

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 106 september 2000

TERTITTEN

Urskog- Hølandsbanen



Hovedside

Om oss

Historie

Stasjonene

Lokomotivene

Vognene

Foto&Video

E-post

Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Tlf.: 63 82 69 70

Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 15.00

Banens åpningstider



Velkommen!

Opplev en togtur i jernbanevogner fra 1890-tallet, bak et ordentlig damplokomotiv!

På Sørumsand, i Akershus fylke, finner du Tertitten. En smalsporet museumsjernbane, der togene tøffer avsted gjennom åker og eng.

Det er nesten som om man er på vei tilbake i tiden. Til dengang Urskog-Hølandsbanen daglig trafikkerte bygdene fra Sørumsand til Skulerud.

I dag er 4 km. av den 57 km. lange banen bevart som et levende museum.



Turen fra Sørumsand tar 50 min. frem og tilbake. Du kan gjøre opphold på Bingsfoss stasjon hvor det er kaffeservering og picnic-område.

Banen og bygda
Tertitten
gjennom 100 år
[\(mer info.\)](#)

Internet

Start Welcome - Lotus Notes

<http://www.museums...>

Tertitten - nå på nettet!

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: 05305134408
E-mail: tertitten@sorum.online.no
Internett: www.tertitten.no

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

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

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

Sommerens

driftsseason er over, og vi kan glede oss over en økning i besøksantallet i forhold til fjoråret. Foreløpig i år har 7403 personer reist med Tertitten, en økning på 668 fra 1999. I tillegg har Roel Houtsma tatt imot og guidet 258 besøkende rundt på anlegget vår på Sørumsand på vanlige ukedager i juli og august. Dette er nytt på Tertitten, og gir oss anledning til å ta imot folk som kommer på hverdagene og gi dem en opplevelse av hva Tertitten er, selv om det ikke blir noen togstur.

Eyvind Bagle sluttet som museumsbestyrer i sommer og har begynt i en ny, spennende jobb på Teknisk museum. Vi har fått en alle tiders arvtager. Styret ansatte i juni Linda Myklebust som ny museumsbestyrer, og hun blir behørig presentert inne i bladet.

Som vanlig i høstnummeret av Tertitten finner du en artikkel om sommerens drift og spesialarrangementene våre. Fra Thor Bjerke har vi fått en artikkel fra 1952, der den da forhenværende lokfører Chr. Digerud ser tilbake på tiden på Tertitten. Per A. Lundberg beretter om gjenåpningen av signal og sikringsanlegget på Bingsfos. Alt i alt – noe for enhver smak.

Har du stoff du gjerne vil ha med i Tertitten kan det sende pr. e-mail til: jan.deram@narvesen.no, eller til banens adresse på papir, via fax eller e-mail

Takk til alle sommerens besøkende, du finner opplysninger om julekjøringen inne i bladet

Jan Deram

Forsidebildet denne gangen er ikke noe foto, men en kopi av Tertittens nye internettside! Adressen står på side 17. Besøk oss på Internett!

Driftssesongen sommeren 2000

Lena Moen/Jan Deram



Søndag 20 august hadde vi totogdrift, men dessverre slo værgudene seg vrang! (Foto: Per Ivar Michalsen)

Årets driftssesong startet med charterkjøringer for flere firmaer allerede i mai, og takket være det fine sommerværet vi hadde første halvdel av denne måneden ble dette meget vellykkede turer. AU hadde tidligere på våren diskutert hvorvidt vi skulle kjøre 17.maitog og bestemt seg for ikke å kjøre i år, da tidligere års 17.maikjøringer til dels har vært uhyre tynt belagte. Dessuten skulle en stor del av Sørumsands feiring i år foregå på barneskolen, som ligger et godt stykke vekk fra Tertitten.

Juni måned startet med den tradisjonelle charterkjøringen for skoler og barnehager, og takket være meget god markedsføring av tilbudet fra vår avgatte museumsbestyrer Eyvind Bagle og trafikksjef Lena Moen var det påmeldt hele 2348 små og store. Så mange var det, at vi måtte spe på med en ekstra dag i forhold til det oppsatte programmet. Av tilbakemeldingene vi har fått er dette tydelig populært, og passer svært godt inn i skolenes noe løsere program i tiden like før sommerferien. Vi har tydeligvis også truffet et marked for togturer med "nogo attåt" på hverdager. "Nogo" er gjerne grilling på Bingsfoss, og i løpet av resten av juni var det en rekke firmaer som hadde Tertitten og Bingsfoss som mål for sommerutflukten. Til tross for at værgudene jevnt over ikke var spesielt

vennlige denne måneden, klarte nesten alle våre besøkende å finne dager da solen glimtet til, og fikk dermed en fin ettermiddag med grillmat og god drikke på fredfylte Bingsfoss. Totalt reiste 829 personer med oss på 10 ulike charteroppdrag.

Den ordinære driftssesongen, museumsbanens 35., begynte søndag 25. juni. Denne dagen var det også innvielse av nye Bingsfos (ex Finstadbbru) stasjon, som sto ferdig restaurert i all sin prakt etter vel ett års møysommelig arbeid. Sørums ordfører klippet over båndet som var hengt opp foran inngangsdøren, og dermed var stasjonsbygningen åpnet for vanlig drift. I og med at den originale Finstadbbru stasjon nå står på Bingsfos (legg merke til at den har fått den gamle skrivemåten med en s), har vi nå to av Urskog-Hølandsbanens opprinnelige stasjoner på museumsjernbanen.

Vi har også i år satset på aktiviteter i tillegg til togturen med Tertitten. Søndagene 2. og 16. juli arrangerte vi "Den lille Rundreisen" bestående av en tur med Tertitten til Fossum, videre med veteranbuss til Urskog Fort med omvisning der, og så retur til Fossum og Tertitten. Begge turene ble meget raskt fulltegnet, og vil bli en del av det faste tilbudet vårt i årene fremover. Takket være sommerens vær (var det sommer i juli??) hadde vi ved sesongslutt den 27.08 på ordinære søndager fraktet **3612** reisende, en en liten tilbakegang på 120 personer i forhold til fjoråret .

Ondagskjøringene har vist en gledelig økning til tross for at Aftenposten, som er en av våre viktigste kilder for annonsering av tilbudene, har sviktet totalt når det gjelder å ta inn meldinger om onsdagstilbudet i "Hva skjer"-spalten sin. Onsdag 5. juli begynte litt forsiktig med 61 reisende, mens vi både den 12. og 19. begge dager hadde nøyaktig samme reisendetall, nemlig 109. Siste onsdag reiste 80 personer med oss, slik at totaltallet for onsdagskjøringene ble **359**, en hyggelig økning på 176 reisende i forhold til onsdagskjøringen i 1999.

Noen spesialarrangementer hadde vi også denne sommeren. Blant annet arrangerte vi "Den lille Rundreisen" til Blaker skanse og Urskog fort m/veteranbuss, 2 ganger i sommer. Vi hadde også besøk av Militærhistoriske kjøretøyers forening og arrangerte 26. og 27. august sammen med Sørum kommune "Musikk langs ferdsselsveiene". 2 gratisavganger lørdag 26. med 132 reisende og konsert i lokstallen kl. 16.00 på søndagen. I tillegg var det denne dagen rallarkonsert på Bingsfos til hver avgang .Etter at vi hadde innstilt driften for sommeren kom enda et arrangement. Søndag 10. september arrangerte vi sammen med Sørum kommune og Blaker skanses Venner: Kulturminnedagen. Det var 2 avganger med Tertitten, til sammen 88 reisende og hester og veteranbuss fra Fossum til Blaker skanse. Vi ser at slike arrangementer er med på å trekke folk ikke bare til Tertitten, men til andre av regionens attraksjoner, og det fruktbare samarbeidet vi har hatt med kommunen og frivillige organisasjoner vil selvfølgelig fortsette i årene fremover.

Statistikk driftssesongen sommeren 2000

Ordinære tog søndager

Tog	25.6	2.7	9.7	16.7	23.7	30.7	6.8	13.8	20.8	27.8	Totalt
751/752	81	92	44	54	59	75	23	57	68	81	634
753/754	123	120	150	181	119	55	87	109	162	115	1221
755/756	100	79	162	131	99	60	103	74	65	91	964
757/758	80	49	65	49	38	32	58	26	30	83	510
759/760	28	26	40	22	14	7	23	9	44	70	283
Totalt	412	366	461	437	329	229	294	275	369	440	3612

Ordinære tog onsdager

Tog	5.7.	12.7.	19.7.	26.7.	Totalt
761/762	52	86	86	50	274
763/764	9	23	23	30	85
Totalt	61	109	109	80	359

Arrangement	Antall
Barnehager og skoler 6.6. - 9.6.00	2348
Diverse charteroppdrag (10 oppdrag)	829
Arrangement 19.8.	35
Musikk langs ferdselsveiene 26.8.	132
Internasjonal kulturminnedag 10.9.	88
Totalt	3432

Besøkende på åpen stasjon i juli og august: **258 personer**

Totalt antall besøkende sommeren 2000 = 7.661

Sammenligning:	1999	2000	Endring
Drift søndager:	3.732	3.612	- 120
Drift onsdager:	183	359	+176
Andre arrangementer:	2.820	3.432	+612



I juni takket vår museumsbestyrer Eyvind Bagle av. På bildet øverst blir han overrakt en gave fra Tertitten av trafikkssjef Lena Moen ved en tilstelning på kontoret. Nederst studerer barn i alle aldre damplokomotivets finesser. (Fotos: Lena Moen)

Vår nye museumsbestyrer – Linda Myklebust

intervjuet av Jan Deram.

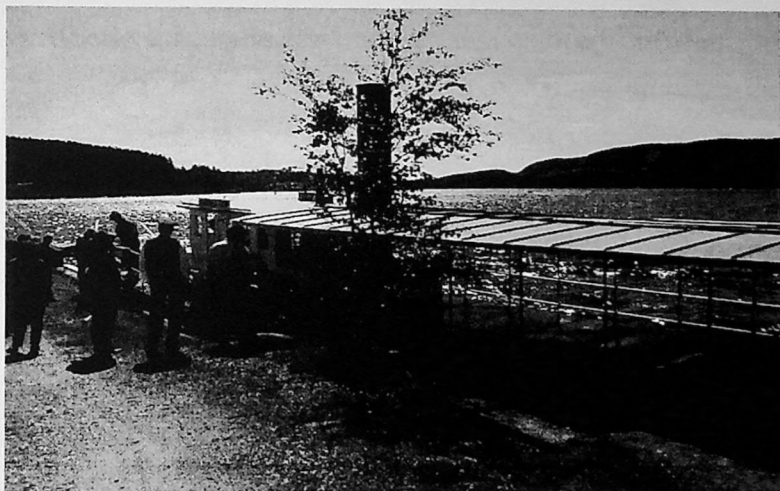


Den 1. juli i år hadde Linda Myklebust sin første arbeidsdag på kontoret på Sørumsand, og få dager etter innfant redaktøren seg for å få et intervju med den nye museumsbestyreren. Nysgjerrig som man er falt det naturlig å spørre:

- Hvem er du egentlig, Linda?
- Jeg er 34 år gammel, født i New York av norske foreldre, og barndommen min besto av en herlig blanding av norsk og amerikansk kultur og språk. Etter noen år i USA fikk mine foreldre lyst til å tilbringe ett år i Norge, så vi reiste til min mors hjemby, Stavanger. Året ble det lengste i historien. Det startet i 1977 og varer fortsatt.
- Du var altså 11 år gammel da dere flyttet til Norge. Jeg skjønner at du hadde mye av ungdomstiden din i Stavanger?
- Ja, det er riktig, men etter at videregående skole var tilbakelagt forlot jeg Stavanger til fordel for Bergen. Jeg ble hele 10 år i Vestlandets hovedstad, der jeg studerte ved Universitetet. Utdannelsen min er en blanding av kulturfag, med hovedfag i kunsthistorie. Etter et lite forsøk som lærer i den videregående skolen, tok jeg fatt på min egentlige "livsgjerning" som museums menneske.

- Du hadde altså et klart ønske om å jobbe i museums”bransjen”?
- Ja. Museer var ikke ukjente steder for meg. Mens jeg studerte hadde ulike museumsjobber gitt meg en fin biinntekt. Den første ”ordentlige” museumsjobben var imidlertid som assistent på bygningsmuseet ”Gamle Bergen”. Etter det halvannet år lange oppdraget der, møtte jeg den virkelig store utfordringen som bestyrer og konservator ved Sør-Varanger Museum. Bildet på forrige side er forresten tatt der oppe i nord.
- Så var tiden inne til å flytte på seg igjen?
- Jeg ble noen år i Finnmark, for jeg likte meg svært godt der. Imidlertid hadde jeg etter hvert lyst til å komme sydover igjen, og da situasjonen bød seg her på Sørumsand, og UHB ville ansette meg, flyttet jeg like godt hit med mine to smågutter, som jeg (som alle andre mødre) synes er verdens herligste.
- Har du noen andre ting du er opptatt av?
- Å, ja da! Foruten arbeid i museer har jeg jobbet en del med ulike medier. Radio, TV og avis har jeg vært innom. Jeg trives med å uttrykke meg både visuelt og skriftlig, selv om det har vært mest vekt på det siste i de senere årene. Skrivning har også vært en av mine store hobbyer, noe jeg akter å fortsette med.
- Å, takk og takk! Med denne replikken har du skapt deg en varig plass hos redaktøren av dette bladet. Med noen hederlige unntak har det ikke akkurat haglet med stoff til bladet, så jeg håper på et godt samarbeid i så måte!
- Det skal vel bli en råd med det! Av nyere fritidsinteresser kan jeg nevne at jeg oppdaget hvor kjekt det kan være å trene i løpet av vinteren/våren som ligger bak oss. Treningsfantom er jeg riktignok ikke blitt, men jeg har prøvd veggklatring og tatt meg noen turer i helsestudio. Forhåpentligvis får jeg tid til å fortsette med dette til høsten igjen.
- Har du noen planer for arbeidet ditt ved Urskog-Hølandsbanen?
- Noen programmerklæring har jeg ikke tenkt å komme med nå ved starten av mitt nye arbeid. Jeg ønsker å bruke litt tid på å se, lytte og lære. Resultatene som Venneforeningen har oppnådd så langt med Tertitten, med alle sine frivillige, er intet mindre enn imponerende. Så får vi etter hvert se hva jeg kan bidra med, utfra den kompetansen jeg hadde med meg på flyttelasset. Vi får bruke den første tiden til å bli kjent med hverandre. Dere med meg og jeg med dere. Jeg håper og regner med at det skal bli et godt og langt samarbeide.
- Og fra Tertittens side håper vi på det samme. Vi takker Linda for intervjuet og ønsker henne lykke til i den nye jobben!

Hyggelig kanaltur for banens aktive medlemmer



Søndag 11 juni var 18 av banens aktive medlemmer med på en særdeles hyggelig og vellykket utflykt. Turen gikk med veteranbuss og med den gamle kanaldamperen "Engbret Soot" (Fotos: Per Ivar Miichalsen)



På neste side beskriver lokfører Chr. Digerud, som allerede i 1952 var pensjonist, Holandsbanen eller Tærtittin, som han kaller den. Disse to bildene av et blandet tog kunne like gjerne være tatt på hans tid, men er i virkeligheten fra begynnelsen av 1990-årene. (Fotos: Erik Borgersen)

”Hølandsbanen eller ”Tærtitten”

fhv. lokfører Chr. Digerud

I januar 1952 skrev forhenværende lokfører Christian Digerud, som tjenestegjorde på Kongsvingerbanen denne artikkelen. Han fikk i sin tjeneste mye med Tærtitten å gjøre, og hans minner er fra den aller første tiden, mens Bingsfoss ennå var banens endestasjon.

Vi har valgt å gjengi artikkelen i Digeruds egen språkdrakt, og han har altså kalt den for: Hølandsbanen eller ”Tærtitten”.

Det er ufattelig hva denne ”Tærtitten” har utrettet i snart 60 år til samfundets nytte. Det var sikkert en humoristisk jernbanemand som i sin tid satte navnet ”Tærtitten” på den, men liten som den er, er det forunderlig hva den skulle komme til å utføre. Når man har kjennskap til denne banes tilblivelse og hva den har utrettet synes jeg det bør komme med i Norsk Jernbanehistorie beskrivelse. De som tok initiativet til banens tilblivelse først i 90-årene var konsul Olai Haneborg og lensmand N. Løhren med flere. Banen var ferdigbygget høsten 1896 og blev åpnet 19. oktober mellom Bingsfoss og Bjørkelangen av Kong Oscar med stor prakt og glede. Det forekom en episode ved festtogets ankomst til en av stasjonene. Det var noen damer som bodde i en villa nær inntil stasjonen. Disse hadde i sin glede heist det rene norske flag, og dette vakte opsikt blant gjestene, og en av de mange høye herrer bad en underordnet gå og fire flagget. Selvfølgelig vakte det forargelse, med en del avisskriverier etterpå. Strekningen Bjørkelangen – Skulerud ble åpnet 15/12 1898. Bingsfoss var ingen heldig omlastnings-stasjon og blev da heller ikke av noen lang varighet, idet Sørumsand ble ombygget fra stoppested til omlastningsstasjon og blev åpnet 7/12 1903. I anledning denne banes åpning ble lokfører Hans Knudsen og undertegnede med Kongsvingerbanens første lok Nr. 13 beordret stasjonert i Lillestrøm med tjenestegjøring i nytt tog Lillestrøm – Blaker, og utføre arbeid ved Bingsfoss. Fetsundbrukene nedenfor omlastningssporet var et buttspor med plastil 14-15 vogner, så skiftingen måtte forgå på tilbaketur fra Blaker. Forholdene var jo svært primitive ved Bingsfoss, merkelig nok.

Jeg skulde ikke komme utenom Bingsfos uten en episode. Lille julaften 1900 kjørte jeg et sporrensertog på retur fra Lillestrøm til Kongsvinger med avgang kl. 4.30 em. Toget besto av loket og en sporrenservogn med en baneformand i denne. Vi ble innlagt i Fetsund for forbipassering av persontog nr. 7. Vi kjørte på stasjonsmelding. Ved tog 7.'s ankomst til Blaker fikk jeg kjøreseddel og klart. Da jeg kom i nærheten av Bingsfos avgaes fløitesignal. Loket gikk ledig da der er et lite fald på linjen og Bingsfos er beliggende i en kurve. Da ser jeg

plutselig baksignalet på Hølandstoget og straks etter en hvit vognvegg på vort spor. Like indtil vognen ble slengen av et rødt signal synlig. Med tog i tankene ble det øieblikkelig handling. Loket hadde stangrevers. Jeg slo den bak og regulatoren for full åpning. Bremseskruen hadde ingen hensikt. På støtet forstod jeg at det heldigvis ikke var tog 7, og jeg gikk ned for å iaktta situasjonen. En nymalet melkevogn lå ved siden av loket i elveskråningen. jeg undersøkte loket, men det var ingen ting å finde, og jeg spurte derefter om nogen var skadet, men det var de heldigvis ikke.

Vognen var lastet med juleforsendelser. Mannen som lastet ut godset hadde hørt mit fløitesignal med det siste kolli i armene. Det fantes ikke nervøsitet hos meg, men det samme kunde ikke sies om stasjonsmester NN, som var gått over fra Statsbanene, og som også var tilsynsmann for trafikkforholdene ved Hølandsbanen, og en telegrafist NN fra Statsbanenes regnskapsordning. Disse herre kom med uvettige beskyldninger for å bortforklare sine ulovlige foretagender. Da blev jeg arg og henvendte meg til de reisende med spørsmål om de hadde iaktatt situasjonen. Jeg bad om å få navnene på to av dem, og de svarte i kor. Med disse navn forlot jeg de uformuftere karers resonnement. Ved Blaker krysset vi et tog for nedadgående. Jeg kan ikke nekte at jeg reagerte noget på grund av nevnte herrers uformuftere opptreden. Jeg skrev en pyntelig rapport, da jeg var godt kjent med forholdene på Bingsfoss, som ikke var utstyrt med telegraf eller jernbanetelfon. Forbindelsen med Blaker måtte foregå på bygdens telefonnett, og på Blaker var de ikke oppmerksom på sporrensertoget. Grunden til uhellet var at stasjonsmester NN og en gammel overkonduktør var blitt enige om tilkobling av nevnte vogn utenom givne bestemmelser og signal for å lette juleekspedisjonen. Karene på Bingsfos forsto ikke meningen med min rapport, men besvarte den med grov spiss, som gjorde at jeg fikk den tilbake med 4 spørsmål fra ing. P. Hoff. Jeg besvarte disse og anførte at såfremt saken ikke ble bilagt med dette, forlangtes rettslig forhør av de av meg innhentede vitner.

Jeg hørte ikke mer til saken før utpå våren, da ing. Paul Hoff kom opp på loket til meg. Jeg dristet med da til å spørge om Bingsfoss-historien. ”De var gale til å skrive, de karene” uttalte han.

De som skulde ivareta Kongsvingerbanen fikk kr. 18,- i mulkt og tilsynsmannen fikk en irettesettelse.

Dette var julekjøringen 1900. Hadde jeg ikke den gang vært aktpågivende, hadde det vel vært slutt med min førertjeneste. Den gang var jeg ennå ikke ansatt som sådan.

Digerud januar 1952

Chr. Digerud

fhv. lokfører

“ Den lille rundreisen” - et nytt og populært turopplegg denne sesongen.

Lena Moen

Siden jubileumsåret 1996 har vi arrangert ”Den store Rundreisen”. I år viste det seg at så få meldte seg på at vi ikke fant det økonomisk forsvarlig å gjennomføre denne praktfulle dagturen. Dessuten kunne ikke NSB still med tog, verken til Sørumsand eller t/r Tistedalen, og det vanskeliggjorde det hele enda mer. Istedenfor fant vi ut at vi skulle gjøre en vri på det og lage ”Den lille Rundreisen”, og i sommer arrangerte vi to slike turer: 2. og 16. juli. Turene gikk fra Sørumsand med Tertittens avgang kl. 1200 til Fossum. Her ventet bussjåfør Helge Andseth med en 48 seters veteranbuss (modell 68) som tok oss videre langs Tertittens gamle trasè på Promilleveien til Kvevli og videre til Mork, Harkerudbakken, Killingmo og Finstadbru. Videre over Kompveien*) og gjennom Aursmoen sentrum forbi Aur Prestegård og ned på Kompveien igjen.

Vi kjørte herfra forbi Lierfoss og ”binderssteinen”, minnesmerke over papirklemmas far Johan Waaler. Guider på bussen var lokale krefter fra Tertittens, (2.7.: Lena Moen, 16.7.: Trond Dehli). Helge Andseth bidro med gode historier fra sitt liv som bussjåfør. Framme ved Urskog fort parkerte vi bussen og ruslet den koselige veien opp til fortet. Her ventet en lokal guide som kunne fortelle om fortets historie, og det var kaffe/brus m.m. å få kjøpt.

Både barn og voksne koste seg i de spennende omgivelsene som fortet kan by på. Besteforeldre hadde med seg barnebarn de kunne fortelle om en svunnen tid - den gangen de kjørte Tertittens mye lenger enn i dag.... På tilbaketuren tok vi veien forbi Norges eneste bilfabrikk Think Nordic og videre om Toverudbautaen og Margaretha-kilden ved Aurskog kirke. Videre tilbake langs den gamle trasèen til Fossum der Tertittens dampet inn på stasjonen for siste gang denne dagen. Alle ble fraktet trygt tilbake til utgangspunktet, Sørumsand stasjon, og hovedinntrykket vi satt igjen med var at alle var fornøyde med dagen.

De fleste som meldte seg på var fra Skedsmo og omegn. Pågangen var stor, så vil vil prøve å arrangere flere turer neste sommer. Dette er absolutt en tur som passer for familier med barn. Hele turen tar 4 timer og prisen var 100,- for voksne og 50,- for barn. Vi må muligens justere prisen noe opp neste år, men vil så langt det er mulig holde en lav pris.

**Kompveien (riksvei 170) er en forkortelse av ”Kompensasjonsveien”. Navnet den fikk fordi den skulle være en kompensasjon / erstating for innbyggerne som tidligere benyttet seg av Tertittens på denne strekningen.*



To bilder fra "Den lille Rundreisen". Øverst beretter guide Egil Landsverk om Urskog Forts historie for et lydhørt publikum. I bakgrunnen skimtes kasernen. Nederst gjøres det klart til kaffe og vaffelserving utenfor Kommandantboligen (Fotos: Lena Moen)

Heltene blir trette.....

Jan Deram

Når du besøker Tertitten treffer du hver søndag (og onsdagene i juli) mellom 8 og 12 personer som sørger for at togene kan kjøre, og at alt er sikkert for våre reisende. Vi må for eksempel hver søndag kunne stille med følgende personale for i det hele tatt å kunne kjøre:

- lokfører
- fyrbøter
- togleder/togekspeditør Sørumsand
- togfører
- minimum 2 konduktører i toget
- billettekspeditør på Sørumsand
- (togekspeditør Bingsfoss)

Av disse må de fire første (og evt. den siste) ha bestått en omfattende sikkerhetsprøve og dermed være godkjent til tjeneste innen sine respektive områder. Som den skarpe leser vil skjønne er det en relativt komplisert kabal som skal gå opp ca. 15 ganger i løpet av sommeren. I tillegg til dette kommer charter og skolebarnkjøringen og julekjøringen vår. Rundt 30 ganger i året skal vi stille med nødvendig mannskap for å kjøre tog.

Dette er selvsagt relativt uinteressant for den som kommer til Tertitten for å oppleve en gammeldags togtur. Hovedsaken for våre reisende er opplevelsen av hvordan enn togtur på en liten privatbane artet seg for ca. 100 år siden.

Hvorfor da denne overskriften på artikkelen? Jo, fordi vi er et tyvetall aktive som gjør vårt ytterste for å holde banen i gang, forhåpentligvis til glede for våre reisende. Imidlertid blir heller ikke vi, i likhet med alle andre, yngre med årene. De som unge og entusiastiske begynte som aktive på Tertitten i slutten av 1960-årene og i løpet av 1970-årene er nødvendigvis blitt noe eldre ettersom årene er gått. Selvsagt har det i løpet av denne tiden også kommet med nye og yngre krefter, men vi skulle gjerne sette at "ettervoksteren" hadde vært noe større. Det tar noen år å utdanne personer til de forskjellige funksjonene som finnes ved banen, og de siste årene har det stadig blitt vanskeligere å få fylt opp tjenesteplanen for driftssesongen. Dette skyldes en kombinasjon av få aktive og at livssituasjonen til mange av de aktive har forandret seg opp gjennom årene. De som tidligere stilte opp så å si hver eneste søndag er nå etablerte familiefolk som har helt andre hensyn å ta selv om interessen og gløden fortsatt er der.

Har du ut av det du har lest til nå skjønt at Tertitten trenger flere aktive, har du fått med deg noe vesentlig! Jo flere vi er til å trekke lasset, desto leveligere blir

det for den enkelte, og desto bedre sover vår trafikksjef, Lena Moen, om natten før driftsdagene. Det er nemlig hun som sliter med å få kabalen til å gå opp. De fleste av de nåværende aktive har begynt sin karriere på Tertitten som konduktører eller stasjonsbetjenter. Dette er en fin måte å bli kjent med banen på og en utmerket "skole" for videre avansement. Konduktør og stasjonsbetjentstillingerne tilhører ikke den gruppen stillinger som krever sikkerhetsgodkjenning, og de eneste kravene vi setter er at du er våken og interessert og at din framferd overfor kolleger og de reisende viser at du har forstått hva Tertittens målsetning innebærer.

Etter et par driftssesonger vil du kunne avlegge sikkerhetsprøve og dermed etter opplæring kunne bekle stillinger som togekspeditor og togfører. Når du har nok erfaring som togekspeditor vil du videre kunne avansere til togleder. Dette er en ansvarsfull stilling innenfor driften, idet du da er øverste befalhavende på tjenestedagen.

Er du mer teknisk interessert kan du sikte mot en mer eksklusiv "yrkesgruppe" – nemlig damplokomotivfører. Dem er det ikke så mange av i Norge, men veien dit er forholdsvis lang. Du begynner som lokomotivpusser-assistent, avanserer så til å bli lokomotivpusser, og veien videre går til fyrbøterjobben. Etter noen år som fyrbøter kan du så kjøre opp til prøve og bli godkjent som damplokomotivfører. Vi regner med at veien helt frem til lokomotivførerbeviset tar ca. 6 år, men så er det også en svært ansvarsfylt stilling. Det er mektige krefter i sving på et damplokomotiv, og så avgjort intet sted for glade amatører. Ønsker du ikke å ta sikkerhetsprøve kan du fortsatt gjøre stor nytte for deg på Tertitten. I tillegg til tjenestene på toget trenger vi stasjonsbetjenter på våre tre stasjoner, og billettekspeditorer til billettsalget på Sørumsand. Skulle vi ha riktig mange på tjenestepLANEN har vi også salgfunksjoner i Narvesenkiosken på Sørumsand og på Bingsfos stasjon å ivareta.

Har du lyst til å hjelpe de "trette helter" til ikke å bli enda trette, kan vi tilby deg et trivelig miljø blant de aktive på banen. Det spiller ingen rolle hvor du bor, bare du kan komme deg til Sørumsand av og til. Dagens aktive bor i ca. 10 mils omkrets med Sørumsand som sentrum. I tillegg til tjenestene i driften har vi også sosiale arrangementer som omfatter medlemstreff og togturer med vårt eget normalsporede utfluktsstog. Med dette har vi hatt flere bokstavelig talt grensesprengende turer.

Innimellom arrangerer vi også dugnader på banen utenfor sesongen. Du kan også være med på å restaurere materiellet vi bruker, hvis det er det du har mest lyst til. Vi garanterer at du vil lære noe hele tiden.

Har du lyst? Vi ser deg gjerne i vår gruppe av aktive! Ring Tertittens kontor, som er betjent hver dag mellom kl. 09 og 16. Snakk med museumsbestyrer Linda eller trafikksjef Lena på telefonnummer 63.82.69.70 Vi garanterer en hyggelig samtale og mange hyggelige timer på Tertitten i tiden som kommer.

Urskog-Hølandsbanen – endelig på nettet!

De fleste organisasjoner med respekt for seg selv har en Internett-side. Inntil nylig var den eneste muligheten du hadde for å få vite noe om Tertitten på nettet, å gå inn på NJK's sider og lese om de forskjellige museumsbanene (bl.a Tertitten) der.

Nå har vi fått vår egen internettside, som vi er svært fornøyd med, og allerede første dagen den lå ute fikk vi bokbestillinger over nettet.

TERTITTEN
Urskog - Hølandsbanen

Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen
Postboks 59 - 1920 Sørumsand
Tlf. 63 82 69 70
Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 15.00
Banens åpningstider

Velkommen!

Opplev en togtur i jernbanevognen fra 1890-tallet, bak et ordentlig damplokomotiv
På Sørumsand, i Akershus fylke, finner du Tertitten. En smalsporet museumsjernbane, der togene tøffer avsted gjennom åker og eng
Det er nesten som om man er på vei tilbake i tiden. Til dengang Urskog-Hølandsbanen daglig trafikkerte bygdene fra Sørumsand til Skulerud. I dag er 4 km. av den 57 km. lange banen bevart som et levende museum.

Turen fra Sørumsand tar 50 min. frem og tilbake. Du kan gjøre opphold på Bingsfoss stasjon hvor det er kaffeservering og picnic-område.

Banen og bygda
Tertitten
gjennom 100 år
(mer info)

Som du ser av hovedsiden har vi linker til de forskjellige sidene ved Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen og en direkte maillink for bestilling av jubileumsboken "Banen og bygda". En egen E-postknapp setter deg i E-postforbindelse med kontoret vårt på Sørumsand.

Tertittens internettside er: www.tertitten.no

Tertittens E-postadresse er: tertitten@sorum.online.no



Øverst: Ved flere anledninger i sommer er Urskog-Holandsbanens gamle Nash 1929 kjørt frem til glede for våre reisende. Banen arvet bilen for et par år siden, og den er nå i kjørbær, dog ennå ikke registrert stand.

Nederst: En fredelig stund på Bingsfoss sommeren 2000. Vi ser her den "nye" stasjonsbygningen, som altså stammer fra Finstadbru. (Fotos: Per Ivar Michalsen)

Samarrangementer sommeren 2000

Linda Myklebust

Jo flere kokker, dess mer søl, heter det. Noen ganger kan dette utvilsomt være riktig, mens andre ganger er det helt feil. To av arrangementene som Urskog-Hølandsbanen har deltatt på i sommer som gjorde dette uttrykket til skamme.

Siste helgen i august stod Norsk Musikkråd bak den landsomfattende "Musikk langs ferdselsveiene". Dette var deres tusenårsmarkering. Sørums musikkråd tok initiativet til at dette skulle følges opp også her i kommunen. Å knytte musikk med ferdsel kunne i første omgang synes som en underlig kombinasjon, men det gav også en åpning for at Tertitten kunne være med i en ellers uvanlig sammenheng.

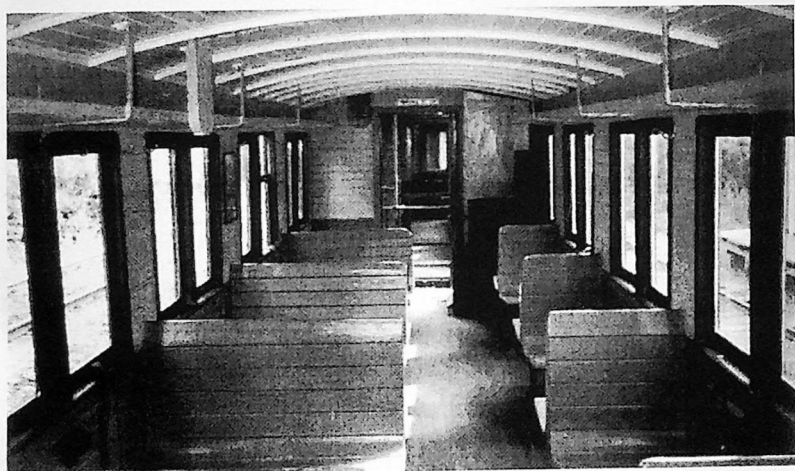
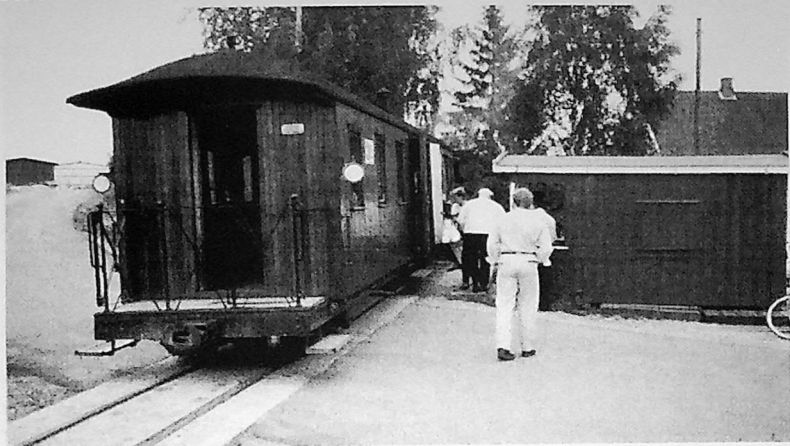
Nå er det ikke første gangen lokstallen har vært tatt i bruk som konserthall. I så måte var ikke det at en konsert skulle holdes der, i seg selv så veldig spesielt. Urskog-Hølandsbanen stod ikke bare som utleier denne gangen, men var med som medarrangør. Programmet for lørdag 26. august var mangfoldig. Det var underholdning med musikk og dans i Stomperud-parken, togturen var gratis for de mange fremmøtte og høydepunktet ble en konsert med mange ulike artister. En rallarkonsert på Bingsfos om søndagen avrundet hele helgen.

10. september var det tid for neste arrangement i samarbeidets tegn. Den europeiske kulturminnedagen hadde i år "kommunikasjon" som tema. Det ble tidlig inngått avtale om å lage et arrangement denne dagen sammen med kulturkontoret i Sørumsand. En uke før markeringen skulle finne sted, meldte det plutselig seg enda en samarbeidspartner. Blaker skansens venner var svært interessert i bidra med noe. De tok kontakt med andre frivillige lag og foreninger i omegnen i håp om at disse også ville stille. Et variert program ble satt opp, hvor kommunikasjon gjennom tidene kunne oppleves og høres om. Fra Sørumsand gikk toget til Fossum hvor det ventet både hesteskyss og veteranbuss. Turen videre gikk om Blaker skanse. Foruten matservering, musikk og husflidsdemonstrasjoner, var det omvisning og foredrag om dagens tema. Turen tilbake til Sørumsand ble besøkt av veteranbuss.

I tiden fremover vil vi på Tertitten satse på flere slike samarrangementer. Sammen med bygdas egne lag og foreninger i tillegg til helt eksterne medarrangører, som vi etter hvert også har hatt flere av, vil slike arrangementer helt klart berike besøket på Tertitten, og våre besøkende blir opptil flere opplevelser rikere.

Tertittensbilder fra "gamle dager"

Per Ivar Michalsen



Øverst: Før 1986 var Tertittens utgangspunkt Presterudovergangen. Her er et tog akkurat kommet inn.

Nederst et interiørbilde fra "gamle" Co1. før den ble tatt inn til restaurering.

Gjenåpning av signal og sikringsanlegget ved Bingsfoss stasjon.

Per A. Lundberg

Tertitten har mottatt et hyggelig brev fra banens mangeårige venn og gode hjelper, Per A. Lundberg, som er områdesjef Signal på Ski stasjon. Det er Lundberg som i alle år har hjulpet oss med sikringsanlegget på banen, og han påpeker i sitt brev at det ville være naturlig å ha med en beskrivelse av dette anlegget i årboken i forbindelse med den generelle beskrivelsen av banen. Dette er helt riktig påpekt av Lundberg, idet en beskrivelse av enhver banes sikringsform hører med i en slik sammenheng. Siden vi ikke fikk en artikkel om sikringsformen ved banen med i Årboken for 2000, hitsetter vi, med Lundbergs tillatelse følgende:

Sist i mai måned dette år ble jeg oppringt av daværende museumsbestyrer Eyvind Bagle med forespørsel om hjelp til å få montert opp igjen signal, og sikringsanlegget på Bingsfoss st. slik det tidligere var på den "gamle stasjon". Det var naturlig for meg å si ja til oppgaven, da min interesse for UHB startet allerede mens banen ennå var i ordinær drift. Som "ung" signalmontør ved signalavdelingen Lillestrøm fikk jeg av og til oppgaver med å reparere eller etterse UHB's "sikkerhetsanlegg". Det var derfor med denne bakgrunn at jeg tidlig i 1980-årene sammen med daværende aktive medlem Nils Are Magerøy skaffet til veie kontroll-låser, spersperrer, signalutstyr og kabler for å kunne å starte jobben med å kunne sikre "hele banestrekningen".

Først ble anlegget på Bingsfoss st. med koplinglegninger, og samlelås montert slik det engang var i drift på Bjørkelangen st. Den gang var samlelåsen oppsatt for inn og utkjøring til lokstall og verkstedsområde. Anlegget som i sommer ble gjenoppbygget på Bingsfos, har ikke vært i normal drift de siste to år. Det ble da også helt demontert da den "gamle stasjon" ble revet. Noe av utstyret ble lagret på Sørumsand, mens det resterende var lagret i "lokstall og pakkhus" på Bingsfoss. Det første problem ble å finne igjen utstyret og materiell som skulle brukes. Det samme gjaldt tidligere koplinglegninger. Det siste skapte endel problemer da det viste seg at tegningene ikke fantes i "banens" arkiv på Sørumsand. Her vil jeg imidlertid nevne den store hjelp og assistanse jeg fikk av Trond Dehli, Øyvind Hofseth og senere "banens" nytilsatte tekniske leder Rune Brakstad med sine medhjelpere. Uten deres velvillige hjelp ville jobben vært meget tidkrevende og vanskelig.

Først ble alt utstyr ble skaffet til veie, så ettersett og reparert, før det til slutt ble tatt en kvalitetskontroll på stillerapparat, trafoer, likeretter, relé og samlelås. De

forskjellige komponenter ble så montert sammen, forøvrig etter Jernbaneverkets retningslinjer for montering og reparasjon av sikringsanlegg. Problemet med koplingstegningene som var vekk ble delvis ordnet da min gode medhjelper Øyvind fant noe av dette i en skuff på det gamle skrivebordet i pakkhuset. Dette var til stor hjelp, men da disse ikke var fullkomne grunnet tidligere forandringer opp gjennom tiden, vurderte jeg det som lettest å tegne helt nye komplette tegninger for Bingsfoss st. Disse ble tegnet etter normer som ble brukt på den tid anlegget var i drift på Bjørkelangen st., men er tilpasset "dagens" krav til tilsvarende anleggstype. Dette vil si at en hver godkjent signalmontør fra Jernbaneverket vil kunne forstå og kunne bruke disse ved eventuelt reparasjon eller forandringsarbeide. Det ble også tegnet en kabelplan hvor foringen av de forskjellige kabeltraseer og kabelskjoter i forhold til sporet er inntegnet. Dette har tidligere ikke vært utført, men vil være til stor hjelp ved fremtidig nyanlegg, reparasjonsarbeid eller arbeid i, eller i nærhet av sporet. Alle tegninger er nå i løpet av sommeren arkivert på Sørumsand og et tegningssett er dessuten utlagt på Bingsfoss st., sammen med en opprettet forriglingstabell som er plassert på veggen over stillerapparatet. Utstyret ble plassert på veggen i Txp-rommet etter konferanse med Trond og Rune. Det ble også tatt hensyn til plassering av telefonen til S-låsen for sidesporet til vognhallen, som nå igjen etter flere år er i drift. Til denne jobb var igjen Øyvind en god medhjelper. Alt betjeningsutstyr ble plassert i den rekkefølge det tidligere hadde stått på Bjørkelangen st. og på "gamle Bingsfoss st.". Det kan nevnes at begge disse anlegg var montert på veggen i rommet til Txp, og plassert slik at de sto på tvers av sportrasen. Det riktige er at betjeningsutstyret til et sikringsanlegg plasseres parallelt med sporet. Med det menes at den som betjener anlegget skal stå med "front" mot sporet, og at signalene A og B samt kontrollåser for sporsperrer og sporveksler er montert i den rekkefølge de befinner seg "ute". På stasjonen som nå er bygget på Bingsfoss var det imidlertid mulig å montere sikringsanlegget parallelt med eksisterende spor, noe som også dagens sikkerhetskrav krever.

Som en kuriositet av viktigheten med denne plassering, kan nevnes at dette var en av kritikkene mot NSB under rettssaken etter "Kolbotnulykken" i 80-årene for de som husker denne. Den gang var sikringsanlegget på Kolbotn st. plassert slik at Txp måtte stå med ryggen mot sportraseen når det skulle betjenes, (dagens anlegg er imidlertid riktig plassert). Signal og sikringsanlegget på Bingsfoss ble nøye driftsprøvet og satt i prøvedrift til første "onsdagskjøring", den 5. juli, med Per Ivar Michalsen som Txp. Etter prøveperioden ble det tirsdag 11. juli igjen tatt en ny kontroll av hele anlegget, samtidig som en midlertidig oppretting og justering av signalene A og B "ute i terrenget" ble foretatt. Jeg anså dermed igjen anlegget for sikkerhetsmessig og teknisk i orden til å kunne tas i ordinært bruk. Sikringsanlegget betjenes etter tidligere godkjent instruks som forefinnes på Bingsfoss st. Denne er også oppslått i skapet til S-låsen for

sidesporet til vognhallen. I løpet av dette år har Rune Brakstad lovet å sørge for å få reparert "trappene" til signalene A og B, samt malt opp sporsperrer med sporsperresignal, kontrollåser og kastelodd til sporveksler. Sporvekslene skal etter dette merkes med nye tall, slik at det igjen blir lett å se nummeret på sporvekslen. Jeg vil avslutte denne artikkel med å nevne at denne type sikringsanlegg betegnes etter Jernbaneverkets normer som; "Enkelt sikringsanlegg". Dengang tilsvarende anlegg var i bruk på Bjørkelangen st. var typen betegnet av NSB som; "Anlegg med fremskutte håndsignal".

Kort om sikringsformene ved Urskog-Hølandsbanen:

Banestrekningen Sørumsand - Fyen - Bingsfoss - Fossum har alle sporvekslene i hovedsporet sikret med kontrollås. Sidespor som leder inn i hovedspor er alle sikret med kontrollåst sporsperre i avhengighet til sporvekselen.

Sørumsand st. har egen samlelås (type C), for kontrollåsnøkler til sporvekslene, 2, 3, og Sp.I/1.

Bingsfoss st. har enkelt innkjørapparat for signalene A og B, egen samlelås (type C), for kontrollåsnøkler til sporvekslene, 1, 2 og Sp.I/4, og egen elektrisk samlelås for inn og utkjøring til sidespor for vognhall, Sp.II/3. Samlelåsen er plassert i eget skap ved Sp.II. Trykknapp for frigivning og kontrollampe for sidesporet er montert sammen med sikringsanlegget på stasjon. Det er egen tlf.-linje mellom S-lås og stasjon. Det er gjensidig teknisk avhengighet mellom signalanlegget og S-låsen.

Anlegget er en kopi av sikringsanlegget på Bjørkelangen st. montert 1946.

Sidesporet på Fyen er sikret med D-lås, kontrollåst sporveksel og sporsperre. Det er plassert en D-lås på Sørumsand st., og en på Bingsfoss st.

Fossum st. har egen samlelås (type C), for kontrollåsnøkkel til sporveksel 1.

Det finnes egne skap med plomberte kontrollåsnøkler på de 3 stasjoner.

Tertitten og sikkerheten

Urskog-Hølandsbanen har i alle år arbeidet med henblikk på maksimal sikkerhet mot uhell og ulykker ved museumsbanen. Sikringsanlegget, som Lundberg her beskriver, og som kanskje blir noe teknisk for menigmann, er noe av det første de som skal ta sikkerhetsprøve ved banen blir satt inn i. Sikringsanlegget er uhyre viktig for banens drift, selv om vi normalt bare kjører ett tog ad gangen.

Vi har, som museumsbane, til dags dato ikke hatt noen alvorlig ulykker, selv om vi hver sesong frakter mellom 8.000 og 10.000 reisende. Det alvorligste som har skjedd hos oss er klemte fingre i vogndørene.

Vi arbeider for å kunne holde denne statistikken like god som til nå, og setter alt inn på sikkerhetsopplæringen av nytt personale ved banen.



Julekjøringen, desember 2000

Tradisjonen tro kommer vi også denne julen til å kjøre Tertittens tradisjonelle og koselige juletog. Planlegg allerede nå en avslappende stund i julemaset, og ta en tur:

- Søndag 10.12 - kl. 13, 14 eller 15
- Søndag 17.12 - kl. 13, 14 eller 15
- Søndag 31.12 - kl. 13, 14 eller 15

Gløgg, pepperkaker og julenisse!