

ISSN 0804-9203

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 105 mai 2000



Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjonens adresse:
Postboks 59 - 1920 Sørumsand

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

Stiftelsen

Urskog-Hølandsbanen

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

Postboks 59 - 1920 Sørumsand
Bankgiro: 1624.65.35500
Postgiro: 2 06 77 18
E-mail: tertitten@sorum.online.no

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

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

Damptog kjøres sommeren 2000 søndagene fra 25.juni t.o.m. 27. august kl. 11, 12, 13, 14 og 15. I tillegg kjøres tog alle onsdager i juli kl. 17 og 18.

En meget vellykket

julekjøring ligger bak oss, og i skrivende stund (sist i april) er det ikke akkurat jul og snø som faller en inn. Termometeret viser 25 grader i skyggen og en bedre grillmiddag er fortært på verandaen. Derimot bringer det tankene hen på den kommende sommerseongen, Tertittens 35. som museumsjernbane. Hele våren er gått med til å sette i stand så vel bane som materiell og bygninger. På side 18 finner du stoff om ferdigstillingen av Bingsfoss stasjon, og ellers har det vært jobbet både med lok og vognmateriell. Vår dyktige museumsbestyrer gjennom snart 2½ år forlater oss. Han har veiet for og imot, og kommet til at den stipendiatstillingen han nå er tilbudt ved Norsk Teknisk Museum er en stilling han får tilbud om bare én gang i livet. Det er trist for oss. Eyvind har i disse årene vært en meget betydelig ressurs for oss, og har skaffet seg venner langt utover Tertittens skare. Vi ønsker ham lykke til i den nye stillingen som han tiltrer 1. juni. Heldigvis har han sagt at han vil fortsette å holde kontakten med oss som aktivt medlem.

Vår gamle venn og medarbeider Ivar Elgstøen sovnet inn i begynnelsen av april, gammel og mett av dage. Han nådde den imponerende alder av 96 år. I minneordene først i denne utgaven av medlemsbladet oppsummeres den innsatsen Ivar gjorde for oss på Tertitten. Bidrag til neste utgave av Tertitten kan skrives i Word-format på diskett eller sendes som E-post til:

jan.deram@narvesen.no

Jan Deram

Forsidebilde:

*Det er i år 40 år siden Tertitten ble nedlagt. Forsidebildet viser lok nr. 7 "Prydz" med tog på vei mot Sørumsand en av de aller siste driftsdagene i juni 1960.
(Foto: Aftenposten)*



Ivar Elgstøen 1904 – 2000

Fredag den 03.04.2000 sovnet Urskog-Hølandsbanens første æresmedlem, tidligere togfører ved NSB, Ivar Elgstøen stille inn på Sentralsykehuset i Akerhus. Han ble gravlagt fra Kolbotn kapell den 10.03. og ved seremonien var Urskog-Hølandsbanen representert ved Stein Olav Hohle.

Ivar kom til oss på UHB i 1980, etter en 44 år lang karriere i NSB og en 14 år lang "pensjonisttilværelse" fylt av aktiv jobbing bl.a som fengselsbetjent og økonomimedarbeider i Handelsdepartementet. Ivar var ikke den som satt stille og tvinnet tommeltotter!

Ivar Elgstøens lange liv kom til å omfatte det meste av forrige århundre. Han var født i 1904 på gården Elgstøen nord i Nordmarka og hadde en trygg og god oppvekst. Han gikk på omgangsskole, og måtte bruke båt eller ski for å komme dit. Ivar var lærevillig, og etter konfirmasjonen gikk han ett år på Lunner fortsettelsesskole.

I 1922 begynte han som stasjonsbetjent-lærling på Grefsen stasjon, den gang en av NSB's travleste pga. store godsmengder. Her var han i 9½ år før han kom til Oslo Ø og til forskjellige typer tjeneste der. Ivar sa selv i et større intervju i Tertittent nr. 88 fra 1993 at det var konduktør han ville bli, og fra 1937 av var han det, med stasjonering på Oslo Ø.

Ivars uselviske holdning kom tydelig frem allerede fra krigens start i 1940. Han var aktivt med i motstandsarbeidet, og hjalp mange til å rømme fra tyskerne, med sitt eget liv som innsats. Flere ganger under krigen, fortalte Ivar, var det nære på.

Etter krigen fikk han permisjon fra NSB og var politikonstabel i Oslo frem til 1947 da han ble ansatt i NSB's eget jernbanepoliti. Noe senere gikk han igjen tilbake til sin gamle stilling som overkonduktør. Ved siden av NSB-jobben var han også lensmannsbetjent i Oppegård, der han hadde bosatt seg. Tid til å være sportsreporter i Akershus Arbeiderblad fikk han også. Som om ikke dette var nok satt han en periode i Oppegård kommunestyre, innvalgt for Arbeiderpartiet. Ivar hadde et lyst, kristent livssyn, og var også medlem av Frelsesarméen

På Tertitten var Ivar en meget trofast medarbeider og en god venn. Det var ikke mange driftsdager vi ikke så hans hyggelige smil lyse opp på Sørumsand. Ivar kunne nok si fra, hvis det var noe hos oss han mente ikke var som det skulle, men det var jo etter hvert også jobben hans. Han ble utnevnt til banens første togkontrollør i 1987, i en alder av 83 år, da de fleste jevnaldrende tar livet med særdeles stor ro. De siste årene som aktiv var Ivar oftest å se som stasjonsmester på Fossum, en tjeneste han likte svært godt.

Det er trist ikke å skulle møte Ivar mer, men også godt å vite at han nå har fått fred for de plagene han hadde de siste årene han levde. Han stundet også etter å møte igjen sin kjære Ragnhild som døde fra ham i 1991. Ivars mange venner på Tertitten takker for hva han betydde for oss og vi lyser fred over Ivar Elgstøens gode minne

Ny mann på Tertitten – Rune Brakestad



Egil Jansen sluttet i stillingen som teknisk leder for bane og bygninger 1. mars. Det var reiseveien til Sørumsand som ble for lang, og Egil gikk tilbake til Jernbaneverket. Han har signalisert at han vil fortsette som aktiv ved banen. Egil Jansen har tilført banen mye godt siden han begynte våren '99.

Straks Egil hadde tatt beslutningen, satte vi igang arbeidet med å finne hans etterfølger. Blant et solid antall søkere valgte vi Rune Brakestad fra Rånåsfoss. Brakestad er 45 år, og har arbeidet de siste 20 årene på Blaker skanse. Han har også erfaring som reparatør på 69-sett fra Lodalen. Han er maskinreparatør av utdanning, og hadde læretiden sin ved Strømmen verksted. Rune Brakestad begynner i stillingen 1. juni.

Til Tertittens lesere

Eyvind Bagle

Jeg har lyst til å rette blikket litt bakover, men mest fremover i det som følger. Min siste arbeidsdag som museumsbestyrer ved Urskog-Hølandsbanen er 31. mai. Dermed er dette det siste jeg skriver som museumsbestyrer i dette bladet.

Jeg har hatt en utrolig givende tid ved museumsbanen. Jeg har blitt kjent med et miljø av svært dyktige mennesker. Omkvedet om Tertitten og liknende museer med stort frivillig bidrag er ofte at de drives av "entusiaster", noe som for noen er synonymt med "fantaster". Jeg ser derimot at de som har interesse for det de driver med, også leverer de beste resultatene.

Min oppgave har vært å bygge videre på den lønnede delen av Tertittens virksomhet. Det er en utfordrende oppgave, hvor det har vært om å gjøre å skape et godt og effektivt arbeidsmiljø for oss fire som har Tertitten som arbeidsplass (Pluss de medarbeiderne som er her gjennom diverse tiltak). Det har også vært viktig å delta aktivt i Tertittens organer, slik at innsatsen blir mest mulig samordnet. Jeg har lagt vekt på informere om det som skjer på banen, både innad i miljøet og utad.

Det er mange ting jeg kan trekke frem som utfordrende ved banens fremtid. Når det gjelder de viktigste prosjektene, omtales de under egne overskrifter senere i bladet. Her kommer noen betraktninger rundt tematikken rekruttering, frivillig og lønnet virksomhet.

Det er avgjørende viktig at man klarer å ta vare på og utvikle det frivillige engasjementet. Den innsatsen som utløses av de aktive medlemmene på banen, kommer vi ikke til å få råd til å kjøpe. Så stor som den en gang var, blir den frivillige virksomheten kanskje ikke. Likevel kan nok ting gjøres bedre enn i dag, både når det gjelder å rekruttere potensielle nye aktive, og når det gjelder å skape et godt samarbeidsmiljø mellom alle som er tilknyttet banen.

Det er klart at når det finnes folk som har Tertitten som jobb, så faller det en god del arbeid - særlig på den administrative siden - bort fra den frivillige delen. Men ikke alt! Spesielt når det gjelder å sette nye aktive inn i driftsprosedyrer, er det viktig at Venneforeningen Tertitten har et opplegg som gjør at nye aktive tilføres kunnskap. Her kan stiftelsen trå støttende til, men venneforeningen må selv ha kontrollen over hvordan driftspersonalet blir opplært. Ved å gi god

opplæring og mestringfølelse, får man også motiverte medarbeidere som opplever at "vi kan". Og det må underbygges hvor spesiell kunnskap det tas vare på. Tenk på hvor få som kan kjøre damplokomotiv! I fremtiden vil slike innfallsvinkler bli stadig mer aktuell i mediaomtalen av Tertitten. I rekrutteringsarbeidet vil det bli stadig viktigere å nå dem vi tror kan være interessert. Vi kan ikke nå alle.

Når det gjelder samarbeid, tenker jeg først og fremst på samarbeidet mellom de frivillige og det lønnede personalet. Her er gjensidighet et sentralt ord. Fra stiftelsens side innebærer dette at medlemmenes forslag og ideer finner veien inn i handlingsplanene. Det innebærer også at vi som jobber her, hele tiden prøver å bruke de ressursene som finnes i venneforeningen - uten å misbruke dem. Det vil for eksempel si at alle prosjekter påregner og tilrettelegger for at ting skal skje på dugnad.

Fra medlemmenes side innebærer gjensidigheten blant annet at forslag og tilbakemeldinger kommer i riktige fora. Dette først og fremst for at ting skal bli tatt skikkelig tak i. Både aktive og støttemedlemmer kan bruke arbeidsutvalget (AU), styret og informasjonsveiene bedre enn i dag. Du kan vise frem ideer og visjoner i bladet Tertitten. Du kan sende forslag til driftsbestyreren og AU, og selv komme til Sørumsand og presentere forslagene i detalj. Alt kan nås hver hverdag mellom 8 og 16 via kontoret på Sørumsand.

Det må understrekes at Tertitten utad fremstår som EN ting. Derfor bør også Venneforeningen og Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen sammen stå for banens internettsider og annen markedsføring, noe driftsbestyreren og jeg også har lagt opp til. For folk der ute er det av "akademisk" interesse om Tertittenpersonalet tilhører den lønnede eller frivillige delen. Derfor er det også viktig at alle Tertittenfolk støtter hverandre i bestrebelsene på å utvikle museumsbanen videre, i gjennomføringen av de prosjektene vi har gående, og når det gjelder å presentere banen som et hyggelig og lærerikt besøksmål.

Når dette skrives, er allerede prosessen med å ansette en ny museumsbestyrer igang. Jeg føler med overbevisning om at styret vil finne den beste kandidaten, som forhåpentligvis vil være på plass ikke så alt for lenge etter mai.

Jeg vil benytte anledningen til å takke alle på Tertitten for godt samarbeid i disse årene.

Julekjøringen 1999



På Fossum ventet andre hestekrefter enn Tertittens. Barn (og noen voksne) fikk en tur med hest og slede under oppholdet på Fossum. Bildet er tatt den 12.12.99 (Foto: Håvard Pedersen)

Julekjøringen 1999 ble en stor suksess for Tertitten. Den var godt planlagt av museumsbestyrer Eyvind Bagle og vår sekretær (og nåværende trafikksjef) Lena Marie Moen. Hele 1329 personer tok turen med juletogene i løpet av to desembersøndager + nyttårsaften. I år fordelte de reisende seg slik:

Søndag 12. desember	361 reisende
Søndag 19. desember	638 reisende (rekord)
Nyttårsaften 31. desember	330 reisende
TOTALT	1329 reisende

På Fossum var det servering av gløgg og pepperkaker, og vår sysselsatte Mirsad Repesa vartet opp med julemusikk på trekkspill både på Fossum, i toget og på Sørumsand. Et meget populært innslag! Populært var også turen med hest og slede i området rundt Fossum. For de aller minste var det nok med skrekkblandet fryd de tok plass i sleden, men med mor eller far i trygg nærhet gikk det bra.

Små historier fra gammel og ny tid.

Lena Moen

Il tempo Tertitten!

Denne historien har blitt fortalt meg av min far som var en trofast passasjer med "treinet" den gang det fantes ruteplaner for hele året. Det er vel trolig en såkalt vandrehistorier rundt Tertitten og hastigheten den klarte å oppnå...., men *selvfølgelig* er den sann! En fin sommerdag da det ennå fantes kuer på jordene langs Tertittens trase, ble farten på toget merkbart nedsatt, og stoppet tilslutt helt opp. En av passasjerene henvendte seg til personalet og lurte på hva grunnen til dette var. Jo, de måtte bare jage vekk kua som befant seg i skinnegangen. "Treinet" lunket videre på sin ferd, men etter et kvarters tid ble farten igjen nedsatt. Den samme passasjereren spurte hva grunnen var denne gangen, og fikk til svar: Jo, det er denna kua igjen.....

Klasseskille....

Under julekjøringa i desember var jeg så heldig å ha tjeneste i billett ekspedisjonen på Sørumsand en av dagene. Det blir alltid spørsmål om hva som er forskjellen på 2. og 3. klasse. Det var også tilfellet denne dagen. Det var ganske kjølig, så de fleste syntes det var godt å varme seg inne i stasjonsbygningen. Da kom et uventet spørsmål fra en av de reisende: Er det fyring bare på 2. klasse, eller fyrer dere i 3. klasse vognene også? Er det klasseskille så er det klasseskille.... Det ble vel fyrte for arbeidsfolket i 3. klasse vognene før også, eller er det sant som jeg har hørt at de ordnet den saken sjøl, og at de noen ganger gikk over i 2. klasse vognene når det var ledig der?

Styggen sjøl

Nyttårsaften hadde jeg tjeneste og serverte gløgg og pepperkaker ved Fossum stasjon. Jeg ble nesten permittert fra denne jobben av driftsbestyreren etter følgende episode: Driftsbestyreren og jeg hadde begge tjeneste ved Fossum denne dagen. Det var skikkelig julestemning med snø som dalte ned og la seg som et lunt teppe over pepperkaker og rosiner. En halvtimes tid før det første toget skulle ankomme var jeg litt stressa og klarte på en eller annen måte å stange hodet inn i hjørnet av det eneste skapet som befinner seg på veggene der. Det vokste umiddelbart ut en kul som fikk driftsbestyrer Svein Ove til å utbryte: "Du kan ikke servere gløgg, du kommer jo til å skremme bort alle barna - du ligner jo på styggen sjøl!" Etter å ha plassert hårluggen godt over kulen og plassert ei konduktørhue på toppen, fikk jeg lov til å fullføre tjenesten! Kjenner DU noen som "vart skræmt"?

40 år siden nedleggelsen av Tertitten

Jan Deram



Siste tog fra Sørumsand. Alvorstyngede ansikter vitner om at nå er det slutt! (Foto: Aftenposten)

30. juni 2000 er det 40 år siden siste ordinære tog Urskog-Hølandsbanen tøffet av gårde fra Skulerud mot Sørumsand. Forut for dette hadde det pågått en lang diskusjon om banens skjebne.

Allerede fra 1945 da Staten v/NSB overtok driften av den tidligere privatbanen lå det egentlig i kortene at banen neppe ville få så langt liv som statsbane, men til tross for flere innspill om nedleggelse opp gjennom 1950-årene holdt den seg altså i live til 1960. Helt fra 1930-årene hadde Urskog-Hølandsbanen møtt økende konkurranse fra personbiler, lastebiler og busser, som hadde den fordel at de oftest kunne transportere folk og gods fra dør til dør. Til å begynne med var konkurransen ikke faretruende stor, men etter hvert som bilen ble mer og mer utbredt merket banen det. Etter hvert fikk også busseiere konsesjon på ruter som var i direkte konkurranse med banen som transportmiddel. Urskog-Hølandsbanen selv ble også busseier i slutten av 1930-årene. Noe av grunnen til at banen holdt ut så lenge som den gjorde, var at veinettet i banens nedslagsområder ikke akkurat var overveldende og standarden var mange steder svært lav. En av betingelsene for å få lov å legge ned Urskog-Hølandsbanen var at det ble bygget veier, og "Kompveien" fra Bjørkelangen til Fetsund er en direkte følge av dette. "Komp" står for kompensasjon, og veien

var altså en kompensasjon for togforbindelsen som ble lagt ned. Da Stortinget den 12. januar 1960 vedtok nedleggelse av Urskog-Hølandsbanen var det en uttrykkelig forutsetning at det skulle bygges kompensasjonsveier til Aurskog og Høland.

Som mange vil vite var det NS-styret som i krigens siste år godtok banens ønske om å bli en statsbane, fordi banens styre så at den neppe var "liv laga" som privatbane stort lengre. Allerede kort tid etter fredsslutningen i 1945 prøvde NSB energisk å få omgjort vedtaket, idet de ikke så særlig framtid i en liten tertiær bane i Indre Akershus og Østfold. NSB måtte pent beholde Urskog-Hølandsbanen, men i 1953 utvidet de sine egne bussruter i området, og fra da av ble trafikken på UHB avvirket med ett togsett. Denne omlegningen avstedkom en proteststorm, men NSBs generaldirektør, Stokke, beroliget med at det ikke forelå planer om å nedlegge banen. Ikke alle var like sikre på dette, det lå i kortene at både UHB og andre sidebaners tid om ikke lenge ville være forbi. Selv om de reisende i 1950 og 60-årene godtok en standard som ligger milevidt fra hva dagens reisende lar seg by, var materiellet på Urskog-Hølandsbanen håpløst gammeldags og komforten lå allerede på dette tidspunktet langt under pari. Da banen ble vedtatt nedlagt ble man dessuten lovet moderne og komfortable busser som kompensasjon.

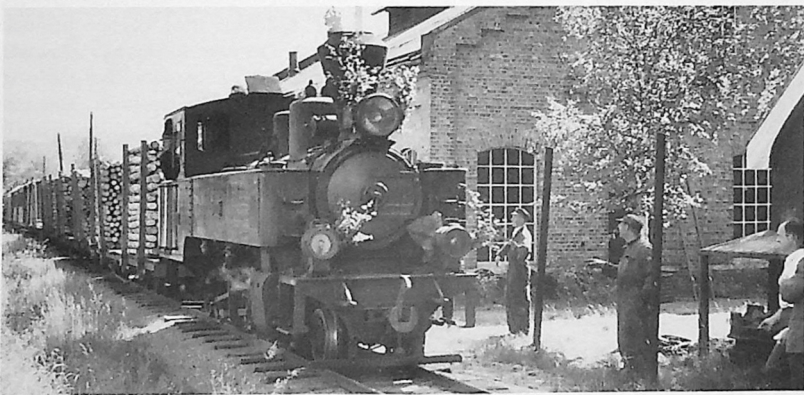
Urskog-Hølandsbanen ble NSBs eneste rene dampjernbane. De fleste vil kjenne til at det så sent som i 1950 ble levert et damplokomotiv til banen, for øvrig det sist leverte damplokomotiv overhode til Norge. Allerede i 1922 var driftsbestyrer Prydz på en studietur til Mellom-Europa for å studere motorvogner, bl.a. i Duisburg og Rheinhausen i Tyskland. Etter turen ga han begeistret uttrykk for sin store interesse for motorvogner og han pekte særlig på de økonomiske fordeler motorvogndrift ville innebære på en bane som UHB. Dessuten ville jo også reisetiden kunne kortes betraktelig ned og komforten kunne heves. Banens styre behandlet i november 1922 et forslag fra Prydz om å anskaffe en 16 meter lang og 2,1 meter bred vogn fra Deutsche Werke, men som kjent endte det opp med at man året etter bestilte et nytt damplokomotiv, som skulle danne malen for alle senere lokanskaffelser på UHB. Flere ganger senere var også forslaget om at motorvogner skulle overta driften av persontrafikken oppe, men forslagene ble aldri vedtatt. I 1945 hadde mange reisende store forventninger i forbindelse med statens overtagelse av banen. Indre Akershus Blad hadde allerede 1. april året før kunnet fortelle at banen ville få to nye skinnebusser, såkalte "flyvende busser" som hadde fått dette navnet på grunn av sin enorme hastighet. Reisetiden Skulerud-Sørumsand skulle bli på snau 45 minutter og skinnebussene var strømlinjeformede med alle tenkelige moderne innretninger og ekte bøffelskinn i setene. Ved å ta en nærmere titt på datoen for denne hyggelige meddelelse skjønnte mange etter hvert at det nok ikke kom til å bli så vel! I ettertid kan man jo filosofere over om og hvor lenge banen hadde

overlevd hvis raske motorvogner virkelig var blitt satt inn i trafikken. Dette blir imidlertid rent tankespinn, all den tid banen forble dampdrevet i hele sin levetid. Da nedleggelsen var vedtatt bredte det seg en viss resignasjon over områdene der banen hadde hatt sitt virke. Mange var glade over å bli kvitt et transportmiddel som ikke lenger holdt mål, verken teknisk eller komfortmessig, mens andre mente at banen måtte kunne opprustes på ulike måter, og fortsatt være til gagn for distriktene den betjente. Mange syntes det var synd at en såpass spesiell bane som Urskog-Hølandsbanen nå skulle forsvinn. Den var tross alt den siste av 3 personjernbaner med 750 mm sporvidde som var igjen i Norge. Derfor skriver betydningsfulle og kjente personer som f.eks. sorenskriver Chr. B. Apenes i Sarpsborg allerede samme dag som nedleggelsen er vedtatt et brev til generaldirektør Stokke der han påpeker banens overordentlige verdi som turistattraksjon. Det var kanskje ikke like populært hos NSB å høre at en jernbane de fremdeles hadde i drift umiddelbart kunne omvandles til en turist og museumsjernbane. Utover våren 1960 er det mange som tar opp samme tanke som Apenes, men dødsstøtet kommer 16. mai, da Samferdselsdepartementet fastslår banens nedlegningsdato til 30. juni samme år. Så sent som i juni kommer vedtaket fra NSB om at Jernbanemuseet på Hamar skal få rullende materiell for å etablere et "Tertitt-tog" der oppe. I tillegg skal Killingmo (i statsbanetiden kalt Kjellingmo) stasjon også flyttes til Hamar.

Den siste sommeren banen var i drift var det stor oppmerksomhet rundt den. Så vel aviser som NRK hadde reportasjer om banen, og togene gikk fullere enn på lenge. Mange ville benytte sjansen til å ta en siste tur med denne spesielle banen. Siste driftsdag, den 30. juni var spesiell. Det var så mange reisende denne dagen at samtlige av banens 7 personvogner var i bruk samtidig. Det var en regntung dag men toget gjorde som vanlig opphold på alle stasjoner. Der var bygdefolket møtt frem for å ta farvel med en kjent, kjær og til tider utskjelt venn, og kanskje ble det felt en tåre da man så toget tøffe av gårde fra stasjonen for aller siste gang. Stasjonen var blitt et samlingssted takket være jernbanen som nå ble borte, men fordi svært mange av stasjonene fortsatt skulle tjene som poståpnerier mistet man ikke umiddelbart bygdas "midtpunkt", selv om toget som hadde vært forbindelsen med "den store verden" ikke lenger skulle komme og gå slik det hadde gjort i 64 år.

Da det siste toget kom til Sørumsand var perrongen der smekkefull, og på bilder kan vi se at mange av de reisende og de som befolker perronger har et alvorlig drag i ansiktene. Nå var det ugjenkallelig slutt. Riktignok øffet toget tilbake til hovedbasen på Bjørkelangen, men nå var det tomt, og vogner og lokomotiver skulle spres for alle vinder eller brennes. Bussene hadde vunnet!!

Nå skulle ikke alle spor etter Tertitten viskes ut allikevel, men det var verken det offentliges eller NSBs skyld. Etter nedleggelsen satte sterke og energiske krefter seg i sving for å ta vare på materiell og gjenstander fra Urskog-Hølandsbanen og resultatet av dette, og mange års energiske og stae arbeid ser vi i dag – en levende museumsjernbane med mellom 9.000 og 10.000 besøkende årlig og et blomstrende miljø med store visjoner for tiden fremover. Men det er emne for en annen artikkel.



Farvel til Tertitten! På stasjonene var det møtt frem store menneskemengder og ved verkstedet på Bjørkelangen tar UHB-ansatte farvel med en god gammel venn. (Foto :Jan Lysaker)

.... men Tertitten var ikke død!

Jan Deram

Tertitten var en for spesiell jernbane til bare å dø pga. et Stortingsvedtak. Den var den lengstlevdende av våre tre 750 mm jernbaner og som nevnt i artikkelen om nedleggingen, Norges eneste rene dampjernbane. Den proteststormen som reiste seg ved banens nedleggelse var på mange måter lik de protester som alltid dukker opp når noe kjent og kjært forsvinner, det unike denne gangen var at protestene var adskillig mer seiglivet enn noen hadde forestilt seg. Det var gått opp for noen og enhver at man var i ferd med å miste en virkelig kulturperle, hvis man da kan bruke et slikt ord om et kommunikasjonsmiddel.

Det som var med på å redde Tertitten fra "de evige skinnestrenger" var at en rekke innflytelsesrike personer satte seg fore å få bevart noe av denne helt spesielle jernbanestrekningen. Blant beboerne i Aurskog og Høland var det liten forståelse for å bevare banen, eller deler av den, i sitt opprinnelige miljø. En del tidligere ansatte ved banen ivret riktignok for denne tanken, men tidligere driftsbestyrer Prydz var meget skeptisk til planene. Han visste bedre enn de fleste hvilket slit det hadde vært å holde banen gående, og kunne ikke forestille seg at det kunne la seg gjøre å drive en jernbane tuftet på idealisme og frivillig innsats. Dessuten ville jo deler av banen bli bevart på Jernbanemuseet i Hamar.

Tar vi for oss Tertittens "gjenoppstandelse" i kronologisk rekkefølge, ser historien slik ut:

Allerede like etter nedleggingsvedtaket i Stortinget 12. januar 1960 tar representanten Kristian Asdahl opp spørsmålet om bevaring av noe av banen, og daværende samferdselsminister Trygve Bratteli, stiller seg ikke negativ til tanken. Morgenposten ymter også frampå om bevaring i en artikkel i mars 1960, og lufter muligheten for om en hobbyklubb skulle kunne overta driften. Problemet sett i ettertid, er bare at det på dette tidspunktet ikke fantes noen organisert virksomhet med formål å ta seg av nedlagte jernbanestrekninger. Like etter skriver også sjefen for flyvåpenet, generalløytnant B. E. Motzfeldt til NSBs generaldirektør og tar opp tanken om driften av en turistbane. Generaldirektør Stokke svarer generalen positivt, men NSB vil ikke ta ansvaret. 24. juni, en knapp uke før nedleggelsen er et faktum, skriver Preben T. Hysing til NSB og foreslår at en gruppe energiske jernbaneentusiaster får overta et lokomotiv, en

personvogn og noen godsvogner, men NSB avviser tanken ved å henvise til de mange juridiske, tekniske og økonomiske problemer som vil oppstå.

Etter den offisielle nedleggelsen 30. juni fremkommer en lang rekke anmodninger om kjøp av vogner og løfteskasser til private formål. Noe blir solgt og annet satt til side inntil videre – på ulike steder langs banen. I midten av juli er det igjen "togdrift" på Urskog-Hølandsbanen, for i tidsrommet 14.- 18. juli kjører "Prydz" en rekke oppsamlingsturer og noe senere på høsten er loket igjen på tur for bl.a. å hente kollega "Urskog" og en del vogner som nå er bestemt sendt til Hamar. Fire personvogner setter "Prydz" fra seg på Lierfoss stasjon. Vinterstillheten senker seg etter hvert over den nedlagte banen, men så visst ikke over dem som arbeider for bevaringstanken. Allerede 7. januar 1961 meddeler disponert Reidar Stenbock på Bjørkelangen generaldirektør Stokke at en del kjente personer arbeider for å beholde noe av banen som en attraksjon i distriktet. På dette tidspunktet virker den sydligste delen av banen som den mest aktuelle til et slikt formål. I februar 1961 presenteres konkrete forslag om en hobbybane på den 16 km. lange strekningen Løken – Skulerud, men entusiasmen bant de fremmøtte ordførere og øvrighetspersoner i Blaker samfunnshus denne februar dagen er ikke akkurat øredøvende.

Det arbeides imidlertid på flere fronter og delvis i det stille. Den kanskje viktigste av de mange innflytelsesrike personene som nå satte inn et skikkelig støt, var Oslo meget energiske og legendariske turistsjef, Alfild Hovdan. I løpet av sommeren 1961 ble det opprettet et midlertidig hobbybanestyre, bestående av turistsjef Alfild Hovdan, redaktør Thorstein Diesen, UHB-konduktør Henry Danielsen, tidligere nevnte disponert Reidar Stenbock og journalist Leif Løhren. Som man ser hadde styret sikret seg ressurspersoner fra så vel turistnæringen som fra pressen. Som garantist og hovedinteressent sto Reisetrafikkforeningen i Oslo og Omegn.

6. september 1961, over ett år etter banens nedleggelse er det igjen tog på skinnegangen på Urskog-Hølandsbanen, riktignok etter gjenutleggelse av ca 600 meter oppbrutt skinnegang. Denne gangen er det "Setskogen" fra 1909 som fyres opp for å frakte kollega "Bjørkelangen" og Killingmo stasjonsbygning til Sørumsand. Bjørkelangen skal til NTH i Trondheim og Killingmo stasjon til Jernbanemuseet i Hamar. Neste dag hentes de fire hensatte personvognene på Lierfoss, og sammen med "Høland" trekkes alt ned til Skulerud i påvente av en evt. hobbybane.

10. november 1961 stiftes så "Andelslaget Hølandsbanen" ved et møte i Oslo Rådhus. En del personer skiftes ut fra det midlertidige styret, med den følge at det i det første ordinære styret ikke blir sittende noen tidligere UHB-ansatte. Adm. direktør ved Sørumsand Verksted, Fridtjof Lind, sørger ved en

overenskomst mellom verkstedet og NSB for å få tatt vare på en del godsvogner og løftekasser, og samtidig etableres Sørumsand Jernbanemuseum

1962 starter ikke oppløftende. Området mellom Løken og Skulerud er i løpet av de foregående år skrumpet inn til strekningen Hemnes – Skulerud, og nå er mesteparten av denne strekningen også tatt i bruk til vci- og jordformål, og man står i praksis igjen med Skulerud stasjonsområde. Situasjonen ser mørk ut. Imidlertid inngår Andelslaget en avtale med Sørumsand Jernbanemuseum som får disponere lokomotivene og to personvogner på verkstedets område, og en del av materiellet som står på Skulerud blir flyttet hit året etter. I juli 1962 lar så NSB skraphandler Rolf Bakke få brenne og hugge resten av UHB's materiell, og i løpet av kort tid forsvinner 56 godsvogner og 2 personvogner.

I 1963 begynner det å flaske seg for Andelslaget. etter en rekke forgjeves fremstøt for å fremskaffe mulige strekninger for hobbybanedrift tilbys man en 2,1 km. lang strekning av banen, fra Fyenjordet til Fossum, og samme høst etableres en base ved Bingsfoss. Olaf Wiegels blir banens første driftsbestyrer, og under hans ledelse skaffes skinner, sporveksler og sviller om kapp med rivingen av banen. Vogn Co2 fraktes for et medlems regning denne høsten fra Skulerud til Sørumsand.

Tidlig året etter hentes så den siste vognen fra Skulerud og plasseres på Andelslagets spor .I noe som kan ligne et raid flyttes lokomotivene fra Sørumsand Verksted, noe som avstedkommer et oppgjør i Namsretten, men banen får medhold, og de aktive medlemmene begynner nå klargjøre så vel lokomotiv som bane. Dette går den riktige veien, og senhøstes 1964 fyres "Høland" opp i regi av Andelslaget og prøvekjøres. Det søkes om konsesjon for personbefordring, og kyndige personer utarbeider sikkerhetsreglement og instruks, basert på banens gamle reglementer.

De uhyre entusiastiske aktive medlemmene hadde sett for seg hobbybanedrift med veteran tog sommeren 1965, men dette viste seg ikke å være mulig, men med 10-15 aktive i arbeid hver helg gikk forberedelsene med liv og lyst. To personvogner "hentes" fra Sørumsand Verksted, og fordi Andelslaget ennå ikke har noen inntekter "orges" eller tigges det nødvendige, hvis da ikke medlemmene betaler det selv. I juni arrangeres en prøvetur med Høland for andelseiere, aktive og pressen, men fordi konsesjonen ikke kommer før den 23. juli blir det bare intern kjøring på banen denne sommeren. 8. september 1965 besiktiges banen av NSB og godkjennes med noen få anmerkninger, og 19. juni 1966 kjøres det første ordinære veteran tog på strekningen Fyen-Fossum. En

drøm er blitt virkelighet. Entusiasme, pågåenhet, energi, stahet og blodslit fra en gruppe entusiaster som aldri ga opp håpet har gitt synlige resultater, som vi som er aktive ved banen i dag nyter fruktene av. Fra 1966 av har det hver eneste sommer gått veteraner på banen til glede for publikum og for oss som overtok og videreførte det arbeidet de første entusiastene la grunnstenen til.



Veteranene la grunnstenen for dagens museumsdrift! På dette bildet legger Sørums ordfører ned grunnstenen til vårt nye museumsbygg den 31.12.99 mens museumsbestyrer Eyvind Bagle overvåker det hele. (Foto: Håvard Pedersen)

Sundbyfoss bru

Urskog-Hølandsbanens planer for en eventuell forlengelse over riksveien fra Fossum ble omtalt i forrige Tertitten. Det ble der vist til at vi har sendt søknad til Hof kommune om å få rive brua, med tanke på å flytte den til Urskog-Hølandsbanen. Museumsbestyreren var i møte i Hof onsdag 8. mars, hvor han fikk anledning til å fremlegge Urskog-Hølandsbanens planer. For å sikre en fremtidig mulighet for bruoverføring ved Fossum, ble det inngått en avtale med eieren av brua om kjøp til en hyggelig pris. Så nå er Urskog-Hølandsbanen eier av en stk. tyve meter lang stålbru fra Vulkan jernstøperi (som holdt til i Maridalsveien i Oslo).



Sundbyfoss bru. Går det som vi ønsker får snart ikke brua lenger speile seg i vann. Hos oss vil den speile seg i sin egen glans! (Foto: Håvard Pedersen aug. 1991)

Han kjøpte seg ei bru

(Utdrag av artikkel i Indre Akershus Blad 31. mars 2000)

Sørumsand: Museumsbestyrer Eyvind Bagle har kjøpt ei bru som han håper kan bidra til at Urskog-Hølandsbanen kan få forlenget sin jernbanetracé.

Meningen er at brua skal settes opp ved gamle Fossum stasjon, slik at den gamle Urskog-Hølandsbanen kan komme seg over riksvei 170.

Den gamle brua ved Fossum ble satt opp i 1931. Før det var det en planovergang på stedet. I 1968 ble brua solgt til Kristiania Spigerverk, åtte år etter at Tertitten ble nedlagt. de gamle brukarene står fremdeles på Fossum. Den gamle brua i Hof i Vestfold var kjent blant jernbanebevarere, og Bagle er glad han fikk kjøpt den.

Det skjedde på tross av lokale protester, men Bagle mener den vil komme bedre til nytte ved Fossum. I Hof sto den bortgjemt i et krait. Brua er fra 1900-tallet og har tilhørt Vestfold Privatbaner. "Jeg fikk den nærmest til skrappris", smiler Bagle vel tilfreds med handelen. Det er nemlig ikke bare å gå bort å kjøpe seg ei bru, den skal flyttes også.

Det er en utfordring, men vi har erfaring med slikt arbeid på Tertitten. I sommer flyttet vi jo stasjonsbygningen fra Finstadbru.

Bagle mener brua er i veldig god stand. Den trenger bare å sandblåses og overflatebehandles.



Øverst: Rivejengen er klar til innsats på Bingsfoss søndag 18. april 1999. Nederst: Noe senere samme dag så det slik ut! (Begge fotos: Thorleif Pedersen)

Finstadbru stasjon på Bingsfoss

Arbeidet med Finstadbru stasjonsbygning på Bingsfoss nærmer seg sin avslutning. Det har i løpet av vinteren blitt utført omfattende arbeider på bygningen, særlig innvendig. Det er satt opp en ny pipe og skillevegg. Det er lagt et helt nytt gulv, og også foretatt omfattende utsikting av panel i vegger og delvis tak. Otto Nattestad Hansen har produsert kopier av dører og vinduer på grunnlag av de originale som fantes i bygningen. Han har også stått for konstruksjonen av ekspedisjonslukene i skilleveggen, som er laget på grunnlag av den som finnes i på Fossum.

I skrivende stund er riktig linoljemaling bestilt, og etter at bygningen blir malt i løpet av mai gjenstår den siste monteringen av telefoner strøm, brannvarsler og signaler (samlelås). Vi skal også sette inn en flott gammel Husqvarnaovn. Det er tidligere gjort rede for de valgene som har blitt truffet i forbindelse med restaureringen. Her vier vi litt plass til fargeproblematikken.

Det meste tyder på at bygningen på Finstadbru stasjonsbygning, som de andre enkle stasjonsbygningene på Urskogbanen, opprinnelig var okergul utvendig. Det heter i en tidlig beskrivelse av banen, fra Morgenbladet 19.oktober 1896, at "Stasjonsbygningerne er for Størstedelen smaa, gulmalede Træbygninger med et Par rum." Det eldste bildet vi har av bygningen, som er fra perioden 1910-1914, avslører at bygningen har fått en mørk farge. Dette er sannsynligvis den vanlige jernbanefargen engelsk rød, i en mørk eller lys utførelse. I tråd med fargeprøve utført av Berit Anderson ved Akershus fylkesmuseum synes dette å stemme godt.

Så er det et spørsmål om hvilken epoke fargevalget skal gjenspeile. Selv om det er Finstadbru stasjonsbygning som er gjenstand for restaurering, får den en plassering og planløsning som gjør at den er svært lik den opprinnelige Bingsfos (med en s) stasjonsbygning fra 1896-1903. I arbeidet med plassering av stasjonen har vi bl.a. fjernet den lille plattformkanten som var på Bingsfoss, og fått en situasjon som er mer i tråd med den opprinnelige. Det stod spesifisert i anbudspapirene for Urskogbanen at Bingsfoss ikke skulle ha plattform (Se Tertitten nr. 60, 1984, s. 30). Dette kan også sees på det mest kjente bildet av Bingsfoss stasjon, som bl.a. er å finne i *Banen og bygda* s. 169.

Stasjonsbygningen får altså en plassering som minner om den opprinnelige Bingsfos stasjon, og etterhvert vil den trolig bli omtalt som "Bingsfoss stasjon" (slik det heter Fossum om den gamle stasjonsbygningen fra Mork). De to eneste bildene vi har fra Bingsfoss viser stasjonsbygningen som lys, altså som nevnt okergul. Stasjonsnavnet var malt på med mørke (antakelig sorte eller brune) blokkbokstaver.

På bakgrunn av at plasseringen av Finstadbru stasjonsbygning på Bingsfoss er en tilnærmet rekonstruksjon av stasjonsbygningen på stedet mellom 1896 og 1903, etterstreber museumsjernbanen et utseende som faller sammen med det dokumenterbare fargeskjema. En annen grunn til å basere seg fargevalg på de innerste lag vi finner, er at det er disse vi med *sikkerhet kan si har vært der mens bygningen gjorde tjeneste som stasjonsbygning*. Vi må huske at Finstadbru stasjon fikk et over 60 år langt "etterliv" som bryggerhus, og at den har blitt malt over minst en gang både utvendig og innvendig i løpet av denne tiden. Det må riktignok bemerkes her at den ble overmalt også i jernbanetiden, jfr. ovenfor. Innvendig har vi etablert at den opprinnelige fargen på panelen er en variant av den okergule som også brukes innvendig på Sørumsand og Fossum stasjon, om enn noe gulere. Taket var etter all sannsynlighet hvitt først.



Finstadbru stasjonsbygning er nå satt opp på Bingsfoss. Bildet er tatt fra stasjonsparken med retning mot Sørumsand. I forhold til den tidligere uoriginale stasjonsbygningen på Bingsfoss ser vi at denne har fått inngangen fra parksiden, ikke mot sporene.

Arbeidet med stasjonen skulle ha vært avsluttet i begynnelsen av mai, men vi er blitt noe forsinket, så innvielsen av stasjonen vil nå finne sted første driftsdag, søndag 25. juni.

(Foto: Roel Houtsma)

Museumsbygget

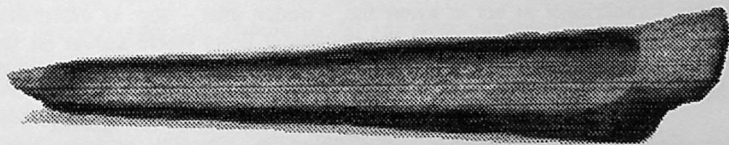
Eyvind Bagle

Forprosjektgruppen for museumsbygg på Tertitten fortsetter sitt arbeid. Siden forrige utgave av Tertitten har det blitt arbeidet både med å definere nærmere hva bygget skal inneholde, og å presentere ideen for omverdenen i en mer forpliktende form, dvs. i et reguleringsforslag.

Gruppen har også begynt å sonde terrenget for en fremtidig finansiering av bygget. På bakgrunn av arbeidet med å definere bygningens innhold/funksjon, har også bygningens nøyaktige form og utseende også blitt gjenstand for en nærmere gjennomgang. Vi rekker ikke å legge de nyeste skissene ved i dette nummeret av Tertitten, men regner med at det blir noe mer håndfast å forholde seg til i neste nummer. Forprosjektgruppen mener at bygningens funksjoner må utredes før det tas endelig stilling til formen.

Fra den første begynnelse av forprosjektet har det også kommet et utfordrende og spennende moment inn i forprosjektarbeidet: Stokkebåten. Dette har blitt omtalt før, men det kan være grunn til å gå litt nærmere inn på saken. Museumsbygningen ble høsten 1999 utpekt til å være Sørums kommunes tusenårssted. Hovedidéen bak dette er at en kombinasjonsløsning i form av et museumsbygg for både Tertitten og stokkebåten vil samle attraksjonene, og vil kunne gi driftsfordeler generelt. Ved at det eksisterer gode plasseringsmuligheter for båten, øker også sannsynligheten for at båten kan plasseres i Sørums. Forprosjektgruppen sier seg helt enig i dette, og utreder dette som en del av forprosjektet.

Det er klart at en attraksjon som en over 2000 år gammel stokkebåt vil være en betydelig tilvekst for bygningen. I det endelige utkastet vil det være et eget rom for stokkebåten, et med alle muligheter til å bedrive nødvendig klima- og lyskontroll overfor den gamle gjenstanden. Det er i det hele tatt en del konservatorfaglige spørsmål som må avklares i forbindelse med en eventuell tilbakeføring av stokkebåten til Sørumsand og museumsbygningen. Dette betyr at det neste utkastet til museumsbygg bør ut på en høring blant eksperter.



En idealisert fremstilling av stokkebåten som ble funnet i Sørums. Illustrasjonen er lånt fra Sørums kommunes hjemmesider.

Museumsbygningen skal forøvrig inneholde følgende funksjoner:

- ◆ **Publikumsmottak og toalett**
- ◆ **Kafeterialokale**
- ◆ **Snekkerverksted for Tertitten og stokkebåtutstillingen.**
- ◆ **Vognhallplass for tre smalsporvogner og en normalsporvogn (kombinert utstillings- og magasinlokale).**
- ◆ **Auditorium for inntil 35 personer**
- ◆ **Kontorplasser for ansatte**

De første skritt i retning av en regulering av det aktuelle området til museumsbyggomt er også foretatt. Et første planutkast er annonsert, og det er sendt ut varsel til alle relevante instanser etter plan- og bygningsloven. **Det ble ikke innmeldt noen innvendinger.** Av sentral betydning er det at Jernbaneverket ikke har noen teknisk funderte motforestillinger til planene. En helt grunnleggende forutsetning er det også at NSB har godkjent en oppføring av bygget på sin eiendommen.

Vedrørende nytt museumsbygg på UHB

Uttalelse fra Håvard Pedersen (aktivt medlem i Tertitten)

De synspunkter jeg har på ovennevnte sak kom trolig klart fram for de som var til stede på vårt julemøte 06.12.99. Det kan likevel være greit med en skriftlig presisering.

Tertitten representerer en historie som startet i 1896 og endte i 1960. Dette gjelder ikke bare rullende materiell og andre gjenstander, men et helhetlig miljø hvor også bygninger spiller en viktig rolle.

Etter 1960 har bygningsmassen rundt banen på Sørumsand gjennomgått så enorme forandringer at her er svært lite, - nesten intet – som er uforandret siden den gang banen gikk. UHB har dermed et desto større ansvar på sitt eget område å presentere et inntrykk som kan danne en mest mulig autentisk ramme fro den tiden banen representerer.

(forts.)

Slagordet vårt: "Toget som ikke skal noe sted, bare en tur tilbake i tiden" må ha gyldighet på ethvert sted hvor publikum har adgang på anlegget vårt. Dette bør også gjelde på de plasser publikum beveger seg til fots mellom selve toget og de øvrige anlegg/bygninger på museet. Ellers bryter man den historiske atmosfæren som toget er en del av.

Når det gjelder det nye museumsbygget som prosjekteres bak lokverkstedet, er det grunn til å minne om at dette ligger midt i et industriområde som var operativt i UHB's ordinære driftstid. Selv om dette industriområdet fortsatt består, har også dette gjennomgått store endringer siden 1960. Dog finnes flere bygninger tilbake med til dels original utførelse i teglsten, både hos Noractor og Sørumsand Verksted.

Et nytt museumsbygg for UHB bør derfor nødvendigvis ikke være noen kopi av et opprinnelig UHB-bygg, men like gjerne harmonisere med stedets industribygg fra tiden før 1960.

Utfordringen for arkitekten bør være å utforme et bygg som ivaretar våre praktiske behov og er anvendelig for oss, i et "skall" med tids- og stedsriktig tilhørighet i forhold til den tidsepoken vårt museum representerer.

Håvard Pedersen

Medlemsbladet "Tertitten" som debattforum!

I min tid som redaktør av medlemsbladet har det fremstått med en svært "snill" profil, det har knapt vært debattstoff i spaltene.

Ovenstående innlegg fra Håvard kunne kanskje anspore flere til å komme med så vel kritiske som rosende innlegg i Tertittens spalter. Temperaturen på julemøtet fortalte tydelig at det var flere meninger om hvordan vårt fremtidige museumsbygg bør se ut. Ta en titt på de foreløpige planene i forrige nr. av Tertitten, og kom gjerne med synspunkter på så vel utseende på, som innhold i det fremtidige museumsbygget.

Alle innlegg tas inn, men innholdet står for innsenders syn, ikke nødvendigvis Urskog-Hølandsbanens offisielle syn.

Jan Deram (redaktør)



*Blandet tog på vei ut fra Sørumsand en vakker sommersøndag i 1999 trukket av lok nr. 7 "Prydz"
(Foto: Erik Borgersen)*

Tertitten – sommeren 2000

Tertittens travle sommersesong er snart i gang. Først står skolebarn- kjøring og charterkjøring for tur. I skrivende øyeblikk har vi bestillinger som fyller 3 hele dager i begynnelsen av juni med skole/barnehagebarn, og 8 charteredager for firmaer, lag og enkeltpersoner. En imponerende liste **før** den ordinære driftssesongen starter.

Første ordinære driftsdag i år er **søndag 25. juni**. Da innvies også nye Bingsfoss stasjon (ex. Finstadbru). 2. og 23. juli blir det veteranbusstur nedover den gamle traséen og guiding på Urskog Fort, en reise som lanseres under navnet "Den lille Rundreisen". 6. august håper vi å ha godsvogn K19 klar til tur i toget, og samme dag kommer Nils Carl Aspenberg og kåserer om sporbruddstasjoner før og nå, i Norge og andre land. Utover sommeren venter vi blant meget annet besøk av veteranbiler, Gammal-Saabens Venner og tekniske klenodier fra Lørens gårdsmuseum i Løken i Høland. **Hver onsdag i juli kjøres også tog kl. 17. og 18.** Søndag 13. august arrangerer vi igjen "Den store rundreisen" nå for 5. gang. Søndag 20. august er det stordriftsdag med to-togskjøring. Siste kjørehelg blir det "Musikk langs ferdsselsveiene" som del av et landsomfattende evenement, der Sørum musikkråd har bestemt seg for å gjøre stas på Tertitten. Følg med i lokalpressen og i Aftenposten, der vil du finne nærmere enkeltheter for hver av søndagene i sommer.

Velkommen til Tertitten sommeren 2000!