

ISSN 1503-4135

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 116 desember 2004



## Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten  
Redaktør: Fremdeles Jan Deram

Redaksjonens adresse:  
Postboks 59 - 1921 Sørumsand

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

Medlemsskap: Støttemedlem kr. 250,-  
Aktiv kr. 125,-  
Familie: En betaler full pris, deretter kr. 125,-  
pr. person.

Livsvarig medlem: kr. 1750,-  
Bedriftsmedlem kr. 2000,-

Bankgiro: 1602.51.69089

E-mail: tertitte@online.no

Formann Venneforeningen: Roel Houtsma

## Stiftelsen Urskog- Hølandsbanen

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

Postboks 59 - 1921 Sørumsand  
Bankgiro: 1624.65.35500  
e-mail: [tertitten@orum.online.no](mailto:tertitten@orum.online.no)  
Internett: [www.tertitten.no](http://www.tertitten.no)

Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 16.00  
Kontor: Sørumsand stasjon Tlf. 63 86 8150  
Museumsbest./daglig leder: Petter Tønder  
Jakobsen  
Stiftelsens formann: Linda May Kallestein

### Damptog kjøres julen 2004:

søndagene 5., 12., 19. og 26. desember,  
samt nyttårsaften 31. des. kl. 12, 13, 14  
og 15 fra Sørumsand stasjon.

## Denne utgaven

av Tertitten blir min første som **ikke-redaktør** av Tertitten! I forrige utgave av bladet annonserte jeg min avgang som redaktør, men siden det har vist seg vanskelig å skaffe en etterfølger har jeg lovet å lage ferdig også denne utgaven. Jeg akter imidlertid ikke å gjøre som avdøde Kjell Bækkelund, som i en årrekke holdt avskjedskonserter. For mitt vedkommende er dette finalen.

Tertitten har lagt bak seg en flott og godt besøkt sommersesong. Til sammen 8065 reisende har vi hatt. På Sørumsand har det også skjedd store forandringer, bussgarasjen er en saga blott - isteden er en splitter ny vognhall i ferd med å reise seg bak verkstedsbygningen vår. Når dette leses er den etter all sannsynlighet under tak, og mulig å stalle vogner i.

Sommerens store suksess var samarbeidet med Fetsund Lenser, veteranbussen og båten på Glomma: "De gamle Rejsevejer". Vi måtte forlenge tilbudet med flere søndager og alle disse turene gikk fullsatte begge veier alle søndagene. Tilbudet vil bli gjentatt også neste sommer.

Nå står årets siste kjøredager for døren. Vår tradisjonelle julekjøring foregår i år alle søndagene i desember + nyttårsaften. I fjor lå vi like oppunder 2000 reisende på julekjøringen. I år slår vi denne rekorden!! Velkommen til alle, og en riktig God Jul til alle våre lesere!

Jan Deram

### Forside:

*Veggelementene til den nye vognhallen løstes på plass på Sørumsand.*

*(Foto: Petter Tønder Jacobsen)*



*En sommerdag i 2004 finner vi lokkollør Erik Borgersen i førerhuset på ok nr. 4 "Setskogen".  
(Foto: Simen P. Aasheim)*

## **Sommersesongen 2004**

### **Jan Deram**

Sommersesongen 2004 begynte i år ikke med den tradisjonelle skolebarnkjøringen. Før denne hadde vi nemlig hele tre charteroppdrag med til sammen 150 passasjerer. I uken 14. – 18. juni fikk vi så besøk av 1600 glade barnehage- og skolebarn. Nytt av året er også at vi faktisk hadde flere skoler på besøk utenom disse dagene, som rene charterturer. Spennvidden på charteroppdragene er stor, alt fra utenlandske grupper via foreninger til brylluper og slektsstevner. Det er ikke den anledning Tertitten ikke er brukelig til.

Selve søndagskjøringen tok til den 27.06 og gikk sommeren gjennom helt til den 12.09 – 12 søndager i år. Mange av sommersøndagene hadde vi tilleggss-arrangementer, allerede åpningsdagen lanserte vi årets nye tilbud: "De gamle Rejsevejer" – et samarbeid mellom Tertitten, Fetsund Lenser, Schøyen Veteranbussklubb og MS Øyeren. Disse turene som gikk 7 søndager ble en formidabel suksess. Turen kunne gjøre på to måter med utgangspunkt på Fetsund Lenser, begge måtene omfattet besøk der, tur med MS Øyeren, tur med

”Blåbussen” fra Schøyen og selvfølgelig tur med Tertitten. Suksessen gjentas garantert også neste år.

Den 11. juli ble det avholdt en godt besøkt friluftsgudstjeneste på Bingsfos, dette er et arrangement vi også prøver å få plass til hver sommer. Flere ganger i løpet av sommeren arrangerte vi også ”Den lille Rundreisen” som nå begynner å bli en solid tradisjon hos oss. Også på disse turene bruker vi veteranbuss, og besøker severdigheter i Aurskog. Den 8. august var det ”Barnas dag”, i år ikke så godt besøkt pga. været, men morsomt for de barna som dukket opp.

Som kjent feiret jernbanen i Norge sitt 150-årsjubileum i år. På Tertitten markerte vi dette den 29.08 med å iverksette 2-togsdrift. Dette gir de reisende et fyldigere inntrykk av gamle dagers jernbanedrift, bl.a. med kryssinger på Bingsfoss og 415 reisende besøkte oss denne dagen.

I løpet av forsommeren og sommersesongen har området på Sørumsand stasjon gjennomgått store forandringer, faktisk de største siden Tertitten kom tilbake til Sørumsand sentrum på slutten av 80-tallet. Bussgarasjen, der vi leide plass til stalling av lokomotiver er revet, og istedenfor har vi under oppføring en prektig vognhall på tomten bak verkstedet vårt. Museumsbestyrer Petter Tønder Jacobsen har skrevet en egen artikkel om dette, som du finner lenger ute i bladet.

Hittil i år har 8.065 personer reist med Tertitten, og det er et antall vi er meget godt fornøyd med. Slår vi till med rekord på julekjøringen er tallet 10.000 ingen umulighet, så vi satser friskt med hele 5 kjøredager i desember måned.



Bilde av tomten til den nye vognhallen. Tomten er planert og klargjort og ligger til høyre for den gule containeren. (Foto: Petter Tønder Jacobsen)

## Reisendestatistikk for sommersesongen 2004:

### Ordinære tog søndager:

Tog	27.06	04.07	11.07	18.07	25.07	01.08	08.08	15.08	22.08	29.08	05.09	12.09	Tot.
751/52	103	162	102	66	157	94	109	29	52	123	55	45	1097
753/54	99	151	132	114	161	112	105	84	70	101	81	43	1253
755/56	63	161	138	82	151	87	57	67	59	35	129	67	1096
757/58	50	99	75	17	129	22	51	35	41	46	138	45	748
759/60	43	52	66	32	58	20	27	31	50	20	120	26	545
2011/12										18			
2013/14										43			
2015/16										29			
<b>Totalt</b>	<b>358</b>	<b>625</b>	<b>513</b>	<b>311</b>	<b>656</b>	<b>335</b>	<b>349</b>	<b>246</b>	<b>272</b>	<b>415</b>	<b>523</b>	<b>226</b>	<b>4829</b>

### Andre arrangementer:

Arrangement	Antall
Skole/barnhagekjøring 14.06 – 18.06	1597
Sørumsanddagene/togrøveri	285
Den kulturelle skolesekken	595
13 charteroppdrag	759
<b>Totalt</b>	<b>3236</b>

### Oversikt over charteroppdrag:

03.06:	National Elektro	36 reisende	
05.06:	Bryllup	56 reisende	
12.06:	Lørenfrydingene	50 reisende	
15.06:	Tysk gruppe	52 reisende	
15.06:	Skoleavslutning	162 reisende	
17.06:	Nordkisa skole	76 reisende	
19.06:	Fortidsminneforeningen	26 reisende	
03.07:	Bryllup	50 reisende	
11.07:	Engelsk gruppe	33 reisende	
10.08:	Bøler skole SFO	53 reisende	
14.08:	50-årsfeiring	75 reisende	
28.08:	Grillfest	20 reisende	
28.08:	Slektsstevne	70 reisende	<b>Totalt charter 759 reisende</b>

**Totalt antall reisende sommersesongen 2004: 8.065 personer**



*Øverst: Grøfter er gravd til forskalingen for grunnmuren, og mesteparten av forskalingen er på plass.*

*Nederst: Her beskuer Trond Dehli og Rune Brakestad stolt resultatet så langt: ringmuren er ferdig støpt. (Begge fotos: Petter Tønder Jacobsen)*

# Vognhall på Sørumsand

## Petter Tønder Jacobsen

Som følge av at det forelå planer for utbygging av kollektivterminal på Sørumsand stasjon ble det i 2002 vedtatt at bussgarasjen, som Urskog-Hølandsbanen leide av Nettbuss og bl.a. benyttet til stalling av passasjervogner, skulle rives. Prosjektet var et samarbeid mellom Sørum kommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen. Det ble protestert heftig fra banens side, noe som resulterte i et vedtak i kommunale organer om at bussgarasjen ikke skulle rives før et erstatningsbygg var reist. Saken utviklet seg fra en konflikt, primært med kommunen og Jernbaneverket til et meget positivt samarbeid. Samarbeidet ble startet opp ved at Statens vegvesen lovet kr 200.000,- i tilskudd til erstatningsbygg, dersom kommunen ytet minst det samme, og at UHB tok opp et lån tilsvarende årlig husleie, dvs kr 600.000,- og at Jernbaneverket bidro med tomt.

Kommunen fulgte opp med løfter om å dekke det resterende, samt å garantere for UHBs lån og UHB påtok seg å bidra med egeninnsats slik at kostnadene kunne holdes nede. Etter hvert tilbød Jernbaneverket seg også å bidra gratis konsulenthjelp, utarbeidelse av nødvendige beregninger, byggesøknadsoppfølging, samt arbeidstegninger. Dette har vist seg å være svært omfattende, og Jernbaneverkets bistand ville nok ha påført prosjektet seksifrete kostnader hvis vi hadde vært nødt til å kjøpe tjenestene.

Etter å ha vurdert flere alternativer kom vi frem til at det ville være både enklest og billigst å benytte et prefabrikkert elementbygg av en type som brukes i landbruket og som leveres av Felleskjøpet. Bygningen leveres i ferdige veggelementer som heises på plass med kran, samt alt som trengs av materialer til tak og gavlvegger med mer.

Planleggingen av vognhallen, som nå reiser seg bak lokstallen ble igangsatt allerede høsten 2003, og de første spadestikkene ble tatt etter at snøen gikk i vår. Planering og utgraving ble utført av en lokalt innleid maskinentreprenør, Nils Anders Gran som var en svært nyttig samarbeidspartner. Forskaling og armering ble utført med egne krefter, Rune Brakestad og Trond Dehli brukte svært mye av sin tid både i vår, sommer og høst til dette arbeidet. Arbeidene med fundamentet ble fullført med støping av gulvet 12. oktober, og deretter ble selve bygningen reist. I skrivende stund (4.november) er taket i ferd med å komme på og bygging av sporveksler og legging av skinner inn i hallen igangsatt. Håpet er å få passasjervognene under tak på Sørumsand innen julekjøringen starter søndag 5. desember.

Byggingen av vognhallen er et meget stort løft for banen, i den forstand at det har tatt svært mye tid og krefter, særlig for to av banens ansatte som har gjort en kjempeinnsats under hele byggeprosessen. Rune Brakestad, som har hatt ansvar for å innhente pristilbud og koordinere selve prosessen, og Trond Dehli som ved siden av sine oppgaver knyttet til det rullende materiellet har bidratt sammen med Rune med å utføre alle typer oppgaver fra bygging av forskaling og armering til tekking av tak. Praktisk talt alt arbeid er utført med egne krefter.

Et løft vil det også være i den forstand at det bedrer lagringsforholdene for verdifullt materiell og at det vil lette arbeide for de aktive på driftsdagene ved at man spare inn to turer til Bingsfos. Vi ser med glede frem til at bygget blir klart til bruk.

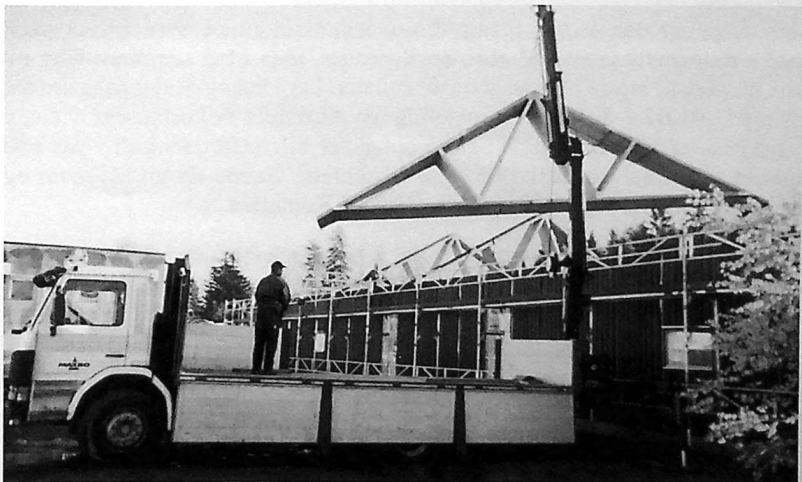


*Dette bildet er tatt fra 2. etasje i verkstedet. Vi ser at gravemaskinen er i ferd med å fylle opp det som senere skal bli gulvet i vognhallen.*

*Innkjøring til vognhallen vil skje på høyre side av verkstedet, der det legges inn en vekselløp til vognhallssporene. På denne måten får vi også et stikkspor rett frem til høyre for vognhallen. Vognhallsvekselen går umiddelbart over i en ny vekselløp som deler sporet til to løp inn i selve hallen. Som det går frem av Petters artikkel vil vi nå kunne stalle alle personvognene på Sørumsand, og derved slippe å kjøre tomtog til Bingsfos både før og etter driftssøndagene.*

*(Foto: Petter Tønder Jacobsen)*





*Øverst: Arbeidet går fremover med stormskritt, og her er veggelementene kommet på plass*

*Nederst er det takstolene som heises på plass, og vi får en anelse om hvordan vognhallen vil ta seg ut. (Begge fotos: Petter Tønder Jacobsen)*

## **Svilleaksjonen 2004**

### **Petter Tønder Jacobsen**

I anledning markeringen av 100-årsjubileet for UHB's forlengelse inn til Sørumsand ble det satt i gang innsamling av midler til innkjøp av sviller. Det er behov for utskiftning av sviller på ca ¼ av traséen. Medlemmer av Venneforeningen og andre venner av Tertitten ble invitert til å "kjøpe" sviller til banen for kr. 200 pr. stk. Svilleaksjonen ble igangsatt ved at ordføreren i Sørum, Hans Marius Johnsen, kjøpte 10 sviller på vegne av Sørum kommune.

Svilleaksjonen pågår fortsatt, og hittil er det kommet inn kr. 30.200, dvs. nok til innkjøp av 151 sviller. Disse er allerede innkjøpt og vil etter planen bli lagt ut i løpet av 2005. Opprinnelig skulle arbeidet vært igangsatt i høst, men byggingen av ny vognhall på Sørumsand har lagt beslag på all ledig kapasitet.

## **Konsolideringsprosessen**

### **Petter Tønder Jacobsen**

Som følge av den statlig igangsatte museumsreformen, som går ut på å styrke museumsvesenet ved økte bevilgninger, men også sammenslåing av små muséer til større og mer robuste enheter, har Urskog-Hølandsbanen fra og med 01.07 i år vært en avdeling av Akershus fylkesmuseum. Dette betyr bl.a. at en del administrative oppgaver blir utført sentralt i det nye muséet som fra 1. januar 2005 også vil omfatte Gamle Hvam Museum og sannsynligvis flere av de øvrige muséene på Romerike.

Driften ved Urskog-Hølandsbanen vil i hovedsak bli uendret, avdelingen vil ha sitt eget budsjett og inntektene fra driften vil gå inn i dette. Prosessen har pågått i noen tid og er ennå ikke fullført.

Erfaringen så langt er positive. De mulighetene en større organisasjon gir til å ivareta ulike funksjoner på en mer profesjonell måte vil etter hvert bidra til at vi forhåpentligvis kan levere et enda bedre produkt til våre reisende og at vi blir enda bedre i stand til å ta vare på kulturminnet Urskog-Hølandsbanen.

## Bilder fra togsommeren 2004

Simen P. Aasheim

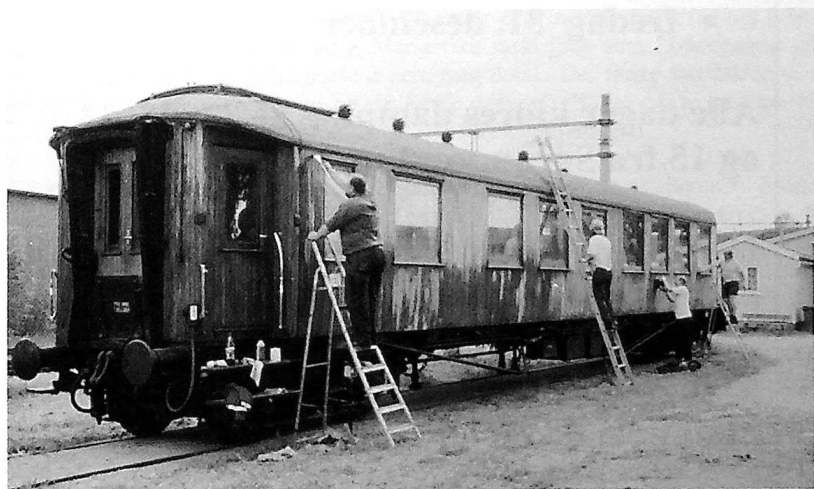


Øverst: Bussgarasjen slik den var under skolekjøringen tidlig i sommer

Nederst: "Kroken på døra" Knut Hansen og Håvard Pedersen foran bussgarasjen få uker før den blir revet. (Begge fotos: Simen P. Aasheim)



*Urskog-Hølandsbanen påtok seg på forsommeren å lakkere El 13 2124 for Ofotbanen. På det øverste bildet har loket akkurat ankommet Sørumsand og er klar for lakkering. Nederste bilde viser arbeidsgjengen i full gang med omlakkingen av det forhenværende NSB-lokomotivet. (Begge fotos: Simen P. Aasheim)*



Øverst: Her ser vi El 13 2124 ferdig lakkert i all sin glans i Ofotbanens grønnfarge.  
Nederst: Ao100 har fått en lett puss i sommer. Her er Knut Hansen, Thomas Haugen, Kjell Wiulsrød og Håvard Pedersen i gang med skrape og malekost.  
(Begge fotos: Simen P. Aasheim)

# **Julekjøringen 2004**

**Tertitten ønsker alle hjertelig velkommen til årets julekjøring. Den finner sted følgende dager og til følgende tider:**

- **søndag 5. desember**
- **søndag 12. desember**
- **søndag 19. desember**
- **søndag 26. desember**
- **fredag 31. desember**

**Alle dager kjøres damptog kl. 12, 13, 14 og 15 fra Sørumsand stasjon.**

**Gløgg og pepperkaker serveres på Fossum stasjon!**

**Velkommen til en stemningsfull og avslappende førjuls/romjuls-togtur!**

## Formannsskifte i Venneforeningen

### Jan Deram/Roel Houtsma

Kjell Wiulsrød har i en periode vært formann i Venneforeningen Tertitten. Han har nedlagt et stort og viktig arbeid, og vært en krumtapp i det som har skjedd på Sørumsand.

I høst ba han om avløsning, og takket være vår nederlandske venn og særdeles aktive medlem, Roel Houtsma, løste formanns-"problemet" seg smertefritt. Roel har sagt seg villig til å være formann, i første omgang frem til årsmøtet i 2005. Han får hjelp og støtte av Kjell, som fortsetter som nestformann.

Siden ikke alle leserne kjenner Roel like godt, ba jeg ham om å skrive ned noen linjer om seg selv, og hva han driver med utenom Tertitten.

"Jeg ble faktisk kjent med dere noen år før jeg flyttet hit. Maria (min kone) og jeg var i Norge, og sammen med en venn besøkte vi Tertitten en sommerdag, og tok mange bilder. Lite ante jeg da at jeg skulle tilbringe svært mye av min tid her på et senere tidspunkt.

Maria og jeg flyttet til Norge i mars 1999, ett år etter at vi hadde giftet oss i den praktfulle bergkirken i Kongsberg. Maria fikk raskt jobb som IT-konsulent på AHUS, mens jeg først måtte prøve å lære meg norsk. Det første året bodde vi i Fjerdingsby v/Lillestrøm, og en av de første dagene i Norge reiste jeg opp til Sørumsand for å melde med inn som medlem i Venneforeningen.

På Strømmen voksenopplæring fikk jeg norskundervisning og på slutten av denne opplæringen fikk jeg et halvt års lærlingeplass på Tertitten. Man kan trygt si at det ble kjærlighet ved første blick! Via AETAT gikk jeg videre i opplæring som saksbehandler i kommunal forvaltning. Etter det har jeg jobbet som arkivmedarbeider ved Akerselva sosialsenter, Miljøverndepartementet, hos Boligbygg i Oslo kommune og i Fellesforbundet.

Vår lille sønn er også veldig interessert i tog. "Onkel Trond" (Dehli) har allerede gitt ham den første opplæringen i hvordan et lokomotiv virker, og han er nok et fremtidig medlem, bare han kommer til skjells år og alder.

Tertitten er ikke min eneste hobby. Jeg liker også å gå på tur, liker å lese historie og å være med i krigspill. Senest deltok jeg i Skansespillet.

Noen av målene jeg har satt meg som formann er at jeg vil prøve å forsterke det sosiale samværet mellom de aktive medlemmene, og prøve å få medlemstallet opp!"

## Finn Halling utnevnt til æresmedlem

Jan Deram



På et medlemsmøte i Venneforeningen Tertitten, på den gamle og tradisjonsrike "Valstad Kafé" på Sørumsand den 02.11 ble Finn Halling utnevnt til æresmedlem av Venneforeningen.

Han ble overrakt et æresdiplom av Roel Houtsma og deretter holdt Håvard Pedersen en inspirert tale der han rekapitulerte Finns innsats på og for Urskog-Hølandsbanen og takket ham for hva han hadde be-

tydd for banen. Finn svarte med en kort tale, og Roar Stenersen, Trond Dehli og Stein Olav Hohle "minnret" i fellesskap om tiden de hadde hatt på banen sammen med Finn.

I 1982 overtok en 26 år ung mann den relativt tunge jobben som driftsbestyrer på Urskog-Hølandsbanen. Finn Halling het han, og han visste hvor og hva han ville med banen. Finn har gått gradene fra 14 årig "halvmeter" og har i løpet av årene siden han begynte i 1970 innehatt en lang rekke verv ved banen: kasserer, styremedlem, redaktør av Tertitten, driftsbestyrer og formann i så vel Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen, som i Venneforeningen Tertitten.

I Finns tid som driftsbestyrer fikk banen et formidabelt oppsving. Foruten å sørge for at det ble laget nye kjeler til både "Setskogen" og "Høland" var det under Finns regime at banen kom tilbake til Sørumsand sentrum og at vi fikk bygget stasjonsbygningen og noen år senere verkstedet der.

Det voldsomme oppsvinget banen fikk i slutten av 80-årene og begynnelsen av 90-årene har Finn mye av æren for, men som han selv uttrykte ved overrekkelsen av æresmedlemskapsbeviset; dette hadde ikke vært mulig uten en kjempeinnsats også av banens aktive medlemmer. Statuttene for æresmedlemskap sier at det ikke kan deles ut til en som fremdeles innehar verv ved banen, så nå, når Finn igjen er en "vanlig" aktiv, var det på høy tid at han fikk denne erkjennelsen.

Tertitten gratulerer så mye med æresmedlemsskapet!



.... og så var sommeren 2004 over!



Øverst: Klar til dagens innsats. Dieselloket har vært og hentet vognene på Bingsfos, og Øyvind Hofseth, Håvard Pedersen og Stein Olav Hohle slapper av en kort stund. (Foto: Arvid Løhre)  
Nederst er vi på Fossum der loket går rundt togstammen, bivånet av nysgjerrige små barn – på behørig avstand. (Foto:Erik Borgersen)



*Uten mat og drikke duger helten ikke! Her er Trond Dehli knipset i lokdøren i et ubevoktet øyeblikk, mens han i all hast får i seg en osteskive. Det er hardt arbeid å være på loket, og ikke så mange muligheter for pauser i løpet av en driftsdag.*

*På bildet nedenfor poserer tre staute karer for fotografen. Det er klart for dagens første tog og konduktør Kjell Wiulsrød, togfører Svein-Ove Johnsrud og togleder Jan Deram er klare til innsats på henholdsvis tog og stasjon. (Begge fotos: Erik Borgersen)*



## Daglig liv på UHB for 70 år siden

### Skiftekontrollør Einar Fossum forteller

I banens arkiver finnes mye lesverdig stoff. En ung mann som begynte som stasjonsbetjentlærling på Sørumsand i 1937, har bl.a. etterlatt seg en beskrivelse av livet på stasjonen. Vi slipper Einar Fossum til:

Jeg begynte som stasjonsbetjentlærling på Sørumsand i slutten av 1937, og holdt på ved stasjonen i 10 år. Det meste av arbeidet var jo i forbindelse med Urskog-Hølandsbanen, det var liksom den det hele dreide seg om. Uten UHB hadde nok ikke Sørumsand vært mye til stasjon. Men nå var den blitt et knutepunkt, og en ypperlig opplæringsstasjon for telegrafister. Det var svært mange av dem som fikk sin første opplæring i morse, fraktbrevkartering og den slags i årenes løp der.

Omlastingen var voldsomt arbeidskrevende. Mange ganger fikk vi ikke gjort annet enn å lempe fra den ene banen til den andre. Det var reisegods og post, melkespann og alt mulig av stykkgoods, slakt og levende dyr. Melken fra bygda kom i egne vogner, S-vogner, som var hvitmaltet for at de ikke skulle bli så varme om sommeren. Dessuten hadde de iskasser innvendig på veggene, og disse kassene fylte vi med is fra en diger isbinge nederst på stasjonen. Melken var nå i grunnen blitt mest fløte når spannene hadde ristet seg frem til Sørumsand, husker jeg. Det var ikke små melkespann heller, men vi lærte oss en egen måte å trille dem på, så jobben gikk ganske raskt unna. Det kom gjerne 5-6 vogner daglig med melk som skulle lastes om.

Ellers hadde vi mye å gjøre med dyr av alle slag, både slakt og levende dyr. Vi fikk store griseskrotter som ofte veide langt over 100 kilo, og da måtte det to mann til for å bære. Grisene var i grunnen lettest å håndtere når de var stivfrosne. Svære okseskrotter fikk vi også. De lå i rekker bortetter husker jeg. Likevel var det de levende dyrene som var de mest spennende for oss. Vi hadde 5 øre ekstra fra UHB og 5 fra NSB for å leie en okse eller ku over fra smalt til bredt spor, men vi fikk ikke noe ekstra for å spa ut all den møkka som kom i tillegg! Det var forresten ikke alltid noen enkel sak å håndtere disse dyrene. Det hendte faktisk at vi måtte skyte ei ku eller en okse som var blitt vill etter flere timers risting i vogna.

Løftekranen som var kommet i 1919 var til stor hjelp, og den ble oftest brukt til å lempe løftkassene, men også til omlastingen av torvstrøballer fra Liermosen Bruk. Til det siste brukte vi en metode med en lang planke på hver side, som ble forbundet med lange bolter som gikk gjennom det nederste ballesettet, og så

strammet vi til. På plankene hektet vi heisevaier og løftet det hele over på statsbanevognen. Hadde vi ikke strammet boltene skikkelig, ja da datt det ned alt sammen.

Selv om vi hadde kranen måtte jo alt stykkgodset tas for hånd. Farinsekker, mel, dremsrør og masse småteri, som vi i dag tar på paller måtte vi lempe over én for én. Og så var det å telle etterpå da, og se at det stemte og at alt var helt.

I min tid var det i alt 7 stasjonsbetjenter som jobbet på Sørumsand. I tillegg var det en sporskifter. Borte på løftekrana hadde fire karer tilhold. De ble kalt for "gampene", og det var noen kraftige slitere som ikke gikk av veien for å ta i et tak.. Det var det samme om det var 5 eller 10 vogner som skulle losses. Disse karene gikk på og fikk arbeidet unna, for vognene skulle jo opp igjen med første tog. Det var alltid noe å gjøre, og dagene kunne bli riktig lange. Vi begynte kl. 06.30 om morgenen, og kunne holde på til 19-20tiden om kvelden med en pause midt på dagen.

Sommerstid hadde vi en voldsom turisttrafikk, og det var nok ikke minst denne som hjalp UHB til å holde seg såpass godt oppe. Det var mange skoleklasser som tok rundturen med UHB og Turisten ned til Halden. Når morgentoget kom fra Oslo ble det vill trengsel på stasjonen, for da gjaldt det å storme fort inn i Tertittenvognene for å få seg en god plass. Det var mange som likte å stå ute også, på "verandaen" som vi kalte det. Konduktørene på UHB hadde det ofte litt vanskelig ved at de måtte skrive fra stigbrett til stigbrett når de skulle over fra én vogn til den neste. Om sommeren gikk det jo an, men vinterstid med sne og holke kunne det være farlige greier. Men det gikk jo bra likevel.

Lokpersonalet på banen var også noen alvorlig kraftige karer. De var liksom av en egen støpning de gutta. Det var "Alt for Urskog-Hølandsbanen" som gjaldt for dem. Det spilte ingen rolle om de arbeidet rundt bare jobben var gjort og maskinen var klar til neste dags kjøring. Det var ikke lange pausen de tok heller, når da ankom Sørumsand. Det var å pusse navneskiltene og frontlykt og alt det andre i messing så det skinte lang vei. Så var det å kjøre ned til stenderen og fylle vann, og så videre til svingskiven i den andre enden av stasjonen for å tørne loket. Ferdige med det bar det videre til kullbingen. Fire store kurver med kull gikk det gjerne med. Det var en ganske bratt og høy trapp fra kullbingen og opp til maskinen, men det ordnet vi på den måten at vi la en lang planke lang midten av trappa oppover og dro kurvene opp på den. Og så fyrte de godt opp så røyken lå svart rundt her før de kjørte omkring og skiftet i den tiden som var igjen til avgang.

Det var én ting jeg beundret Urskog-Hølandsbanen for. Den var så å si alltid in rute – uansett vær og føre. Det kunne være så mye nysnø at det neste stoppet opp på Kongsvingerbanen, men Urskog-Hølandsbanen kom frem. Lokene hadde en frontplog som tok det meste, men hardt kunne det være likevel og jeg tror nok det gikk med mye kull i de harde vintrene på Urskog-Hølandsbanen. Når det iset på gikk jo ikke toget på skinnene i det hele tatt, men til Sørumsand kom de, og som regel i rute!

Det var noe menneskelig over UHB. Jeg husker en gang at toget merkelig nok var en del etter ruten ved ankomst Sørumsand. En gammel kone hadde sittet på Killingmo og lest avisen. Da toget kom fikk hun det litt for travelt og dermed glemte hun lesebrillene på stasjonen. Hun gikk på toget, som satte seg i gang, etter en stund kom konduktøren, og konen besværet seg over brillene som lå igjen på Killingmo. Denne konduktøren var av det rette slaget. Han fikk stoppet toget og så bakket de helt tilbake til stasjonen og hentet brillene hennes. De kom litt sent til Sørumsand, men så hadde de med seg ei kone som var glad også!

Det kunne nok hende en og annen gang at de var litt forsinket på grunn av stor trafikk eller mye gods, men det var som regel så lite at det ikke var noe å snakke om. Dessuten hadde de jo litt tid å gå på i korrespondansen her på Sørumsand, for vi skulle jo ha tid til å lesse over reisegods og slikt på trallene våre. Det var ikke så rent lite gods vi måtte lesse over ved hver korrespondanse, og det reisegodset som skulle ut med UHB's tog måtte vi stue riktig, så det som skulle til første stasjon kom ytterst. Posten måtte vi også ha med. Det var jo postførende tog på UHB og spesielt ved jule- og påsketider kunne det være store mengder post. Postekspeditøren så vi ikke mye til ved de tidene, for han var begravd i postsekker til oppunder taket. Somme tider måtte vi i tillegg ta i bruk både brekkvogna og en G-vogn for å få med alt. Det ble ofte lange dager og netter for postekspeditørene.

Alle vognene skulle jo dessuten holdes varme. Dette var vår jobb å passe på. Vi hadde ikke tid til å gå og småfyre hele tiden, så det ble til at vi slengte på en kullbit eller tre. Da ble det godt og varm. Veldig godt og varm! Det var så en kunne steke flua på veggen, det.

I løpet av krigsårene ble UHB brukt en del som rømningsvei til Sverige. Vi hjalp folk etter beste evne, men det måtte jo foregå i det skjulte. De fleste som skulle rømme var helt ukjente i traktene, så jeg fikk laget et lite oversiktskart som jeg gjemte på baksiden av slipset. Dette delte jeg ut, men vi måtte jo være forsiktige når vi spurte om hvor folk skulle.

Etter krigen kom jeg til Lillestrøm stasjon, og dermed slutter de nære minnene om UHB.

## Togminner frem fra glemselen

### Dagfinn Lunner

Under opprydning tidligere i år fant Roy Kristiansen en del klenodier fra Urskog-Hølandsbanens driftsdager. Gjenstandene er nå overrakt banens museum.

Kristiansen, som er trafikkleder i Nettbuss på Bjørkelangen, hadde en skikkelig ryddesjau i skap og gjemmer på arbeidsplassen sin. Resultatet ble artige funn av stempler, stempelholdere, frakttabeller, vognfortegnelser, konvolutter, papirklype og en postvekt. Det mest spesielle var en billettstemplingsmaskin med datoinnstilling 30. juni 1960, Urskog-Hølandsbanens siste dag i ordinær drift.

”Denne datoen skal får stå”, sier en begeistret Lena Moen, som mottok gavene på vegne av Tertitten på Sørumsand.

Den uhøytidelige overrekkelse fant sted 28.06 foran lokstallen ved bussgarasjene på Bjørkelangen. Tilstede var også Dagfinn Lunner og Tor Akselsen, begge to med forkjærlighet for lokalhistorie og kommunikasjonshistorie i hjembygda.

Det var naturlig å kontakte disse karene da jeg fant sakene, sier Kristiansen med et skjevt smil. Alle tre hadde et forhold til garasjeleggene. Det var hit de søkte etter skoletid som smågutter, og fikk være med på å vaske busser og kanskje også skru litt. UHB hadde tilknytning til busselskapet til NSB og dermed er det ikke så rart at effekter er å finne fra den gang. Det ligger mye historie i de gamle eiendelene.

En frakttabell fra 1. april 1925 viser at forsendelse av en sykkel koster kr. 1,20 for inntil 50 km. Det tilsvarer strekninger Sørumsand- Hemnes, sier Dagfinn Lunner. Vognfortegnelsen viser at banen hadde 9 personvogner og 64 godsvogner av forskjellige typer, alt fra melkevogner til åpne og lukkede godsvogner.

Et oppslag over Urskog-Hølandsbanens ringesignaler er også en kuriositet. I 1927 var fire lange ringesignaler (3 runder med sveiven på telefonen) synonymt med Skulerud stasjon.

Blant andre interessante gjenstander som ble funnet er et kassererstempel og et trykkerisett til konduktorens billettang. Billettstemplingsmaskinen mener Lunner og Akselsen må ha vært i bruk på stasjonen på Bjørkelangen. Uansett, sier Roy Kristiansen, hele samlingen har tilhørighet på dagens museum, og Lunner og Akselsen nikker bifallende.

Tertitten setter stor pris på Kristiansens ryddeiver, og de gjenstandene den brakte for dagen. Museet takker for den fine gaven, som er en flott tilvekst til samlingene.

# Den nederlandske "Tertitten"

## Roel Houtsma

Den nederlandske Tertitten (Gelderse Tramwegen) hadde et nettverk av tertiærbanelinjer i Øst-Nederland, men det omfattet mer enn ett selskap. På et visst tidspunkt samarbeidet 9 selskaper. De hadde én direktør og ett navn, GTM. Det blir for omfattende å beskrive hele selskapet i en artikkel. Derfor har jeg valgt linjen Dieren-Doetichem som rød tråd gjennom artikkelen. Dette var hovedlinja for den originale GTM.

## De første planene for anlegg av jernbane i Achterhoek

Achterhoek ligger i Øst-Nederland med byen Doetichem som sentrum. Til 1881 kunne man bare reise herfra med diligence og hest og vogn til nærmeste stasjon. Turen til jernbanestasjonen i Dieren tok to til tre timer. Diligencen kjørte 8 ganger om dagen og gods ble fraktet med hest og vogn eller båt. I 1878 endret man jernbaneloven for første gang og tertiærbanen fikk også lov å kjøre med damplokomotiver gjennom tettsteder. Den 9. november 1880 ble selskapet Geldersche Stoomtram Maatschappij opprettet, og man bestemte at man skulle bygge en tertiærbane med sporvidde på 0,75 m.

Man begynte å bygge den 26. februar 1881. To store problemer måtte løses. Det første var "Ellecomse overlaat". Ellecom er en landsby og overlaat betyr at dikene som holder elven på plass var lavere på dette stedet. Grunnen til dette var hvis vannet i elven var ekstremt høyt kunne det strømme over den lavere delen i diken. På denne måten tok man trykket av på andre steder. Man forebygget at det skulle oppstå brudd i dikene hvor det bodde mye folk. Hvis vannet var høyt, ble 2 kilometer av veien hvor linja lå, oversvømt. Dette hadde følger for ruteplanen. Løsningen kom etter 1886, da ble veien lagt høyere og var det slutt på oversvømmelser.

Brua over elven Yssel som lå nær Doesburg var en skipsbru. Små båter holdt brua på plass. Lokomotivene var for tunge til å kjøre over. Den eneste måten å krysse elven på var at person- og godsvogn hver for seg ble satt over med hester. Resultatet ble store forsinkelser og kostnader (2000 gulden = 8000 kroner per år). Så man måtte forsterke brua. Før man kunne gjøre det, måtte man bygge to lokstaller. GTM måtte betale selv forsterkningen men da brua var ferdig kunne man spare mye penger. Man bygget en installasjon på hver side som kunne bevege brua opp og ned alt etter det var lavt eller høyt vann slik at toget alltid kunne kjøre over. Brua ble testet og godkjent og den 9. juni 1884 krysset man elva med lokomotivet og vogn for første gang. Det delte rutetilbudet var fortid.