnte togleder har fått pusten tilbake igjen, følger historien:

Snøen manglet, men været var ellers topp for en god driftsdag morgenen 31. desember 2006. I verkstedet var Roar og "Store"-Knut i god gang med å få opp trykket på kjelen, og en driftsdag starter alltid med en prat med gutta ved loket. Roar er ikke så ofte å se hos oss lenger, han som for få år siden var selve motoren i alt som var av vedlikehold og revisjoner av damplok. Men hukommelsen hans imponerer stadig. Han husker hvilken museumsbane jeg



Sjeldent lang kø foran billettuka 31.12.2006.

FOTO: RUNE FJELLVANG

besøkte for fjaksen år siden, og åpnet også i dag med å formidle siste nytt fra en slik bane.

Rundt stasjonsbygningen er dagens to unge stasjonsbetjenter i full gang med flaggheising og annen klargjøring. Det er Tonje og Nadia som har ansvaret for gløggservering, men tar litt stasjonstjeneste først. "Gløggen" skulle normalt ha vært på Fossum, men grunnet utgliding av banelegemet ovenfor Bingsfos, ble både gløggservering og hestekjøring flyttet til Sørumsand. "Da blir det ekstra mye å gjøre," sa Tonje, "for da forsyner folk seg med gløgg både før og etter turen." Hun har god erfaring, for slik var det forrige driftsdag også. Nesten "ekstremdrift" det og med godt over 500 reisende.

Utglidning ble god PR

Dagens billettselger, Lena, var litt skeptisk til om et avisoppslag med omtale av nevnte utglidning kan ha skremt vekk mulige reisende, og ante da lite om at uttrykket "all PR er god PR" virkelig skulle slå til i dag.

Stasjonstomta ble klargjort for skifting av vogner inn i spor to, og i ledige minutter stakk konduktørpersonalet innom for en kaffekopp eller prat. Det var Kjell W. som var sjefen om bord i dag, og hadde med seg Roel og Simen.

Så begynte ting å skje. Klokkas var ikke elleve en gang, og det var over en time til første avgang. Folk strømmet til fra alle kanter: Reisende. Fra nevnte klokkeslett og fram til klokka tre, var det ingen som så annet av Lena enn ryggen hennes, og med armer som propeller i billetthyller og stemplingsautomat. Ikke tid til så mye som en slurk av en kaffekopp.

Gløggjentene var godt forberedt med ordning av bord, duk, krus, pepperkaker og annet tilbehør på plenen utenfor stasjonsbygningen, mens fire store gløggkjeler var på omgang under oppvarming på stasjonsmesterens kontor. Heller ikke jentene var det stort å se til i flere timer, bortsett fra noen stafetter innom kontoret for oppfylling kjeler og mer kaker og knask. Men i likhet med Lena, var rutinene på plass og alle kunder ble betjent som seg hør og bør.

Fra en relativt rolig morgen hvor man kan kose seg med oppfyring i vognene, så jeg stresset gradvis snike inn på konduktørpersonalet. Jeg ble ganske imponert over hvordan de tok hele dagen med fatning. Det var ikke lett å prøve anviser plasser for flere folk en det faktisk er plass til, og spørsmål fra de reisende haglet jo hele tiden.

Kø mellom luka og spor en

Forståelsesfulle reisende

Første avgang, som var kl 12, dro av gårde i rute, men med flere reisende stående igjen på plattformen og i kø foran billettluke. I en sånn situasjon var det en lettelse for en togleder å kunne trøste de frakjorte med tilbud hestekyss og gløgg, samt med de vennlige og håpefulle ordene at de sikkert fikk plass på neste tog. Vi begynner å bli godt vant med godt besøkte juletog etter hvert, men erfaringen min er at tilstrømmingen dabber av utover ettermiddagen.

Denne dagen tok jeg inderlig feil: Det strømmet, og det strømmet på, hele dagen; 13-avgangen med ny frakjøring av folk, 14-avgangen brennfull lenge før avgang, og reisende med fortvilte fjes i billettkø tvers over plattformen og nesten ut i spor en: "Har vi tatt turen hit til Sørumsand for ikke å få komme med i det hele tatt?"

Gode råd var dyre, og etter rask konferanse med lokfører og togfører var ordren klar: Den ordinære ruteboka ble lagt til side, og 14- og 15-avgangen skulle fremskyndes så mye som mulig, og en ekstraavgang settes opp. Kommende nyttårsfeiring med avtaler både for personell og besøkende svirret oppe i hodet mitt, så målet ble å få ekstravgangen så tett inntil den opprinnelige 15-avgangens rute som mulig.

Jeg har allerede vært inne på et ordspråk, og her et til som kom og til sin rett: "Intet så galt at det ikke er godt for noe." Hadde det ikke vært for at vi måtte snu på Bingsfos, hadde det heller ikke vært mulig å avvikle en ekstravgang innen rimelighetens tid.

Det var et godt øyeblikk for en togleder å kunne kunngjøre for en stadig økende billettkø, at her skulle alle få reise. Og det var med jubel den nevnte køen så sprengfylte tog tøffe av gårde før tiden, nettopp for at de og skulle få være med så snart som mulig. Klokket 15.10 hadde alle barn som ønsket hestekyss fått dette, og dagens siste avgangsmelding fra Sørumsand ble gitt. Gløggjentene hoppet inn i konduktøravdelingen for endelig litt fri, men hva gjorde konduktørpersonalet: Reisegod-savdelingens dører ble brått slått opp og de to hvitmalte benkene fra stasjonen ble lempet inn.. Dette var faktisk nødvendig for å få med den siste lille rest av reisende!

Hvordan var det å være togleder på en slik dag? Rimelig hektisk det og, - og med blandede følelser. Man flyr som en pendel mellom ringende telefoner, publikum som spør om alt mulig, oppfylling og oppfølging av gløggkjeler og kokeplater, informasjon til personale og publikum i tillegg til

Stille før stormen: Nadia og Tonje klare for dyst ved 11-tiden 31.12. 06



FOTO: HÅVARD PEDERSEN



Togpersonalet venter på at de siste barna skal få seg en hestetur før ekstraavgangen kl 15.10. I mens tar de seg en prat med tre aktive medlemmer på visitt.

FOTO: HÅVARD PEDERSEN

Hestekaren vår, Odd Roar Stenby, etter endt dag.



FOTO: HÅVARD PEDERSEN

de øvrige faste kombinerte togleder- og togekspeditøroppgaver som er tillagt denne tjenesten. Det er gledelig å se så mange vil reise med oss, men det er verken moro eller god reklame å ikke kunne tilby alle en plass på den ønskede avgangen. Også den forrige driftsdagen og flere av driftsdagene under julekjøringen

året før slet vi med kapasitetsproblemer, og dette er noe vi må se alvorlig på. Men tross alt: Du verden så positive og forståelsesfulle våre reisende var på dette årets siste dag!

Takk til personalet den dagen som greide å avvikle denne ekstremdriftsdagen på en så god og profesjonell måte!

Glimt fra den øvrige sesongen

AV LENA MOEN OG STEIN TEPPEN

Nyansatt driftsleder!

Det ble Svein Ove Johnsrud som overtok jobben som driftsleder for bane og bygninger etter Rune Brakestad. Svein Ove kan mye om Tertitten etter å ha deltatt som aktivt medlem i over 15 år, og vi ønsker ham lykke til i jobben.

Endring i bestyrerrollen

Petter Tønder Jakobsen fratrådte stillingen som bestyrer/konservator ved avdeling UHB den 01.01.07. Styret i Stiftelsen Akershus Fylkesmuseum vedtok før jul at stillingen skulle endres til en driftsbestyrerstilling, og at en derved frafaller kravet om konservatorkompetanse til fordel for jernbanefaglig kompetanse. Konservatorkompetansen ivare-

tas gjennom fellestjenestene ved Akershus Fylkesmuseum.

Sporlegging (I og II)

I mai var det flere av de aktive som fikk lære å legge spor i forbindelse med ferdigstillingen av Tønsberg tunnel. Denne lærdommen kom senere til nytte i oktober, da det ble stikkbyttet over 200 sviller mellom Bingsfos og Fossum.

Skolehjelp

Sørumsand videregående skole, elektrolinja har hjulpet oss ved å installere strøm i vognhallen. Dette ble billig for oss og god øvelse for skoleelevene som selvfølgelig var under kyndig ledelse av sin lærer.

Elever fra Nes videregående skole utførte forskaling og støyping i Tønsberg tunnel. Alle var fornøyde med jobben som ble avsluttet med en liten "pølsefest" og utdeling av boka "Banen og bygda" til skolen og fribilletter til elevene. Kanskje vi hanker inn noen nye medlemmer?

Kjølørbytte Setskogen

Teknisk leder Trond Dehli har med hjelp av en kar fra Peder Halvorsen Industrier montert nye kjølørerne i lokomotivet Setskogen. Det neste målet er å få byttet kjølørerne på lokomotivet Prydz, forhåpentligvis i løpet av 2007.

Tysk på hjemmesiden

Har dere oppdaget at vi har fått tysk tekst på hjemmesiden - <http://www.tertitten.no>? Det er den teksten som har stått på engelsk som nå også er oversatt til tysk. Oversettelsen er utført av en av våre støttemedlemmer bosatt i Danmark! Han ville gjerne hjelpe til med noe, og foreslo selv oversetting. Kanskje får vi ny brosjyre på engelsk og tysk snart?

www.akersmus.no

Dette er Akershus fylkesmuseums hjemmeside hvor det publiseres nyheter nærmest daglig. Her har alle avdelingene under fylkesmu-

seet sin egen side - ta en titt på vår da vel.

Servering Bingsfos stasjon

Det er nå inngått ny 5-årsavtale med Blaker skolemusikkorps om servering fra kiosk Bingsfos. Vi har byttet oppvaskbenk, og skolemusikken har påtatt seg jobb med storvask av kiosken.

God mediadekning

Pressen har vært på hugget i hele 2006, og det er vi glade for!! To høydepunkter var da Sommerpatruljen i Romerikes Blad besøkte oss 8. juli, og da Sommeråpent i NRK tok opp quiz-spørsmålene til sendingen 27. juli hos oss.

Da Sommerpatruljen i Romerikes Blad besøkte oss 8. juli kjørte vi to avganger og hadde til sammen 114 reisende. Ikke så svimlende kanskje, men Romerikes Blad kjørte en meget omfattende markedsføring av oss to uker før arrangementet i tillegg til at vi annonserte i 8 aviser! Dette resulterte i at vi på søndag 9. juli hadde 629 reisende - noe nær et rekordbesøk.

23. juni var Rune Gogstad og Øystein Bakke fra Sommeråpent i NRK på besøk, og de ble mektig imponert over det fine lokomo-



tivene våre! Lena Moen, daglig leder ved UHB, sørget for å sende med dem en Guide hver!! Opptakene av bl.a. lokomotivene og Stomperud ble gjort til en spørrekonkurranse, og kan sees på NRK webTV. Innslaget er i sendingen fra 27. juli, og starter etter ca 14 min og 30 sek.

Det er antakelig all omtalen og ikke minst den gode opplevelsen de aktive medlemmene klarer å gi publikum som gjør at vi stadig får

flere som kommer tilbake, igjen og igjen.. De sprer et godt rykte om oss og det gjør i sin tur at vi får enda flere reisende. Takk til dere alle!

Den kulturelle skolesekken

Vi har hatt ca 600 elever fra Sørums og Aurskog-Høland her i forbindelse med "Den kulturelle skolesekken". De fikk se filmen "Det var en gang" i tillegg til lite, alderstilpasset foredrag i vognhal-

Statistikk sommersesong 2006

Ordinære tog søndager

Tog	25.6.	2.7.	9.7.	16.7.	23.7.	30.7.	6.8.	13.8.	20.8.	27.8.	Antall
kl. 11.00	59	96	162	112	109	55	87	81	50	89	900
kl. 12.00	106	98	122	134	131	76	118	134	104	120	1143
kl. 13.00	123	82	159	74	119	140	88	74	134	120	1113
kl. 14.00	113	56	127	48	122	115	24	67	53	116	841
kl. 15.00	39	24	54	38	30	60	28	32	32	57	394
kl. 11.30										30	30
kl. 12.30										34	34
kl. 13.30										31	31
Totalt	440	356	624	406	511	446	345	388	373	597	4486

Andre arrangementer

Arrangement	Antall
Skoler/barnehager 06.06 – 9.06.	1110
Sørumsanddagene/togrøveri	273
Sommerpatruljen	114
Den kulturelle skolesekken 387+167	554
Kulturminnedagen	294
Diverse charteroppdrag (12 oppdrag)	616
Totalt	2961

Totalt antall reisende i 2006: 9492

Julekjøring 2006

Tog	02.12.	03.12.	10.12.	16.12.	17.12.	31.12.	Totalt
753/754	106	58	154	61	191	148	718
755/756	11	41	83	12	124	141	412
757/758		45	75		89	176	385
Ekstraavgang						148	148
759/760		23	62		131	166	382
Totalt	117	167	374	73	535	779	2045

len. Det er fint å vise film i enden av vognhallen, men enda bedre når vi får sparklet og malt der. Et stort forheng som deler av den innerste delen og blanding for vinduene så har vi en et fint "black box-teater" der.

Veddugnad

Til oppfyring av lokomotiver og vogner går det med en god del ved, og i oktober ble det avholdt en meget vellykket veddugnad. Det ble kjørt to lass med ved fra ryddingen langs banen! De ansatte var kjempefornøyde med innsatsen, og det ble fra en av dem uttrykt stor tilfredshet med at "skrothaugen" gikk opp i røyk denne dagen!

Opplæring/oppkjøring diesellokomotiv

På vårparten fikk UHB 5 nye diesellokomotivførere til disposisjon. Det meste av arbeid på og langs banen gjennomføres ved hjelp av diesellokomotivene våre, og med dette øker kapasiteten vår betydelig.

Bane til Skulerud?

Det er sikkert mange av dere som har lest i avisen, og hørt rykter om at det er planer om å skinnelegge banetraseen mellom Hemnes og Skulerud.

Utgangspunktet for denne saken er et idènotat fra daglig leder i Norsk Transport AS, Carl Frederik Thorsager, som ber om et møte med Aurskog-Høland kommune for å drøfte planene om å gjenopprette den gamle Tertittlinja mellom Skulerud og Hemnes. Planene om en gjenskapning av UHBs sørligste del kommer i forbindelse med verdiskapningsprosjektet til Riksantikvaren, der Haldenvassdraget er meldt inn av Østfold fylkeskommune. Et av forslagene i prosjektet er gjenoprettelsen av Tertittlinja mellom Skulerud og Hemnes.

Vi hadde ikke hørt om dette før det stod på trykk i lokalpressen, men i grove trekk har avdeling UHB uttalt seg positivt og mener at ved en eventuell realisering av dette prosjektet må et samarbeid til. Avdeling UHB antar videre at en eventuell realisering ligger langt fram i tid da dette vil bli et kostbart prosjekt.

Privèten mork

Eierne av området rundt Mork stasjon varslet om at de ønsket å bygge på eiendommen, og lurte på om vi var interessert i å berge privèten (utedoen) som fortsatt stod der. Etter flott dugnadsinnsats er privèten nå fordelt i seksjoner som er kjørt til Fossum!



Temakvelder

Også i 2006 ble det avholdt temakvelder. Onsdag 29. mars viste Erik Borgersen bilder fra sin yreste ungdomstid – på togturer rundt om i Norges jernbanerike land! Vi fikk se bilder fra Havnebanen, Tinnosbanen, Drammen distrikt og Rjukanbanen, fra 1970 – tallet til 1990. Her var det bilder av mange forskjellige togtyper, besøk i avside-liggende grender med kolonialen på hjørnet (der cola-flaska måtte hentes frem fra under kjellerlemmen) - alt fra den tiden da lokaltoget stoppet på alle stasjoner, med eller uten passasjerer om bord eller på plattformen. Fremvisningen fremkalte nostalgien og skapte stor iver hos de fremmøtte.

Tirsdag 25. april viste Carl Fredrik Thorsager bilder og fortalte om hvordan Tertitten ble reddet på 1960 - tallet. Dette ble en fin opplevelse med mye tog-nostalgi! Oppbyggingen fra nedlagt jernbane til oppgående museumsjernbane er utrolig imponerende! Det er vanskelig å forestille seg hva dette har krevd av innsats, viljestyrke og rå kraft! Vi fikk se to særdeles unge karer (Carl Fredrik Thorsager og Olaf Wiegels) som startet med oppbyggingen av traseen med hver sin spade som redskap. Mange fine bilder fra denne tiden ble vist. Vi fikk

også se en "stumfilm" laget av Posten fra "Den store rundreisen" på 50-tallet. Tilstede var en lydhør forsamling på ca 15 personer som antakelig var stumme av beundring for hva som har vært mulig å få til.

Onsdag 31. mai var det vårt aktive medlem, Nils Kjus, som tok oss med på omvisning på flystasjonen på Kjeller. Vi fikk se mange gamle flykjenodier, og han fortalte om restaureringsmetodene og teknikkene som har blitt brukt.

På temakvelden mandag 30. oktober viste Finn Halling mange fine fargebilder fra driftstiden. Blant annet fikk vi se bilder tatt av Børge Chorfitzen som aldri har blitt vist tidligere. Resten av bildene var tatt av Mogens Bruun og Sven Jørgensen. En flott kveld - vi håper den blir fulgt av flere!

Båregave til Tertitten

AV STEIN TEPPEN

Rett før jul mottok vi den triste beskjeden om at 4 år gamle Emil André Kokkin hadde gått bort. Emil André var en stor togentusiast (se faksimile), derfor kontaktet familien oss og spurte om vi ville ta i mot en båregave. Det takket vi ja til, og det er kommet inn over 15 000.- kr. som er øremerket noe som kan glede andre unge Tertitten-entusiaster. Takkeannonse er publisert i Indre Akershus Blad og Romerikes Blad.



†

Emil André Kokkin
f. 22.12.2002 - d. 29.11.2006

Aurskog kirke
Onsdag 29. november 2006

Indre Akershus Blad – fredag 9. juni 2006

Endelig hælja

Emil – en ekte togentusiast

Sorumsand/Fossum:

Her ser du to skikkelige togentusiaster som liker seg på Tertitten. Tross sin unge alder har Emil Kokkin (4) allerede rukket å kjøre med museumsjernbanen mange ganger, mens konduktør Simen Aasheim har Tertitten som sin hobby.

Derne sola har det vært tur for Steiner og barnslager på Tertitten og i går var femåring Gladstone-løper på tur – blant mange andre. Inn i passasjervogn HCo2 fra Låve, etter barn, ansatte, en ferieridder og en elev som har elevens valg, godt plassert i passasjer på 2. klasse.

En av sangene med et leketøy i sangen. Emil Kokkin er konduktør av tog og driver passasjerer sammen med Tertitten-parfekt.

Når Emil får tilbud om å prøve konduktørarbeid til Sorum Aasheim under opplyst på Fossans utstasjon blir ikke sus om å bli til

Koseord
Derne skal være en koseord for oss, sier Fossan. Fossan sier den samtlige passasjerene kuffer med Fossan.

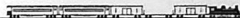
På vei tilbake skal fotograf av på Bilagene stasjon for å kjøpe valde



Emil Kokkin er oppvakt av tog og da passet det fint med en Tertitten sammen med de andre i herredgårdsbarneluge. På Fossan stasjon fikk Emil prøve lua til konduktør Simen Aasheim.

Alle foto: Stein Samuelsen

FAKSIMILE: INDRE AKERSHUS BLAD 6. JUNI 2006



En flott tur i vått og tørt

AV HÅVARD PEDERSEN

”Nå får i allefall Turisten vann nok under kjølen”. Spøkene lot ikke vente på seg, for regnet bokstavelig fosset ned over Sørumsand akkurat i det vi skulle på medlemstur. Og det på en tur som burde være mitt i blinken for mange av oss: Veteranbuss langs Tertittens trase ned til Skulerud, og derifra med M/S Turisten til Ørje. Men vi alt for få som hadde meldt oss på gledet oss likevel, og jammen kom

ikke godværet før vi nådde Bjørkelangen!

Alle kroker og kriker der det var mulig for bussen å komme til banens trase ble besøkt, og det med utmerket guiding av venneforeningens formann Stein Teppen. Slik guiding var nok på sin plass, for arrangørene hadde vært så smarte å tilby mest mulig ledige plasser til bedriftsmedlemmer og de aktives familier. På den måten ble vi



Veteranbussen har kommet frem til Finstadbru stasjon.

FOTO: HÅVARD PEDERSEN

drøyt 20, men hvor ble det av de aktive? Jeg telte bare syv!
 Vi håper derfor denne artikkelen blir en inspirasjon for flere til å bli med på neste medlemstur, for jammen gikk dere glipp av noe!

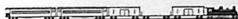
Lokverksted med nytt liv

Med sjåfør Øistein Sands kyndige kontroll brummet vår 1971 modell fornøyd nedover Aurskog og Høland. Det var trist å se hvor medtatt de eneste to gjenværende stasjonsbygningene Finstadbru (særlig) og Bjørkelangen var blitt. Vanntårnet på Bjørkelangen er snart tildekket av skog, men i lokverkstedet var det trivelig å titte: Den har fått nytt liv som verksted for Hølandsrutenes veteranklubb. Både bussen vår og et klenodium fra tidlig 60-tall har begge fått førstepremie for sin restaurering. Vi avla og staslige Eidsverket et besøk, kjent av oss UHBere for to anledninger: Åpningsmiddagen for Urskogbanen i 1896, og vår store jubileumsfeiring 100 år senere. Mellom Bjørkelangen og Hemnes speidet vi etter sykkelveier og andre traseer som opprinnelig hadde ført 750 mm-spor, mens den siste biten fram til Skulerud fikk bussen og "leke" tog på banens trase. Hele veien hadde vi besøkt hver eneste stasjonstufte.
 Lokstallen og tømmerkrana

markerer fortsatt hver sin ende av det som en gang var banens endestasjon, men ellers er det nå ganske dødt på det som en gang var et livlig trafikk-knutepunkt.

Behagelig på Rødnessjøen

Akkurat i det vi bremsset opp ved kaia gled M/S Turisten inn til den samme, og kaptein Asbjørn Braarud med hyggelig mannskap ønsket oss velkommen om bord. Båtturen ble nok selve høydepunktet for de fleste, særlig barna som fikk stå til rors over den blikkstilte Rødnessjøen. Båtens høytaleranlegg ble flittig brukt av Braarud, som hadde svært mye interessant historie å komme med, både om kanalen, båtene og steder vi seilet forbi. Under middagen ble høytaleranlegget overtatt av tidligere driftsbestyrer, nå avdøde Eigil Prydz, som tok oss med på en av banens siste turer til Skulerud. Andre lokale kjendiser fra banen som Gina Sannerud, Julius Engen og Syprian Aarstad deltok i samme arkiverte radioprogram. Båtturen ble avsluttet med slusing i Ørje. Her skal en høydeforskjell på 10 m overvinnes. I Ørje ligger både kanalmuseet og en rekke bevarte og restaurerte veteranbåter, alt sammen naturligvis av stor interesse, og ble grundig studert før bussen



Bjørkelangen stasjon er nå i sørgelig forfall.

FOTO: TORSTEIN NESET



M/S Turisten legger til kai på Skulerud.

FOTO: TORSTEIN NESET

igjen hentet oss.

Drøm kan bli til virkelighet!

Det skjer svært mye interessant i Haldenkanalen, og det utroligste av alt: Gode gamle D/S Turisten er ventet tilbake i driftsklar stand i 2007! Den ligger nå for restaurering i Brevik, og planen er at den skal gå for egen maskin over til Halden, hvor trailer vil føre den tilbake til sitt rette hjem i Haldenvassdraget. Restaureringen kommer på 35 mill. kr! (Hallo sponsorer: Har dere hørt om det gamle fine toget

ved Sørumsand som gjerne skulle ha kjørt litt lenger?) På bussturen tilbake kommer drømmene: Nå kan vi snart oppleve den *ekte* Turisten legge til kaia ved Skulerud igjen. På Bjørkelangen holdes det i hevd gamle NSB-busser omtrent som de D/S Turisten i sine siste år korresponderte med. Tenk om de så kunne føre folk fra Turisten videre nordover til banen vår, som helst etter hvert får et endepunkt litt lenger sør enn dagens Fossum. Den store rundreisen kan bli gjenskap!



Øistein Sand bragte oss ikke bare sikkert rundt, men var også lokalkjent slik at vi fant alle stedene langs banen der det hadde stått stasjonsbygninger.

FOTO: TORSTEIN NESET



Jubileumstur til Tyskland

AV STEIN TEPPE

Som et ledd i markeringen av 40-årsjubileet arrangerte Venneforeningen tur til Tyskland. 5 aktive medlemmer meldte seg på, i tillegg var vi så heldige at de ansatte ved UHB også ble med oss.

Etter at turen var planlagt med reiseruten Oslo-Kiel-Hamburg-Werningerode-Bad Salzburg-Neumünster-Kiel-Oslo, dukket ideen om å også besøke Dampflokwerk Meiningen. Og vips måtte reiseleder Morten Myhr advare om at tidsskjemaet ble så stramt at vi måtte forvente tysk struktur på organiseringen av aktivitetene. Lite visste vi om hva vi hadde i vente..

Color Fantasy

Vi reiste en grå tirsdag formiddag fra Oslo med "Color Festival". Mye kan sies om båtens "glorefaktor", men en imponerende opplevelse var det uansett å reise med den. Kanskje spesielt etter å ha kunnet sammenligne med "Kronprins Harald" som vi reiste hjem igjen med..

Vi ankom Kiel tidlig onsdags morgen, og etter kort tid stoppet vi på en bensinstasjon for å innta vårt

første tyske pølsemåltid. En første sjanse til å prøve seg på å snakke tysk ble det, og imponerende nok fikk alle det de forsøkte å bestille (reiseleder Morten kunne nok mer tysk enn oss andre tilsammen, og det sier mest om oss..).

Hamburg

Første formelle stopp ble i Hamburg, hvor varehuset Conrad (www.conrad.de) ble avlagt visitt. Morten hadde reklamert med "Clas Ohlson på steroider", og etter tiden vi tilbragte der å dømme hadde han rett. Lena fant ut at også menn har sterke shoppegener bare de kommer i riktig miljø - hun måtte vente en god stund på "gutta i eventyrland"..

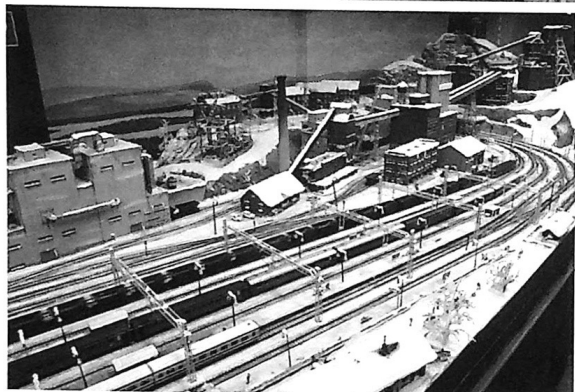
Fra Conrad gikk turen til Miniatur Wunderland, et av verdens største modellanlegg. De hadde ganske nylig åpnet en skandinavisk del, og for et imponerende skue!

Skandinavia ble åpnet 13. juli 2005, er den fjerde delen i utviklingen av MiWuLa, tok et år og 133 000 arbeidstimer å bygge, og dekker 300 m². Den har ca. 2000 meter modelljernbanespor, og 7

Første etappe på reisen til Tyskland var Color Fantasy. Lena Moen nyter et glass stikkelsbærsaft...



FOTO: MORTEN MYHR



Kiruna stasjon i størrelse 1:87 slik den er gjenskapt i Miniatur Wunderland (MiWuLa for innvidde) i Hamburg.

FOTO: NILS KJUS

“Togledersentralen” i MiWuLa har imponerende dimensjoner.



FOTO: NILS KJUS

datamaskiner må til for å styre 150 lokomotiver (som drar 3000 vogner), 600 fjernstyrte biler og 50 000(!) lys. I Skandinavia er det et havneanlegg med 30 000 liter ekte vann, som trafikkeres med fjernstyrte båter. Dessuten inneholder Skandinavia 500 hus, 40 000 figurer og 50 000 trær. Og dette var altså bare en av 4 moduler..

I over 4 timer gikk vi rundt, og hver gang jeg traff på andre fra gruppen stod de og måtte over en eller annen detalj. I tillegg til automatiserte tog, båter og biler var det mange "småhendelser" som var fantastiske. Eksempelene er mange;

- en brann hvor tilsammen mer enn 20 biler fra hele anlegget kommer til, med blålys og sirener.
- en fartskontroll der bare de bilene som kjørte for fort ble stoppet (ja, bilene holdt forskjellig hastighet!).
- En fotballkamp der publikum tar bølgen, og "målet" vises i reprise på storskjerm.
- En byggeplass der heisekraner svingte rundt.

Lyset i lokalet skiftet forøvrig fra "dagslys" til "nattemørke" flere ganger i timen. Et flott skue var Las Vegas - en vanlig by om "dagen" og med et fargerikt lys og pulserende liv om "natten".

Kort oppsummert: MiWuLa er et sted som kan besøkes **mange** ganger. For mer informasjon se www.miniatur-wunderland.com.

Werningerode

Innen vi var ferdige på MiWuLa var tiden for lengst moden for å fortsette til neste overnattingssted: Werningerode. Dette var en relativt lang etappe i kveldsmørket, og gav oss vår første pekepinn på at selv GPSer av samme merke og med samme kart kan gi forskjellige "råd" om veien videre. Tips til andre som skal på tur: bruk kun 1 GPS! Nåvel, vi kan vel ikke bare klage på GPSen. Den gruppa som skulle overnatte på Rathaus Hotel hadde problemer med å finne den, både på grunn av enveiskjøring og fordi fasaden ikke akkurat var prangende:



FOTO: LENA MOEN

Resten av gruppa overnattet på Hotel Zum Eselskrug, og der inntok vi (til slutt) middag.



Utsikten fra hotell Zum Eselskrug er upåklagelig. Her er dagens første damptr

FOTO: STEIN TEPPEN



Bloksberg (Brocken) fotografert fra soveromsvinduet i annen etasje.

Torsdag morgen var det tidlig opp. "Zum Eselskrugern" ble vekket av arbeidstoget som bragte de ansatte oppover langs Harzer Schmalspurbahn, en museumsbane med meterspor som krysser Harzfjellene i det som en gang var DDR.

Harzer Schmalspurbahnen (meterspor) består egentlig av tre baner:

Harzquerbahn er "stamstrekningen" fra Werningerode til Nordhausen Nord.

Selketalbahn går fra Quedlinburg til Einsfelder Talmühle (en stasjon på Harzquerbahn).

Brockenbahn går fra Drei Annen Hohne (en stasjon på Harzquerbahn) til Brocken.

Banen kan ikke helt sammenlignes med vår egen bane. Total lengde er ca. 140 km, de disponerer 24 damplok, 10 motorvogner og 11 diesellokomotiver. I 2006 hadde de 1 113 000 reisende, 258 ansatte (hvorav 9 lærlinger) og omsatte for 9,86 millioner Euro!

Vi kjørte damptog på "kremstrekningen" fra Werningerode til Brocken, totalt 33 km. en vei. Werningerode ligger på 234 m.o.h., mens jernbanestasjonen på Brocken ligger på 1125 m.o.h. Det gir en gjennomsnittlig stigning på 27 promille! Ikke rart det

regnet masse uforbrent kull ned på oss.

Brockens høyeste punkt er på 1142 m.o.h., noe som gjør den til Nord-Tysklands høyeste. Her hadde naturlig nok øst-tyskerne radarstasjon og utsiktspost under den kalde krigen. Vi fikk opplyst at toppen dessverre er innhyllet i tåke 280 dager i året - og følte oss derfor ekstra heldige da vi fikk oppleve den i sol og klart vær.

Togets oppholdet på Brocken var 15 minutter. Dessverre måtte Lena et nødvendig ærend, og nærmeste toalett var i det gamle radartårnet. Vi lærte da at tyskerne driver jernbanedrift på en annen måte enn oss: at vi hadde reist tusenvis av kilometer betydde ikke noe - toget gikk presis på sekundet. Ryktene sier at Lena i stedet kom seg ned ved hjelp av en sopelime (Brocken = Blokkberg)..

Når vi kom ned igjen fikk vi omvisning på HSB-verkstedet. Det var bygget i 1927, og i dag arbeider det ca. 17 stykker der. De vedlikeholder først og fremst eget materiell, men de kan frakte inn fremmedmateriell med andre sporvidder ved hjelp av rulleskamler og spesielle "overgangsvogner". Vi holdt på å reise derfra med en utrangert svillepakkmaskin



Minste kurveradius
på Harzer Schmal-
spurbahn er 60
meter.



FOTO: NILS KJUS



Luftig skifting på
Brocken.

FOTO: KNUT HANSEN

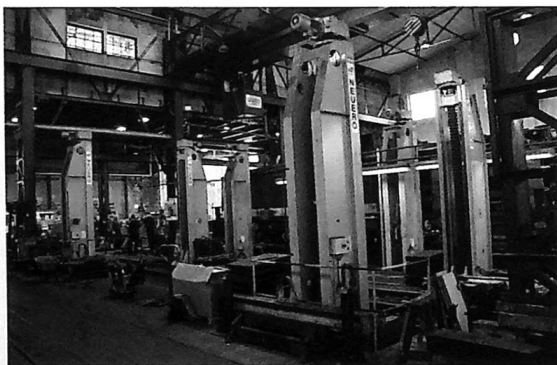
Utsikten fra Brocken
er fantastisk!!



FOTO: KNUT HANSEN

Herr Holger Prochnau (vi tror det er det han heter) viste oss rundt på verkstedet i Werningerode.

FOTO: STEIN TEPPEN



Et glimt fra verkstedshallen i Werningerode. Her gjør de mye av vedlikeholdet på damp- og diesellokomotivene, person- og godsvognene og motorvognene.

FOTO: STEIN TEPPEN

Det er klasse over Harzer Schmalspurbahnens chartervogn. Bak skilleveggen i bakgrunnen skjuler det seg en bar...

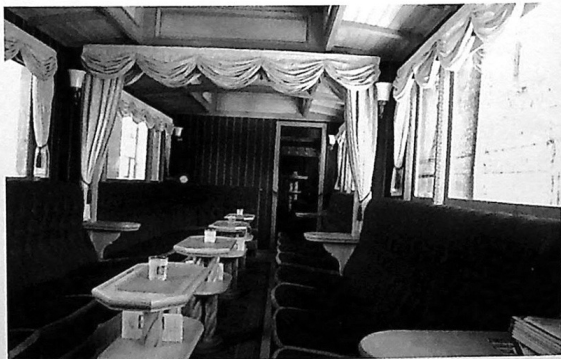


FOTO: NILS KJUS



i bagasjen, men med tanke på straffetollen var det kanskje best at den ble stående igjen ved HSB?

Bad Harzburg

Etter verkstedsomvisningen hadde vi bare en kort tur til neste stopp: kurbadet i Bad Harzburg. Det er tilsammen 7 underjordiske mineralholdige kilder som forsyner kurbadet med vann, og vannet hentes så dypt at det fortsatt holder 31 grader når det når overflaten. Saltsmaken var tydelig, men likevel var det en nytelse å plaske rundt - selv utendørs. Det var en slapp gjeng som slappet godt av på de forskjellige vannmassasjestasjonene.

Meiningen

Skumringstimen og de første kveldstimene tilbragte vi i bilene på vei mot Meiningen. Roar Stenersen hadde anbefalt Hotel Volke 7, og vi kom frem tidlig på natten. Hadde vi ikke hatt gateadressen hadde vi nok fått problemer med å finne det, for det lignet mest på et bolighus i et boligstrøk. Den kvelden lærte jeg at man ikke skal bestille "Cola", men "Coka" dersom en ønsker "ekte" vare. Østtysk "Jolly Cola" var en selsom smaksopplevelse. Grøss!

Fredag morgen var det besøk ved Dampflokwerk Meiningen som stod på programmet. Årsaken til at vi presset dette besøket inn i reiseruten var at dette verkstedet er blant de aktuelle alternativene når "Høland" skal overhales.

Dampflokwerk Meiningen eies nå av det tyske jernbaneselskapet DB, og er ansvarlige for TUEV-godkjenningen av alle damplokomotiver som er i bruk i Tyskland.

Anlegget ble bygget i 1914 som verksted for den daværende Prøysiske Statsjernbanen. 420 mennesker jobbet her da, men da Deutsche Reichsbahn (DR) tok over verkstedet i 1919 jobbet det over 2 200 her. Fra 1925 utførte de tungt vedlikehold på de nye klassene 01, 02, 43 og 44, og i 1930 overhale de 60 lokomotiver pr. måned! I 1946 hadde antallet ansatte økt til 3 300, det høyeste antallet gjennom tidene. I 1960 begynte de å bygge/ombygge snørydningmateriell (rotorer, pløger osv.), og etter 1981 har det vært hovedbeskjeftigelsen. Etter sammenslåingen av DB og DR i 1994 ble arbeidsstokken redusert dramatisk, og i dag jobber det bare 112 mennesker her, hvorav 12 lærlinger. Da vi så størrelsen på HSB sitt verksted i Werningerode var vi

imponert over størrelsen, men det viste seg å bare være småtteri mot Dampflokwerk Meiningen. Dette verkstedet er så stort at det er vanskelig å beskrive.

Den første hallen vi kom til inneholdt ca. 20 spor, hver med smøregrav og egen 4-punkts løftebukk. Her stod det for tiden 5 damplok inne, hvorav HSBs 99-7245 var et av dem. HSB er nok en av bærebjelkene til meiningen, ettersom de til en hver tid kommer til å ha et av sine damplokomotiver inne til restaurering. Deres damplok er bygget fra 1930 og fremover, og massiv bruk har slitt dem ned. Nå bygges det bl.a. nye rammer og drivverk til dem.

Ellers så vi deler til "ADLER" overalt. "ADLER" ble bygget i 1935 og er en kjørbær kopi av "DER ADLER" laget av George Stephenson i 1835. Den 17. oktober 2005 ble den og 23 andre museumslokomotiver ødelagt i en storbrann i en ringstall ved Nürnberger DB-Museum. Takket være frivillige bidrag fra inn- og utland håper de å ha "ADLER" ferdig restaurert i 2010, akkurat i tide til 175-årsjubileet for jernbanetrafikken mellom Nürnberg og Fürth.

Neste hall var hjulverkstedet. Vi måtte smile litt da vår guide, herr Achim Decker, fortalte at de ikke var helt fornøyd med den nye hjuldreiebenken; den hadde nemlig "bare" kapasitet til hjul



Et oversiktsbilde over Dampflokwerk Meiningen.

FOTO: GOOGLE MAPS

En av HSBs "Røde Kameler", dvs. V100 lokomotiver som er sporet om til meterspor. Ombyggingen medfører at lokomotivet heves en del, se hvordan det ruver over vognene.



FOTO: NILS KJUS



Det nærmeste vi kom gruppefoto: Svein Ove Johnsrud, solbrillene til Knut Haga, Achim Decker (guide Meiningen), Morten Myhr, Knut Hansen, Trond Dehli, Stein Teppen og Lena

FOTO: NILS KJUS

Et bilde av ca. 1/4 del av hovedhallen i Dampflokwerk Meiningen.



FOTO: MORTEN MYHR

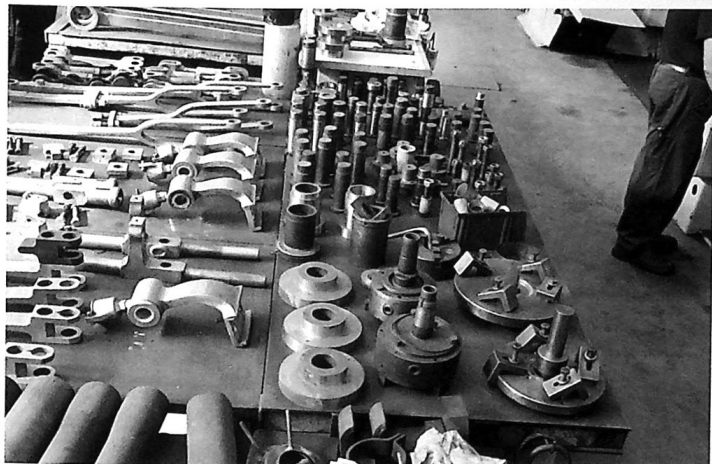
Bygging av diesel snøryddingsmateriell for DB er ironisk nok en av Dampflokwerk Meiningens sikreste inntektskilder.

FOTO: NILS KJUS



Ingen tvil hvor disse hjulene kommer fra! Restaureringen av "ADLER" har så vidt begynt, men verkstedet kan ikke gjøre mer enn det de har økonomisk garanti for. Hjulene her var sandblåst og grunnet.

FOTO: MORTEN MYHR



Ordning muss sein! Det var ekte tysk orden (systematikk og grundighet) på alle bord og benker.

FOTO: STEIN TEPPEN



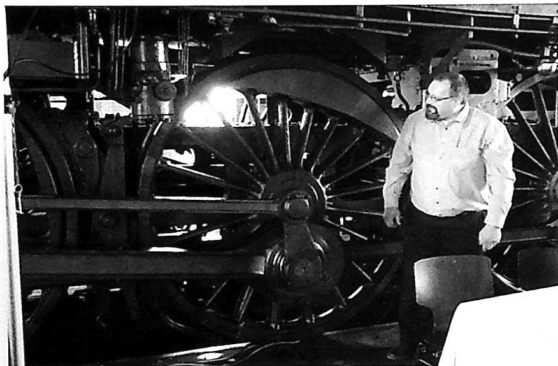
Beskjedne er de ikke: "Med full damp inn i fremtiden!"

FOTO: STEIN TEPPEN

Noe av utearealet i
Neumünster.



Foto: NILS KJUS



Selv Knut Hansen
blir en smågutt ved
siden av hjulene til
01 1100.

FOTO: STEIN TEPPEN

I disse terrortider
var det betryggende
å se at tyske politi
og militære gjen-
nomførte bordings-
øvelser på skipene
som går inn og ut av
Kiel.



Foto: NILS KJUS

med diameter opp til 2 meter, 40 centimeter mindre enn den gamle maskinen.. Ellers var det mye av verkstedsutsyret som var "hønn gammalt", dvs. bygget før andre verdenskrig. Solide saker, med andre ord.

Noe nytt fant vi også. Etter å ha passert damprørverkstedet kom vi til den nye "dreiebenken". Den kunne bearbeide emner på over 2x3 meter! Store dimensjoner fant vi også i kjeleverkstedet. De hadde både plasmakutter og vanlig gasskutter som delte tykke jernplater som om de skulle være laget av smør. Nybygg av kjeler er en av Meiningen-verkstedets virkelige spesialiteter.

Fra kjeleverkstedet passerte vi et av deres to røntgenrom, der de kan gjennomlyse hele lokomotiver. Videre gikk turen ut hvor vi fikk se noe av det materiellet som var hensatt på verkstedstomten, før vi gikk gjennom deres egen ringstall der kjørbart materiell var hensatt.

Før vi forlot Meiningen overrakte vi guiden Achim Decker noen suvernirer og blader fra Tertitten. Han viste blant annet stor interesse for de tekniske spesifikasjonene på materiellet vårt.

Neumünster

Etter Meiningen kastet vi oss i bilene for å reise opp igjen til Neumünster (mellom Hamburg og Kiel). Da gjorde vi en taktisk tabbe - vi stoppet langs veien og spiste formiddagsmat. Dermed kom vi tilbake til Hamburg akkurat i tide til å rekke rushtrafikken. Over to timer tilbragte vi i ca. 3 km/t.. På kvelden inntok vi middag på en restaurant som er etablert i en av Neumünsters nedlagte jernbanestasjoner. Tidlig lørdag morgen gikk turen til BSW Gruppe ARGET Nord, der Rendsburger Jernbanevenner tar vare på gammelt DB materiell. De har i alt 35 enheter, hvorav den kjørbare 01 1100 uten tvil var en "høydare". Med sine 177 tonn (hvorav 38 tonn vann og 13,5 tonn olje) er hun et gedigent beist. Selv antallet fluer som satt klistret på bufferten etter forrige tur var imponerende.

Hjem

Etter 1 150 kilometer og mange inntrykk i løpet av 5 tettpakkede dager var det en fornøyd men sliten gjeng som på ettermiddagen gikk ombord i "Kronprins Harald". Takk til reiseleder Morten for lange og mange forberedelser, slik at vi fikk en flott tur og en fin markering av våre første 40 museumsår.

Grussporet er ferdig!

Av KJELL WIULSRØD

Torsdag den 28.9.2006 kunne vi legge siste hånd på verket og anse oss for ferdig med grussporet. Vi kunne sette oss ned å betrakte og konstatere at det ble et flott anlegg. Etter dette er det nå enklere å kunne laste grus og i tillegg har vi fått et langt avlastningsspor når vi er nødt til å tømme vognhallen for andre gjøremål innendørs.

For mange av oss var dette første møte med et sporanlegg. Først og fremst var det nyttig lærdom og ikke minst tungt arbeid. Uansett om det var aldri så tungt har vi tilegnet oss nyttig kunnskap fra

de som kan dette fra før og ikke minst vil dette være til hjelp for videre framdrift av vedlikeholdet i hovedspor.

Men nå kan vi bare nyte dette anlegget og vente på nye oppgaver med svilleskifting, spikring av dogs, oppjekking og justering andre steder på banen.

Til slutt en liten hyllest til alle dere som har bidratt til at dette ble ferdig i god tid før snøen og frosten setter en stopper for slike arbeidsoppgaver.



Til venstre: Vidar Skilnand håndterer spettet "som i gamle dager", mens Kristoffer Neset ser på og lærer. Til høyre: Hvilken fartsgrense bør vi ha her? 70 km/t er foreslått..

BEGGE FOTO: KJELL WIULSRØD



Aktiv dugnadsgjeng

AV KNUT HAGA OG JAN HAUGEN

Aktiv dugnadsgjeng. (Torsdags klubben).

1. MF1

Her er det byttet gulv, bremsehuset er fjernet for å bedre sikten når man bakker med vognen, det er lagd tømmeanordning under midten av vognen som fungerer svært godt og gjør det mulig og tømme grusen i midten av sporet. Til erstatning for bremse huset er det sveiset opp rekkverk slik at man står trygt når vognen er i bruk. Vognen fikk en oppsmøring og kontroll av bremsesystemet før den ble tatt i bruk igjen.

2. Cf05

Se egen artikkel forrige nummer. Det gjenstår mindre arbeider samt boggirevisjon noe som blir tatt i løpet av vinteren.

3. Godshus Bingsfoss

Godshuset så veldig slitt ut før sesong start så her tok vi og skrapte ned byttet rekkverk på rampen og malte opp hele bygget før sesongen startet opp

4. To1 - ferdigstilling

Her fullførte vi den istandsettelsen som var påbegynt for en del år tilbake. Bremsstell vart montert opp igjen, og de delene som manglet ble laget etter forbilde fra tilsvarende deler. Siste del av vogn gulvet ble montert og vognen fikk sin første tur under totogsdriften i høst.

5. Boggirevisjon

Her er boggiene til BC02 ferdig demontert kontrollert og reparert. Slitasjen på disse boggiene viser at vi kunne ha kjørt trygt i mange ti år ennå, det som er kritisk er at boggiene kan "tørke ut". Samtidig ser hele vogna mye finere ut når boggiene er nyvasket og lakkert. En steamer hadde vært ønskelig til dette arbeidet, er det noen medlemmer som har noe stående som kan lånes ut er det bare å ta kontakt med Trond.

Co1 er boggiene tatt ut og demontert tilstanden er som for bc02 svært god alderen tatt i betraktning, men det er samme forholdene med behovet for smøring



Kristoffer Neset i sitt rette element - han har grønne fingre og trives i parken på Bingsfos..

FOTO: KJELL WIULSRØD



Slik vi sjelden ser ham: UHB-aktiv Stein Teppen.

FOTO: KJELL WIULSRØD



Mat og drikke hører med på alle dugnader. Fra venstre: Knut Hansen, Stein Teppen, Kristoffer Neset, Kjell Wiulsrød og Simen Aasheim.

FOTO: KJELL WIULSRØD

6. Sikkerhetsgjerde

For å hindre publikum å dette i smøregraven på vst så satte Trond opp gjerde rundt den. Dette arbeidet har venneforeningen deltatt i ved å sette opp gjerde på den ene siden.

7. Grusspor

Se egen artikkel i dette nummeret..

8. Stikkbytte av sviller

Flere av venneforeningens medlemmer har vært med Rune og senere Svein Ove med å stikk bytte sviller på banen. Det er flere profesjonelle jernbanefolk fra jernbaneverket som uttrykker beundring over hvor godt spor vi har på Tertitten så her må vi bare gi honnør til Rune og Svein Ove.

Svein Ove jobber nå sammen med en som er innleid for en kortere periode, disse er i full gang ved nedre sætra med ytterligere bytting av sviller.

9. Tønsberg tunnel

Venneforeningen har deltatt noe i dette arbeidet også blant annet ved utkjøring av grus og juste-

ring av sporet. Sporet igjennom tunnelen er svært bra, hadde vi hatt en skikkelig steamer kunne vi også fjernet grafitti malingen som er her. (Se også artikkel i forrige nummer).

10. Grundig lokpuss

På grunn av høy luft fuktighet i stallen denne høsten fikk vi en ekstra jobb med å pusse overflate rust av lokkene. Her må vi få på plass ett system med avfukting og ett system som sier ifra når luft fuktigheten blir uforsvarlig høy. Det forventes at Akershus fylkesmuseum tar disse lagringsforholdene alvorlig og setter i verk tiltak slik at vi kan unngå dette senere. Simen og Kristoffer gjorde en kjempe jobb her.

11. Ao100 skraping

Ao100 eller vogna til knut H, trenger en runde med skraping og owatrol, dette arbeidet ble igangsatt mot slutten av sommeren. Men vi kom dessverre ikke i mål med dette arbeidet som blir fullført neste år. Det er søkt om midler til vognen for at den skal slippe å stå ute i vær og vind. Vi får håpe vi kan klare å få tak i midler til å sette vognen under tak snart - dette klenodiet er for historisk viktig til å stå ute for vær og vind.

Torstein Neset forsøker å vaske boggiene. Det var ingen enkel jobb.

FOTO: KJELL WIULSRØD

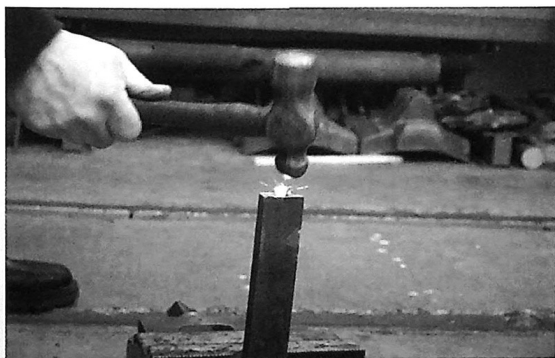


Smøregraven kommer til nytte også ved boggierervisjoner. Rekkverket til høyre for smøregraven er “originalt”, mens rekkverket til venstre er satt opp av dugnadsgjengen.

FOTO: KJELL WIULSRØD

I vinter har det også vært klinket på “gamlemåten”.

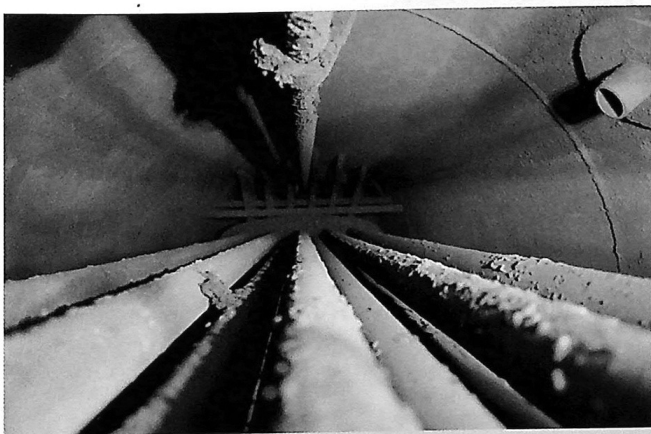
FOTO: TORSTEIN NESET





Den tidligere brua på Fossum. Den ble i sin tid fjernet for at de “moderne”, høyere lastebilene skulle kunne passere under (på veien mellom Blaker og Sørumsand).

FOTO: BJØRN NÆSS



Dette bildet er tatt i forbindelse med kjelrørsbyttet på Prydz. Røret oppe til høyre er der det kalde vannet fra tankene kommer inn. At det peker rett mot de varme kjelrørene gir stor termisk påkjenning.

FOTO: TORSTEIN NESET

12. Diverse gartner arbeide.

Her har det meste arbeidet vært å holde plenen nede på ett fornuftig nivå. Nå viser det seg at en av de mest aktive er utdannet gartner det er å håpe at vi kan gi Kristoffer litt mer fritt spillerom til neste vår slik at vi kan få en presentabel stasjonspark(er).

13. G9 ferdig restaurert

På G9 ble dørene restaurert og satt sammen. Dørene ble senere montert på vognen. Som en del av arbeidet med dørene var det første gangen for flere av de nye medlemmene at de fikk være med å utføre klinking.. Vogna ble malt opp, det som mangler nå er påskrifter.

14. Rørbytte på Setskog

Ble stort sett utført av eksternt firma sammen med Trond, men Venneforeningen var sterkt involvert i å ta ut rørene.

15. Pizza og løsning av verdensproblemer..

Tar selvfølgelig noe tid, for øvrig en vel anvendt tid. Til tider har det vært plass problemer fordi vi har vært så mange på dugnad - ett

luksum problem. Og det tyder på at det konseptet, miljøet og tonen er noe de fleste trives godt i.

Det har styrket dugnadsånden at Svein Ove og Trond har lagt om arbeidstiden sin på Torsdager slik at de jobber på kvelden sammen med de aktive i Venneforeningen. Vi vil med dette gi en stor takk for at de gjør dette.

Og oppfordrer flere til å møte vær torsdag, for vi har plass til alle som ønsker å bidra uansett forkunnskaper.

16. Neste år

Torsdags klubben ser frem til neste års prosjekt og vi gleder oss veldig til å rust sanere brua som skal inn på Fossum- for det er vel slik at vi skal kjøre materiell til Skullerud og den nye banen som kommer der?

Avskrift.
 Fullt navn: Svarthod, Karl
 Født i: Oras, Finsko
 Rulle nr. den 10. november 1890.

Ansatt som
 ordlyd
 skolelærer
 og
 lærer
 i
 Oras

Stilling	Stigningssted	Lønn			
		Fra	til	Årlig løn	Årlig løn med tilleggsbetalt og andre
1/3-11 Skolelærer	Lierfors	1/3-11	700.-		
1/3-16 Skoleformann	Bennes	1/3-11	800.-		
		1/7-18	2400.-		
		1/1-20	3600.-		
		1/3-22	3800.-		
		1/3-27	4610.-		
		1/7-27	5420.-		
		4/8-31	2565.-		
		1/1-31	5078.-		
	S. and. Løken	1/2-27	2616.50		
		1/2-30	2877.25		

2877.25 Anslått, og med:
 Overgi til skoleleder

Det historiske sus

Avskrift

Rulle- og noteringskort for ekstrapersonale. U.H.B.

Navn: Kjelerud, Håkon den 19. april 1912.

Født i: Bøland

Legeundersøkt

Utdannelsen for antagelsen	Prøver i h. t. Utdannelsesreglementet				Godkjent til:	Spørskiftes- tjeneste	Silly- tjeneste
	81	86	87	818			

Tjenestegjør:

Fra dato	Ved stasjon
Midl. St. bet.	
1/6-27 Bj. lansen	
Konduktør	
1/8-42 Bj. lansen	
Skapditer	
1/1-44 Bennes	
1/10-47 Kamb	

Medlem av pensjonskassen
 Lønn
 Innskudd beregnet av

200. L. 10. 87.

Lokfører Johan Nadden

AV DAGFINN LUNNER



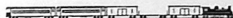
Det er hyggelig å kunne ta en prat med de i lokalmiljøet som har relasjoner til Urskog-Hølandsbanen. Jeg hadde i høst gleden av å besøke Kari Kopperud på Bjørkelangen. Hun er datter av tidligere lokfører Johan Nadden. Karis bror Hans begynte også på UHB og han ble overkonduktør. Kari selv arbeidet i telegrafverket eller televerket som det etterhvert skiftet navn til. Først ved Bjørkelangen telefonsentral og senere og fram til telefonautomatiseringen i Hølandsbygdene i 1979 ved Høland sentral.

Johan Nadden var født i 1892 på bruket Nadden som lå under Høland prestegård. Han begynte på Urskog-Hølandsbanen som lokpusser i 1912 og ble senere ansatt lokfører i 1947. Han sluttet etter oppnådd aldersgrense i 1955.

Kari forteller at Johan var en jernbanemann som tok jobben høytidelig. Orden var hans var-emerke, og han likte ikke at andre jernpersonalet kom for sent til jobben.

I 1956 fikk han overrakt Kongens fortjenestemedalje i sølv for lang og tro tjeneste. Kari sier at Johan var svært kry av denne utmerkelsen. De som får Kongens fortjenestemedalje blir invitert til Kongen, men på grunn av at Kong Haakon var syk ble det ikke noe av turen inn til Oslo. Nadden var lei seg for at det ikke ble noen audiens hos kongen.

Medaljen henger den dag i dag i glass og ramme og er godt tatt vare på av lokførerens etterkommere.



Lokalavisen Indre Akershus Blad skriver i anledning medaljeoverrekkelsen følgende 17. mars 1956:

Under en hyggelig sammenkomst hos tillitsmannen for lokomotivpersonalet ved Aurskog-Hølandsbanen, lokfører Alf Sand ble fhv lokfører Johan Nadden tildelt Kongens fortjenestemedalje. Tilstede var foruten Nadden med familie, representanter for konduktørene, jernbaneverkstedet, lokstallbetjeningen og fyrbøterne.

Lokomotivfører Sand overrakte medaljen og sa, at de styrende har latt flere anledninger gå forbi seg med hensyn til offentlig anerkjennelse av gamle, velfortjente jernbanemenn ved deres fratreden etter nærmere 50 års virke. Men det er en glede for oss at den høye utmerkelse, Kongens fortjenestemedalje, er tilstått den av våre kolleger som sist gikk ut av tjenesten, lokomotivfører Joh. Nadden – sa Alf Sand.

Han minnet om den store utviklingen til bedre materiell og bedre arbeidsforhold som fant sted fra 1911, da Nadden begynte ved banen, til han sluttet ifjor høst.

Lokomotivene var små, til lys hadde de bare parafinlamper. Fyringen foregikk for det meste med rå ved og gammel slippers.

Vinterstid måtte lok. personalet på hver stasjon vasse ut i snøen og bære inn ved fra vognen bak lokomotivet. Snøen tinte så i støvlene og på klærne til de atter måtte ut i snøen. Lokomotivene hadde bare håndbrems, som det var et hardt slit å betjene. I dag er de forsynt med førsteklasses dampbrems.

Når godstogene kom til Sørumsand om natten måtte togpersonalet selv foreta omlissingen. 14 timers arbeidsdag var vanlig og det hendte at den ble både 18 og 20 timer, men overtidsbetaling ble det aldri snakk om. I sjeldne



Utmerkelsen som lokfører Johan Nadden fikk av Kong Haakon i 1956.

FOTO: DAGFINN LUNNER

tilfelle kunne en etter flere lange arbeidsdager få godkjent en dag ekstra. Nå er det annerledes, med ordnet 8 timers arbeidsdag og overtidsbetaling for det overskytende. Jernbanefolkenes organisasjoner møtes med arbeidsgiverne ved forhandlingsbordet til saklig drøfting av lønns- og arbeidsforhold.

Siden staten overtok banen er det blitt store forbedringer på materiell, og arbeidsforholdene er adskillig bedre enn i privatbanens tid.

Sand festet så medaljen på Naddens uniformsjakke, med takk for det Nadden gjennom årene har yttet for samfunnet, for Kongen og ferdrelandet.

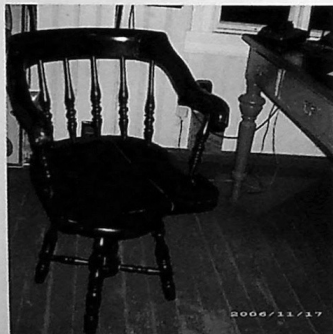
Lokf. Nadden sa i sin svartale, at dette med medaljen kom helt overraskende på ham, men han ville takke de som hadde tatt initiativet til å skaffe ham den og takket likeledes Sand og frue for den hyggelige tilstelningen.

Originalstol fra Fosser stasjon

AV LENA M. MOEN

I sommer fikk Trond Dehli en telefon fra Per Kristian Holth fra Grorud som spurte om vi var interessert i den gamle stasjonsmesterstolen fra Fosser stasjon, og det er det klart at vi var! Per Kristian Holths bestefar var Olaf

Holth, som var ekspeditør og stasjonsbetjent på Fosser fra 1939 til nedleggelsen i 1960. Han hadde beholdt stolen etter nedleggelsen, og Per Kristians onkel arvet den før den nå kom Per Kristian i hende.



Trond hentet stolen, og hadde med seg boka "Banen og bygda" som en takk for det nyttige bidraget!

Se så fin denne stolen er! Nå regner jeg (Lena) med at det blir konkurranse om å få togleder tjenesten heretter!

FOTO: LENA M. MOEN

Personale ved UHB i 1944

Av DAGFINN LUNNER

Sommeren 2004 fikk undertegnede og Tor Akselsen adgang til det gamle arkivet ved NSB Hølandsrutene med tanke på om det fortsatt var noe arkivalia eller gjenstander fra UHB-tiden å finne. Trafikkleder Roy Kristiansen i Nettbuss hadde forståelse for saken, og han åpnet de innerste lager- og arkivrom ved garasjeanlegget på Bjørkelangen.

Dette var for oss en spennende opplevelse. Joda, vår antagelse om at det fortsatt fantes gamle saker og ting slo til. Vi kom over blant annet en frakttabell datert 1. april 1925 og en håndskrevet vognfortegnelse. Denne fortalte at banen hadde ni personvogner og 64 godsvogner totalt. Videre kom vi over en plakate med de gamle ringesignalene på Urskog-Hølandsbanens telefonlinje. Denne var fra 1927 og viste f.eks. at ringesignalet til Hornåseng stasjon var en lang og en kort. En billettstemplingsmaskin, sannsynligvis fra Bjørkelangen med datoen 30.6.1960, kom vi også over. Alle disse sakene ble overlevert UHB ved Lena Moen ved en uhøydelig markering utenfor lokstallen på Bjørkelangen.

Personalkort

En av de store funn var etter min vurdering de gamle personalkortene fra Urskog-Hølandsbanen. Det var to sett med personalkort, en bunke med kort for de som var fast ansatt og en bunke med kort for ekstrapersonalet.

Det ser ut som rulle- og notering-skortene for ekstrapersonalet er skrevet i 1944 eller 1945. Kortene er påstemplet 8.44 som etter min mening står for trykkemåneden august 1944.

Det er ingen garanti for at personalkortene er komplette, det vil si at noen kort gjennom tidene er forsvunnet.

Det finnes også trykte personaloversikter fra jernbanene i Norge. Mest kjent er kanskje de såkalte jernbanekalenderene. I en slik utgave fra 1920 er også privatbanene tatt inn. NSB har senere gitt ut tjenesteskifter med opplysninger om personalet.

Fast ansatte

Følgende opplysninger er oppskrevet på personalkortene for de fast ansatte:

Bernhus, Jakob

Født i Høland 16.08.1884
 Fra 2.1.1909 ekstra pusser
 Fra 1.7.1911 fyrbøter
 Fra 1.11.1944 lokfører

Broberg, Oscar H

Født i Aurskog 15.03.1886
 Fra 1.3.1911 stasjonsbetjent Bjørkelangen
 Fra 5.10.1925 stasjonsmester Løken
 Fra 15.2.1929 stasjonsmester Hemnes
 Fra 1.5.1937 stasjonsmester Bjørkelangen

Danielsen, Henry Johan

Født i Oslo 21.07.1892
 Fra 7.1.1921 konduktør Bjørkelangen
 Fra 1.1.1944 overkonduktør

Dalby, Johan

Født i Høland 05.06.1886
 Fra 1.1.1909 lokpusser Bjørkelangen
 Fra 1.7.1911 fyrbøter Bjørkelangen
 Fra 1.2.1937 lokfører

Dalby, Vilhelm

Født i N. Høland 23.05.1915
 Fra 13.3.1936 ekstra verkstedarbeider
 Fra 1.10.1940 vognvisitør

Engen, Julius

Født i Aurskog 20.11.1899
 Fra 6.8.1937 jerndreier Bjørkelangen
 Fra 1.6.1941 verksmester Bjørkelangen

Evensen, Olaf

Født i Aurskog 11.12.1892
 Fra 1.7.1918 verkstedarbeider
 Fra 5.4.1930 kst banevokter
 Fra 1.10.1941 lokfyrbøter
 Lokfører fra 30.6.1947

Ihlebæk, Olaf

Født i Blaker 02.04.1893
 Fra 1.6.1918 banevokter
 Fra 1.6.1928 baneformann, 2 avd.
 Fra 1.4.1930 banevokter, 2. avd
 Fra 1.1.1941 baneformann, 2 avd

Ihlebæk, Syver

Født i Blaker 30.11.1890
 Fra 1.11.1912 banevokter Sørumsand
 Fra 1.11.1918 baneformann Sørumsand

Kjelsrud, Hans

Født i Aurskog 26.05.1883
 Fra 1.10.1909 banevokter Lierfoss
 Fra 1.3.1911 konduktør Bjørkelangen
 Fra 3.5.1925 overkonduktør Bjørkelangen
 Sønnen Håkon begynte også ved UHB.

Lundberg, Erling

Født i N. Høland 05.12.1912
Fra 1.6.1941 verkstedarbeider kl.
1 Bjørkelangen. Sluttet 20.5.1946.

Moen, Olaf

Født i Aurskog 18.02.1893
Fra 1.1.1916 banevokter Lierfoss
Fra 1.6.1918 konduktør Bjørkelangen
Fra 1.10.1942 overkonduktør
Bodde i villa i stasjonsveien Bjørkelangen. Hadde som hobby å lage hagemøbler.

Nadden, Johan

Født i Høland 11.05.1892
Fra 1.6.1912 lokpusser Bjørkelangen
Fra 1.7.1917 lokfyrbøter Bjørkelangen
Fra 16.10.1947 lokfører
Lokfører fram til høsten 1955.

Olsen, Bjarne

Født i Høland 01.02.1901
Fra oktober 1924 ekstra Hemnes
Fra 1.11.1941 baneformann
Hemnes

Bjarne Olsen bodde på bruket Krogstad som lå like inntil Urskog-Hølandsbanen mellom Hemnes og Skulerud. Det fortelles at når linjearbeiderne jobbet på denne delen av banen, spiste de på kjøkkenet og hvilte på golvet hjemme hos Olsen.

Prydz, Eigil

Født i Lårdal 23.08.1886
Fra 6.2.1917 driftsbestyrer Bjørkelangen

Rønningen, Syver

Født i Lom 09.03.1892
Fra 14.4.1925 banemester Bjørkelangen

Sand, Alf

Født i Høland 17.06.1896
Fra 15.10.1923 midlertidig pusser
Fra 1.11.1941 lokfyrbøter
Fra 16.10.1947 lokfører
Var lokfører fram til nedleggelsen i 1960.

Svartbæk, Karl

Født i Grue Finskog 10.11.1890
Fra 1.3.1911 banevokter Lierfoss
Fra 1.1.1916 baneformann
Hemnes
Fra 1.11.1941 baneformann
Løken

Svartbæk, Einar

Født i Aurskog 23.09.1895
Fra 1.11.1918 banevokter Lierfoss
Fra 1.4.1930 Baneformann, 4. avdeling.
Ble senere stasjonert Bjørkelangen.

Aarstad, Syprian Hvitmyren

Født i Aurskog 16.07.1901

Fra 4.3.1925 reservøpusser

Permittert fra 1.10.1930 på grunn av innskrenkninger.

Fra 1.11.1931 gjenintatt som pusser.

Fra 1.7.1943 lokfyrbøter

Syprian Aarstad ble senere ansatt lokfører fra 10.2.1949. Etter nedleggelsen overført til Lill-estrom som 2. mann på lokomotiv (også el.lok).

Aaserud, Karl

Født i Blaker 19.11.1901

Fra febr. 1927 ekstra Sørumsand Sesongarbeider på linjen fra 1930-1941.

Fra 1.6.1942 baneformann, 3. avd.

Lønn er også angitt

Driftsbestyrer Eigil Prydz hadde i 1944 kr. 8400 pr år i lønn pluss fritt hus, lys og ved. I tillegg hadde Prydz kr. 1.000 for administrasjon av bilruten. Lønnen til en overkonduktør var kr. 3142, mens lokførerne hadde mellom kr. 2991 til kr. 3559 pr. år.

Stasjonspersonale som hadde ansvaret for posten hadde posttillegg i lønnen. På Fosser stasjon utgjorde posttillegget kr. 540,00 pr. år i 1943.

Baneavdelingene

Linjen var delt inn i ulike avdelinger ordnet i nummerrekkefølge, avd 2, avd 3 osv. Einar Svartbæk arbeidet på 1950-tallet sammen med Harald Arnesen og Rolf Lysaker. Disse karene utgjorde et arbeidslag, og de arbeidet mye på strekningen Lierfoss –Hornåseng.

På strekningen Mork – Lierfoss/Bjørkelangen arbeidet baneformann Asbjørn Øverby, Hans Bådal og Olaf Killingmo. Vidar Øverby, sønnen til Asbjørn, forteller at alle på laget hadde hver sin sykkel-dresin når de skulle ut å arbeide på linjen. Asbjørn hadde sin dresin stasjonert på Finstadbru der han også hadde sitt hjemsted.

Ekstrapersonale

På rulle- og noteringskort for ekstrapersonale er følgende opplysninger oppgitt:

Akre, Aase Oline

Født i N. Høland 23.12.1919

Ekstra assistent driftsbestyrerens kontor fra 1.7.43.

Arnesen, Arne

Født i N. Høland 03.07.1913

Fra 22.3.1935 ekstra lokpusser Bjørkelangen.

Fra 1.5.47 lokfyrbøter.

Ble senere ansatt som lokfører.

Arnesen, Harald

Født i N. Høland 26.03.1916
Kst. Banevokter
Fra 17.10.41 stasjonering Lierfoss
Fra 30.6.1947 banevokter.
Arbeidet ved UHB fram til 1960.

Basnes, Aksel

Født i S. Høland 19.10.1919
Fra 14.5.1944 trafikkaspirant
Bjørkelangen.
Fra 16.10.1947 stasjonsbetjent.

Bernhardsen, Jakob

Født på Hurum 09.08.1910
Ekstra verkstedarbeider fra
7.8.1944.
Sluttet etter arbeidsulykke på
midten av 1950-tallet.

Bådal, Hans

Født i Setskog 07.04.1912
Ekstramann på linjen sommeren
1939.
Kst banevokter fra 6.8.1940 med
stasjonering Sørumsand

Bergerud, Hans

Født i Aurskog 1924
Sesong linjearbeider fra 1944

Bernhus, Rudolf

Født 29.07.1921
Fra 23.10.1944 ekstra verkstedar-
beider Bjørkelangen.
Sluttet 1947.

Dalby, Borger B

Født i Høland 24.05.1904
Ekspeditør Finstadbru fra
28.9.1928
Fra 16.10.1947 stasjonsbetjent
Avsluttet sin tjeneste som stas-
jonsmester på Finstadbru.

Fagermoen, Agnes

Født i Blaker 20.02.1898
Ekspeditør Kvevli fra 16.12.1925

Gulliksrud, Walter

Født i S. Høland 22.01.1924
Sesong linjearbeider 1943 og
1944.

Hellesjø, Arne

Født i S. Høland 21.04.1920
Fra 16.9.41 trafikkaspirant Bjørke-
langen.
Overført til Oslo 1946.

Holth, Olaf

Født i Høland 25.08.1918
Fra 1.12.1939 ekspeditør Fosser.
Fra 16.10.1947 stasjonsbetjent
Ekspeditør på Fosser fram til
nedleggelsen.

Killingmo, Thor Olaf

Født i Aurskog 11.05.1921
Fra 24.5.1943 trafikkaspirant
Bjørkelangen.
Sluttet 1946.

Kjelsrud, Håkon

Født i Høland 19.04.1912 Fra
 mai 1937 midlertidig stasjons-
 betjent Bjørkelangen.
 Fra 1.8.1942 konduktør Bjerke-
 langen.
 Fra 1.1.1944 ekspeditør Hemnes.
 Fra 1947 konduktør.

Jensrud, Bjarne

Født i Høland 01.10.1907
 Fra 1.7.1926 ekspeditør Skulerud.
 Fra 15.8.1932 ekspeditør Lier-
 foss.
 Fra 16.10.1947 stasjonsbetjent.
 Tjenestegjorde på Lierfoss, men
 hadde også avløsertjeneste på
 Bjørkelangen.

Lysaker, Rolf

Født i Høland 23.09.1903
 Ekstra linjearbeider.
 Fra 1.1.38 stasjonering Bjørkelan-
 gen.
 Fra 30.6.1947 banevokter Bjerke-
 langen.

Lundberg, Karl Oskar

Født 26.03.1900
 Ekspeditør fra 1.9.1930 Killingmo

Lund, Odvar

Født i Aurskog 13.06.1916
 Fra 15.5.1944 trafikkaspirant
 Bjørkelangen.
 Fra 16.10.1947 stasjonsbetjent.
 Tjenestegjorde mye på Aurskog.

Moseby, Willy Roald

Født i N. Høland 28.02.1926
 Læregutt Bjørkelangen fra
 1.12.41.
 Fra 1.1.46 Lokpusser.
 Ble senere lokfører, og
 gjenestegjorde på UHB fram til
 nedleggelsen.

Nadden, Hans

Født i Høland 19.12.1918
 Fra juni 1937 pusser Bjørkelan-
 gen.
 Fra 13.5.1944 trafikkaspirant
 Bjørkelangen.
 Fra 1947 stasjonsbetjent.
 Ble senere overkonduktør, og fort-
 satte etter nedleggelsen i NSB.

Nordli, Kristian

Født i Høland 29.10.1907
 Fra 1.6.1937 ekstra lokpusser
 Bjørkelangen.
 Fra 1.5.1947 lokfyrbøter.
 Ble senere lokfører.

Ransberg, Kristian

Født 25.05.1882
 Ekstra linjearbeider, 5. avd Fosser
 fra 1933.
 Fra 1.11.1938 kst banevokter 5.
 avd. Fosser

Ransberg, Anders

Født i N. Høland 28.09.1910
 Fra 12.5.1944 trafikkaspirant
 Bjørkelangen.
 Fra 16.10.1947 stasjonsbetjent
 Fram mot nedleggelsen hadde

han ansvaret for forrådet på Bjørkelangen.

Riser-Grorud, Ruth

Født i Høland 18.01.1919
Fra 1.12.36 ekspeditør Løken

Sannerud, Gina

Født i Høland 05.07.1897
Ekspeditrise fra 1.7.43 Hornåseng

Slorbak, Alf

Født i Høland 02.02.1906
Ekspeditør Skulerud fra 1.7.1934.
Fra 16.10.1947 stasjonsbetjent

Slorbak, Kristian

Født i S. Høland 28.09.1918
Fra 1.10.1941 Trafikkaspirant
Bjørkelangen
Fra 16.10.1947 stasjonsbetjent
Ekspeditør Skulerud

Slorafoss, Hans

Født i S. Høland 25.10.1919
Sesong, linjearbeider fra 1944
Arbeidet på linjen (Skulerud-Hjellebøl) fram til nedleggelsen.

Svartbekk, Sven

Født i Høland 27.11.1921
Ekstramann ved linjen 1941.
Fra 3.6.1942 ekstra linjearbeider,
2. avd. Killingmo.
Fra 10.10.1944 6. avd Hjellebøl.

Tøien, Sven

Født i Høland 11.09.1905
Ekspeditør Hjellebøl fra
15.6.1944.
Sluttet 15.12.1945

Tyskerud, Harald

Født i Fet 17.05.1920
Fra 1.12.1941 akkordarbeider.
Fra 1.1.1944 ekstra verkstedarbeider Bjørkelangen.
Fra 14.5.1947 fast ansatt verkstedarbeider klasse II.
Fram mot nedleggelsen var
Tyskerud vognvisitør.

Ødegård, Henry

Født i Høland 07.08.1907
Ekspeditør fra 22.9.1937 Hjellebøl
Fra 20.11.1939 Aurskog
Fra 16.10.1947 stasjonsformann
Tjenestegjorde på 1950-tallet på
Aurskog. Betjente blant annet
Posten.

Østreng, Arne

Født i S. Høland 01.06.1908
Fra 6.6.1942 trafikkaspirant Bjørkelangen.
Fra 16.10.1947 stasjonsbetjent.
Ble senere ansatt som konduktør.

Ødegård, Rolf

Født i Høland 27.09.1909
Ekspeditør 1.12.1939 Hjellebøl
Trafikkaspirant 2.9.1941 Bjørkelangen
Fra 16.10.1947 stasjonsbetjent
Fra 1.6.1950 konduktør.

Øverby, Asbjørn

Født i Aurskog 25.09.1902
 Ekstramann, fra 1.5.1944 kst
 banevokter
 Ble senere baneformann, og
 arbeidet på UHB til nedleggelsen
 i 1960.

Andre noteringer

På personalkortene finner en
 også andre opplysninger. Blant
 annet står en anmerkning
 på kortet til ekspeditøren på
 Løken:

"Av likvidasjonsstyret *) ilagt en
 alvorlig advarsel for å ha hatt
 ulåste sporveksler til tog 777 H
 8.10.1944 med følge at toget
 kjørte inn i sidesporet og kol-
 liderte med 4 stk der hensatte
 godsvogner".

En trafikkaspirant fikk følgende
 anmerkning på personalkortet
 11.8.1944:

Meddelt en advarsel for ufor-
 siktig skifting i tog med følge
 ødeleggelse av materiell.

På rullekortet til en fast medar-
 beider står følgende oppført:
 16.12.1924: Meddelt direksjo-
 nens erkjentlighet i anledning
 rask opptreden ved avsporing
 ved Hemnes 24.10.1924.
 08.10.1928: Ilagt kr. 10.00 i
 mulkt for 5. oktober 1928 å
 ha glemt å legge over og låse
 pens til verkstedspor etter
 innskifting av tog, med den
 følge at tog 751 kjørte inn i
 verkstedsporet over dreieskiv-
 en. Toget ble stanset imiddel-
 bart foran portene.

13.05.1932: Ilagt kr. 100.00
 i mulkt i direksjonsmøte
 13.05.1932 for som togfører
 å ha vært beruset i tog 704
 skjærtorsdag 24. mars fra
 Skulerud. Hans forbliven i
 tjenesten er avhengig av at
 det intet blir å utsettes på hans
 forhold i eller utenfor tjeneste.
 18.08.1938: Meddelt en ad-
 varsel for ved feilskifting 16.
 august å ha sporet av en vogn
 i tog 772 i Bjørkelangen og
 ødelagt en veksler.

Uhellet 5. oktober 1928 må
 gjelde sørgående tog og spor-
 vekselen inn til verkstedet/lok-
 stallen på Bjørkelangen.

*) Likvidasjonsstyret var et styre som
 fungerte i en mellomperiode fram til
 staten skulle overta driften av banen.

På rullekortet til en fast ansatt banearbeider står følgende: 13.11.1939: Ilagt kr. 10,00 i mulkt for å hensatt sin drassin i Bingsfoss 24.6. med følge at tog 761 påkjørte og smadret drassinen.

Etter andre verdenskrig ble noen av personale ved Urskog-Hølandsbanen suspendert på grunn av medlemskap i Nasjonal Samling. En medarbeider ble suspendert fra 15.5.1945, men i følge rullekortet ble vedkommende tatt inn i tjeneste igjen fra 24.8.1946.

En av kildene til denne artikkelen er teknisk sjef i Aurskog-Høland kommune, Vidar Øverby. Han er sønn av Asbjørn Øverby, og hadde i forbindelse med sin ingeniørutdanning studentpraksis på UHB sommeren 1952.

Vidar forteller at han var med å skiftet ut skinner og sviller på strekningen Mork – Bjørkelangen. Arbeidet måtte foregå mellom toggangen, og en måtte utnytte tiden. En gang var Vidar alene med å flytte en tralle full av sviller på sporet, og toget fra Sørumsand nærmet raskere enn det Vidar

hadde regnet med. Han fikk opp farten og fikk trallen inn på et sidespor ved Aurskog stasjon i siste øyeblikk før toget kom.

Vidar Øverby minnes også at det var mange rare ting som personalet kunne finne på å gjøre. Å gjøre noen et puss var svært morsomt. En gang hadde noen kjøpt to spekesild i butikken på Finstadbru og lagt på ovnen i en av personvognene. Det hadde lukta stekt spekesild helt til Bjørkelangen og en skulle nesten tro at toget førte spisevogn.

Tilleggsopplysninger er hentet fra bla. Trykk 221, tjenesteskriver utgitt av NSB, pr. 1.1.1951. Videre har Kari Kopperud, Åge Lunner fra Bjørkelangen, Erling Killi fra Rælingen og May-Liss Bernhardsen Rynning gitt supplerende opplysninger. Bygdebokforfatter i Aurskog-Høland kommune, Arnfinn Wennemo, har også bidratt med opplysninger.

Den edmondsoske billett

BJARNE SÆTRANG (OPPTRYKK FRA TERTITTEN NR. 22, MARS 1972)

På et diskusjonsmøte i Reiselivsklubben i Oslo for et par år siden, kom en temmelig selvbevisst, luftfartsinteressert herre med noen billige morsomheter om jernbanens stilling og de latterlige små pappbillettene, som man enda ikke hadde klart å kvitte seg med. Bemerkningen syntes jeg var meget malplassert, så meget mer som denne uanselige pappbilletten i bunn og grunn var en genial oppfinnelse, som er like aktuell i dag som da den ble introdusert for 130 år siden.

I billettekspedisjoner og reisebyråer verden over snakker man kort og godt om edmondsoske billetter, som er den faglige betegelse på de små pappstykker som bærer oppfinnerens navn. Og her er historien om THOMAS EDMONSON (1792-1851) og hans billett.

Da jernbanen fra Newcastle til Carlisle ble åpnet for drift i 1836, fikk Edmondson ansettelse som stasjonsmester på en liten stasjon. På den tid brukte man som reiselegitimasjon små sedler som dem man brukte på postdeligensene. Edmondson mente at disse sedlene hadde mange mangler, og han begynte derfor å pønske på om det ikke kunne gå

an å finne frem til et billettsystem som ville gi mer effektiv kontroll, og samtidig bedre tilpasset det nye massetransportmiddel man hadde fått i jernbanen. Det nye system prøvet han først på sin egen stasjon, og snart etter ble det tatt i bruk på alle banens stasjoner.

Systemet virket bra og det er øyensynlig grunnen til at han fikk ansettelse i administrasjonen for Manchester & Leed's Railway hvor hans billetter ble tatt i bruk ved alle stasjoner, og straks etter på alle stasjoner over hele England.

På kontinentet gikk det slett ikke fullt så glatt. I 1848 ble et forslag om å innføre edmondsoske billetter på de tyske baner forkastet i første omgang, men etterhånden har systemet gått sin seiersgang over hele verden. Nå passer ikke edmondsonbilletten under alle forhold, men det har aldri lyktes de senere systemer å fortrenge det edmondsoske. Etterhånden har man fått en rekke forskjellige typer, f.eks. billetter med gul, grønn og brun farge for 1. 2. og 3. klasse, rød strek på langs for hurtigtog o.s.v.. En avart som spesielt ble brukt på strekninger med liten trafikk, bl.a. på Urskog-Hølands-

26.6.05
URSKOG-
HØLANDSBANEN

SØRUMSAND-
FOSSUM
og tilbake.

3. Klasse
BARN

69422

26.6.05
URSKOG-
HØLANDSBANEN

Spesialbillett
SØRUMSAND-
FOSSUM
og tilbake.

3. klasse

09549

01581
Urskog-Hølandsb
Max 1200 avreiser.

2. Kl. Tur & Retur.

Fra Sorumsanden til

Åvevil	0.60
Mørk	0.80

00910
Urskog-Hølandsb.

2. Klasse Tur.

Fra Bjørkel gen til

Komnes	0.40
Lierfoss	0.40
Urskog	0.50
Fosser	0.50
Finstad	0.60
Killingmo	0.70
Løken	0.70
Mørk	0.80
Hjellebøl	0.90
Hemnes	1.10

00153
Urskog-Hølandsb
Max 1200 avreiser.

3. Kl. Tur & Retur.

Fra Skulerud til

Stora	0.80
Hemnes	0.45
Hjellebøl	0.60
Løken	0.90
Fosser	1.05
Komnes	1.20
Bjørkel gen	1.50
Lierfoss	1.65
Urskog	1.95
Finstad	2.10
Killingmo	2.10

01579
Urskog-Hølandsb

3. Klasse Tur

Fra Lierfoss til

Bjørkel gen	0.80
Urskog	1.20
Finstad	0.20
Komnes	0.30
Killingmo	0.30
Mørk	0.40
Fosser	0.50
Kvevil	0.50
Løken	0.60
Hjellebøl	0.70
S.sanden	0.80
Hemnes	0.90

02436
Urskog-Hølandsb
Max 1200 avreiser.

3. Kl. Tur & Retur

Fra Kvevil til

Mørk	0.40
S.sanden	0.45
Killingmo	0.45
Finstad	0.45
Urskog	0.45

Bjørkel gen

Mørk	0.50
Kvevil	0.50
Fosser	0.50
S.sanden	0.60
Løken	0.70
Hjellebøl	0.70
Hemnes	0.80
Stora	1.00
Skulerud	1.10
Fra Urskog	1.30

3 Klasse Tur

00715

Urskog-Hølandsbanen

TILLEGSBILLET.

Fra *Lierfoss*

til *Løken*

Prisrekord med Kl. 1 Tur Max 1200 og Kl. 1 T. 2 Kr. 70

01243

Her er et knippe edmonsoske billetter fra Urskog-Hølandsbanen. Det er 101 års forskjell på de to billettene til venstre og de 7 billettene til høyre på bildet over. Legg merke til at billetter som gjelder en vei er ensfarget, mens tur-retur-billetter er tofarget. På bildet under sees fribillett anno 2006 og 1905.

26.6.05
URSKOG-
HØLANDSBANEN

Spesialbillett
SØRUMSAND-
FOSSUM
og tilbake.

3. klasse

09549

Urskog-Hølandsbanen.

No. 18

Fribillett for *Kindan Olsen*

Fra *Bj. Langen* til *Storvik*

og tilbake *med den samme*

Bj. Langen d. 4-10-1905

3 Klasse

Langen

banen, er de såkalte gruppebilletter hvor en rekke stasjoner, hvortil salget var lite, er ført opp i linjeavstand nedover billetten. Når billetten selges i luken, klippes den tvers over nedenfor vedkommende stasjonsnavn, og det som blir igjen vedlegges regnskapet som legitimasjon for den pris som skal avregnes.

Det kunne være atskillig mer å si om edmondsonbilletter, men det vil føre for langt. Jeg vil her bare trekke frem et moment av mer praktisk art som sikkert har vært avgjørende. En papirbillett vil passasjereren under en trettende reise lett komme til å brette, rulle eller på annen måte maltraktere, mens pappbilletter vil være like god når turen er slutt.

Efter det som her er berettet, må en gå ut fra at edmondsonbilletter var i almindelig bruk over hele England fra omkring 1840, nettopp det året da den store postreform ble vedtatt. Den fastsatte en ensartet porto for hele landet, nemlig 1 penny for et vanlig brev, hvilket igjen førte til at man på forslag fra skotten James Chalmers fikk de første frimerkene.

Det kan se ut som en ren tilfeldighet at edmondsonbilletter og frimerket kom i bruk samtidig, men forklaringen er nok at jernbanen innledet en voldsom ekspansjon også postalt. Men tilbake til det jeg nevnte innledningsvis. Med de stadige

fremskritt på luftfartens område, regner man med at det innen rett lenge vil være mulig å møte opp på flyplassen bare noen minutter før avgang, løse billett ved skranken og til og med være sikker på å komme med uten forhåndsbestilling av plass. Hvis man ennvidere forutsetter maskinell billett kontroll ved sperren slik jeg bl.a. har sett ved de nye undergrunnsbanene i London, skulle man tro at edmondsonbilletter vil være tingen.

(PS! Artikkelen er skrevet i 1972)



Den edmondsonske billett var for bilde også for bordkortene ved 40-årsjubiléet i sommer.

FOTO: RUNE FJELLVANG



Personal- nytt



- *Utnevelser
- *Medlemsoversikt
- *Smånytt

Gamle håndverksfag holdes vedlike

AV DAGFINN LUNNER

Urskog-Hølandsbanen må drive aktiv opplæring i gamle jernbanefag for å kunne holde museumsbanen i drift. Et av de viktige fagene det må opprettholdes kompetanse på er å kunne betjene et damplokomotiv. På den første kjøresøndagen før jul ble Torstein Nesset fra Oppegård godkjent som fyrbøter. Han har vært med som aktiv på banen i flere år, han har gått gradene fra å være lokomotivpusser, fyre opp lokomotiv og videre til å bli fyrbøter. Erik Borgersen, som er en av lokførerseniorene på UHB, sto for autorisasjonen av Torstein Nesset. Borgersen er meget god fornøyd med kunnskapene som

den unge karen la for dagen. Fyrbøteren er 2. mann på lokomotivet etter lokomotivføreren. En av fyrbøterens viktigste oppgaver er å betjene dampkjelen på en sikker måte. Det må etterfylles vann på kjelen og det er absolutt viktig at vannstanden holdes. Fyrbøteren må fyre etter dampforbruk og planlegge at det er damp nok til å trekke toget både på rettstreking og i stigninger. Fyrbøteren må også bistå lokføreren med å holde utkikk langs linja og observere signaler. Fyrbøteren må også ha kunnskap om å kunne kjøre damplokomotivet. Neste avansement for en fyrbøter er å bli lokomotivfører.

Torstein Nesset godkjent som fyrbøter på Urskog-Hølandsbanen

Sarumsand: Gamle håndverksfag holdes vedlike ved Urskog-Hølandsbanen. I helgen ble Torstein Nesset godkjent som fyrbøter.

Urskog-Hølandsbanen må drive aktiv opplæring i gamle jernbanefag for å kunne holde museumsbanen i drift.

Et av de viktige fagene det må opprettholdes kompetanse på er å kunne betjene et damplokomotiv. På den første kjøresøndagen før jul ble Torstein Nesset fra Oppegård godkjent som fyrbøter. Han har vært med som aktiv på banen i flere år, han har gått gradene fra å være lokomotivpusser, fyre opp lokomotiv og videre til å bli fyrbøter. Erik Borgersen, som er en av lokførerseniorene på UHB, sto for autorisasjonen av Torstein Nesset. Borgersen er meget godt fornøyd med kunnskapene som



Erik Borgersen (i r) gratulerer Torstein Nesset med godkjenningen som fyrbøter.

Foto: Dagfinn Lunner

er absolutt viktig at vannstanden holdes. Fyrbøteren må fyre etter dampforbruk og planlegge at det er damp nok til å trekke toget både på rettstreking og i stigninger.

Fyrbøteren må også bistå lokføreren med å holde utkikk langs linja og observere signaler. Fyrbøteren må også ha kunnskap

om å kunne kjøre damplokomotivet. Neste avansement for en fyrbøter er å bli lokomotivfører.

Dagfinn Lunner

FAKSIMILE AV ARTIKKELEN
SOM FØRSTE GANG STOD PÅ
TRYKK I INDRE AKERSHUS
BLAD 6. DESEMBER 2006.

I tillegg til Torstein Neset ble også Tore André Moen godkjent som fyrbøter i 2006.

På den andre siden i lokomotivet finner vi også 2 nye karer bak spakene: Jan Haugen og Knut Hansen er godkjent som damplokomotivførere.

Gratulerer til dere alle!

Det nederste bildet på side 61 viser en historisk begivenhet: 25. juni gjorde Jan og Thomas Haugen tjeneste på lok nr 7, og neppe før har vel både far og sønn hatt loktjeneste samtidig.

Sikkerhetskurs

5 entusiastiske deltakere gjennomførte sikkerhetskurs og eksamen i mai. Derved kan de delta for fullt i togdriften ved banen.

Etterlysning

Kan du tenke deg å bidra med noen timer av din tid? I år trenger vi flere som kan delta både i togdriften og i støttefunksjonene (salg av suvernirer osv.). Det er hyggelig å tjenestegjøre for våre reisende, så ta gjerne kontakt dersom du kan hjelpe oss!!



Våre to ferskeste damplokomotivførere: Til venstre Knut Hansen og til høyre Jan Haugen. Erik Borgersen stod for godkjenningen.

FOTO: ERIK BORGERSEN

“Spademat” på Tertitten

AV STEIN TEPPEN

Togpersonalet får av og til noen rare innfall, og under julekjøringen fant man ut at lok 7 “Prydz” skulle testes som stekeovn. I tillegg til pølsene på spaden, lå det bakte poteter i røykskapet. Det rapporteres at maten smakte fortreffelig!

Fyrbøter aspirant Christer Berg steker pølsene i fyrkassa (til høyre) før han serverer dagens rett til en sulten Knut Haga (under).



BEGGE FOTO: SIMEN P. AASHEIM





“Tertitten” etterlyser annonsører!

Kunne du tenke deg å annonsere i dette bladet?

Et annonsekjøp gjør at ditt buskap blir spredt, men betyr også en støtte til vår virksomhet.

Våre annonsepriser er:

Baksiden: kr. 1 600,-.

1/1 side: kr. 1 000,-.

1/2 side: kr. 700,-.

Alle priser er inkludert merverdiavgift.

Er du interessert kan du kontakte redaksjonen. Kontaktdetaljer finner du på side 2.

Takk for din støtte!

Medlemsoversikt

AV STEIN TEPPEN

I forrige nummer av "Tertitten" dristet vi oss til å trykke en medlemsoversikt. Dessverre var ikke datateknologien på vår side, noe som medførte at hverken våre livsvarige medlemmer eller æresmedlemmer kom med. Vi beklager, og er lei oss for at vi ikke oppdaget dette før bladet gikk i trykken. Nedenfor følger de utelatte medlemmene. Oppdager du noen feil er vi takknemlige dersom du kan gi oss beskjed (kontakt detaljer finner du på side 2).

Æresmedlemmer:

Borgersen Erik
 Halling Finn
 Hofseth Øyvind
 Pedersen Håvard
 Pedersen Thorleif
 Stenersen Roar

Livsvarige medlemmer:

Andersen Lars Fredrik
 Aspenberg Nils Karl
 Bjørgen Helge
 Brevig Aud Kristin
 Eigeland Gunnar
 Fuglestad Kristian
 Gjelsvik Per
 Gjertsen Erik Ravensborg

Hagness Karsten
 Hansen Knut
 Hansen Otto Nattestad
 Hegsvold Dag
 Hegsvold Geir Atle
 Historielag Aurskog
 Holtet Jon Ingar
 Hovden Arne
 Johansen John G.
 Johansen Steinar
 Kjeldaas Per
 Kjendseth Ola
 Kristoffersen Geir
 Larsen Morten Gunnar
 Larsen Svend-Erik
 Liaaen Fredrik
 Malerbakken Christian
 Markhus John Magne
 Moen Tore Collet
 Narverud Gaute
 Nilson Roar G.
 Nortvedt Erling
 Panhoff Trygve
 Prydz Eigil
 Riddervold Hans H.
 Schussler Johan
 Solemslie Knut L.
 Stray Øivin Lyche
 Thingsrud Leif
 Ulven John Thomas
 Utsi Pert
 Norsk Lokomotivmands forbund



Nesten alle våre æresmedlemmer er også aktive medlemmer, og det er også Aud Kristin Brevig og Knut Hansen.

Gledelig nok får vi stadig nye medlemmer i Venneforeningen. Her er de som har meldt seg inn etter 1. juni 2006:

Aktive medlemmer:

Neset Kristoffer
Schjetne Grim
Ziener Robert

Juniormedlemmer:

Amundsen Theodor
Fosser Kaare-Anders Sand
Gulbrandsen Ruben
Landaas Even Teppen
Landaas Lena Teppen

Støtte- og familiemedlemmer:

Amundsen Vidar
Andreassen Signe Marie Natvig
Andreassen Carl Arnold
Christiansen Live
Haga Else
Haga Jan
Haga Katrine
Haneborg Inger Johanne
Haneborg Sindre
Haneborg Hugo
Haneborg Einar
Jacobsen Torgeir

Johansen Heidi Aas
Johansen Joo A.
Johansen Hans Jørgen
Kjørstadmoen Jørgen
Landaas Jon Lennart
Moen Signe M.
Moen Knut
Svendsen Kristian André
Teppen Trine-Lise
Teppen Liv-Torill
Wiik Øystein
Åberg Lena
Aasen Tove

Velkommen skal dere alle være,
og takk for støtten!



Urskog - Hølandsbanen

TERTITTEN



40 år siden første museumstog

**NY
DVD:
NÅ
ER
DEN
HER!**

Endelig kan du få tak i DVD'en som inneholder filmen fra før nedleggelsen i 1960: "Det var en gang" og et utdrag av NRK-radioopptaket med blant andre Eigil Prydz. I tillegg får du oppleve Tertitten av i dag, med blant annet Kong Harald som i 2003 får oppleve å reise med kongevognen som hans bestefar reiste med i 1909 og en nysgjerrig rev ved Bingfos stasjon.

Prisen er kr. 200,-, og du kan bestille den ved å kontakte kontoret (kontaktinformasjon finner du på side 2).