

ISBN 1503-4135

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 120, desember 2007





**Tertitten -**  
medlemsblad for Venneforeningen

REDAKSJON  
Kjell Wiulsrød  
REDAKSJONENS ADRESSE  
Postboks 59  
1921 SØRUMSAND

KOPIERING OG KLARGJØRING:  
NFK Norges Frilans Kopitjenester

ANNONSEPRISER  
Baksiden: kr. 1600,-  
1/1 side: kr. 1000,-  
1/2 side: kr. 700,-

MEDLEMSSKAP  
Støttemedlem: kr. 250,- pr år  
Familiemedlemsskap:  
1 betaler støttemedlemsskap, deretter  
kr. 125,- pr person pr. år  
Juniormedlem (under 18 år) kr. 125,-  
pr år  
Bedriftsmedlem: kr. 2000,- pr år

BANKGIRO (Blaker Sparebank)  
1321 12 20370

FORMANN VENNEFORENINGEN  
TERTITTEN:  
Per Edv. Karlsrud

**Urskog-Hølandsbanen**  
En avdeling av Akershus Fylkesmuseum

Kontor: Sørumsand stasjon  
Kontortid: mandag-fredag kl. 09-16  
Telefon: 63 86 81 50  
Telefaks: 63 82 71 21  
Epost: tertitten@sorum.online.no  
Hjemmeside: www.tertitten.no

## Årets siste

Dette er årets siste utgave av Tertitten. Vi nærmer oss den tiden av året hvor gaver, juletrær, gløgg og familie står i fokus. For oss på Tertitten vil det ikke bli jul eller nyttår før vi har gjennomført noen togturer på vinterføre og i skumringstimen. Da først kan vi sette oss ned og oppsummere året 2007.

Denne utgaven av Tertitten inneholder noe for enhver smak, håper vi. Her er bl a driftsstatistikk over sommersesongen, en reise på Flekkefjordbanen, tretoget; et minne over Emil, og en historie om verksmester og lokomotivmester Markus Lysaker. Og for å ikke forglemme en informasjon om vår nye WEB side.

Denne utgaven vil dere nok finne som litt annerledes enn det som har hvert tilfelle i de seneste utgavene. Vi forsøker å finne enklere og rimeligere produksjonsmetoder for å redusere kostnader slik at vi kan ha en sjanse på å utgi flere blader i løpet av et år.  
Redaksjonen avsluttet 18.11.2007

Forsidefoto: Kjell Wiulsrød

En sommerdag i sesongen 2007 på  
Fossum stasjon



## SMÅNYTT

Utdrag av Infoskriv i perioden med en del småartikler som har samlet seg opp. Denne gangen hentet fra tidligere Infoskriv forfattet av de ansatte ved UHB

### Den kulturelle skolesekken (DKS)

Vi ansatte + to aktive ble ikke helt ferdig med sesongen før 5. september. Da hadde vi avviklet fire dager med "Den kulturelle skolesekken" for Sørums og Aurskog-Høland kommuner, med til sammen 620 reisende. Sørums gjennomførte et meget vellykket opplegg i år, der elevene hadde blitt tildelt roller av ansvarlig for DKS i Sørums, Kjersti Eggum. Det ble en høytidelig åpning, med taler og snørklipping, av Urskog-Hølandsbanen inn til Sørumsand – anno 1903. Etter togturen – som også hadde forestillinger innlagt – fikk de eldste elevene se filmen "Det var en gang" i vognhallen. Bjørn Kristiansen, ansvarlig for "Den kulturelle skolesekken" (Akershus fylkeskommune), overvar en av forestillingene og var veldig imponert og fornøyd med dette opplegget. Gabi Valentien som er ansvarlig for skolesekken i Aurskog-Høland kommune, var også tilstede en av dagene for å se om dette var noe for dem. Så neste år vil også elevene fra A-H få noe tilsvarende opplegget som Sørums gjennomførte.

### Grillfesten – lørdag 25. August

Det var ca. 35 aktive med familier med på grillfesten i år. Det var koselig! Vi hadde flott vær og selv om det suste i tretoppene var det ganske vindstille der vi befant oss. Maten fra Rosenberg smakte like godt som den pleier og skumringstogene sviktet ikke sine ivrige passasjerer!

### Tretoget til minne om Emil

Leketoget som Venneforeningen har bygget for midlene etter bære-gaven der mottok i november i fjor, ble "åpnet" for offentligheten søndag 26. august. Vi hadde invitert Emils nærmeste sammen med barnehagen der han gikk, til å komme på åpningen, slik at de ble de første som kunne ta det flotte lekeapparatet i bruk. De ble veldig glade og rørt over det fine resultatet som de mente ville vært midt i blinken for Emil. Det ble en fin omtale i avisen der familien uttrykte at denne dagen og leketoget skulle innlemmes blant de gode minnene etter Emil.



Det fine tretoget synes jeg alle som har bidratt til skal være stolte av! Det er utrolig fint, og et gedigent trekkplaster for alle barn som ankommer Bingsfos stasjon! Det har vi fått demonstrert under dagene vi arrangerte "Den kulturelle skolesekken". Endelig har vi noe på Bingsfos å tilby denne aldersgruppen - som naturlig nok helst ikke vil sitte stille!

Egen artikkel om tretoget lenger ut i bladet (red.anm.)

Emiltoget i parken på Bingsfoss  
Christoffer som "fyrbøter"



## DRIFTSESONGEN SOMMEREN 2007

For at tallene skal fortelle litt mer kan jeg opplyse om at vi hadde 4 – fire – færre reisende enn etter fjorårets driftssesong! Det tror jeg vi skal være svært fornøyd med, med tanke på det noe turbulente første halvår 2007.

Vi har ikke gått inn for å markedsføre charterturer, på grunn av manglende kapasitet, og der har vi litt mindre reisende sammenlignet med i fjor. Noe som er litt uforstående er at det var så få påmeldte til skole- og barnehagekjøringen i juni. Markedsføringen var nøyaktig som tidligere år, men vi må nok tenke nytt for neste år. Totalt antall reisende samme tidspunkt i fjor var: 7447, og denne nedgangen ligger altså på charter og skolekjøringen. I fjor arrangerte vi i tillegg "Sommerstreif" og

"Kulturminnedagen" med tilsammen 408 reisende. Vil dere sammenligne statistikken nøyaktig med fjorårets tall, finner dere statistikken fra 2006 i medlemsblad nr. 118.

Arrangement	Antall
Skoler/barnehager	928
Togrøveri	220
DKS	620
Diverse oppdrag	450
<b>Totalt</b>	<b>2218</b>

Antall reisende charter

**Ordinære tog**

Tog	10.6.	17.6.	24.6.	1.7.	8.7.	15.7.	22.7.	29.7.	5.8.	12.8.	19.8.	Antall
kl. 11.00	57	34	19	85	63	90	117	103	111	70	72	821
kl. 12.15	43	103	82	117	67	160	148	142	159	101	89	1211
kl. 13.30	23	63	44	170	145	159	118	113	137	105	116	1193
kl. 14.45	18	70	44	87	116	62	58	58	68	35	41	657
	141	270	189	459	391	471	441	416	475	311	318	3882

**To togsdriften den 26.8.**

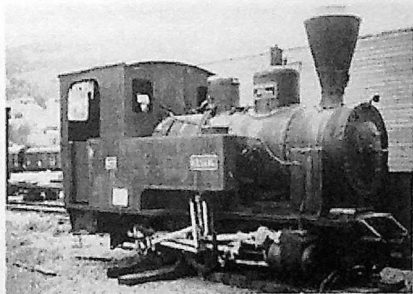
Tog	26.8.
kl. 11.00	90
kl. 11.30	64
kl. 12.00	84
kl. 12.30	69
kl. 13.00	94
kl. 13.30	70
kl. 14.00	83
kl. 15.00	46
	600

Totalt for ordinære tog blir det 4482 reisende  
Totalt med charteroppdragene blir det 6700

La oss håpe på en like god vintersesong som vi hadde i fjor. Da blir dette fine tall å ta med seg.

**Nostalgibilde**

Hentet fra Tertittent nr. 33 desember 1973



"UR8800" på Arna stasjon i august 1973. Loket har nå stått ute i 25 år - noe det bør tydelig preg av. Det bør skruast veldig løsme inn hvis det skal være noen nytte for å se det under trykk igjen.  
Foto: Finn Halting



## ***Flekkefjordbanen, - sett fra sykkelstyret***

*Av Håvard Pedersen (tekst og foto)*

Intet så galt at det ikke er godt for noe.

En av de tingene som virkelig nørte opp under jernbaneinteressen i min gryende ungdom, var den sjarmen og atmosfæren jeg opplevde på de norske jernbaners sidelinjer i forhold til materiell, personell og infrastruktur. Nå er stort sett sidelinjene borte, og borte er konduktøren som bare ved gjenkjennelse av ansiktet visste hvor de reisende skulle hen, og lokførerne som gjerne slapp folk av midt i skauen om det var korteste gangvei mellom bane og passasjerenes hjem. Borte er sangen fra skinneskjøter, skinnebussenes brummende vellyd og godstog ikke ulik de jeg minnes fra barnbøkene.

Er absolutt all denne idyllen virkelig tapt? Faktisk ikke. Flere steder er den erstattet av noe som kanskje kan like mye nøre opp under jernbaneinteressen for dagens gryende ungdom. Flere sidelinjer er tilrettelagt for dresinsykling, og om det skjer verken med sjarmerende tog og koselig personell, så gir det en helt ny opplevelse av sidelinja: Man kommer tett inn på den fantastiske ingeniørkunst og det slit anlegget av selv en skarve sidelinje kunne være. I sommer var vi en liten gjeng unge og voksne fra Venneforeningen vår som tråkket i vei på Flekkefjordbanen, og vi ble mektig imponert over hva vi fikk se fra dresinstyret...

Det var rart å komme igjen til Flekkefjord, og la minnene fra et besøk her i 1980 få strømme på. Som siste sted i Norge gikk det den gang skinnibusser av type 87, og NSB ville ha bort både de og banen. Personalet var sterkt engasjert, skinnebussene var gode nok for noen år til mente de. Resultatet ble at året etter ble det kjøpt inn brukte skinnibusser fra Sverige, men tross god trafikk ble denne 17 km lange sidelinja fra Sira på Sørlandsbanen nedlagt fra 1991.

Det har vært mye fram og tilbake siden nedleggelsen, men

resultatet er at både verksted, vognhall og godshus er bevart, men sporarrangementet i Flekkefjord er sterkt redusert. Byens staselige stasjonsbygning ble dessverre revet allerede 1967.

Men dog det viktigste av alt: Strekningen vi snart skulle sykle på er blitt et vernet kulturminne, og med god erindring fra besøket i 1980 ville en flott opplevelse ligge foran våre pedaler.



### **Fordel med hode på kuleledd**

Dresinutleie kl 12 og 16 stod det på et skilt, men lederen av Flekkefjordbanens Venner (FV), Carl Fredrik Horjen, tok hyggelig mot oss som avtalt kl 10, og sørget for to nye tandemdresiner, lykter og reflekse-veste. Av de 16 km linje som var klarert for dresin, ligger 5,5 km i tunnel fordelt på 17 stykker!

Man skulle tro det ville bli kjedelig med alt dette hustrige tunnelmørket, men på Flekkefjordbanen bidrar de bare positivt. Her understreket de naturens villskap og de enorme utfordringene fattige raller støtte på, og som ofret både blod og liv for at jernhestene skulle pruste seg fram mellom Stavanger og Flekkefjord fra 1904. Tanken var at de snart skulle få pruste seg videre via Mandal og Kristiansand helt til hovedstaden. Historien ville det ikke helt slik. Sørlandsbanen ble mange år senere anlagt via innlandet, og Flekkefjord bokstavelig talt havnet på sidelinja i 1944.

Allerede ut fra Flekkefjord ble vi "slukt" av den 455 m lange Trolldalen tunnel, men kommer heldigvis like levende ut i motsatt ende før den ene tunnelen "tok oss" etter den andre. Heldigvis slapp vi verken å styre eller nistirre i traseen foran oss. Det fine med sporbundene sykler er at man kan ha oppmerksomheten vendt mot absolutt alt rundt seg, og jeg savnet kuleledd i halsen som en fugl for virkelig å få med alt hva banestrekningen kunne tilby av storslagen natur med steile åser og blinkende vann.



Det vakre vanntårnet i Flikeid er pusset opp

Hist og her var det litt bebyggelse ispedd noe småindustri, mens banens mange holdeplasser stod der like velholdte som på driftstida.

Vi nærmest svever over den 71 m lange Selura bru, broa som lenge var en hindring for dresinsyklingen, men som FV har fått sikret på en tilfredsstillende måte.

### **Blodslit i stein**

Sør for Sollandsveien hpl passerer vi "Trollhola" som er en 50 m lang kulvert for bekk og hestevei, og i sin helhet bygget opp av en flott steinbue i tørrmur. Vi var inne i en lang stigning nå, og terrenget er vel egentlig bare egnet for ørnereder der



innsjøen Logja lå dypt nedenfor i oss. Tunnelene avløste hverandre og det pussige var at man "virret" like mye med hodet i tunnelene som i dagen, og lot lommelyktene lyse vel som mye i tak og vegger som i skinnegangen. Spesielt ved flere av inngangspartiene var det et fantastisk steinarbeid.

113 m av den 793 m lange Lavold tunnel var lenge Norges eneste tunnel som ble stemplet igjennom jordmasser, og har her en innvendig bue av teglstein. Vel var vi forberedt på å møte både tusser og troll i tunnelene, men at vi skulle møte et stivpyntet brudepar ved denne tunnelen var vel minst ventet av alt. katedralene.

Men så er inngangspartiene til Lavold tunnel også som reine katedralene.

Stasjonsbygningene på Flikkeid og Sirnes er også dessverre revet, men det flotte vanntårnet i Flikkeid er restaurert. Her anbefales og å parkere dresinene noen minutter og rusle den koselige veien ned til Lundevannet og bese restene av dampskipsbrygga som lå her. Mens brygga ligger like innunder vannoverflata er veien fortsatt inntakt slik at man omtrent ser for seg reisende i side klær, brede hatter, noen med Amerikakoffert og andre med skrepper og kanskje et husdyr på slep.

Tunnelene ble håndboret, og den 1174 m lange Ravnejuvet tunnel



Her har formannen i Flekkefjordbanens Venner, Carl Fredrik Horjen, tatt plass mellom Tonje og Kristoffer





var den gang Norges lengste, mens man kan lure på hva slags strålende inspirasjon som ligger bak navnet til den 665 m lange Migaren (= tisseren) tunnel

Mellom tunnelene ble vi og stadig imponert over de enorme steinmurene i tørrmur som banen hviler på over fyllinger og på hyller i det stupbratte fjellet langs med Lundevanet.

Banen ble anlagt med den norske standard smalsporvidden 1067 mm, men ble i forbindelse med anlegget av Sørlandsbanen omlagt i perioden 1941-44 til normalspor (1453 mm). Sørlandsbanen møtte Stavanger-Flekkefjordbanen i Moi, men knutepunktet ble flyttet østover til Sira, med ny linje sørover til Sirnes stasjon på det som da ble en sidelinje til Flekkefjord.

Terrengvanskelighetene langs Flekkefjordbanen resulterte nærmest i en halvveis omlegging til normalspor: Banen ble senket 20 cm i tunnelene, men utenom det å få bredere spor, ble faktisk smalsporprofilet beholdt! Derfor er steinarbeidene både i tunneler og fyllinger de originale fra 1904. I resten av banens levetid satte dette begrensninger på hva slags materiell og gods som kunne gå over banen, men er i dag en fremhevelse av det betydelige kulturminnet banen er.

### **Bør bli turistbane**

Under sykkelturen ble sansene oppslukt av vill natur og imponerende tunnel- og steinarbeid. Tankene ble og oppslukt: Hvorfor i all verden la Stortinget ned denne banen?



Av alle ting: Her har Roel og Kristoffer påtruffet et brudepar utenfor Lavold tunnel



De kunne umulig være særlig orientert. Persontrafikken var temmelig bra, og banen ligger vel så sentralt i forhold til bebyggelse som hovedveien langt oppe i lia. De kunne heller umulig ha tenkt hvilken turistattraksjon banen kunne bli slik som Flåmsbanen har blitt, hvor det kombineres lokaltrafikk med en enorm turisttrafikk. Selv om ikke Flekkefjordbanen går i flere slyng rundt seg selv, så vil jeg hevde den er et teknisk anlegg på høyde med Flåmsbanen. Mens denne er imponerende ingeniørkunst, er Flekkefjordbanen et kunstverk i stein og fjell, og som langt flere enn noen dresinturister bør få ta del i. Her kan det kjøres tog med guiding, gjennomskiktig tak og lyskastere vendt mot tunneltak og -vegger.

Sporet virket å være i forbausende god stand, og FV er flinke med å holde vegetasjonene i sjakk. Riktignok var det en del sviller som er modne for utskifting, skjønt man får håpe noen av de eldste får bli: I en periode i 1944 hadde strekningen Flekkefjord - Sirnes trestrengsspor, dvs. det kunne kjøres både smalsporede og normalsporede tog om hverandre. De smalsporede skulle til Stavanger, mens de normalsporede skulle til Sira med anleggststyr for Sørlandsbanen. Det finnes fortsatt sviller med merker etter den tredje skinna!

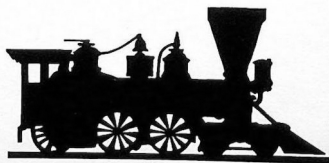
### *Dra på dresintur*

Mens forhåpentligvis våre myndigheter finner ut at det var aldeles galt å nedlegge Flekkefjordbanen, anbefales sterkt en dresintur her. Ruta er mellom Flekkefjord st og Bakkekleivi holdeplass en km sør for Sira, og turen er en passelig dagstur.

For et år siden dro den samme gjengen på dresintur fra Veggli til Rødberg på Numedalsbanen, også det en svært flott og anbefalingsverdige tur. Vårt unge reisefølge ble heltente, og lot seg ikke skremme av over seks timers togtur hver vei for å oppleve noen timer med sykling på Flekkefjordbanen.

Også på Rjukanbanen, Valdresbanen, Ålgårdbanen og Namsosbanen kan det sykles deler av strekningene, og allerede på veien hjem fra Flekkefjord begynte vi å planlegge neste tur...

**Tips: Norske baner med dresintur har fått eget nettsted: [www.dresin.no](http://www.dresin.no)**





Flekkefjordbanen går i terreng bedre egnet for ørnereder enn jernbane. Her langs innsjøen Logja



Tonje tar seg pust i bakken i vakker natur langs Lundeavatnet



## Ny WEB side Av Kjell Wiulsrød



### Venneforeningen Tertitten

#### Urskog-Hølandsbanen

Menyvalgene finner  
du her:

- ▶ [Forsiden](#)
- ▶ [Nyheter](#)
- ▶ [Tilbakeblikk](#)
- ▶ [Nytt fra Styret](#)
- ▶ [Nyhetsarkiv](#)
- ▶ [Tjenestelister](#)
- ▶ [Rutetabeller](#)
- ▶ [Infoarkiv](#)
- ▶ [Diverse skrift](#)
- ▶ [Tilbakemelding](#)
- ▶ [Vedtekter](#)
- ▶ [Hvordan bli medlem?](#)
- ▶ [Bilder](#)
- ▶ [Sider for styret i Venneforeningen](#)

Denne siden ble oppdatert

18.10.2007

Forsiden

18.10.2007 **Prosjekt; Privat og uthus på Fossum**  
På tirsdag den 16.10.2007 startet prosjektet

[Les mer](#)

18.10.2007 **Oppdatert tjenesteliste**  
Det er fremdeles ledige tjenester. Meld dere på!

[Se den oppdaterte lista](#)

09.12.2007 **Nostalgebilde**  
Bilde ble funnet i et gammelt hefte

Faksimile fra websiden

Vår ambisjon er å åpne for en dynamisk informasjonskanal som er åpen. Sidene skal være informative og veksle mellom nyheter og tilbakeblikk, samt ha innhold av viktig informasjon om tjeneste, kjøredager, arrangementer av ulik karakter og gjerne artikler. Informasjonen på WEB sidene skal ikke gå på bekostning av medlemsbladet, men heller være et supplement.

Vi i styret og i redaksjonen både for bladet og WEB sidene trenger inn-

spill til begge deler. Etter hvert som WEB sidene utvikles skal det i fremtiden være mulig å komme med reaksjoner og kommentarer direkte på sidene. Dette har kommet til tankestadiet, og vil etter mest sannsynlighet komme en gang tidlig på nyåret.





## Verksmester og lokomotivmester Markus Lysaker, Bjørkelangen Av Dagfinn Lunner (tekst og foto)

### En stor ressursperson for Urskog-Hølandsbanen

- i 1901 reddet han ut et lokomotiv fra den brennende lokstallen i Skulerud
- i 1938 fikk han Kongens fortjenestemedalje i sølv
- i 1944 sa driftsbestyrer Prydz at Lysaker hadde vært en arbeidets riddermann

Barnebarnet til Markus, Marit Sandnes på Strømmen, kan bekrefte at det den dag i dag går godord om Markus. Etter sin heltmodige innsats på Skulerud fikk Lysaker en sølvskål som Marit har arvet og som hun setter stor pris på. Marit selv fikk ikke oppleve bestefar Markus idet han døde samme år som hun ble født. Hennes far Alf Lysaker fortalte at de var stolte av Markus, og at det hadde vært en stor opplevelse for Markus å bli med til Tyskland i forbindelse med kjøpet av lokomotivet Setskog i 1909.

Markus Lysaker var opplagt en stor ressursperson for UHB. For å gjøre stas på Lysaker anmodet formann S. Holmsen i Urskog-Hølandsbanens direksjon i 1938 H. M. Kongens Hoffmarskalk om at Markus Lysaker burde tildeles Kongens fortjenestemedalje i sølv.

I brevet til hoffmarskalken ble det redegjort for Markus Lysakers pliktoppfyllende og utmerkede arbeid ved Urskog-Hølandsbanen. Etter dagens forhold hadde Lysaker en rask karrierestige ved UHB. Han begynte som lokomotivpusser ved

Urskogbanen i 1897.

Videre ble han fyrbøter i 1898, lokomotivfører i 1903, og verksmester og lokomotivmester i 1904. I mai 1941 sluttet han ved Urskog-Hølandsbanen etter 44 års tjeneste. Markus Lysaker døde 7.2.1948.

Fra bygdeboka for Bjørkelangen leser vi at Markus Lysaker var født i Rødenes 8. februar 1877 og at han i 1900 giftet seg med Petra Markusdtr Botnerfallet. De kjøpte ikke lenge etter eiendommen Hovland på Bjørkelangen. Hovland ligger ikke langt fra den gamle UHB traséen gjennom Bjørkelangen. I bygdeboka står det imidlertid intet om at Lysaker fikk Kongens fortjenestemedalje.

Marit Sandnes forteller at hun og ektemannen i 2005 syklet på den gamle jernbanetraséen mellom Bjørkelangen og Løken. Marit var ikke kjent med at lokalveien forbi bestefarens hjem hadde fått navnet Lysakerveien, og hun syntes at dette var en morsom opplevelse. I brevet til herr Hoffmarskalken skrev UHB direksjonen blant annet om Markus Lysaker:



Marit Sandnes med sølvvasen som hennes farfar fikk i 1901:  
Denne har følgende innskrifsjon: "Til Markus Lysaker, fra Urskog-Hølandsbanens direksjon. Erkjentlighetsgave for udvist raskhed under branden den 24. 2. 1901." Kongens fortjenestemedalje han fikk i 1938 har imidlertid familien i dag dessverre ikke kontroll på

*" Han har under sin 41 årige tjenestetid utvist et serlig godt forhold og ydet et utmerket arbeide ved vedlikeholdet av banens lokomotiver. Man ønsker her nevnt hans opptreden natten til 21 februar 1901, da lokomotivstalden i Skulerud brente ned til grunnen. I baare undertøiet sprang Lysaker inn i det brennende hus, slo bremsene av, satte det lille damptrykket som var igjen på kjelen på maskinen, la ryggen til og det lykkedes ham sammen med en annen av jernbanens folk, som var kommet til, å få lokomotivet utgjennom porten i samme øieblikk, som*

*taket styrtet sammen."*

Da Kongens fortjenestemedalje ble tildelt i august 1938 hadde Indre Akershus Blad en artikkel om Markus Lysaker. De skrev blant annet: " Ved en festlig tilstelning hos driftsbestyrer Prydz blev dette sjeldne hederstegn høitidelig overrakt Lysaker av formannen i banens direksjon, S. Holmsen i nærvær av hele banens direksjon, hedersgjestens nærmeste familie, formannen i banens funksjonærforening, konduktør H. J. Danielsen, driftsbestyreren med frue, driftsbestyrerkontorets funksjonærer og hedersgjestens



faste arbeidskamerater i jernbanens verksted, i alt ca 20 personer. Festligheten blev innledet med, at deltagerne blev budt til et meget spendid middagsbord, hvor man lot sig de deilige retter smake av hjertens lyst, mens samtalen gikk friskt og feiende.

Ved desserten grep direksjonens formann, S. Holmsen ordet og holdt en vakker og anerkjennende tale for hedersgjesten, og idet han på jernbanens vegne rettet en hjertelig takk til ham for utmerket virke gjennom alle år festet han medaljen på Lysakers bryst og uttalte sin lykkønsking med denne velfortjente æresbevisning, og alle reiset sig og utbrakte et rungende 3 ganger 3 hurra for hedersgjesten som synlig beveget takket alle for denne store og uventede æresbevisning. – Videre holdt lensmann Haneborg en anslående tale for fru Lysaker som han følte sig forvisset om også hadde sin del av æren, selv om hennes virke hadde vært utøvet mer i det skjulte for utenforstående. Driftsbestyrer Prydz overbrakte i noen vakre ord en personlig takk til Lysaker for hans dyktighet og store interesse i banens tjeneste og for knirkefritt samarbeide gjennom ca 20 år. – Konduktør Danielsen uttalte derefter i en velformet tale en hjertelig takk på funksjonæernes vegne til direksjonen for at den ikke bare denne gang men også ved en tidligere anledning hadde vist at den også hadde sine funksjonærer i tanker men også viste det i handling,

og han lykkønsket på funksjonærenes vegne Lysaker med denne fortjente utmerkelse. – Tilslutt takket lensmann Haneborg for maten, og samværet fortsatte i den beste stemning enda et par timers tid, hvorunder det også blev servert kaffe og andre forfriskninger.”

Syv år senere går Markus Lysaker over i pensjonistenes rekke. Også ved denne anledning blir det hederlig omtale i lokalavisen. Driftsbestyrer Prydz sier i et intervju med lokalavisen at Markus Lysaker har vært en arbeidets riddersmann. Han har helt ut vært pålitelig, interessert og dyktig, og han har aldri vært redd for å ta i et tak. Om rullebladet til Lysaker sa driftsbestyreren uten nølen: ”hans rulleblad er blankt som en toskilling på baksiden, et bevis på hans særskilte dyktighet”.

I Tertitten nr. 118 fra februar 2007 hadde undertegnede en artikkel om lokomotivfører Johan Nadden som i 1956 fikk Kongens fortjenestemedalje i sølv. Tidligere redaktør Per Erik Nilssen i Indre Akershus Blad tipset meg om at også muligens Markus Lysaker har mottatt slik fortjenestemedalje. Saken ble undersøkt nærmere, og Riksarkivet i Oslo kunne bekrefte Nilssens antagelse. Vi er kjent med at driftsbestyrer Prydz også er tildelt Kongens fortjenestemedalje. Spørsmålet er om det er flere medarbeidere ved UHB som har fått slik utmerkelse.



## Morfar

*Av Kjell Wiulsrød*

**Min jernbaneinteresse startet her sammen med min morfar. En unik person som har betydd mye**

Jeg var ikke gamle karen når morfar måtte kaste inn håndkle og forlot oss. Likevel husker jeg han veldig godt. En god mann som ikke raget høyere enn 1,65 over bakken. Han hadde kullsvart hår og tett stikkende skjeggvekst. Pipen hadde fast plass i munnviken og det sto en sky av røyk rundt han hele tiden.

Jeg bodde mye hos mormor og morfar. Der rådet fred og ro hele tiden. Grunnen til det var nok at mor var mye alene. Far var på den tiden på sjøen og borte mange måneder av året. Min bror var født på den tiden også og krevde mye oppmerksomhet.

Morfar satt som vanlig i godstolen i stua ved siden av radioapparatet av merke Radionette. Nyheter var det viktigste som kom ut av dette apparatet. Stua hadde konstant skydekke fra hans pipe. Hvem var det som tenkte på det da? Ingen sa noe på det og jeg reagerte ikke.

Morfar var en allsidig mann. Han var ansatt hos NSB som stasjonsbetjent ved Skoppum stasjon. Hver ettermiddag vandret han og jeg nedover grusveien til stasjonen for å ta i mot ettermiddagstogene. Det var den travleste tiden på døgnet med mye trafikk og håndtering av gods både fra Vestfoldbanen og fra



Skoppum stasjon i 1968  
Foto: Kjell Wiulsrød





Hortenslinja. Mye skifting og mye manuell håndtering av gods.

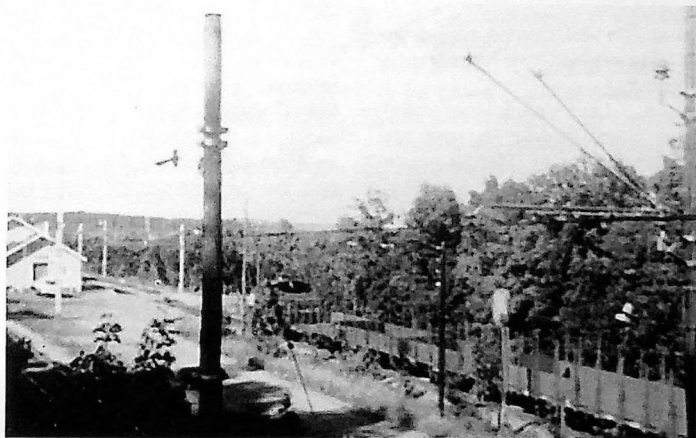
Her startet min interesse for jernbane, noe jeg har dratt med meg i mange år. Likevel står den perioden sammen med morfar og Skoppum stasjon som en dag som var i går.

Morfar var en allsidighet. For å spe på lønna fra NSB som ikke var mye å skryte av på den tiden, dyrket han bær og grønnsaker i egen hage. Solbær, rips, sukkererter, tomater, agurker og brekkbønner. Alt dette tok han med seg på torget og solgte.

Han var også snekker på hobbybasis. Det mest imponerende etter mine unge øyne var at han lagde sine egne vindusrammer. Skar glass og bygde alle vinduer til huset. Han bygde også sin egen pumpestasjon med trykktank for å vane sine grønnsaker og bær.

Jeg husker også de mange varme og gode sommerkveldene hvor han og jeg satt å bygde en dampmaskin og fikk den til å virke!

Dette var gode tider som av og til dukker opp og som gir meg gode tanker tilbake til en tid hvor stress var et fremmedord. Men mest av alt det jeg arvet som jernbaneinteresse.



Skoppum stasjon i 1968. Godstoget fra Horten  
Foto: Kjell Wiulsrød



## Tretoget

Av Bent Amundsen

I november 2006 mottok Tertitten den triste beskjeden om at en av våre yngste tilhengere og togentusiast Emil Andre Kokkin på snart 4 år, var gått bort.

Emils foreldre spurte om det var mulig for Tertitten å ta i mot bære-gaven etter Emils begravelse. Det var da naturlig å la venneforening-  
en motta denne. Gaven skulle øre-  
merkes lekeapparater for å aktivi-  
sere barn på Bingsfos stasjon.

Venneforeningen foretok en runde  
blant potensielle leverandører. Det  
viste seg snart at lekeapparatene  
som kunne leveres og som var re-  
latert tog lå på et prisnivå som ikke  
passet saken. Det ble da søkt om  
tilleggsmidler hos Blaker Spare-  
bank. De så seg i stand til å yte kr.  
1000.- til dette.

Der lå saken litt i stampe da prisni-  
vå og våre ønsker ikke harmonerte  
særlig godt.

Det ble ved flere anledninger ment  
at dette greier vi selv, og det var  
nok enighet om det! Men å starte  
opp med et slikt prosjekt uten erfa-  
ring, tegning eller et bilde av noe  
som kunne bygges uten spesialut-  
styr kviet vel de fleste seg for.

Men i hodene til en del gikk dette  
toget på skinner, for etter ferien  
kom Jan Haugen med en billedse-  
rie fra et tretoget i USA. Driftsbesty-  
rer kom også hjem fra Tyrkia med  
en serie fra et tretoget i parken på  
Cleopatra stranda.

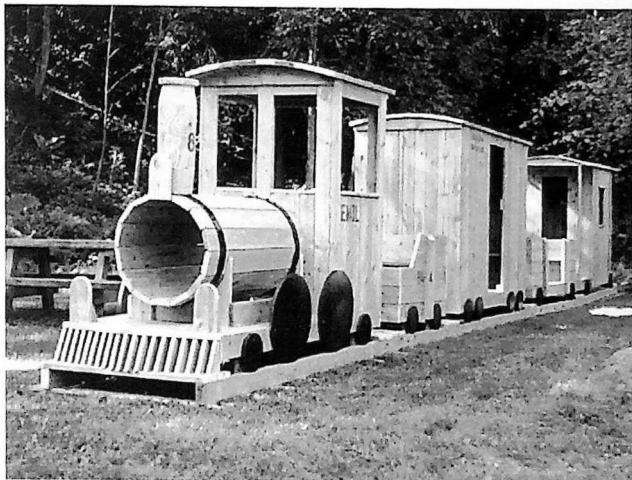
Vi sammenfattet disse bildene og  
fant ut at dette fikser vi. Knut Haga  
hadde allerede lagt inn "turboen"  
og var på Maxbo og fremførte dette  
der. Det resulterte i netto pris på  
materialer og god rabatt på alt vi  
trengte.

På første dugnadsdag møtte det en  
gjeng aktive til innsats. Og med  
noen hundre meter materialer og  
like mange meninger var dette  
spennende. Vi startet nederst og  
bygget oppover. Laget først en  
åpen vogn for liksom å finne malen.  
Det fungerte så vi gikk med godt  
mot på en salongvogn og en gods-  
vogn. Innimellom laget vi en ved-  
tender da det ble en del kapp i ma-  
terialhaugen. Den var bare halvpar-  
ten så lang. Lokomotivet var vel  
den store utfordringen å få til, men  
med en del diskusjon og god inn-  
sats fra de som fortsatt hang med  
ordnet det seg.

Toget ble dekorert og navn påført.  
Det er selvfølgelig døpt Emil lok nr.  
8.

Vi fikk toget vel på plass på Bings-  
fos og klargjorde for offisiell innvie-  
lse på

to-togsdrift 26. august. På første tur  
inviterte vi med alle som ønsket i  
Emils familie samt barnehagen der  
Emil gikk.



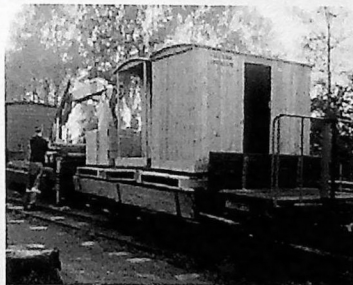
Tretoget plassert i parken på Bingfos i full utførelse og et populært innslag både for voksne og barn

De møtte til sammen nærmere 50 stykker. Emils familie var rørt og synlig stolte av hva vi hadde fått til. Indre Akershus Blad var også med og laget en hyggelig reportasje om tretoget.

Så var det den store testen som stod for tur; Den kulturelle skolesekken og ungene som da skulle beleire toget. Toget var en magnet! Alle formelig stormet dit for å sikre seg en plass til å spise matpakka. At det lett fungerer med 12 unger på lokomotivet er en realitet. Vi forsøkte å telle og det mest sannsynlige tallet er at ca. 45 stykker var på eller i toget med mat i munn! I ettertid har dette tretoget spredd seg i AFM og i Asker tar de gjerne ett, på Gamle Hvam ønsker de seg tretraktor med henger,

på Sten skole trenger de en trebuss og gjerne noen trebiler. Totalt til å produsere toget gikk det med 610 løpemeter materialer og 1500 skruer.

Vi retter en stor takk til Emils foreldre for gaven, takker Blaker Sparebank for bidraget og Maxbo Sørumssand for rabatten som gjorde dette mulig å gjennomføre.



Fra flyttingen av tretoget og klargjøring til montering i parken på Bingfos  
Foto: Kjell Wiulsrød



## Tilbakeblikk

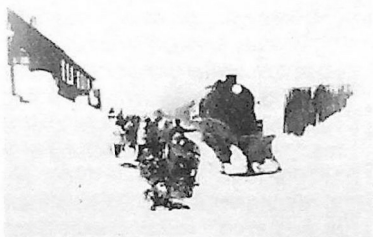
Av Kjell Wiulsrød

Denne spalten skal vi nå forsøke å få inn som et fast innslag i medlemsbladet. De fleste innslagene her vil bli hentet fra tidligere utgivelser av Tertitten med henblikk på nye medlemmer. Med andre ord, historiske tilbakeblikk.

# Tertitten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 42 DESEMBER 1979

# Tertitten



Selågeren drivt på skiløperne i toget "Tertitten", etter hvert damplokomotiv mot Kongsvingerbanen ved Sørumsand. Arkivfoto. Foto: Madsen og NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER

Det første innslaget var hentet fra Aftenposten og ble skrevet der den 10. april 1929:

### Avsporet

TO JERNBANEVOGNER  
AVSPORET PÅ URSKOG-  
HØLANDSBANEN. PASSAGERE-  
NE MÅTTE TA KONGSVINGER-  
BANEN.

Faksimile fra Tertitten nr. 42 utgitt i desember 1979, altså for 38 år siden.

En togavsporing fant i går eftermiddag sted på Urskog-Hølandsbanen. To plankelestede vogner på toget til Sørumsand gikk ved Kvevli stasjon av sporet. De to vogner som var nærmest lokomotivet rotet skinnegangen op i tre vognlengder og skinnene måtte trekkes provisorisk. Konduktør og lokomotivpersonale gikk straks til omlastning av plankene og efter 1½ times tid var toget igjen klar til avgang.

Passagerene var imidlertid pr. bil nådd frem til Blaker og kom der tidsnok til toget til Sørumsand, mens melk, ilgods og dyr blev sendt fra Sørumsand ved 21-tiden. Skinnegangen blev reparert såpass at næste tog kom frem uten forsinkelser.



Den 26. november 1929 skriver Indre Akershus Blad om et nytt tog som skal settes inn på Urskog-Hølandsbanen:

### Nytt tog

Direksjonen for U-H-B besluttet i sitt siste møte forsøksvis å sette op et nytt tog hver fredag aften Bjørkelangen—Skulerud med retur lørdag morgen-slik at det iallfall en hverdag-lørdag-i uken er mulig for folk i Høland å kunne reise med tog til Oslo og komme tilbake på dagen.

Der blev på banens generalforsamling forleden fra representanter fra Høland uttalt ønske om et slikt tog.

Der var forinnen undersøkt muligheten av å sette inn en omnibuss eller en større bil i ruten mellom Bjørkelangen og Hemnes, men et slik arransjement viste sig å støte på så mange vanskeligheter, at man allfall for tiden måtte la det være. Det nye tog settes igang allerede fra fredag 29. novbr. fk,

Fra samme tid som dette tog settes igang vil der over Hølandsbanen forsøksvis kunne foregå av og påstigning i samtlige tog ved alle hovedveiovergange o.l. bl.a. Garsvik og Slora.

Over Urskogbanen vil alle tog stoppe på signal ved Liermosen, Toverudoverg., "Ørken" og Fossumskolen. Reisende der skal stige av må i god tid varsku konduktøren herom.

(Rettskriving og trykkfeil er beholdt)

### Loffen



"Loffen" er kjørt av tralla og arbeidet ved Sætra skal begynne....., men det holdt på å bli en alle tiders bråstopp.

Her er Øyvind i ferd med å løse opp en alle tiders "backlash" - slikt forekommer.

(Bildet er hentet fra Tertitten nr. 42)

---

Noen av oss har hørt historier om denne doningen flere ganger, og er nok en del av historien bak museumsbanen. Redaksjonen utfordrer hermed de som har opplevd "Loffen" om å komme opp med en artikkel slik at nye lesere kan ta del i dens historie.

**Er det noen som tar den utfordringen?**

---



## Tåg 2007

Av Jan Haugen (tekst og foto)

Det er en tradisjon ved jernvägsmuseet i Gävle at man avslutter sesongen med en skikkelig tog helg. Fjor falt det sammen med 150 års jubileet. I år var det en litt mer avslappet stemning med bare 4 damplok under trykk, samt ett knippe el lok. jernvägsmuseet. Dette ble

Søndagen var det klart for retur til det frie europa, men en liten tur innom kolforsen, jvm sin store lager hall. Her var det ett svært inntresant foredrag om restaurering av "fordon". Uansett all moro komme til en ende og mandagen var det arbe igjen...



Klar til avgang fra Haga

solgt til Tågakeriet etter at GM gruppen la inn årene, Tågakeriet bytta loket bort til jernvägsmuseet i en T 43.

Uansett så la undertegnede , Knut Hansen, Knut Haga ut på tur til Gävle, med volvo 164 og camping vogn. Her kommer en liten bilde reportasje fra årets høytid i Gävle.



Ett za 267,elektrisk skifte lok beregnet for skifting uten lokførere



Oljefyrte E10 1746  
under trykk for førs-  
tegang på over 10  
år



D 101 teak D lok er  
vakkert...

~~Returadresse:  
Postboks 59  
1921 Sørumsand~~

## Fra sommersesongen 2007



Setskogen med lokfører Knut Hansen i fullt driv mot Bingsfos stasjon en søndag i sommersesongen 2007

Foto: Kjell Wiulsrød

Vi ønsker alle en riktig god jul  
og  
et godt nyttår