

ISSN 0804-9203

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 102 mai 1999



## 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 Norske Kunst- og Kulturhistoriske muséer.

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500

Postgiro: 2 06 77 18

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: Anne Halling

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 1999 søndagene f.o.m

27.06 t.o.m 29.08, kl. 11, 12, 13, 14 og 15.

Dessuten onsdagene i uke 27-29 kl. 17 og 18

## Året 1998

ble et godt og hyggelig år for Tertitten. Betydelig øket besøkstall i sommersesongen, og publikumsrekord under julekjøringen gir oss som står for dette tilbudet fornyet energi til å holde på. Det er ikke til å skjule at de siste års jevne nedgang i antall besøkende har vært deprimerende for oss, desto hyggeligere er det når alt igjen peker riktig vei.

En kraftig oppmuntring fra det offentlige har også gjort sitt til at vi ser positivt på fremtiden. I Fylkeskulturstyret i Akershus ble det 16.12.98 enstemmig vedtatt å gi oss midler til en tredje stillingshjemmel. Med de krav som nå settes til driften av en museumsjernbane er det uomgjengelig nødvendig å ha ansatte folk i nøkkelstillinger. Vi har nå 3 kyndige personer ansatt, med ansvar for hhv. administrasjon, bane og materiell. Så kan vi som er frivillige aktive gjøre det vi best kan - nemlig stå for selve driften av togene og skape det miljøet rundt banen og driften av den, som også er en nødvendighet for å få alt til å fungere.

I herværende utgave av Tertitten (som om kort tid etterfølges av 2. utgave av Tertittens årbok) har vi samlet endel stoff omkring det som har skjedd siden forrige utgave av bladet i desember 98. Planene for driftsesongen 1999 vil du også finne i bakerst i denne utgaven av bladet.

Vi håper å se alle våre trofaste lesere og flere til hos oss i løpet av sommeren 1999. Velkommen skal dere være.

*Jan Deram*

### Forsidebilde:

En kald, men snøfattig desember søndag er juletoget på UHB på vei oppover mot Fossum (Foto: Erik Borgersen)

# Mot lysere tider

**Finn Halling**

Vi står foran en ny driftssesong på Tertitten – den 34. i rekken. I år er det 38 år siden det frivillige arbeidet tok til, og 39 år siden Urskog-Hølandsbanen ble nedlagt – etter 64 driftsår. Selv om alle ”jubileene” er urunde, er det fristende å filosofere litt over noen historiske fakta:

Tidlig i 1960-årene var bevaringstanken fjern for de fleste; Urskog-Hølandsbanens tidligere driftsbestyrer Eigil Prydz hadde ikke tro på bevaring i frivilliges regi, bygdefolket ville ha tilbake ”jorda si”, mens NSB fortet seg å rive spor og hugge vogner og tilbød museumsbanen to ubrukbare lok. Amatørene seiret, Norges første ”hobbybane” ble etablert i 1961. I 1966 kom det i gang togdrift på en gjenværende banestump i Sørums kommune – dvs. ikke i kommunen som banen har gitt navnet sitt til (eller omvendt) og som banen i vesentlig grad hadde bidratt til utviklingen av. Strekningen Fyen - Fjeldvang – dvs. bare strekningen som går parallelt med Kongsvingerbanen og er uegnet til annet enn jernbane – ble stilt til disposisjon for A/L Hølandsbanen, kort etter ble en stump i hver ende sikret i tillegg. Den en gang så stolte bane startet på et jorde og sluttet på et annet. Et ønske om å gjenopprette Sørumsand som endestasjon møtte omfattende og langvarig lokal motstand – fordi banegrunden skulle brukes til parkering, fordi toget var trafikkfarlig og ville sote ned eller sette fyr på bebyggelsen i Sørumsand sentrum. Dette ble overvunnet gjennom fredningen som teknisk kulturminne i 1981, og om lag en kilometer bane kunne gjenoppbygges. I tilknytning til dette er det også oppført diverse bygninger og driftsanlegg.

Etter nær 40 års eksistens, trykker de fleste berørte banen til sitt bryst i dag. At grensemerker flyttes eller fjernes, at lokalavisen arrangerer motorsykkelkjøring i sporet eller at en entreprenør fjerner et par skinnelengder i hovedspor og graver en dyp grøft tvers igjennom banegrunden, må debiteres konto for kuriosita, selv om hendelsene hver for seg er alvorlige nok.

Historien om museumsbanen Urskog-Hølandsbanen er historien om banen som overlevde takket være amatørernes innsats og flid, og ikke minst om amatørernes ukuelige tro på egne mål. Tidligere driftsbestyrer Olaf Wiegels formulerte dette enkelt og greit slik: *”Ta aldri nei for et svar!”*

Fra 1961 til begynnelsen av 1980-årene ble virksomheten ledet og drevet utelukkende ved frivilliges innsats. I 1980-årene ble det etablert en halvtids vedlikeholdsstilling som senere ble utvidet til en fulltids stilling. Først langt ut på 1990-tallet ble det bevilget offentlige midler tilstrekkelig til å ansette

en museumsbestyrer som kunne overlates den daglige ledelsen av det museet som var bygget opp gjennom mange års ulønnet arbeid.

Antall aktive medlemmer ved banen har aldri vært høyt – i gjennomsnitt har rundt 20 aktive medlemmer vært med å dra lasset. Kikker man på lister over aktive medlemmer fra de aller første driftsårene og fra 1999, er det flere navn som går igjen: Gjenstridige aktive som har vært villige til å stå på, jobbe hardt, å fronte banen og som har loset banen "gjennom høy sjø i grunt og trangt farvann" i en mannsalder. Disse gjenstridige "helter" begynner imidlertid å bli trette og selv om de har ventet i det lengste, har de fleste nå etablert seg med familie med tre barn, to biler, hus, hytte, båt, bikkje, undulat, tillitsverv i idrettslaget og ikke minst en krevende jobb som tar mer og mer tid. Det er de mest aktive og ressurssterke som påtar seg flest forpliktelser.

At vi har aktive som har brukt store deler av fritiden sin i over 30 år på å ta vare på en gammel jernbane, er det knapt et menneske utenfor våre egne rekker som er klar over, langt mindre bryr seg om. Men vi er bokstavelig talt blitt klar over det selv, og har etablert praksis for å gi honnør til de av våre aktive som har ytet en omfattende innsats over lengre tid til gode for Urskog-Hølandsbanen. Dette vil bli behørig markert, også i Tertitten.

Dagens virkelighet på Urskog-Hølandsbanen bærer preg av at vi sliter med rekruttering av nye aktive. Denne skjebnen deler vi med svært mange andre frivillige organisasjoner. Men der stopper etter min mening også ethvert grunnlag for tungsinn over Tertittens status: Et besøk på banen når det måtte være, forteller hva jeg mener med dette: I Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen, som er den lønnede del av virksomheten, er nå tre heltidsansatte i sving; i tillegg til museumsbestyreren har vi en ansvarlig for rullende materiell og en ansvarlig for bane og bygninger. Ikke bare muliggjør dette systematisk og kontinuerlig ivaretagelse av alle hovedarbeidsoppgaver ved banen utenom togkjøringen, det gjør det også mulig å sette rekrutteringsarbeidet i system. Vi har mye å hente i lokalmiljøet, spesielt i skolen, og vil arbeide langsiktig for å bygge opp interesse, kunnskap, forståelse og ikke minst eierskap til Tertitten. Vi tror det er her det er mest å hente, og lettest å få uttelling for rekrutteringsarbeidet. Samspill mellom bygdefolket og Tertitten kan få stor verdi for lokalmiljøet.

Når en dugnad i idrettslaget på Sørumsand samler over femti foreldre på en flott mai-lørdag, er dette i det minste en indikasjon på at litt av hvert er mulig.

Stiftelsen har satt 10.000 besøkende som mål i løpet av årets sesong. Å sette lave og lett oppnåelige mål, skaper liten entusiasme og innsats. 10.000 besøkende er ambisiøst, mer ambisiøst enn det var i 1990 da vi hadde 11.675 besøkende, fordi konkurransen om folks fritid er blitt mye hardere. Jeg tror vi når målet.



*En stille stund på stasjonsmesterkontoret på Sørumsand en augustsøndag i 1998. Togleder Jan Deram sitter ved skrivepulten, mens billettekspeditor Kjell H. Navestad titter ut av vinduet. (Foto: Erik Borgersen)*



*Lok nr. 7 "Prydz" med blandet tog klar til avgang fra Sørumsand. Med på turen skal også Stomperud og Petra være - til glede for våre små reisende (Foto: Erik Borgersen)*

# Driftsstatistikk 1998

## Ordinære tog:

Tog/dag	28. juni	05. juli	12. juli	19. juli	26. juli	02. aug.	09. aug.	16. aug.	23. aug.	30. aug.	Totalt
751/752	40	86	74	63	77	55	69	51	58	55	628
753/754	84	146	152	121	218	124	135	96	88	58	1,222
755/756	130	194	152	173	188	198	116	134	106	68	1,459
757/758	72	93	81	106	134	103	73	102	30	39	883
759/760	43	43	52	46	290	45	46	55	30	240	413
<b>Totalt</b>	<b>369</b>	<b>562</b>	<b>511</b>	<b>509</b>	<b>646</b>	<b>525</b>	<b>439</b>	<b>438</b>	<b>312</b>	<b>294</b>	<b>4,605</b>

## Chartertog/skolebarnkjøring:

Skolebarnkjøring	1,818
Chartertog	635
<b>Totalt charter:</b>	<b>2,453</b>

## Andre tog:

Sørumsanddagen 13.06.98: To tog: 26 + 79

17. mai: Ett tog

Den store rundreisen 16.08.98

**Totalt antall reisende andre tog:**

= 96 reisende

= 189 reisende

= 94 reisende

**= 379 reisende**

## Julekjøringen 1998:

Dag	Antall reisende
Søndag 20.12	501
Søndag 27.12	432
Torsdag 31.12	409
<b>Totalt julekjøringen</b>	<b>1,342</b>

**Totalt antall  
reisende hele 1998:**

**8.779**

# Ny driftsbestyrer på Tertitten.

**Jan Deram**

På årsmøtet i Venneforeningen Tertitten den 02.03.99 var den viktigste saken valg av ny driftsbestyrer. Sverre Aaser, som i lengre tid har fungert i stillingen hadde sendt banen et brev der han av arbeidsmessige årsaker måtte si fra seg vervet som driftsbestyrer. Arbeidsutvalget måtte bare ta dette til etterretning, og beklage at vi ikke lengre kunne nyte godt av Sverres arbeidskapasitet. I en interimperiode har så trafikksjef Anne Halling fungert. Etter nøye å ha gjennomgått listen over mulige kandidater var det en stor glede for oss at den erfarne UHB-er Svein-Ove Johnsrud sa seg villig til å stille til valg.

Årsmøtet valgte enstemmig Svein-Ove til ny driftsbestyrer med en funksjonsperiode på 2 år. Det ble uttrykt stor glede over å ha fått besatt denne, for banen viktige stilling, med en som kjenner Urskog-Hølandsbanen så godt som Svein-Ove.

Svein-Ove ble vervet til innsats for banen for noe over 10 år siden av den ikke ukjente UHB-veteran Per-Ivar Michalsen. Til daglig er Svein-Ove førstekonsulent i NSB's innkjøpsavdeling. I Tertitten-sammenheng har han vært en av de mest aktive i driften, og har påtatt seg mange og store praktiske oppgaver i den forbindelse. Bl.a var han til stor hjelp under forberedelsen til jubileet i 1996, og har siden den tid også hatt ansvaret for innkjøp av salgsartikler til banen. Dette koordineres med de andre museumsbanenes innkjøp, og Svein-Ove har vært UHB's representant i innkjøpssamarbeidet.

Som nyvalgt driftsbestyrer, dog med god innsikt i banens daglige liv, uttaler Svein-Ove at han ser store utfordringer i det å rekruttere flere, og særlig unge mennesker, til innsats på Urskog-Hølandsbanen. Det blir viktig å skape et godt og profesjonelt miljø. Kravene til jernbanedrift er blitt vesentlig skjerpet i løpet av de siste årene, og vi er nødt til å ha dyktige og profesjonelle folk i alle viktige tillitsverv og stillinger i driften. I tillegg må vi gi publikum en unik opplevelse av såvel service som selve reisen. Svein-Ove ser det som særdeles viktig at venneforeningen og stiftelsen jobber tett sammen for å oppnå felles målsetninger.

Med et slkt arbeidsprogram føler vi oss trygge på at vi har fått rett mann på rett sted, og ønsker Svein-Ove lykke til med vervet som driftsbestyrer.



*Hest og vogn på Fossum var et poulært innslag for barna.  
(Foto: Erik Borgersen)*



*Her bilde av en annen "hest" også på Fossum. Jernhest nr. 6 "Høland" er iferd med å kjøre rundt vognstammen for retur retning Sørumsand (Foto: Erik Borgersen)*



# Ny stillingshjemmel på Tertitten

Jan Deram

Like etter at Tertittens julenummer var gått i trykken kom gla'meldingen som vi alle har ventet på i en årrekke: Det er bevilget midler til en tredje stilling ved banen. Fra før av har vi hatt én stilling som vedlikeholdsansvarlig på bane-siden og én som museumsbestyrer. Vidar Skilnand, som har vært ansvarlig for banelegemet, har vært sykmeldt en tid, og i hans fravær har Øyvind Hofseth fungert som arbeidsleder. For sin **frivillige** innsats, som banen ikke på noen måte hadde klart seg uten ble Øyvind utnevnt til Tertittens æresmedlem nr. 3 i januar. Museumsbestyrer i et drøyt år har vært Eyvind Bagle, som har lagt ned et stort og viktig arbeid på den administrative siden, noe som bl.a resulterte i følgende melding til styret i Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen den 17.12. 98:

## "Tertitten er blitt hørt!"

Det er med stor tilfredshet og glede jeg kan meddele styrets medlemmer at stiftelsens arbeid med å få finansiert en tredje stilling har fått gjennomslag.

I fylkeskulturstyrets møte 16.12 1998 ble det vedtatt å bevilge midler til stillingen som teknisk leder for rullende materiell. Det er Urskog-Hølandsbanens forslag til fordelingsnøkkel som ble vedtatt. Det var bred politisk enighet om saken. Det gledelige vedtaket kommer etter at Sørums kommunen, i en anstrengt budsjettssituasjon, ser seg i stand til vesentlig å øke det årlige tilskuddet til Tertitten.

Vedtaket er resultat av målrettet arbeid, utført for en stor del av stiftelsens styremedlemmer. Det har blitt skapt kontaktnett som kan vise seg å være svært viktige i fremtiden.

Denne tredje stillingen er senere lyst ledig og stiftelsen har ansatt Trond Dehli. Trond har ett års permisjon fra jobben sin på ABB Strømmen, og har vært med i drift og vognvedlikehold på Tertitten i 13 år. Stillingen som baneansvarlig ble lyst ut i mars, og Egil Jansen er allerede ansatt; en meget dyktig og driftig kar du kan lese om på neste side.

# Endelig: Tre på plass!

## Eyvind Bagle

Museumsbanen Tertitten hviler som kjent på to fundamenter: Venneforeningen Tertitten og Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen. Venneforeningen står for den frivillige virksomheten, og stiftelsen besørger den lønnete, museumsfaglige virksomheten. Siden nyttår har stiftelsen est ut med 50 %, i det to stillingshjemler er blitt til tre. Hver dag møter museumsbestyrer og to tekniske ledere på jobb. Det er en teknisk leder for bane og bygninger, og en teknisk leder for rullende materiell. Vi skal presentere de to tekniske lederne.

**Trond Dehli** (39) ble i mars ansatt som leder for rullende materiell. I perioden mellom november 1998 og frem til begynnelsesdatoen vikarierte han for Vidar Skilnand. Flere kjenner Trond som aktiv ved banen siden begynnelsen av 1980-tallet. Trond er faglært mekaniker og har en mangesidig togbakgrunn. Han arbeidet i over 21 år ved Strømmen verksted (Adtranz), hvor han har vært med på det meste innenfor reparasjoner, revisjoner og nybygging av vognmateriell. Spennvidden var fra Holmenkollbanevogner til flytogsett. Han har også vært lageransvarlig i 12 år. Trond forteller at han kom til Tertitten pga. et presseoppslag i det som dengang het Akershus Arbeiderblad - nå Romerikes Blad, hvor et halvides fargefoto av en nyrevidert "Høland" fanget den umiddelbare interessen. Siden "er det blitt livet" - ved siden av snekkepolering og nyting av båtlivets gleder i ytre Oslofjord om sommeren.

Et nytt fjes for de fleste er **Egil Jansen** (39) fra Askim. Han ble ansatt som teknisk leder for bane og bygginger i mars 1999, med begynnelsesdato allerede 06.04. Egil er gift og har to barn. Han arbeidet i NSB/Jernbaneverket i 21 år, med hovedoppgaver innenfor banearbeid. Egil spesialiserte seg på skinnesveising og har flere sertifikater på dette. I sin siste stilling i Jernbaneverket reiste han "land og strand rundt" og kontrollerte skinnegangen. Han har også erfaring fra frivillig virksomhet som ambulansesjåfør for Norsk Folkehjelp i Askim. Han søkte stillingen på Tertitten av interesse for gammelt jernbanemateriell. Han har arbeidet nær Tertittenlinja med Kongsvingerbanen, og faktisk brukt mannskapsbrakkka på Sørumsand.

På den drøye måneden Egil har fungert i stillingen, har han tatt i tu med lenge etterlengtede banearbeider. Hittil har det største løftet vært oppe ved Tønsberg tunnel. Der er kurven utbedret ved at avstanden til muren er tilbake til et tilfredsstillende nivå. Dreneringen er lagt om for å minske teleproblemene. Forøvrig er det satt igang svilleskifting, stramming, og bl.a. sporutvidelser i kurven ved Fjeldvang. Egil karakteriserer arbeidsoppgavene på Tertitten som utfordrende og varierte.

# Hva har skjedd i løpet av vinteren?

## Museumsbestyrer Eyvind Bagle

En ny driftssesong står for tur, og fra mitt ståsted er det være fristende å forcta en liten oppsummering av de viktigste begivenheter i løpet av vinteren. Selv om det ikke er regulær vintertrafikk på banen - bortsett fra julekjøringen - som forøvrig gikk aldeles strykende i 1998 - har banen ikke ligget i hi.

I forrige nummer av *Tertitten* skrev vi om stiftelsens arbeid for å overbevise fylkesmyndighetene og Sørums kommune om å gi banen dekning for en tredje stillingshjemmel. Heldigvis bar strevet frukter, og en organisasjonsmodell med museumsbestyrer, teknisk leder for bane/bygninger og teknisk leder for rullende materiell ble muligjgort. På sikt vil nok dette vise seg å være den viktigste begivenheten på banen denne vinteren. Det er liten tvil om at vedtakene som ble gjort i kommune- og fylkesstyrer er en honnør til den innsatsen som i (ti)årenens lop er lagt ned ved museumsbanen Tertitten. Stiftelsen ser til sin tilfredshet at det er rekruttert vel skikket personell til stillingene - Trond Dehli og Egil Jansen. De blir presentert i en egen artikkel. Personellsituasjonen gir god tro på videreføring av Tertittens jernbanedrift, og at den vil foregå i forsvarlige former. Dette gjelder både ut i fra sikkerhetsmessige og antikvariske vurderinger.

Prosjekt Finstadbru stasjon har gått sakte, men etter hvert sikrere, fremover. I skrivende stund skal vi ta til med grunnarbeider på Bingsfoss. Det skal stopes en ringmur for telesikring av stasjonsbygningen fra 1896. Stasjonsbygningen fra 1977 ble etter hvert tillatt revet, som en følge av dispensasjon fra fredningen av banen. Dette tok noe lenger tid enn beregnet.

Opprinnelig var planen å ha bygningen fra Finstadbru på sine nye holdsteiner allerede 17. mai, men dette er blitt forskjøvet til sesongstart 27. juni. Finstadbru stasjon på Bingsfoss vil være en av hele tre bevarte Urskogstasjonsbygninger (Mork på Fossum og Kjellingmo på Jernbanemuséet er de to andre). Vi har et sikkert og godt dokumentasjonsgrunnlag for å gjennomføre en tilfredsstillende restaurering av stasjonsbygningen.

I mars bevilget Norsk kulturråd bevilget en rundhåndelig sum til en videre utredning av et nytt museumsbygg på Sørumsand. Den positive responsen fra kulturrådet - på første forsøk - har gitt oss god tro på at vi har et gjennomførbart prosjekt. På sikt vil dette bety at vi kan stille ut materiell og gjenstander for publikum. Det vil også bety at Tertitten har et bygg med

kulturhusfunksjoner, og at flere organisasjoner og folk i lokalmiljøet kan få et nærmere forhold til banen. Regulære åpningstider utenom togkjøringen på søndager vil bidra til å styrke det økonomiske grunnlaget for banen. Utleie av lokaler til konferanser og liknende er en ikke liten vekstmulighet for banen.

I vinterens løp har rapporten om forlengelse av banen også blitt ferdigstilt. Den skal sendes ut til høring til aktuelle instanser. Kort fortalt er hovedkonklusjonen i rapporten at en forlengelse av Urskog-Hølandsbanen må ses på som etappevis prosjekter. Godkjenning og finansiering må sikres bit for bit. Et realistisk mål er Monsrudpenssen, ca. 500 - 600 m nedover linja fra Fossum. Som de fleste da aner, vil det bli snakk om å legge en bro over rikveien ved endestasjonen. Bildet blir straks noe mer infløkt når det blir snakk om å legge bane på de deler av Promillevegen som er i bruk.

Det har blitt foretatt mye vedlikeholds- og oppgraderingsarbeid på materiellparken. I løpet av vinteren er personvognene grundig pusset og smurt, foruten at flere av gulvene er bonet. Sikkerhetsventilene til lokomotivet "Prydz" har vært i Tyskland for reparasjon og ventes hjem hvert øyeblikk. Vognkassa på Cfo5 ble snudd i desember, og det ble lagt ny takpapp med generøs bistannd fra Icopal A/S.

Forøvrig er Urskog-Hølandsbanen blitt den stolte eier av en veteranbil; en Nash fra 1929. Bilen, som tilhørte Trygve Valstads dødsbo og ble gitt til banen av Sørums kommun, vil med tiden utvilsomt bli et verdifullt innslag her. Det er ikke nødvendigvis store jobben som skal til før den er kjørbar. En dugnadsgruppe i regi av venneforeningen er under dannelselse.

Vi som har Urskog-Hølandsbanen som daglig arbeidsplass ser med tilfredshet at samarbeidet med venneforeningen fungerer godt. Æresmedlemmene Øyvind Hofseth og Thorleif Pedersen har lagt ned mye arbeid med å få orden i rørsystemet i lokstallen. Fra vår side satses det på å holde god orden og renslighet i Sørumsand verksted og andre felles arbeidsområder, slik at samkjøringen av frivillig og lønnet virksomhet skal bli så god som mulig. I den anledning har Trond Dehli ledet et oppussingsprosjekt i verkstedet, som har gitt stedet et stort løft.

Vi ser med tilfredshet tilbake på en aktiv vinter, og gleder oss til sommerens driftssesong!

## Hølandsbanen 100 år!

I 1996 ble 100-årsjubileet for åpningen av Urskogbanen feiret med brask og bram - mange aktiviteter og stor festivitas. Akkurat som åpningen av Hølandsbanen i 1898 skjedde uten de store ord og fakter, ble også 100-årsjubileet for denne banestrekningen feiret i en relativt bekjeden form.

Den 25. november 1898 ble annen del av Urskog-Hølandsbanen åpnet. Hølandsbanen, som i likhet med Urskogbanen var en tertier, 750 mm's jernbane (noe annet ville jo vært utenkelig - man kunne jo f.eks. se for seg sporbrudd på Bjørkelangen??!), gikk fra Bjørkelangen til Skulerud øverst i Fredrikshaldkanalen. Allerede fra starten av ble banene administrativt slått sammen til Urskog-Hølandsbanen.

Vi, som arbeider for å bevare minnet om denne banen ville gjerne markere også Hølandsbanens 100 år, og den 25. november 1998 ble det avholdt et jubileumsmøte for banens aktive og andre venner av banen på Bjørkelangen. De aktive møttes på Sørumsand, og ble derfra busset til Bjørkelangen - og ikke til hvilket som helst sted der. Møtet ble selvfølgelig holdt i Urskog-Hølandsbanes gamle administrasjonsbygning "Bergan", som også var driftsbestyrer Prydz' bolig i driftsbestyrertiden. Bergan benyttes nå som kultursenter, og ekteparet som bestyrer boligen hadde virkelig lagt seg i sælen for å skape en hyggelig ramme rundt jubileumsmøtet.

Foruten omlag 10 av banens aktive var det kommet et tyvetall andre inviterte med tidligere og nåværende tilknytning til banen. Museumsbestyrer Eyvind Bagle, som var primus motor i arrangementet, ønsket velkommen, og ga deretter ordet til professor Hans Fredrik Dahl, som holdt et inspirert og interessant kåseri om akkurat Hølandsbanen og dens betydning for bygdene den trafikkerte. Denne gangen fikk Urskogbanen "hvile i fred". Dahl påpekte hvilken stor betydning bl.a tømmertransporten med banen hadde og la frem interessante statistikker.

Etter kåseriet var det hilsner og blomster fra bl.a Aurskog-Høland kommune, og man benket seg så rundt hyggelig kaffebord til snitter, kaffe og kaker, alt ordnet av husets vertskap. Ved 21.30-tiden brøt man opp, vel vitende om at vi nå også hadde feiret **nesten hele** banens åpning. Neste jubileum vil være i 2003. Da er det 100 år siden banen kom fra Bingsfoss til Sørumsand, men det er vel tvilsomt om denne forlengelsen gjør seg berettiget til feiring. Vi får se!



*Museumsbestyrer Eyvind Bagle ønsker velkommen til feiringen av Hølandsbanens 100-årsjubileum i den gamle driftsbestyrerboligen "Bergan" på Bjørkelangen. Eyvind var primus motor for dette jubileet. (Foto: Trond Dehli)*



*Professor Hans Fredrik Dahl holdt et interessant kåseri rundt Hølandsbanens tilblivelse og senere "samliv" med Urskogbanen. (Foto: Trond Dehli)*



*Hans Fredrik Dahl i samtale med Finn og Anne Halling. Til venstre for Dahl ser vi ordfører Ottesen i Aurskog-Høland kommune, som gledet oss med sitt nærvær under feiringen. (Foto: Trond Dehli)*



*Etter kåseri og hilsmingstaler var det snitter og vin. Snittene var laget av Bergans nåværende vertskap, og smakte fortreffelig. På bildet ser vi endel av gjestene under måltidet. (Foto: Trond Dehli)*

## Historier fra Urskogbanen i boka: «Fra mitt liv som diplomat».

Redigert av Dagfinn Lunner.

*Sivilingeniør Nils Harald Lundberg på Bjørkelangen er født og oppvokst vis a vis Bjørkelangen stasjon. Hans jernbaneminner kan være gjenstand for oppmerksomhet ved en senere anledning, men han har gjort meg oppmerksom på to historier om Urskogbanen i boka «Fra mitt liv som diplomat» av Michael Lie. Lie var offiser og arbeidet for den norske stat i flere land. Boka som kom ut i 1929 på Gyldendal Norsk Forlag er basert på brev hans kone sendte til Michaels foreldre; forfatteren Jonas Lie og frue Thomasine.*

Første kapittel i boka heter «Urskog» og omfatter brev i forbindelse med festningsanlegg ved Urskog, besøk av de militære autoriteter, befalsøvelser i Urskogtrakten, Urskogbanen og flytting til Stockholm. Fra boka gjengis i avskrift:

Høsten 1901 blev jeg som ingeniørkaptein beordret op til Lierfos ved Urskogbanen for at planlægge og bygge Urskog fort. (Se kommentarer om dette etter artikkelen. Red. anm.) Fortet skulde opføres på en skogklædt høide midt oppe i skogen og vi leiet os i den anledning ind på en bondegård i nærheten. Vi flyttet derop med møbler, flygel og min ridehest. Det viste sig at hesten ikke kunde rummes i de lave jernbanevogne på den smalsporede Urskogbane. Jeg red derfor avsted samtidig med toget, som imidlertid ikke gik hurtigere end at jeg kunde nå det igjen på hver station.

Må også fortælle Dig om vor sidste lørdags bytur. For da blev vor tålmodighet sat på en hård prøve. Toget - den smalsporede Urskogbane - lot nemlig til helt at ville utebli, og da vor kusk og pike hadde fået fri, var alle broer for tilbagetog til vort hjem avkastede. Efter en lang venten oplyste Michael stationsmesteren, at det var os meget maktpåliggende at komme til byen om aftenen, og at hvis toget ikke snart kom, vilde dette ikke kunne la sig gjøre, da vi isåfald ikke vilde kunde række det korresponderende tog på Sørumsanden. Plutselig hører vi stationsmesteren ta telefonen og si: «Hvor blir toget av. Jaså har maskinen sprukket. Dere får fyre op på reservelokomotivet så fort Dere kan, for kaptein Lie skulde så nødvendig til byen». En stund efter hørte vi en svær pæs og pusting og så kom toget dampende rundt svingen. Da vi passerte næste station var det ikke vanskelig i de mildest talt utålmodig utseende ansigter at læse, at der også blant passagererne der var flere «som nødvendig skulde til byen».



# Kort om militære befestninger langs Urskog-Hølandsbanen

v/Jan Deram

Michael Lie skriver i sine opptegnelser at han i 1901 skulle være med på å bygge Urskog Fort. Hva skulle man nå bygge et fort i Urskog for ved århundreskiftet?

Det hadde seg slik at det like opp til vårt eget århundre hadde vært et spent forhold til svenskene, og man ante nok allerede ved århundreskiftet at unionen med svenskene ikke ville komme til å vare evig. Landets militære ledelse besluttet derfor i 1900 å bygge et fort i Urskog . Dette sto ferdig i 1902, bl.a takket være ingeniørkaptein Lie. Grensevaktssoldater ble sendt fra Christiania med tog til Sørumsand og med Urskog-Hølandsbanen videre for å bemanne fortet. I 1905 var krigsfaren overhengende, og situasjonen meget spent på begge sider av grensen.

326 mann ble mobilisert på fortet den 18. september 1905, og åtte av femten kanonstillinger ble bestyktet. Hver av disse kanonene hadde en rekkevidde på seks kilometer. Da situasjonen roet seg og unionsforhandlingene ble løst på en fredelig måte var endel av vilkårene at fortene på begge sider av grensen skulle demoleres. Urskog fort, som forøvrig lå på gården Dingsruds grunn, opphørte å eksistere som militært fort i 1906. Kanoner o.l. som idag kan beskues på turistattraksjonen Urskog Fort er ikke de originale.

Til forsvarsverkene mot angrep østfra hørte også Nes skanse, anlagt i 1685 og Blaker skanse, anlagt i 1683, begge som en del av forsvarslinjen langs Glomma mot angrep østfra. Blaker skanse var bl.a i kamp i 1718, da den ble beskytt av svensker som hadde tatt seg opp i kirketårnet i Blaker kirke. Den svenske hæren trakk seg imidlertid tilbake etter å ha fått beskjed om at Karl 12. hadde falt på Fredriksten . Norske militærstyrker bemannet også Blaker skanse i den urolige og spente tiden rundt 1814.

Blaker skanse er idag et kulturminne i likhet med Urskog fort, og på Blaker skanse er såvel krutthus som kasernebygninger bevart. I de senere år er kasernen restaurert og tatt i bruk som møtelokaler.

(Kilde: Sigbjørn Larsen - "Kulturminner i Oslo og Akershus, Aschehoug 1993)



*Et vinterbilde fra 1997. Nina Bauge og Øystein Halling sørger for gløgg og pepperkaker til våre reisende.  
(Foto: Erik Borgersen)*



*Toget på vei mot Fossum en desembersøndag i 1997. I bakgrunnen sees Stortrøen gård som vi kjører forbi på vei opp Sætrabakken. (Foto: Erik Borgersen)*

# Tog til Vikersvik

Håvard Pedersen



Noen lokale reisende forlater toget i Vikersvik 11.07.98 (Foto: Simen Pedersen Aasheim)

**Nora Bergslags Veteran-Jernvåg (NBVJ), som mange av de aktive UHB-erne fikk stifte bekjentskap med under våre utflukter i 1991 og 92, fikk i år en ny strekning å trafikkere.**

Denne svenske museumsbanen har til nå trafikkert strekningene Nora - Ervalla (18 km), Nora Gytorp (5 km) samt en 2 km. lang sidelinje til Pershyttan. I tillegg til disse strekningene ble i år strekningen Gytorp - Vikersvik (8 km) tatt i bruk for trafikk med motorvogn.

Alle disse banene var tidligere deler av den private Nora Bergslags Jernvåg . Bildet er tatt i Vikersvik lørdag 11.07.98. idet noen lokale reisende forlater toget.

Motorvognens initialer HTJ, røper at denne vognen er tilbakekjøpt fra danske Høng - Tølløse Jernbane. På 70-tallet kjøpte flere danske privatbaner brukte motorvogner fra SJ.

Vikersvik var inntil 1953 knutepunktet mellom normalsporet og den siste rest av den opprinnelig 97 km. lange Bredsjö - Degerfors Jernvåg. Denne jernbanen hadde en sporvidde på 802 mm.

# Et besøk i Hagfors

Håvard Pedersen

Nordmark - Klaraälvens Järnväg (NKLJ) var lenge et yndet besøksmål for mange aktive UHB-ere. Det var faktisk det nærmeste stedet vi kunne oppleve smalsporbaner i full drift. I sin storhetstid forserte NKLJ deler av Värmland som en stor omvendt U med utgangspunkt i Skoghall sør for Karlstad.

Banen gikk derfra, gjennom Karlstad, videre nordover til Hagfors, for deretter å dreie sørover til Filipstad. Hertil kom flere kortere sidelinjer. Banen var i sin driftstid eid av industrikonsernet Uddeholm AB, med den klanfulle forkortelsen UHB! Sporvidden var på tradisjonelt svensk vis 891 mm, og banen ble elektrifisert allerede i 1921. Siste rest av persontrafikken forsvant i 1964, etter at den 8 år tidligere var blitt modernisert med to komfortable motorvognsett ("Uddeholmaren").

Også de siste rester av godstrafikk mellom Deje på Bergslagsbanan og Hagfors forsvant uventet og brått i 1990. Da var lokene ombygd til multipelstyring og andre effektiviseringstiltak utført kun kort tid i forveien.

Hva ble det så igjen av NKLJ? Tertittens utsendte gjorde en aldri så liten befarings i Hagfors sommeren 1998. Mens Hagfors stasjon var uten spor, var det derimot noe liv og mye spor på lokstall- og verkstedtomtene like øst for byen

Motorvognstallen var omgjort til Hagfors jernbane og industrimuseum, drevet på idealistisk basis. Her drives også dressinutleie - dog kun i grupper til faste tider - på den siste rest av bevart hovedspor til Uddeholm stasjon.

Dessverre tåler ikke sporet kjøring med materiell, hvilket det er en god del av i museet. Her finner man bl.a tre damplok, en dampdressin, Hilding Carlson skinnebuss, "Uddeholmaren", samt to el-lok fra henholdsvis 1921 og 1960-årene. Utendørs bar området mye preg av å være en "godsvognkirkegård" med mye hensatt materiell i alle stadier av en godsvogns livsløp.

Museet håper på økte ressurser, bl.a fra länet (fylket) med ønske om å få utvidet aktivitetene, og å få ryddet opp og få istand flere spor og mer materiell.



*Slik et engang var!  
Artikkelforfatteren besøkte  
Hagfors i 1970 og tok disse  
bildene med sitt Instamatic-  
kamera.  
På bildet t.v ser vi banens  
lok fra 1921 foran en bevart  
trevogn.*



*Et av lokene fra tidlig  
1960-tall foran et fullastet  
tømmertog. (Foto; Håvard  
Pedersen)*



*Øverst: Hensatte godsvogner foran den tidligere motorvognstallen, nå museumsbygg.  
Nederst: Store deler av verksted- og lokstallområdet er fortsatt bevart. Begge bilder er tatt i juli 1998. (Foto: Håvard Pedersen)*

## Planene for Tertittens driftsesong i 1999.

Aktivitetene før årets driftssesong er allerede igang på Sørumsand. I skrivende stund (12.05) har vi allerede gjennomført 3 charterkjøringer, og 17. mai skal vi også kjøre to turer i forbindelse med feiringen av dagen i Sørumsand.

Søndag 02.05 ble det gjennomført opplæring for nye personer i driften med tanke på sikkerhetsprøve. Denne gjennomføres den 25.05, da en større del av banens personale må fornye sikkerhetsprøven sin. Dette gjør alle som har sikkerhetsoppgaver i driften hvert tredje år.

Vi har mer charterkjøring mot slutten av mai, og 08. - 10.06 gjennomfører vi den årlige barnehage/skolebarnkjøringen. Vi har sendt ut invitasjoner til over 900 barnehager og skoler, og har fått meget god respons.

I juni har vi også endel charteroppdrag, bl. a skal vi kjøre i forbindelse med et bryllup, før vi har vår første ordinære driftsdag søndag 27.06. Vi kjører så hver eneste søndag t.o.m 29.08. Vår driftige museumsbestyrer har hatt kontakt med flere organisasjoner som gjerne vil komme og være en del av bildet på Sørumsand på driftssøndagene, og bidra med aktiviteter i tillegg til togkjøringen. Disse planene er ennå ikke helt på plass, så følg med i avisene utover sommeren.

Nytt av året er at vi også vil kjøre to turer **hver onsdag ettermiddag kl. 17.00 og 18.00 i juli måned**. Dette er et prøveprosjekt, og faller det heldig ut vil vi fortsette med dette også neste år.

**"Den store rundreisen"** er nå blitt til en tradisjon på Tertitten. Vi blåste liv i denne populære turen i jubileumsåret 1996, og turen går altså for fjerde gang **søndag 08.08**. Den følger samme opplegg som tidligere, med spesialtog fra Oslo S til Sørumsand, tur med Tertitten m/innlagt frokostpause på Bingsfoss, busstur med veteranbusser fra Sørumsand til Ørje og derfra med M/S Turisten en 5 timers seiltur ned gjennom slusene i Haldenkanalen. Turen kan ikke noksom anbefales, og banens kontor på Sørumsand (tlf. 63.82.69.70) svarer på henvendelser ang. detaljer og priser.

Selvom vi skal gjennom sommeren først, kan det være på sin plass å minne om at årets julekjøring finner sted 19., 26. og 31. desember (og våre damplok er År 2000-sikret!!)

Vel møtt og hjertelig velkommen til Tertitten i 1999.

**Har du lyst og anledning til å  
støtte oss?**

## **Tertitten trenger nye annonsører**

**Annonsepriser er for tiden:**

**Baksiden kr. 1400**

**1/1 side kr. 800**

**½ side kr. 500**

**Kan dette være noe for deg eller ditt  
firma?**

**Ta kontakt med museumsbestyrr  
Eyvibd Bagle på tlf. 63.82.69.70**