

TERTITTEN

Urskog-Hølandsbanens Medlemsblad, nr. 134, nr 1-2016,
ISSN 1503-4135



Fra iskalde Ny-Ålesund på Svalbard til varmt verksted på Sørumsand.

Foto: Are Eeg.



Fra de siste kjøredagene. Foto: UHB fotosamling

Tertitten,

Opplag: 600 stk.

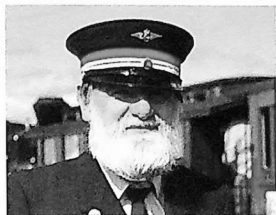
Redaksjon: Truls Olsen, Trond Pedersen og Dagfinn Lunner.

Utgis av Venneforeningen Tertitten, Postboks 59, 1921 Sørumsand.

Trykk: Printing AS

Kontakt redaksjonen: t.olsen@operamail.com

Lederen har ordet:



Sommersesongen er i gang, vi har et spennende år i vente. For 50 år siden hadde museumsbanen Tertitten sin første sesong med passasjertrafikk. Dette ble feiret behørig, med en fest den 19. juni i vognhallen. Det er ikke det eneste som skal skje. Sesongen begynner med skole- og barnehagekjøring. Og så er det 4. juni tid for det store togrøveriet, som er et trekkplaster spesielt for de små.

Deretter skal vi prøve noe nytt: I samarbeid med Romeriksspillene fra Blaker skal det avholdes togteater med tittel Skinner til Frihet. Spillet skal foregå 16, 17, 18 og 19. juni og anbefales å se. Det er såvidt vi vet første gang noe slikt blir arrangert, og vi venter stor publikumstilstrømning. Venneforeningen jobber tett sammen med Avdelingen UHB og Romeriksspillene fra Blaker. Christer Berg er lokfører alle dager, Are Eeg er stasjonsbetjent på Fossum 3 dager og en dag togleder. Kjartan Kvernsveen, Torstein Neset og Alf Elvebråthen er fyrbøter, og Erik Borgersen, Stein Olav Hohle og Dagfinn Lunner er togledere. Morten Fjeldstad er togfører og Pål Corneliussen konduktør. Christer, Anders og jeg er med i spillet, kanskje dere har lyst å se vår skuespillaktiviteter? Billetter kan kjøpes på nettsiden til Opplev Sørums og nettavisen til Romerikes Blad. Skinner til frihet gikk dessuten av stabelen før bladet gikk i trykk, så du får også en smakebit med bilder her i bladet!

Den 20. august skal vi ha en medlemstur, hold denne dagen fri. Det er ikke foreløpig ikke helt avklart hvor vi skal, men det blir moro med den første turen på mange år.

Jeg gleder meg til en ny sesong med masse togkjøring og teater, jeg håper dere gleder dere også. Jeg ønsker dere god lesefornøyelse og en flott kjøre- og dugnads-sesong.

Jeg håper dere er fornøyd med innholdet i medlemsbladet, kom gjerne med innspill.

*Leder Venneforeningen Tertitten
Roel Houtsma*

Trafikken i fjor- Anniken og Trond tar et tilbakeblikk

Først skal dere alle ha en stor takk for en fantastisk innsats på UHB i 2015!
Det gjelder både aktive, onsdagsklubben, BLXer og ansatte m.fl!

Og en spesiell takk til dere frivillige som bidrar på fritiden på banen, slik at våre reisende får en god opplevelse når de kommer for å kjøre tog. Jeg vet dere legger igjen en del av både sjelen og hjertet i banen. Hadde det ikke vært for dere hadde det ikke vært noe togframføring på UHB!

Dere har alle bidratt til å sette UHB på kartet, og fått mer blest rundt banen!
Det viser de magiske tallene som ligger vedlagt. Kort sammenfattet er UHB virkelig i siget, som aldri før!

9.304 reisende totalt + 1.970 andre besøkende gir et totalt besøkstall på 11.274.

Vi hadde en beleggspersent på 53%. Dette tallet har og gått oppover siden i fjor.

Av samlestatistikken kan vi se at vi har veldig gode tall å vise til! Vi er snart tilbake til glansdagene i 2004. Hvor rekorden var 10 408 reisende. Vi hadde i år 9.304. Vi nærmer oss!

Vi kan også vise til den beste julekjøringen siden 2001, med 2404 reisende!
Chartertallet i fjor er lavere enn i 2014. Det er like mange grupper som har besøkt oss, men de har vært mindre antall i gruppene i forhold til i 2014. Charterturer er et marked vi skal jobbe mer med utover. Her er det muligheter for oss til å få inn kjærkomne inntekter.

Samlestatistikken har jeg satt sammen fra tidligere lister som jeg har funnet i det digitale arkivet her på UHB. Dersom noen har flere tall fra tidligere tider, eller at noe er helt riv ruskende galt, så si fra til meg.

Det har vært en del ufullstendige lister, som jeg har plukket tall fra så godt det har lot seg gjøre med det materiellet som er tilgjengelig for meg.

Andre besøkende i statisstikken for 2015 er f.eks suppestasjoner, Cars & Coffee, adventsfesten, fløterfestivalen og besøkende i parken på arrangementsdager som ikke har kjørt tog.

Anniken Olsen

Museumskonsulent, UHB / Museene i Akershus - MiA

Hvordan var trafikken i fjor?



Dagen før dagen. Alle tre er klare for stordriftsdagen 2015.

Foto: Ragnar Andenæs

Hvordan var trafikken i fjor? Det er et spørsmål de fleste stiller seg nå like etter årsskiftet. Det gikk over all forventning. Vi hadde faktisk det høyeste antall reisende noen gang i museumsbanens levetid. Vi hadde et totalt antall besøkende / reisende på 11274. Det høyeste tallet tidligere var helt tilbake i 2004 med 10408. Med andre ord har vi grunn til å være stolte over det vi har oppnådd, men det er fortsatt et grunnlag for å forsøke å øke ytterligere, men hva skal vi forsøke. Kan vi øke innsatsen på salg av charterturer?

En tanke er kanskje å forsøke å relansere onsdagskjøringen? Med diesellok og lavere pris på dette enn på vanlige turer med damplok, en tur pr. onsdagskveld og pris kr. 50,00 per person uansett alder? På onsdagene er det å vår og høst, både dugnad og Cars & Coffee, så mulighetene for å tilby turer er der.

Ellers viser statistikken at Cars and coffee gav et betydelig antall besøkende og barnehagekjøringen gav også et betydelig antall reisende med 1733 reisende i løpet av de to ukene barnehagekjøringen varte.

For å øke antall reisende ytterligere må vi antagelig forsøke å få solgt charterturer til andre grupperinger, f.eks. pensjonistforeninger, bedrifter etc, men det må bli en oppgave for UHB og hele venneforeningen. Venneforeningen kan jobbe med å få folk foreninger / bedrifter interessert i charterturer og så sende beskjed videre til kontoret for videre oppfølging.

Trond Pedersen

Redaksjonen Tertitten / Venneforeningen Tertitten

Litt smånytt av statistikk fra mai / juni 2016:

2015: Reisende pr. mai = 162 / antall besøkende utenom togkjøring pr. mai = 294

2016: Reisende pr. mai = 385 / antall besøkende utenom togkjøring pr. mai = 771

Gode chartertall for mai 2016, vi hadde for første gang besøk av cruiseturister fra Fred Olsen Lines, de besøkte Fetsund lenser og kjørte med Tertitten.

Gode besøkstall kommer av mer bruk av møterommet og stasjonsbygget. Flere lag og foreninger «bruker» oss. Men Cars & Coffee (is og glis) er vinneren i vår – hurra for Truls, Henrik, Aina, Geir, Trond P. m.fl. som har stått på på onsdagskveldene!!

Togrøveri 4. juni: 4 avganger og over 400 reisende.

Skinner til frihet: Nesten utsolgt på alle seks avganger / forestillinger!



Skinner til frihet. Foto: Jørgen Kirsebom

50 år som museumsbane – En veteran ser tilbake

Min første kontakt med daværende A/L Hølandsbanen husker jeg som det var i fjor, så derfor bare så ufattelig at dette var for 50 år siden. Men samtidig så føler jeg forandringene fram til i dag så voldsomme at det er vel bare leira under sporet, og stadig for trang økonomi som er det samme.

I dag er det ikke mulig å ta et eneste bilde av banen, og samtidig lure lokalkjente til å tro at bildet ble tatt for 50 år siden, for både landskap og bygninger langs banen er temmelig forandret. Den endringen som likevel slår meg først er det utrolige persongalleriet som den gang tro til med omfattende svillebytter, sporjusteringer og grøftegravinger (med håndmakt), for å fram togene som med unntak av lokene var gjennomgående NSB-røde.

Om banens behov var umettelig på frivillig arbeidskraft, var det likevel ikke plass til all energien som lå bak de ulike meningene om hva som best gavnet vår kjære bane, og i 1969 sprakk det. Men tapte sjeler for oss gjenoppsto i nystartede foreninger som NJK og Lommedalsbanen, i sentrale stillinger innen samferdsel, full skår i «kvitt eller dobbelt», og mye, mye mer. Den nyåpnede museumsbanen den gang ved Sjørumsand var en smeltedigel som fortsatt setter tydelige spor i bevaring av norsk jernbanehistorie over store deler av landet vårt. Man kunne ha fylt en hel bok om dette.

Av alle enestående forbedringer og utviklinger som dukket opp etter hvert, dveler jeg mest ved konsolideringen med Akershusmuseet. Jeg er slem i mine ord nå, men vil likevel ikke skjule at jeg er fryktelig redd for at om konsolideringen hadde inntruffet en del år tidligere, så hadde UHB vært et stillestående museum i dag. Den ble dessverre en gardin som ble trukket for skapertrang og entusiastisk engasjement blant oss aktive mot å nå stadige nye mål for vårt levende museum. Men det er håp i hengende snøre, og Onsdagsklubben viser seg at dugnadsånden heldigvis likevel ikke er død.

Og hva så med de neste 50 årene? Da tror jeg dere får komme tilbake til meg da, og spørre spøkelset Håvard om hva han synes. UHB har ikke greid å bli kvitt meg i de første 50 åra som aktiv, og selv om jeg ikke greier å holde det samme tempoet lenger, så er det ikke sikkert dere helt blir kvitt meg i løpet av de neste 50 heller!

Håvard Pedersen

Per Ove Østerud, Urskog-Hølandsbanens nye banemester



Per Ove Østerud betrakter flomskadene etter uværet 12. juli. Det blir mer arbeid enn beregnet på banemesteren. Foto: Are Eeg

Jeg har jobbet med jernbanespor i over 30 år, sier den rutinerste Per Ove Østerud til Tertitten. Jeg begynte på bredsporet og har nå havnet på smalsporet, som legger til at han trives veldig bra på Urskog-Hølandsbanen. Jeg er historisk jernbaneinteressert, men har ingen familieband til jernbanedrift.

Det var i 1985 jeg begynte som baneaspirant med stasjonering på Bøn stasjon på Hovedbanen. Her hadde vi en liten base med spise- og oppholdsrom i stasjonsbygningen og et lite uthus for oppbevaring av slegger og spett som var et viktig arbeidsverktøy for oss i sporet. Med utgangspunkt fra Bøn stasjon hadde vi ansvaret for

sporene på stasjonen og et visst antall kilometer nordover og sydover til vi møtte et annet arbeidslag. Vi var underlagt banemesteren på Jessheim som hadde ansvaret mellom Eidsvoll og Lillestrøm, og litt senere også strekningen Lillestrøm – Årnes.

Det var mye manuelt arbeid og jeg kan huske vi holdt på mye med skinnebytte i 40 meters lengder om gangen. Etterpå måtte vi sveise skinnene sammen. Togene måtte gå og vi måtte utføre arbeidet mellom toggangen. Vi var mange mann på laget og spettet raskt inn en ny skinnestreng som på forhånd var blitt utkjørt.

Da jeg begynte hadde vi en robel type 10 til disposisjon som huset bare en mann i førerhuset. De andre måtte sitte ute på motorkassen eller på lasteplanet. Senere fikk vi både robel type 17, 22 og 25. Etter hvert ble også jeg godkjent til å kjøre robel, sier Per Ove.

Etter NSB ble det Jernbaneverket og senere den private jernbaneentreprenøren Norsk Jernbanedrift. Da ble det mye reising rundt omkring i landet på arbeidsoppdrag, og vi gjorde arbeider blant annet på museumsjernbanen Setesdalsbanen. Her traff jeg banemester Ketil Bråten fra UHB, og jeg fikk forespørsel om jeg kunne lage en 10 års vedlikeholdsplan for UHB. Dette sa jeg ja til og vedlikeholdsplanen ble levert.

Under arbeidet kom for dagen at Ketil hadde sagt opp stillingen sin, og stillingen ble etter hvert lyst ledig. Da søkte jeg på stillingen og her er jeg i dag. Det morsomme er jo at nå skal jeg etterleve den vedlikeholdsplanen jeg selv utarbeidet som konsulent, sier Per Ove.

I de siste årene har jeg vært timelærer på Norsk jernbaneskole i banefag og trafikk-sikkerhet, og dette vil jeg fortsette med i tillegg til å være sensor i banefag. Dette er veldig praktisk fordi Urskog-Hølandsbanen kan leie meg ut i vinterhalvåret når banen ellers ligger i vinterdvale. Med utlånsinntektene kan jeg leie inn mannskap som kan hjelpe meg med i sporet i sommerhalvåret.

På spørsmål om hva som er viktig å prioritere sier Per Ove uten å gruble at det er viktig å få bukt med vannet. Dreneringen langs sporet må være i orden, det er alfa omega. På Tertitten er det en varierende svillematte, men det er ikke kritisk. Noe stikkbytte av sviller er alltid nødvendig. Noen større svilleutskiftinger bør nok gjøres mellom øvre Sætra overgang og Fossum stasjon.

Tertitten takker for en hyggelig prat med Per Ove Østerud, og vi ønsker ham lykke til på UHB.

Dagfinn Lunner

Urskog stasjon, en møteplass for oss unga på 50 tallet!



Men først litt lokal historie:

For ca. 150 år siden, før UHB var bygd, bodde nesten alle på gårder eller husmannsplasser. Spesielt viktig var det å produsere og lagre mat til både folk og dyr.

Det var vanskelige tider for mange. Det var vanlig med familier på 10-12 barn på husmannsplassene, og da var det behov for mye mat.

I Aurskog som andre steder på landsbygda var det flere bønder som eide store skogsarealer og landområder. (Disse ble ansett som rike.) De solgte tømmeret og andre varer for å investere pengene i sine gårdsbruk.

Kjøperne befant seg oftest i Kristiania (Oslo). Den eneste måte å frakte produktene på var med hest som trekraft. Tømmeret kunne riktig nok fløtes på elvene, og dette

ble gjort i stor grad. Både til Halden (gjennom Haldensvassdraget) eller til Sarpsborg og Fredrikstad. (gjennom Glommavassdraget). Et plankelass fra Aurskog til Kristiania tok en dag, så hesten måtte hvile flere timer, og neste dag skulle de hjem.

Men ute i Europa skjedde det viktige ting. Dampmaskinen og jernbanen var funnet opp, og dette fikk stor betydning for oss. For da kom Tertitten tel Urskau.

Nordby var første stasjonsmester. En ordentlig skøyer. Det fortelles at han ba Oscar Lysaker måle opp ei grisekasse innvendig. Da han Oscar var inne i kassa, spikra han denne igjen og sendte han til Finstadbru.

Det var mange stasjonsmestere. Henry Ødegård het stasjonsmesteren da Tertitten ble lagt ned, og som jeg husker best sammen med Oddvar Lund, som hadde ansvaret for billetter og ekspedisjon.

Det var en vanlig forlystelse blant voksne og barn, det å gå å se på Tertitten. Halvard Emilsen (f. 1914) og mora Laura Emilsen (f.1873) forteller at det på 30 tallet var det opptil 80 personer som møtte fram til kveldstoget.

For oss unga var det fem viktige møteplasser i Urskau. Broberg kafeen, Trampen (kino og forsamlingshus), Bøndenes hus, fotballplassen, og stasjonen.

På stasjon var det et yrende liv med gods og post sekker som ble lasta og lossa. Reisende som kom på besøk, og urskauinger som skulle innover til by'n. Stasjonsområdet hadde foruten stasjonsbygning også en utedass og et stort pakkhus.

Uniformerte konduktørene vifta med det grønne flagget og svingte seg så kjekt opp på vogna, mens Tertitten pustet og stønnet og seg ut fra stasjonen.

På ettermiddagen da Tertitten kom kl. 15,30 og 18,30, 21,00 og kl 17,00 på lørdager, møtte folk opp for å se hvem som reiste og hvem som kom.

Vi ungene sykla om kapp med Tertitten til Finstadbru. Vi la også 5 øringer på linna som ble flate. Vi gikk ned te'n Julius og borra høyl. Dette ble medaljer som vi hadde i en snor rundt halsen. Kruttlapper på linna var veldig spennende.

Det hente også at vi smurte inn linna med grønnsåpe så Tertitten skulle slure. Spesielt når vi kapp sykla med Tertitten langs linna til Finstadbru. Det jeg ikke visste den gang var at min fremtidige svigerfar (Arne Arnesen) var lokfører og kjørte ofte Tertitten, og han var nok utsatt for dette.

Men når Gamle Øverby'n som var oppsynsmann på linna kom på sin linnemoped (dresin) løp vi.

Karvetoget- 5-toget om lørdagen fikk dette navnet. Mange kom hjem med dette toget etter å ha vært i by'n og kjøpt brennevin.

En gang hadde han «Ola» og han «Arvid» vært i by'n og kjøpt brennevin. Han Ola tok flaska i lomma, men utenfor Østbanen glei han på en issvull og datt. Han kjente det rant noe kaldt innafor buksa.

"Jeg håper det er blod" sa'n.

Men det var det ikke, og kara kom edru tilbake til Aurskog. (Noe som var helt uvanlig) Da sa'n Ola: Nå må vi gå av på andre siden ellers blir det folkeprat." (Historia er sann).

Og det kom det kjendiser med Tertitten.

Stasjonsmester Ødegård samla oss unga og sa: I morra må dere komma for med halv fire toget er'n Torstein Seiersten konduktør. (kjent skøyteløper).

Og om fredan, ja da kommer det folk fra Amerika tel Ullerud's gårda.

Det var fullt med unger på stasjon, vi fikk autografer, og vi fikk se vår første "neger" som vi sa den gang som kom fra Amerika.

De lokale kjendisene var på plass. Det var han Villy, han Graffeer, Meter'n, Tippen og han Oliver. Ho Gunnhild og ho Amalie som gikk på Linna. Ho katte Marta, gamle postmann Arnesen, han Sigurd som var kinosjef og mange flere.

Rundt stasjon klampa vi med store møkkete femøringer, det var idrettsstevner og basarer. Butikka sendte og henta varer. Og det sto hester bindt i en tømmerstokk som var godt inn gnagd.

Når Tertitten dro sto dampen ut fra skorsteinen og la seg som en hvit sky over området, og opplevelsen for de fremmøtte var over for dagen, men neste dag var det nye opplevelser rundt stasjon.

Men så en dag var alt over. Aursmoen neste.

Fraflyttinga fra stasjonsområde starta i 1954 da Samvirkelaget flytte til Aursmoen, og da Tertitten ble nedlagt 30. juni 1960. Når også Baker Moen og Broberg kafeen la ned, ble det nye satsingsområde Aursmoen.

På Aursmoen var det bygd gamlehjem i 1951, «Haugerudverste» flytta opp fra Riserelva i 1952, og banken satte opp sitt nybygg i 1957. Og etter dette kom det mer der oppe.

Men ingen ting var som på 50 tallet nede i «stasjonsby'n» i Urskau.

Så litt før min ungdomstid: Kjærlighetstoget under krigen.

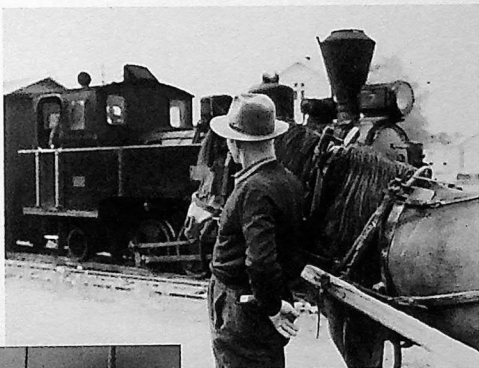
Under krigen hadde ungdommene lite å finne på i helgene. På lørdager og søndager tok ungdommene Tertitten fra Bjørkelangen, Aurskog og Finstadbru til Sørumsand.

Toget ble et møte og sjekkeplass som ble benyttet til klemming og klining. (++?) På lørdager og søndager var det ca. 450-500 ungdommer med på dette toget.

Jernbanen gjorde mye for å få slutt på denne trafikken. Løsningen ble at kveldstoget bare stoppa for avstigning fra Kvevli til Skulerud

Nå må vi til Sørumsand for å kjøre med Tertitten og mimre om gamle dager. En stor takk alle ildsjeler på en utmerket måte tar vare på historien. Imponerende.

Bjørn Sauge



Bilder er fra UHB sin fotosamling.

Bilde til venstre viser postvogna.



Restaurering av telefonlinjen på Urskog-Hølandsbanen



Fra Fossum stasjon. Bak lokomotivet ser vi telefonlinjen. Foto: Erik Borgersen.

Vi som deltar i driften på Urskog-Hølandsbanen opplever at den gamle telefonlinjen er i dårlig forfatning. Til tider er det nesten umulig å kunne føre en telefonsamtale på grunn av for mye støy på linjen. Bruk av mobiltelefon passer ikke inn i et museum som skal formidle historien til Urskog-Hølandsbanen. Det hører med til stasjonsmiljøet at jernbanetelefonen med de gamle ringesignalene fortsatt skal kunne høres fra stasjonsmesterens kontor. Det er fremmet et forslag om å sette i telefonlinjen i bedre stand.

I Tertitten nr. 133, juni 2015, er telefonkursen langs Tertitten nærmere beskrevet. Det er opprinnelig telegrafverkets rikstelefonkurs som gikk langs banen, og Urskog-Hølandsbanen leide et trådpar til sin telefonlinje som gikk innom alle stasjonene slik det fortsatt er mellom Sørumsand og Fossum.

Den gamle trådkursen står fortsatt mellom Fjellvang hytte og Fossum, men den er ikke i bruk, og det foreslås at denne tas i bruk igjen. Telefonlinjen går i dag i en kabel langs banen og det er grunn til å tro at denne er det mye feil med.

På Bingsfoss stasjon er det montert inn en såkalt bruddsstedsvender som kan brukes for å lokalisere eventuelle feil på linjen. Med venderen kan vi fra Bingsfoss undersøke om feilen ligger på Sørumsand siden eller Fossum siden. Ved test viser det seg at det er mellom Bingsfoss og Fossum telefonlinjen er dårlig.

Det foreslås satt opp en ny stolpe ved Fjellvang hytte på høyre side av sporet retning Fossum. Den nye stolpen settes opp for å få en forskriftsmessig avslutning på kablen fra Bingsfoss. Fra denne stolpe trekkes en luftkabel eller eventuelt en luftråd over sporet mot endestolpe i eksisterende telefonkurs med luftråd.

Telefonlinjen kobles (loddas) etter dette over på eksisterende luftkurs mot Fossum. Her er det flere trådpar som er i kobber og dette gir en meget god lyd- og talekvalitet. Noen stolper bør skiftes og det er behov for noe oppstramming av linjetrådene.

Endestolpen på Fossum skiftes ut da denne har dårlig kvalitet, og det settes opp en ny stolpe såkalt inntaksstolpe ved Fossum stasjon. Deretter trekkes linjetråden over fra den nye endestolpen og over til inntaksstolpen. Etter dette kan telefonlinjen legges inn i stasjonen.

Dagfinn Lunner



Snørik vinterdag. Foto: Ragnar Andenæs

Vestmarkabanen - også kalt PARADISBANEN

Grenseområdene mot Sverige har hatt flere jernbaner enn Tertitten. Det var også en kort jernbanestrekning fra Skotterud og til Vestmarka, og var tiltenkt å bli en tverrforbindelse fra Skotterud til Mysen.

Det var en bane som gikk fra Skotterud og til Vestmarka, totalt ca. 14 km. Banen ble etablert og åpnet i 1918. Banen ble opprinnelig planlagt som Skotterud-Mysen banen, men det ble ikke noe av. Den kom ikke lengre enn til Vestmarka. Banen ble bygd for å frakte tømmer og plank ned til hovedbanen på Skotterud og cellulose fra Sundhagen i Skillingsmark i Sverige. Derfra var det taubane ned til Vestmarka. En kort tid var det også persontrafikk, men den ble nedlagt allerede 30. januar 1931. Godstrafikken ble nedlagt 15. februar 1961, og banen ble helt nedlagt 1. juni 1965. Banen var opprinnelig privat, men ble etter en tid overtatt av NSB.

Navnet «Paradisbanen» fikk den etter en av gårdene ved Stangnes har tilnavnet «Paradis». Mellom Stangnes og Rasta passerte den Sør-hedmarks eneste tunnel. (Den er nå restaurert og inngår i gang / sykkelveiprosjektet «Vektervegen»). Helt fram til begynnelsen av 1960 årene var det planer om å forlenge den banen til Mysen, men det ble tilslutt til at man la ned hele banen. Siste tog ble kjørt 1. juni 1965.

Trond Pedersen

Note:

Det har også vært skrevet om Vestmarkabanen i tidligere nummer av Tertitten. Blant annet av Haavard Pedersen. Redaksjonen skal lete frem dette bladet, samt andre interessante artikler fra eldre blader. Etter over 50 år med medlemsblad, så kan det være spennende å se tilbake på tidligere blader og hente frem noen godbiter!

Gamle, nedlagte jernbaner i Akershus

Akershus fylke hadde ikke bare Hovedbanen fra Oslo til Eidsvoll. Det var også noen andre små jernbanestrekninger. De øvrige som jeg har klart å finne er:

Losbylinna i Lørenskog

Sandbanen fra Berger på Skedsmokorset til Leirsund

Bergerlinna fra Dal til Hurdalsjøen

Planke- og tømmerbane i Hakadal

Torvstrøbane på Lierfoss i Aurskog

Torvstrøbane ved Hjellebøl i Høland

«Gruvebane» i forbindelse med RA2 utbyggingen under Sagdalen.

Grasmobanen i Aurskog Høland

Felles for alle disse er at de ikke har hatt passasjertrafikk.

Videre har man i Akershus to baner som i dag har personbefordring, men som har vært nedlagt i sin tid eller har blitt bygget opp som museumsbane:

Urskog Hølandsbanen (Tertitten)

Lommedalsbanen

Vi skal nå ta for oss hver enkelt bane separat:

LOSBYLINNA:

Var normalsporet, gikk fra Fjellhamar til Østmorksaga litt innenfor Losby gods opp mot Mønevann. Anlagt i 1861, og ble revet i løpet av 2. verdenskrig. Banen hadde ikke fast lokomotiv, det ble brukt det som var tilgjengelig i øyeblikket fra hovedbanen. Fra 1914 ble det brukt en motordrevet tralle som trekraft.

SANDBANEN:

Fra Berger på Skedsmokorset til Leirsund. Var 600 mm bredt spor, og fraktet kun sand fra Berger grustak på Skedsmokorset og ned til et lite sidespor fra Leirsund.

BERGERLINNA:

Gammel hestejernbane fra Dal stasjon til Berger Bruk ved Hurdalssjøen. Var klar til Hovedbanens åpning 1854. Skinnene ble lagt på langsgående stokker, samme metode som også hovedbanen ble bygget på, men som der ble byttet ut med vanlige sviller på 1860 tallet. Banen ble nedlagt i 1895.

PLANKE OG TØMMERBANE FRA HAKADAL STASJON:

Var en bane med utgangspunkt ved Hakadal stasjon, hadde ikke lokomotiver. Det ble brukt vinsj til å trekke vognene opp og tyngdekraften ordnet driften i nedoverbakke. Gikk fra Hakadal stasjon og ned til et sagbruk ved elva.

TORVSTRØBANE PÅ LIERMOSEN VED LIERFOSS:

Var en 600 mm bane med diesellokomotiver. Skinnene ble lagt direkte utover myra for å frakte torva fra plassen hvor den ble skåret, og inn til tørking og oppmaling, og når vedkommende hull var tomt ble skinnene flyttet til det neste stedet hvor de skulle skjære torv.

TORVSTRØBANE PÅ HJELLEBØL TORVSTRØFABRIKK:

Samme som på Liermosen. Lokomotiv har blitt solgt til Sverige og har blitt restaurert.

GRUVEBANE VED RA-2 UTBYGGINGEN UNDER STRØMMEN OG SAGDALEN:

600 mm jernbane som ble brukt til å frakte stein ut fra tunnelen for RA-2 og til deponi utover i Nitelva rett over for Skedsmo rådhus. Ble fjernet etter at renseanlegget var ferdig bygget på begynnelsen av 70 tallet.

GRASMOBANEN I AURSKOG:

Var en hestejernbane fra Mortsjølungen og opp i Tvillingtjern i Aurskog for å løfte tømmeret opp fra Mangenvassdraget og over i Haldenvassdraget. Mangenvassdraget gikk over i Sverige, og var også en del lavere i terrenget enn Haldenvassdraget. Denne banen ble bygget som en del av Sootkanalutbyggingen på 1800 tallet.

Til slutt så har vi de to banene som fortsatt har persontrafikk:

URSKOG HØLANDSBANEN (TERTITTEN):

Ytterligere kommentarer er unødvendig.

LOMMEDALSBANEN:

Ligger i Lommedalen i Bærum. Er bygget opp som spesialmuseum for 600 mm av nedlagte baner og materiell som har vært i bruk på anleggsbaner, gruver og industribaner forskjellige steder rundt omkring i landet. Det har ikke vært noen bane på dette stedet, men det er nå bygget opp en bane med 600 mm sporbredde og med en samlet lengde på ca. 1 km. Lommedalsbanen er på samme måte som Urskog-Hølandsbanen i dag egen avdeling i Museene i Akershus – MiA.

Trond Pedersen

Redaktør Truls, tok i mai 2016 en tur til demningen mellom sjøene Setten og Mjermen i Aurskog-Høland. Her finner man i dag rester av skinner etter en liten «jernbane» som ble brukt til å trekke båter mellom de to sjøene. Strekningen er rundt 100 meter.



Noen flere?

Noen av disse banene har vært skrevet om i tidligere nummer av Tertitten. Hvis du kjenner til flere baner som bør nevnes, så send en e-post til t.olsen@operamail.com.

Endelig skjer det noe med Finstadbru stasjonsbygning!



Finstadbru stasjon under restaurering mai 2016. Foto: Dagfinn Lunner

Etter mange års forfall tar foreningen Aurskogbanen grep for å få sikret stasjonsbygningen for fremtiden. Leder i foreningen Pål Roberg sier at den var i dårlig forfatning, men at det nå er håp.

I løpet av våren har det skjedd mye på Finstadbru. Nytt tak med ny takstein er kommet på plass, ny drenering er langt rundt bygningen og den gamle panel er tatt ned, og ny skal settes på etter de samme gamle målene. Men det er flere utfordringer, forteller Roberg til Tertitten. Originale vinduer bør vi prøve og bevare mest mulig, men det er en del råte. Dessuten må det lages to nye for å skifte ut to moderne vinduer som er satt inn. Gulvet i første etasje er også modent for fornyelse som følge av råteskader, og det trengs også noen utbedringsarbeider på husets bunnsviller. To nye dører må også produseres på nytt.

Det er stor entusiasme blant de frivillige medlemmene i Aurskogbanen. De kortsiktige målene er restaurering av stasjonsbygningen, reetablering av stasjonsområdet og sporlegging fra Finstadbru mot Killingmo stasjon.

De langsiktige målene er å forbinde banen med museumsbanen på Sørumsand sier Roberg, som ikke er redd for å sette seg hårete mål. Det er 12,5 km det, men reiser vi til Europa så ser vi hva de har fått til andre steder. Vi får se hvor vi er om 30 år., sier Roberg.

Tertitten mener at Finstadbruprosjektet er interessant. Endelig skjer det noe med den gamle felleferdige stasjonsbygningen fra 1937 som driftsbestyrer Eigil Prydz ved Urskog-Hølandsbanen tegnet i sin tid. Tegningen er basert på Lierfoss stasjonsbygning som ble bygget noen år tidligere. Både Lierfoss og Finstadbru hadde noen mindre stasjonsbygninger, og trafikken ved banen gjorde at det var behov for større stasjonsbygninger med blant annet leilighet for stasjonsmesteren i andre etasje.

Sporleggingen og utomhusarbeider kan sammen med en nyrestaurert stasjonsbygning bidra til å forskjønne området. Sammen med Bjørkelangen stasjon er dette de eneste stasjonsbygningene som er bevart etter Urskog-Hølandsbanen på sin originale plass.

Det er Jernbaneverkets landsverneplan for jernbaner som har åpnet for tilskudd til restaureringsarbeidene på Finstadbru. Dessuten har Aurskog-Høland kommune også bidratt med midler til prosjektet.

Offisiell åpning av stasjonsbygningen er lørdag 13. august i forbindelse med Aurskog Martn.

Det kan leses mer om Finstadbru stasjon:

I Tertitten nr. 93 – mai 1995 – har Dagfinn Lunner intervju med jernbaneekspeditør Arne Ruud.

I Tertitten nr. 113 – desember 2002 – har Lena Moen intervju med Brita Dalby (datter av Borger Dalby).

Litt fakta om Finstadbru:

Stasjonen het opprinnelig Finstad stasjon, men endret navn til Finstadbru i 1913.

Stasjonen var betjent til nedleggelsen i 1960. Stasjonen hadde postekspedisjon. Aurskogbanen har skaffet til veie skinnegang (27 kg/m) fra nedlagte jernbanestrekninger i Norge og Sverige. Likeledes fire anleggslokomotiver fra UHB på Sørumsand fordi en vil trenge trekraft i anleggsperioden.

Vognlaster med kubb og trelast og bærplukkeren "Rapp" som ble sendt i store pappesker var noe godstrafikken.

Borger Dalby var stasjonsmester og Arne Ruud var jernbaneekspeditør.

Dagfinn Lunner



Finstadbru stasjon i gamle dager. Foto: Gammelt postkort i Akershusbasen

Nederlandsk besøk på Tertitten



I slutten av februar hadde vi besøk av den Nederlandske Jernbaneklubben. De hadde lagt sin vinterreise dette året til Norge og Sverige. De bodde på Comfort hotell i det gamle Oslo øst og på en fin lørdag morgen kjørte vi med NSB til Sørumsand. Jeg var togfører denne dagen, Are lokfører, Anders konduktøraspirant og Henrik var konduktør aspirant også.

Først delte vi gruppa i to, jeg tok 25 personer med meg og Anders de andre 25. Vi viste de vårt område med stasjonen, lokstallen og vognhallen. Gruppa virket veldig interessert og de spurte mye og tok noen bilder. Vi kjørte med diesel og to personvogner, BC03 og CF05 i retning Bingsfos. Underveis fortalte Anders og jeg litt om vårt tog og historien om UHB.

På Bingsfos hadde vi en liten stopp hvor vi viste fram stasjonsbygningen og vognhallen. Deretter gikk turen videre til Sætrabakken hvor de Nederlandske gjestene gikk ut av toget og stilte seg på en fotolinje. Vi kjørte tilbake til Fjellvang og fotokjøring kunne begynne.

På Fossum fikk de omvisning og så på stasjonen og utedoen/priveten, før de fikk høre historier fra UHB fortalt av Anders inne på velhuset. Vi serverte kaffe og kaker, men jeg glemte sukker og melk som måtte hentes på Sørumsand. Været denne dagen var veldig fint, sola skinte og det lå litt snø på bakken.

Are hvilte på stokken som hestene pleier å stå ved på vinteren. Det viste seg at også dette ble et populært foto-objekt.

Roel Houstma



Fra Svalbard til Sørumsand

Mars 2016 kom en ganske medtatt og rusten «gamling» til Sørumsand. Et lokomotiv på langtur. Det er ikke hver dag et gammelt damplokomotiv legger ut på reise fra Ny-Ålesund på Svalbard!

Lokomotivet som skal restaureres / konserveres har vært i bruk i gruvedriften i Ny-Ålesund frem til den ble nedlagt i 1964 etter Kings Bay-ulykken. Det har stått utstilt ute i det fri, og sist gang det ble gjort noe med det var på starten av 80-tallet. Klimaet på Svalbard setter sine spor!

Det var Ragnar Andenæs og Are Eeg fra UHB, samt Jan Petter Brennsund, metall-konservator på Norsk Folkemuseum, som var på befaringsvinteren 2016.

Som man ser av bildene, det er ganske værhardt i Ny-Ålesund. Men gutta fikk en uforglemmelig tur!



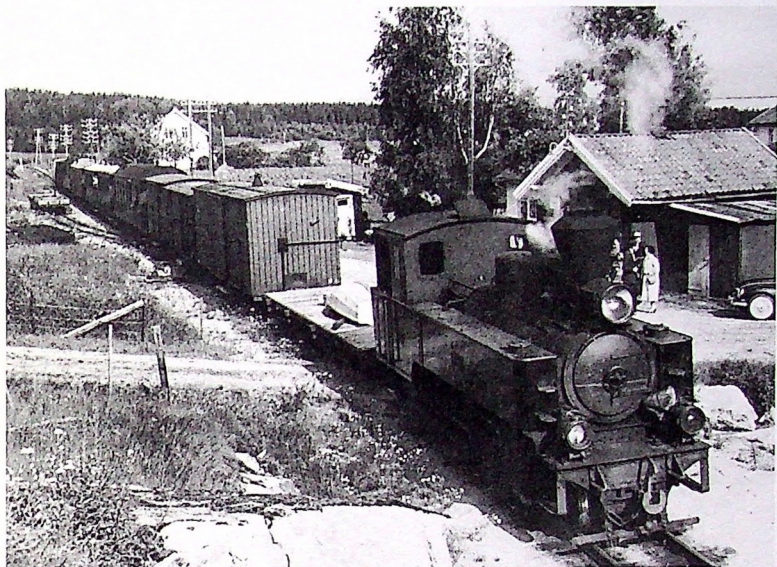
På Svalbard. Foto: Are Eeg.



Bildene viser loket på Svalbard, tatt av Are under turen dit i februar. Målet er ikke at loket skal bli kjørbart igjen, men det skal konserveres slik at det tåler nye, værharde år i friluft på Svalbard. I neste nummer kommer vi tilbake med bilder fra arbeidet på Sørumsand.

For de som har vært medlem en stund, så kan man blant oppsamlede medlemsblader hente fram blad nr. 93, fra mai 1995. Der har Haavard Pedersen skrevet en fyldig artikkel illustrert med gamle bilder om banen i Ny-Ålesund.

Truls Olsen



Fra de siste kjøredagene. Foto: UHB fotosamling



Returadresse: Venneforeningen Tertitten, Postboks 59, 1921 Sørumsand

Skinner til frihet – en suksess på skinner!

«Skinner til frihet» var et togteater som var et samarbeid med UHB, Venneforeningen og Romeriksspillene. Det var fire dager med forestillinger i juni i forbindelse med feiringen av Tertittens sitt 50 års jubileum med museumsbanedrift. Det unike skuespillet ble en stor suksess!

