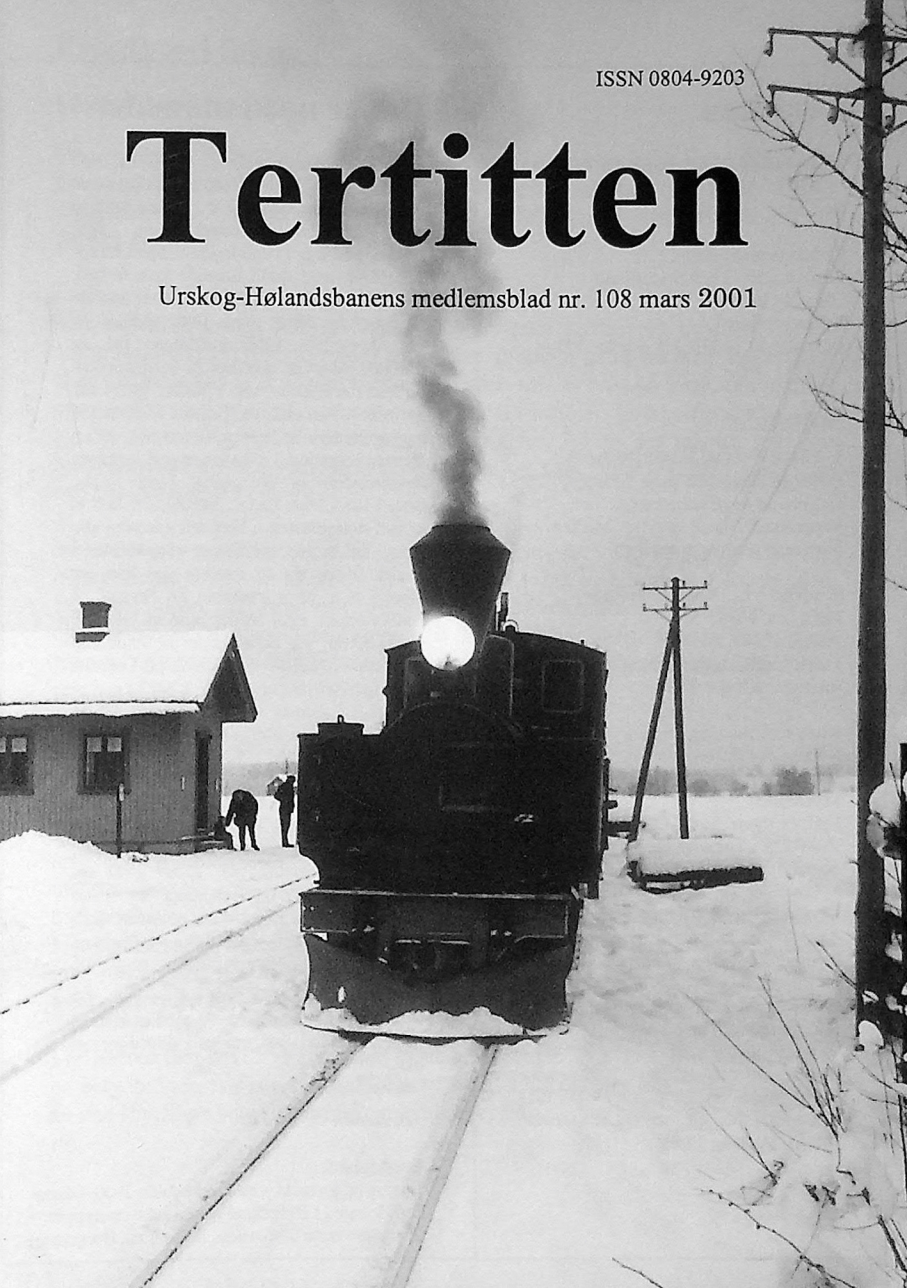


ISSN 0804-9203

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 108 mars 2001



# Tertitten

## Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjonens adresse:  
Postboks 59 - 1920 Sørumsand

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

## Stiftelsen

### Urskog-Hølandsbanen

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

Postboks 59 - 1920 Sørumsand  
Bankgiro: 1624.65.35500  
Postgiro: 2 06 77 18  
E-mail: tertitten@sorum.online.no  
Internett: www.tertitten.no

Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 16.00  
Kontor: Sørumsand stasjon Tlf. 63 86 81 50  
Museumsbestyrer/daglig leder: Linda M. Myklebust  
Driftsbestyrer: Svein-Ove Johnsrud  
Trafikksjef: Lena Moen  
Stiftelsens formann: Finn Halling

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

Damp tog kjøres sommeren 2001 søndagene fra 24. juni t.o.m. 26. august kl. 11, 12, 13, 14 og 15. I tillegg kjøres tog **alle onsdager i juli kl. 16.30 og 17.30.**

# Det er noen måneder

siden julekjøringen, som i 2000 ble noe amputert, dels fordi vi hadde atskillig færre julereisende enn tidligere år, og dels fordi vi måtte halvere kjørestrekningen. Pga. masseutglidning i bane-legemet like ovenfor Bingsfoss, med dertil hørende kjøreforbud, måtte vi nøye oss med juletog som snudde på Bingsfoss denne julen. Dette til tross; vi fikk hyggelige tilbakemeldinger fra de reisende. Mer om hostregnets herjinger kan du lese i artikkelen inne i bladet. Ellers har det vært jobbet med vedlikehold både av lok og vognmateriell i høst og vinter.

Banens legendariske driftsbestyrer gjennom størsteparten av driftstiden, Eigil Prydz, døde i 1966. Hans datter, Agathe, har vært et trofast støttemedlem i Tertitten gjennom alle år, og har besøkt oss mange ganger. Inne i bladet finner du et intervju der hun ser tilbake bl.a. på oppveksten på Bergan på Bjørkelangen. Hun tegner også et bilde av en kjær far, en annen side av ham enn *jernbanemannen* Prydz, som vi på Tertitten kanskje oftest tenker på.

Utover våren planlegges nå sommersesongen 2001. Vi krysser fingrene for at alt skal være i orden til sommerkjøringen. Det er et formidabelt arbeide som står foran oss i forbindelse med utbedringen av banelegemet i Bingsfossbakken. Først må NGI undersøke grunnen, og deretter må "noen" gjøre det som trengs ut fra resultatet av disse undersøkelsene. Dette blir garantert ikke billig, kostnaden for forundersøkelsene alene ligger i størrelsesorden 30-40.000 kroner.

Bidrag til neste utgave av medlemsbladet (frist 25.05.01) kan sendes i Word-format til:

[jan.deram@narvesen.no](mailto:jan.deram@narvesen.no)

*Jan Deram*

### Forsidebilde:

Juletog på Fossum – men ikke julen 2000. Masseutglidningen i Bingsfossbakken satte en stopper for videre reise til Fossum. (Foto: Erik Borgersen)



# Frivillige i fokus

## Linda May Myklebust

Mange lag og foreninger sliter med å opprettholde et engasjement på frivillig grunnlag. Det er ikke få av disse som har noen få aktive som holder i liv i organisasjonen. Dessverre står mange av disse ildsjelene i fare for å bli utbrent for den gode sak.

I tidligere år var det nok lettere å rekruttere folk til innsats, fordi foreningslivet ikke hadde så mange konkurrenter. I dag får man verden rett i fanget, uten å måtte forlate stuen i nevneverdig grad. Man slipper å gå ut for å bli underholdt eller for å danne seg et sosialt nettverk. Filmen som er best på kino, kan man nå oppleve fra godstolen på widescreen med DVD-kvalitet. Internett erstatter mye av det som var grunnen til at folk måtte ut før. Nå er det mange som har hjemmebasert arbeid, som handler via nettet og som "chat"-er med gamle og nye bekjentskaper i cyberspace.

Nå er det selvsagt ikke slik at "alt var så mye bedre før". Og utviklingen lar seg neppe stanse. Det er imidlertid synd hvis det vi ser er symptomatisk for trenden fremover: at det skal være en vanskelig oppgave å rekruttere nye frivillige til lag og foreninger. Virksomheten knyttet til Tertitten har siden starten vært båret frem av en enorm frivillig innsats. Innsatsen har vært så imponerende at den har resultert i en stab med faste ansatte.

De faste ansatte kan aldri erstatte den frivillige innsatsen. Vi som er her gjennom hele uken kan bidra på helt andre måter enn det som de frivillige kan.

Jeg har nå lest gjennom mange årganger med gamle Tertitten-blader. Gjennom artiklene og notisene i disse har jeg fulgt restaureringsprosjekter møysommelig utført av en rekke mennesker i deres verdifulle fritid. Jeg har sett at visjoner har blitt realisert. Gløden, men også slitet er tydelig lesbar mellom linjene. Og nå, mange år senere, sitter jeg her, som bestyrer av dette veldige arbeidet. Det er med stor respekt for det arbeidet som er gjort at jeg har lyst til å gi mitt bidrag til å føre det videre.

I år hedres den frivillige innsatsen på internasjonalt nivå. Det skal settes fokus på betydningen av fortsatt frivillighet til å drive lag og foreninger. Betydningen av den frivilliges innsats kan ikke anerkjennes nok.

# Utglidning langs banen

## Linda Myklebust

De enorme nedbørsmengdene over Østlandet i høst fikk følger også for Urskog-Hølandsbanen. Like ovenfor vognhallen på Bingsfos oppstod en utglidning. Til å begynne med virket det som en beskjeden hendelse, men det gikk ikke mange dager før situasjonen forverret seg. Resultatet var at lensmannen stengte den delen av banen.

Sørum kommune tok kontakt med NGI for en tilstandsrapport. Etter befaring på stedet ble det klart at problemet ligger i grunnforholdene. Det som er synlig på den øverste delen av fyllingen har sitt utspring lenger nede.

Dessverre fikk dette følger for jule- og nyttårskjøringen. Som de fleste tør være kjent med, var Bingsfos stasjon endestasjonen i år.

Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen står nå overfor et stort arbeid som det på ingen måte er tatt høyde for, verken i forhold til økonomiske eller andre ressurser. Slike uheldige omstendigheter kommer aldri beleilig, men dette skjedde på et tidspunkt med mange større pågående og planlagte oppgaver.

Den største utfordringen ligger i de økonomiske meromkostningene dette kommer til å medføre for Stiftelsen. Grunnen leies av Jernbaneverket, som på sin side er selvsassurandør. Kommunale og lignende forsikringsfond dekker ikke denne typen uhell. Dersom Jernbaneverket ikke påtar seg det økonomiske ansvaret for utbedring, vil vi måtte skaffe midlene selv. Vi skal ikke svartmale situasjonen, men det er nødvendig å innse at dette er et problem.

NGI er nå engasjert til å utføre en prosjektering, for å kartlegge hva som må eller kan gjøres og hva dette vil koste. Forhåpentligvis vil vi innen utgangen av mars kunne sette i gang neste fasen: selve utbedringen. Målet er å kunne gjennomføre sommersesongen på vanlig måte.



*Utglidningen i Bingsfossbakken. Problemene ligger dessverre lenger nede i grunnen. Foto: Hans Erik Bjerke*



# Statistikk driftssesongen 2000

## Ordinære tog søndager

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

## Ordinære tog onsdager

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

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

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

**Totalt antall besøkende sommeren 2000 = 7.661**

**Julekjøringen desember 2000:**

Dato	Antall reisende
søndag 10.12	178
søndag 17.12	284
søndag 31.12	279
<b>Totalt</b>	<b>741</b>

**Totalt antall reisende og besøkende 2000: 8.402 personer**





Øverst et bilde av driftsbestyrer Prydz' datter Agathe Christensens i hennes hyggelige stue på Hovseter i Oslo (Foto: Jan Deram)

Nederst: Da Agathe Prydz begynte på middelskolen tok hun toget til skolen på Lierfoss. Her er toget akkurat ankommet Lierfoss, riktignok en gang i 1950-årene. (Foto: Kunstforlaget AS)

# Agathe Christensen minnes ”gamle dager”

## Intervju m/Jan Deram

Agathe Christensen er datter av UHB's legendariske driftsbestyrer Eigil Prydz. Om ham har vi naturlig nok mye stoff i vårt arkiv, men hvordan var han som familiefar, og hvordan var det å vokse opp som driftsbestyrerens datter på Bjørkelangen rundt 1920?

Hun har nådd den respektable alder av 86 år, men er fremdeles usedvanlig sprek. Bl.a. har hun flere ganger de siste årene (og tidligere også) besøkt oss på Tertitten. Som datter av Prydz er hun et naturlig bindeledd bakover til det meste av Tertittens driftstid, og derfor et spennende intervjuobjekt. På årets kaldeste dag ble jeg hyggelig mottatt i hennes koselige leilighet på Hovseter, og over en kopp kaffe begynte jeg å spørre litt om hennes oppvekst.

- Hvordan var det å vokse opp på Bjørkelangen?
- Jeg var 3 år gammel da vi flyttet fra Ulsberg på Dovrebanen til Bjørkelangen i 1917. Huset vårt, Bergan, inneholdt foruten vår privatbolig også Urskog-Hølandsbanens administrasjonskontorer. Vi bodde i første etasje og i etasjen over hadde far kontor, og dessuten var det kontorer for banens kasserer og kontorister. Jeg husker at jeg var 6 år gammel før vi fikk elektrisk lys, og i hele huset befant det seg kun tre parafinlamper. Det var rasjonering på parafin etter 1. verdenskrig, så vi måtte være nøysomme. Når far trengte lys på kontoret, ble vi sittende i mørke nede. Da kan jeg huske at mor åpnet luken på den store etasje-ovnen og i skinnet fra flammene satt hun og leste for oss tre barna. Egentlig var vi to, men vi hadde en kusine boende hos oss i en årrekke. Da jeg ble skolepike gikk jeg på folkeskole på Komnæs (Hornåseng), og dit gikk vi på våre små ben...
- Du nevnte noe om kontorist Killingmo isted?
- Å, ja. Du skjønner – på den tiden var arbeidsdagen delt i to, fra kl. 9 om morgenen til kl. 15. Da var det to timers pause, og så var det arbeidstid igjen fra kl. 17 til 19. I pausen kom alltid far ned for å spise middag, men kontorist Killingmo, som jeg husker som en sindig, eldre mann, gikk da bort til verkstedet, fant sin dresin og ”jekket seg” hjemover. Han bodde borte ved torvstrøfabrikken. I all slags vær satte han seg på dresinen, og like trofast kom han tilbake etter to timer. Av og til lurte jeg nok på om ikke mannen kom til å regne bort eller fryse i hjel på turen, men han kom alltid tilbake, og jeg må si at jeg syntes synd på ham mange ganger, når han igjen skulle hjem i stupmørke kl. 19.
- Hva fordrev dere barn dagene med når det ikke var skolegang?
-



- Vi hadde verdens fineste dukkestue, syntes nå vi i alle fall. Det var egentlig en gammel motorisert inspeksjonsvogn som far brukte når han reiste langs banen. Den var tversoverdelt av to røde plyssofaer. Motoren var mellom dem og under setene. Med en dør i hver side kunne driftsbestyreren alltid se fremover uten at vognen snudde. Da jeg var liten hadde den imidlertid nådd pensjonsalderen, så motoren ble tatt ut og vognen omgjort til dukkestue med 8 små vinduer Her hadde vi mye moro. Vinterstid la det seg ofte is på de flate jordene og vi kunne gå langt, langt av sted på skøyter. Det var også mange muligheter for skigåing, og hver dag etter frokost ble vi sendt ut for å leke ute. Mor og far mente nok at frisk luft ikke har tatt livet av noen, og jeg er takknemlig for at jeg lærte å like friluftsliv allerede som barn. Far spesielt, var et utpreget friluftsmenneske, og han som jeg senere giftet meg med var også glad i friluftsliv. Kanskje skylder jeg våre mange turer i skog, hei og ikke minst fjell, at jeg har nådd den alderen jeg har?
- Din far tok dere ofte med på turer i embeds medfør?
- Ja, banen kjøpte en ny inspeksjonsvogn, og med denne var vi svært ofte med, både vi barna, og også mor. Far hadde ofte oppdrag og visitasjoner langs banen, og var svært flink til å ta oss med. Hjemme var det nok slik at far var den ”flinkeste” til å leke med oss barna. Han hadde et utrolig jevnt temperament, og jeg kan vanskelig huske ham skikkelig sint. Mor var nok i så måte strengere. Far la aldri hånd på oss, han kunne nok være bedrøvet og lei seg, og da var straffen å sitte helt stille på en stol i 10 minutter. Så var den saken grei igjen.
- Skoleordingen var jo annerledes den gangen?
- Ja, etter 4 år på folkeskolen begynte jeg på privat middelskole og tok toget til Lierfoss hver dag. Det var nok i tidligste laget, jeg hadde ennå ikke lært å regne med brøk. Jeg **måtte** begynne, skulle skolen klare seg – det var vanskelig nok for foreldrene med bare 12 elever. Vi var 3 i min klasse, så vi lærte meget. Ingen andre fra min folkeskoleklasse leste videre. Etter middelskolen var jeg hjemme i ett år, mor og far syntes vel kanskje at jeg var litt vel ung til å reise av gårde til videre skolegang på egen hånd. Dette året hjalp jeg mor en del, bl.a. hadde jeg som oppgave hver morgen å vaske kontorene og å fyre opp i ovnen der oppe. Da fant jeg ut at gamle billetter var den beste ”opptenningsved” du kan tenke deg, så da de andre kom kl. 9 var det alltid godt og varmt der oppe.
- Men så måtte du ut i den store verden?
- Ja, jeg skulle begynne på gymnaset, det var det ikke så mange som fikk anledning til den gang, allerminst fra landsbygda, så 16 år gammel måtte jeg flytte jeg til Oslo for å begynne på skole der. Da mistet jeg jo etter hvert båndene til Bjørkelangen, men jeg var jo hjemme i hver ferie.





*To foto fra et Bjørkelangen som var! På det øverste ser vi linjen mellom trærne, og stasjonen ytterst til venstre (Foto: Løndal – utlånt av Dagfinn Lunner)*

*Nederst et bilde tatt noen år etter nedleggelsen. Fra venstre ser vi godshuset, stasjonsbygningen, kiosken, div. skur og lager og ved/kullbinge og vanntårnet. (Foto utlånt fra Olaf Bjerknes' postkortsamling.)*

Jeg hadde en spesielt god venninne på Urskog, så når jeg var hjemme enten red eller kjørte hun til meg, mens jeg pent måtte gå eller sykle!

- Merket du noe slags klasseskille i din oppvekst på Bjørkelangen?
- Da jeg ble stor nok til å skjønne slikt var det klart at jeg merket det. Far og mor hadde f.eks. stort sett omgang med legen, tannlegen, apotekersken og Haneborgs på Fosser. Også Saugbruksforeningens bestyrere på Eidsverket hørte til omgangskretsen. Dette var helt naturlig og vi tenkte vel ikke så mye over det. Far var av de få som hadde bil, husker jeg. Det var en "Star" 1926-modell, en åpen bil, som vi reiste mye med. Det var ikke så vanlig med teltturer den gang, men vi reiste av gårde i bilen med telt og annet utstyr, og jeg fikk se mye av Norges land på disse turene, som til dels gikk på veier som i dag vel ville kalles krøtterstier. Fars vei til sertifikatet var også spesiell. Like i nærheten av Bergen bodde det en sjåfør. Far kjørte en halvtimes tid rundt med ham for å lære bilen å kjenne, og så bar det til Lillestrøm, der han besto førerprøven med glans.
- Vi vet jo at togenes ankomst til stasjonene var dagens begivenheter, et pust fra "den store verden" utenfor bygda.
- Ja, særlig når det vi kalte turisttogene kom. Det var ekstratog som gikk i forbindelse med "Den store Rundreisen". På Bjørkelangen, som vi skal huske var et atskillig mindre sted den gang, møtte "alle" opp når disse togene kom. Ellers husker jeg godt at kjøpmann Lundbergs butikk var et annet samlingssted. Der satte mannfolka seg opp på disken og satt og pratet mens de treffsikkert sendte snusklysa i spyttebakken som sto på gulvet. Alle banens vogner var forresten også utstyrt med spyttebakker den gang. Tiden var annerledes og forholdene mindre, så dersom man møtte noen på veien var det vanlig å stoppe opp, hilse og slå av en prat.
- Bolette og Mathea er to navn du nevnte for meg for noen minutter siden.
- Det var to av banens vaskekoner. Mathea var kraftig og før, mens Bolette var en liten, spinkel kvinne. Begge to var "godt voksne". De tok toget nedover til Skulerud på ettermiddagen, og vasket toget der og overnattet på stasjonen til neste dag, antagelig under relativt kummerlige forhold etter dagens standard. På togturene satt de med hvert sitt håndarbeide. Mathea broderte undertøyet til familien Prydz mens Bolette drev med makraméarbeider. Hun bodde like ved Bergen, og kom med selvlagde presanger til oss barna hver jul. Det året jeg gikk hjemme var jeg ofte borte hos henne. Da var hun gammel og syk, og mor ba meg jevnlig stikke innom med noe godt til henne.
- Kan du huske noe om din fars forhold til jernbanen?
- Far levde for jernbanen. Den var en naturlig del av hele hans liv. Han var en særdeles aktiv mann, og hadde en rekke tillitsverv og var medlem



i flere foreninger. Bl.a. stiftet han og var formann i Privatbaneforeningen så lenge den eksisterte. Den var et forum for driftsbestyrere på privatbanene, der de kunne diskutere felles problemer – og dem var det nok av - særlig økonomiske. Jeg vet at mange knurret over lønningene på Urskog-Hølandsbanen og syntes at far var for påholden med pengene, men jeg tror nok det var en dyd av nødvendighet. Enten det - eller ingen bane! Vi måtte i det hele tatt være nøysomme på de fleste områder. Parafin og smør var mangelvarer i min oppvekst, og jeg husker at vi ofte fikk brød skåret i terninger i varm melk til aftens. Smøret skulle ikke sløses med, og dette var en måte å drøye maten på. En dag skulle vi ha stekt torsk til middag. Lille Agathe ville ikke ha skinnen og prøvde å ta det vekk. Slikt skulle man ikke ha noe av, og jeg ble vist vekk fra bordet. Torsken kom igjen til aftens, men da var jeg i hvert fall ikke sulten. Det var jeg heller ikke neste morgen da torsken igjen var på visitt på frokostbordet. Nå var det slik at det ikke ble noe annen mat på meg, og det ble det heller ikke til formiddags. Men til middag måtte jeg gi tapt. Da var sulten så påtrengende at torsken gled ned. Sannsynligvis smakte den da mye verre enn om jeg hadde spist den med én gang, men jeg fikk i hvert fall en lærepenge. Dette sitter så i meg at jeg ikke noen gang senere i livet selv har stekt torsk! Som jeg nevnte isted – mor var en streng dame!

Far var lettest å få tak i middagspausen, og han måtte nok av og til sile ut hvem som skulle slippes inn og hvem som måtte vente til middagen var ferdig fortært. Et vanlig spørsmål fra de som sto på dørstokken var: "Er drifta hime?". Det kunne være ting rundt jernbanen de oppsøkte ham for, men ofte også for andre ting. Han var i en periode fattigforstander på Bjørkelangen, og jeg husker spesielt godt en episode fra 1936. I et nokså fattigslig hjem døde både far og mor, og 6 barn satt foreldreløse igjen. Far satte inn avisertissement i avisen for å skaffe pleieforeldre, og jeg husker jeg fikk i oppdrag av ham å lese gjennom alle de innkomne brevene for å sile ut de som bare ville ha barna som ekstra arbeidshjelp rundt om på gårdene. De vi så satt igjen med som seriøse fikk besøk av far, men det var jo ingen som kunne ta seg av hele barneflokket, så alle seks havnet på hvert sitt sted. Jeg husker at far syntes det var spesielt vondt og vanskelig å skulle være den som styrte den videre skjebnen til disse barna. Av de (i hvertfall for oss, men kanskje ikke for piken det gjaldt) muntre tildragelser, var den unge, meget enkelt utstyrte piken som stadig kom på døren til far, og stadig med et nytt barn. Barnas fedre var spredt over hele bygda, og far skjønte at dette kunne ikke fortsette. Han søkte om å få piken sterilisert, og hun



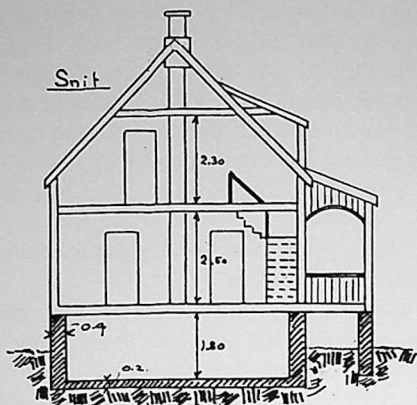
var himmelhenrykt da dette var vel overstått. Nå ble det jo ikke flere barn!

- Prydz var kjent som en veltalende mann.
- Ja, far hadde et godt snakketøy, og han snakket lett og utvungent med alle slags mennesker, selv dem han visste at ikke likte ham noe særlig. En av dem var den likeså legendariske Gina på Hornåseng. Hun og Prydz sto politisk så langt fra hverandre som det vel er mulig, og hun syntes nok heller ikke at lønna hun fikk var mye å skryte av. En av Ginas søstre het Mariane. Hun var i likhet med søsteren et grepa kvinnfolk, et fantastisk arbeidsjern som ofte gjorde rent hos oss. Hun kom gående på sine ben fra Hornåseng, sommer som vinter. Vinterstid alltid så tidlig at snøplogen ennå ikke hadde gått. Hun vasset gjennom snøen i sin lange mørke kåpe, og arbeidet hele dagen på Bergan. Om ettermiddagen bar det hjem igjen i stummende mørke gjennom snødrivene. Mon noen ville gjort slikt i dag? Hun hadde et enestående jevnt humør, og var alltid blid. Jeg kan bare huske henne sint én eneste gang. Det var da vi barna ville ha henne til å leke spøkelse med oss. Der gikk tydeligvis grensen.
- Jeg kan huske at far i løpet av 30-årene begynte å arbeide for at staten skulle overta Urskog-Hølandsbanen. Flere andre privatbaner måtte jo etter hvert innstille driften, og far så at konkurransen fra andre befordringsmidler begynte å bli faretruende nærgående. En sak han arbeidet med parallelt med denne var å få ordnede pensjonsforhold for banens ansatte. Overtok staten banen ville dette siste kunne komme til en lykkelig løsning. Det fantes jo ikke noe alderstrygd, og det var minimalt hva man kunne klare å legge seg opp til alderdommen med datidens lønninger.
- Helt på slutten av 2. verdenskrig gikk banen over til å bli statsbane. Hvordan følte det for din far?
- Han hadde jo ivret for dette lenge, så selv om det var det norske naziregimet som sto for overtakelsen, tror jeg far var glad. Bl.a. fikk man jo også en løsning på pensjonsproblemet på denne måten. Far fikk en stilling med et bredere ansvarsfelt og i 1947 flyttet han og mor til Oslo. Jeg husker han holdt til i et kontor på Oslo Ø, som hadde gjort seg bedre om det var blitt lagt horisontalt. Det var skrekkelig høyt under taket, og uhyre smalt. Han fikk tittel av trafikk-overinspektør. Flyttingen skjedde bare én uke før min søster skulle gifte seg, og bryllupsfesten skulle holdes i fars og mors nye hjem i Tostrups gate. Far hadde kjøpt en bygård der, og han og mor innredet en leilighet i loftsetasjen.
- Omsider ble Prydz pensjonist, etter et langt og innholdsrikt liv i jernbanens tjeneste. Husker du hvordan han taklet pensjonisttilværelsen?

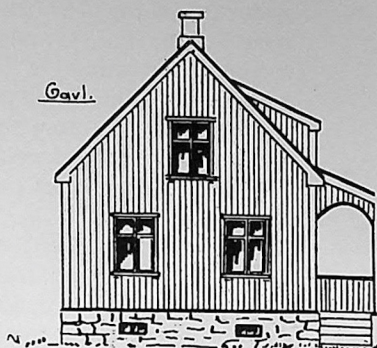
- Det gikk på høygir. Han var opptatt av så mye og hadde mange interesser. Far var født på landet, i Lårdal i Telemark, og hadde noen år før han ble pensjonert kjøpt Melåen gård ved Tyrifjord, og der planla han å nyte pensjonisttilværelsen. Problemet var bare at far trivdes så godt i Oslo at han aldri fikk tid til å flytte dit. Vi hadde en forpakter der, men det var nok av arbeid for far og oss andre, med bygging, forandring, planting og lignende. Vi var der meget, for far var arbeidsglad og flink til alt praktisk arbeid. Faktisk bor jeg der fremdeles 7 måneder av året. Som pensjonist reiste far mye, han ville se og høre "alt", han leste mye, skrev engasjerte innlegg til avisene og han og mor gikk både på konserter og i teateret. I det hele tatt var han svært samfunnsengasjert.
- Han skjønte vel at det med årene gikk mot nedleggelse av Urskog-Hølandsbanen. Hvordan reagerte han på det?
- Han syntes naturlig nok det var trist, men forsto at utviklingen hadde løpt fra denne nokså spesielle banen. Jeg tror han ville gledet seg umåtelig om han hadde kunnet se dagens museumsbane i drift. Han hadde nemlig ikke den ringeste tro på at en såkalt hobbybane kunne la seg realisere. Han visste hvilke problemer som var forbundet med driften av en jernbane, og trodde ikke at det holdt med entusiasme og frivillig arbeidsinnsats. Ikke minst var han bekymret for økonomien i et slikt foretagende.
- Jeg må få legge til at jeg beundrer den innsatsen dere har lagt ned og det resultatet som i dag foreligger på Sørumsand. For meg som bokstavelig talt er vokst opp med Urskog-Hølandsbanen er det morsomt å se at så mye av dens sjel fremdeles er bevart.
- Jeg tenker aldri på far som noen "gammel" mann. Dertil var han alt for aktiv og tilstedeværende. I 1966 var han blitt 79½ år, og fortalte oss en dag at han skulle til en kontroll på sykehuset. Det var visst noe med hjertet. Det viste seg at det nok var noe annet. Han hadde fått kreft. Han ville ikke at mor skulle slite seg ut med å ha ham hjemme, så han valgte å bli på sykehuset, og tre måneder senere sovnet han stille inn.
- Jeg takker Agathe Christensen for at hun så velvillig stilte opp til et intervju, og på vei ut bemerker jeg et imponerende anegalleri i gangen hennes. Her er bilder av både Prydz og hans Helene og deres forfedre i 5-6 generasjoner bakover, faktisk helt tilbake til pudderparykkes tid. Så bærer det ut i den rekordkalde kvelden. Der venter en iskald bil med "glasserte" vinduer. Etter intens skraping kan jeg sette meg inn og vende nesen hjemover til renskrivning av ovenstående intervju!



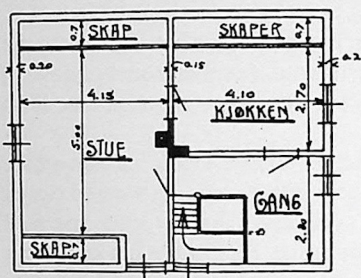
Snit



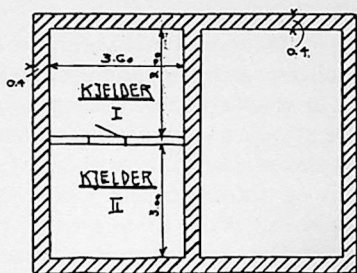
Gavl.



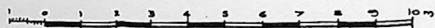
2. etage



Kjelderplan.



Målestok: 1/100



*Leif Jørg*

Bjorkelangen / 1925



# Eigil Prydz i lokalmiljøet

## Dagfinn Lunner

Som Agathe Christensen nevner var driftsbestyrer Prydz en aktiv herre med en rekke tillitsverv i lokalmiljøet på Bjørkelangen. Dagfinn Lunner har vært i lokalavisens arkiv og sett hva avisen skrev om Eigil Prydz ved hans 50 og 60 års dager:

### *Indre Akershus Blad:*

#### **50 årsdagen, 23.8.36:**

”Driftsbestyrer Eigil Prydz fyller i morgen, 23.8. 50 år, ganske utrolig forresten, men nok allikevel et faktum. Og ser vi litt på alle de forskjelligartede og krevende virksomheter han har vært betrodd, så kan det være grunn til å undre seg over, at han enda ikke er nådd meget lenger ut i årene.”

Ovenstående er innledningen på avisens omtale.

Deretter kommer en artikkel med et innhold som resymerer Prydz’ liv og gjerning frem til 50-årsdagen.

#### **60 årsdagen 23.8.46:**

Ved denne åremålsdagen nevner avisen mye av det samme som den skrev ved 50 årsdagen, men tar også med alle de offentlige vervene han på dette tidspunktet hadde, eller hadde hatt i Nordre Høland kommune: formann i fattigstyret, i likningsnemnda, i Bjørkelangen vel, i Bjørkelangen vannverks styre og formann i Nordre Høland Høyrelag.

### **Driftsbestyrer Eigil Prydz var også arkitekt**

Eigil Prydz var en ressursperson i lokalmiljøet på Bjørkelangen. Under opprydding i min bestefars hus på Bjørkelangen har originaltegningene til huset kommet for en dag.

Huset som min bestefar, Alfred Lunner, bygde i 1925 er faktisk tegnet av driftsbestyrer Eigil Prydz. På foregående side kan utsnitt av originaltegningene med Prydz’ navnetrekk nederst til venstre sees. I dag er huset bygd på og restaurert, men flere av kvalitetene, blant annet oppløftet på taket, og deler av inngangspartiet, er fortsatt synlig.

# Smale spor i kjempeformat!

Linda May Myklebust

**Toget kjører mot stoppbukken ved stasjonen, men ferden stopper ikke der. Med ett flyr du over bukken og følger toget, som i løpet av sekunder, kjører gjennom et sommer, nei, et vinterlandskap! Tiden flyr forbi i et vanvittig tempo. Slik fremstilles Tertitten i det som skal bli den første norsk produserte Imax filmen.**

Imax gir en fantastisk, annerledes opplevelse enn annen film. Publikumet blir på en måte med i filmen. Dessuten er det morsomt å jobbe med det som er litt uvanlig. Dette sier Morten Skallerud, mannen bak det som skal bli filmen "Smale Spor av et Århundre."

I løpet av 5 til 7 minutter skal publikumet bli tatt med på en reise i tid og rom. Og denne reisen blir med Tertitten.

Tog er spennende. Utsikten fra en toglinje er mer interessant enn den langs en vanlig vei, sier Morten om hvorfor han har valgt utgangspunktet for sitt prosjekt. Tog legger igjen konkrete spor gjennom naturen. Dette gjør det mulig å vise en konkret reise gjennom et landskap.

Dessuten er Tertitten "søt", den har personlighet, legger han til.

## Tidkrevende prosess

Å lage denne type film er tidkrevende, så den blir å se på lerret først om to år. Det er fullt mulig å gjøre opptak til en film på to dager. Resultatet ville da bli en enkel film som ikke er særlig spennende, forklarer Morten.

Vi har tenkt å leke med konseptet om tiden som går – og få frem et sug hos den som ser på. Bilder som vises i vilt tempo skal fortelle noe om vår plass i tiden. Forarbeidene til filmen har allerede pågått en tid. Morten og filmteamet har tilbrakt mange timer langs banestrekningen til oppmålingsfotografering. Han har også gått gjennom den gamle Urskog-Hølandsbanen-traseen til Skulerud på leiting etter rester og spor i terrenget. Når opptakene til filmen settes i gang for alvor, er ingen ting overlatt til tilfældighetene.

Imax-formatet krever sin egen spesielle teknikk og utstyr. Vintermånedene går med til å bygge og tilpasse det som kreves for å gjennomføre akkurat dette prosjektet. Hovedopptakene tar til i sommer og vil gå over alle fire årstidene.

I alt vil vi filme langs banen i minst fem uker over en periode på ett år. Vi bruker en animasjonsteknikk som krever at vi tar ett og ett bilde om gangen. Disse bildene vil bli satt sammen på en måte hvor hastigheten drives opp tusenvis av ganger, for å få en såkalt "time-lapse" effekt.



## **Reise i tid og rom**

Målet er å ta publikumet med på en reise i tid og rom. Samtidig med at toget beveger seg fremover langs skinnegangen blir det bevegelse i tid. Årstidene forandring blir synlige, været skifter, sommer avløses av høst og vinter i en forrykende fart. Tilskueren blir også tatt med bakover i tid. Manuset til Morten skildrer en reise på mange nivåer. Jeg må bruke kortere tid enn det jeg kunne ha tenkt meg, sier Morten. Å få til reisen hans krever en del tilrettelegging, selv om han rasjonaliserer. For eksempel må synlige spor av året 2001 være borte når toget stanser på Bingsfos stasjon. Da er året nemlig 1896.

## **Prisbelønnet**

Teamet Morten Skallerud har med seg er vant med å jobbe med store prosjekter. Listen over hva de forskjellige har arbeidet med før er lang og imponerende. Flere har erfaring fra kjente norske spillefilmer som "Orions belte", "Jakten på nyrestein" og "Sofies verden", i tillegg til reklamefilmer og animasjonsfilmer. Morten har arbeidet profesjonelt med film i 23 år. I løpet av denne tiden har han jobbet med 60 spillefilmer og mange kortfilmer. Hans film "Året gjennom Børfjord" fra 1991 var den første 70 mm-filmen produsert i Norge. Den har mottatt 12 priser og er en av de mest prisbelønnede norske filmer. Ivo Caprinos supravideo graf tilhører også hans meritter. Nå føyes Imax-film til denne listen.

## **Verdens største format**

Imax-formatet er verdens største filmformat. Bildenegativet er opptil 16 ganger større enn det som brukes i vanlig 35 mm-film. Bildene vises på et kjempe lerret som nærmest sluker tilskuerens synsfelt. Ved hjelp av et spesielt system virker det som om lyden kommer fra hele rommet. Publikum får dermed en helt annen opplevelse enn på en vanlig kino. Man trekkes inn i det man ser og hører. Panasonic Imax-kinoen på Aker Brygge er foreløpig det eneste stedet i Norge som viser filmer i Imax formatet, men det foreligger planer om å bygge tilsvarende visningssteder i Bergen og Tromsø.

I dag er det bort i mot 400 storformat kinoer i verden og ca. 60 av disse er i Europa. Skal vi tro spådommene til amerikanske eksperter, er denne voksende kinoformen den som vil dominere i fremtiden.

## **Premieren**

Morten Skallerud vil leve med sin reise langs Tertitt-linjen frem til premieren høsten 2002. Når filmteamet er fornøyd med bildene og lyden som de har fanget opp, gjenstår det omtrent to måneders etterarbeid i redigeringsrom til klipp og bearbeiding.

Og da er veien kort til premieren på den første norskproduserte Imax filmen på Aker Brygge. Hvis vi ser bort fra Mortens forsiktige forbehold: Med mindre noen smeller noe annet sammen i en fart, da!



*Morten Skallerud (til høyre) sammen med en assistent utenfor stasjonsbygningen på Sørumsand, klar til dagens opptak. (Foto: Hans Erik Bjerke)*



*Imax-filmen blir en Tertittenreise gjennom alle årstidene. Det er slik vi ser banen på bildet vi helst vil tenke oss den, tøffende gjennom landskapet i strålende solskinn. (Foto: Erik Borgersen)*



# Bjørkelangen stasjon lagt ned etter vel 105 år

Dagfinn Lunner

Etter 105 år er Bjørkelangen stasjon ikke lenger betjent. Nettbuss la ned stasjonen 5. januar 2001. Stasjon åpnet i 1896 som endepunktet for Urskogbanen. To år senere ble banen forlenget til Skulerud, og Bjørkelangen ble dermed en mellomliggende stasjon på UHB. Etter at UHB la ned trafikken 30. juni 1960 har NSB Hølandsrutene (nå Nettbuss) holdt stasjonen betjent som servicestasjon for både passasjerer og sjåførere. Den moderne tid viste at det ikke lenger var regningsvarende å holde stasjonen åpen. Den siste "stasjonsmesteren" Edith Nordby fikk det tunge lodd å lukke døra for siste gang.

Bjørkelangen har vært hovedstasjonen på Urskog-Hølandsbanen. På Bjørkelangen lå banens administrasjon og verksted, og togene hadde utgangspunkt fra Bjørkelangen. I den siste driftstiden på UHB var det bare Bjørkelangen som var betjent på søndager.

Det var jernbanen som tok navnet Bjørkelangen. Før denne kom het stedet Kjelle bro, og stedet utviklet seg som en følge av jernbanens inntreden. Rundt stasjonen vokste tettstedet Bjørkelangen fram. Butikker, hospits og apotek lokaliserte seg i nærheten av jernbanen. I følge tidligere redaktør i Per Erik Nilssen oppsto også lokalavisen Indre Akershus Blad i jernbanens kjølvann. Stasjonen var selve midtpunktet. I togtidene møtte folk fram for å se hvem som kom og hvem som reiste.

Fra første dag etter at Bjørkelangen ble lagt ned som jernbanestasjon overtok NSB Hølandsrutene stasjonen for ekspedisjon av både stykkgoods og billetter. Stasjonen hadde bl. a ansvaret for rullebilletsalget til sjåførene. Venterommet fra UHB-tiden ble holdt åpent.

Bilrutene begynte etter UHB nedleggelsen å kjøre godsruete på hverdager fra Sørumsand til Skulerud. I ruteplanen fra 22. mai 1966 hadde den avgang fra Sørumsand var kl. 9.30 til Hemnes, og til og fra Skulerud etter behov. Det var i denne tiden det ble bygget til et lite tilbygg på stasjonen for gods.

Stasjonen ivaretok også funksjonen som poståpneri. Allerede i 1896 ble stasjonsmester Fritz Emil Svendsen poståpner. I 1899 overtok stasjonsmester Johan Tørnby som poståpner. Posten holdt stand på stasjonen fram til 1953, da den ble flyttet til et forretningsbygg litt lenger nord for stasjonen. Da overtok Holm Henriksen som poståpner etter at stasjonsmester Bergheim ikke lenger ville ha med posten å gjøre. Henriksen minnes at han hver dag møtte fram til

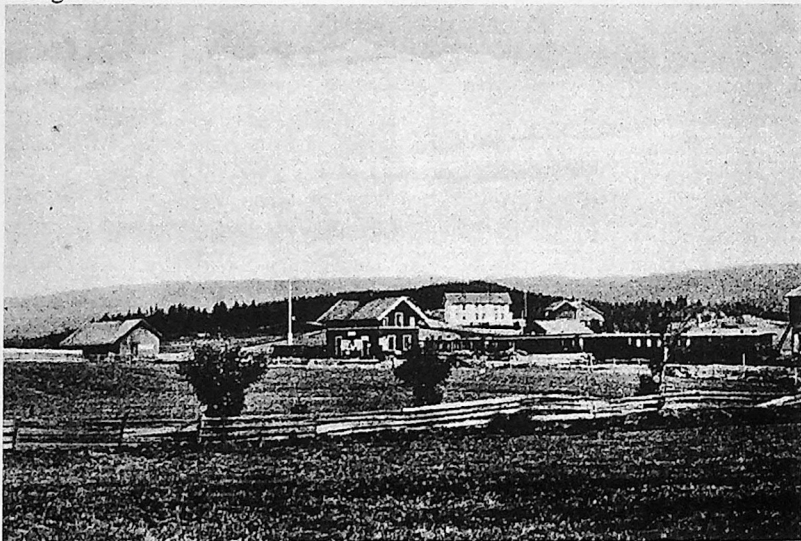
posttoget fra Sørumsand ved titiden for å hente posten. Han hadde en tralle som han kjørte posten på. Postavgang fra Bjørkelangen var ved tretiden da toget hadde avgang mot Sørumsand.

Det kan også nevnes at Bjørkelangen stasjon var blant de første som fikk bygdetelefon på Bjørkelangen. I rikstelefonkatalogen utenfor Kristiania 1913, er som eneste oppføring under navnet Bjørkelangen, bare nevnt Bjørkelangen jernbanestasjon. Jernbanestasjonen kunne nås over Øvre Høland telefonsentral som lå på Bjørkelangen. På dette tidspunkt hadde sentralen ikke tatt i bruk Bjørkelangen som stasjonsnavn. Helt til telefonautomatiseringen i 1979 hadde Bjørkelangen stasjon telefon nr. 18.

Sjåførpersonalet på Hølandsrutene har gjennom årene har et nært forhold til Bjørkelangen stasjon. Her har sjåførpersonalet fått kjøpt sine rullebilletter, og i det siste fått avlest telleapparatet på Almex-billettmaskinene. Stasjonen har også alltid vært et sosialt samlingspunkt under oppholdet mellom turene. Her kunne man ta en kopp kaffe og snakke om løst og fast før neste tur.

Hovedvernombud Alfi Hammer sier at stasjonen internt blant sjåførpersonalet har gått under navnet hovedbanegården, fordi det er her ruteturene har startet og sluttet, og at det har vært overgangsmuligheter til andre ruter.

Hva som nå skal skje med stasjonen er uklart, men utleie kan være en aktuell mulighet.



*Tog på en meget landlig Bjørkelangen stasjon tidlig i banens driftstid. Postkort utlånt fra Olaf Bjerknæs' postkortsamling.*





På det øverste bildet ser vi Bjørkelangens siste "stasjonsmester" Edith Nordby ved skrivebordet en av de siste dagene "stasjonen" var i drift. (Foto: Dagfinn Lunner).

Nederst et postkort fra 50-årene, mens det ennå var full drift på banen, og Bjørkelangen var en stasjon med stor aktivitet. (Foto: Løndal – utlånt av Dagfinn Lunner)

# Aurskogkalenderen

Lena Moen

Siden 1986 har Aurskog Historielag i samarbeide med Aurskog Sparebank utgitt kalender med fotografier fra en svunnen tid.

Vi som er så heldige å bo i Aurskog får kalenderen tilsendt gratis fra utgiverne hvert år, og jeg er sikker på at det er flere enn meg som har en komplett "serie" av Aurskog-kalenderen! Til sammen utgjør de en liten bygdebok. Bildene som viser hverdagslivet slik det artet seg i Aurskog-bygdene fra slutten av 1800-tallet frem til ca. 1970 er godt beskrevet og tidfestet. Nesten alle kalenderne har inneholdt ett eller flere motiv med tilknytning til Tertitten, enten fra livet på stasjonene, sagbruksliv langs "linna" eller bilder med gode motiver fra selve togturen.

I år er Tertitten representert på to kalendermåneder. Et med motiv av Borger Dalby på Finstadbru stasjon og et med dresinkjøring to steder langs banestrekningen mellom Mork og Bjørkelangen. Tekstene som beskriver de forskjellige bildene er alltid meget fyldige og dekkende.

Utgiverne av Aurskogkalenderen er interesserte i bilder til nye utgivelser og vi oppfordrer de av våre lesere som kan ha private bilder av interesse til å ta kontakt med/evt. sende bilder til Urskog-Hølandsbanens kontor på Sørumsand, så skal vi formidle videre kontakt. Vi her ved Urskog-Hølandsbanen vil også svært gjerne ha bilder av Tertitten og livet langs banen som hittil har vært ukjente for oss, så en utveksling av bilder mellom dere, utgiverne av Aurskogkalenderen og Urskog-Hølandsbanen ville være noe vi alle kunne få glede av.

Hvis dere ønsker å bestille årets kalender kan dere gjøre ett av følgende:

- ringe kontoret på vårt nye telefonnummer: 63 86 81 50,
- sende e:mail til: [tertitten@sorum.online.no](mailto:tertitten@sorum.online.no),
- fakse til tlf. nr. 63 82 71 21
- eller skrive et brev til Tertitten, Postboks 59, 1921 Sørumsand.

Kalenderen koster kr. 40,- + porto.

(Innbetalingsgiro følger kalenderen ved bestilling).





### **En allsidig Borger!**

*Borger Dalby (1904-1968) var en kjent og aktet mann i Aurskog. Bildet er tatt på Finstadbru stasjon før Tertiten ble nedlagt.*

*Borger Dalby var stasjonsmester og post-åpner. Ved siden av sitt daglige virke hadde han mange verv. Han var ordfører i 1945, et tillitsverv han hadde til 1960. Han var blant annet medlem og styreformann i E-verket i 25 år. Videre var han skolestyreformann og medlem og medlem av fylkesskolestyret.*

*Bildet er utlånt av Brita Dalby.*



*Kar Johan Åserud (1901 – 1986) var baneformann på strekningen fra Mork til Bjørkelangen. Herser vi ham syklende på dresin under visitasjon av linien. Foto utlånt av Elsa Paulsen.*



Blant det driftsbestyrer Prydz var engasjert utenom den rene banedriften, var kanskje kjøpet og driften av dampskipet DS Turisten, noe av det viktigste. Båten skaffet reisende til banen, og "Den store Rundreisen", som vi dagens Urskog-Hølandsbane i noen år har "gjenopplivet", var en av Prydz' store prosjekter. Bildet er et meget gammelt postkort, der vi ser DS Turisten i sitt originale utseende på Rødenessjøen i nærheten av Ørje. Postkortet er utlånt av Else Haugerudbråten fra Bjørkelangen.

## Artikkel nr. 2 om museumsjernbanen Hoom - Medemblik i Holland!

Del 1 av ovennevnte artikkel sto i forrige utgave av Tertitten (nr. 107)

Del 2 skulle stått i denne utgaven, men pga. en lykkelig familieførøkning i familien Houtsma fikk ikke Roel gjort artikkelen ferdig innen dette nummer av bladet skulle gå i trykken.

Vi forsøker på nytt til neste utgave av medlemsbladet!