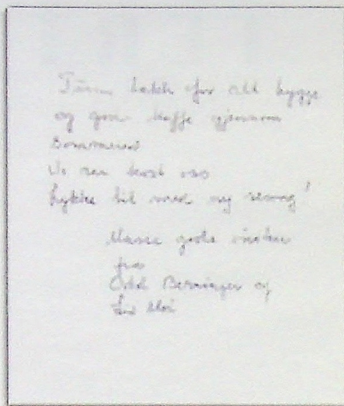


# TERTITTEN

Urskog-Holandsbanens Medlemsblad, nr. 131, desember. 2014,  
ISSN 1503-4135



## UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014



*Denne trivelige hilsenen kom fra to faste besøkende som på søndagene i sommersesongen kommer innom på Sørumsand for å ta en kaffe med personalet, samt nyte søndag morgen på benken ute ved perrongen.*

**Tertitten**

**Opplag: 600 stk**

**Redaksjon:**

**Truls Olsen, Dag Winding-Sørensen og Dagfinn Lunner**

**Utgis av Venneforeningen Tertitten,**

**postboks 59, 1921 Sørumsand.**

**Forsidebilde: Tinfosloket fra 1932, Deutz nr. 10699, hentes på Tinfos AS 15/10-2014. Foto: Truls Olsen**

# UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014

## Lederen har ordet:

Det var et hell at mobilen ikke var oppfunnet og at Facebook spiste opp tiden i barnerommene den gangen politikerene besluttet å legge ned Urskog-Hølandsbanen. Selv 68-generasjonen var ikke kommet ut av senga da ungdomsopprøret skremte vekk demoleringsfolka fra Tertitten-sporet. Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen ble båret frem av ungdommelig entusiasme, og alt gjenværende utstyr er blitt heget godt om helt siden ungdommenes redningsprosjekt for Tertitten på 1960-tallet. En stor takk til alle dem som reiste seg i protest og hindret fjerning av den siste rest av smalsporet på Sørumsand.

I mer enn 50 år har frivilligheten fra den gang møysommelig bygget opp Tertitten igjen, til å bli en turistattraksjon og publikumsmagnet, de senere årene i stadig bedre samarbeid med Akershusmuseet. Men kjernetroppene i Tertittens Venner blir aldersstegne, og antallet aktive venner er på et kritisk lavt nivå. Heldigvis har vi Roel Houtsma som den utholdende organisator, han makter å bemanne hvert tog med det personell som kreves, men det dekker bare kjøringen av toget.

Ideelt burde venneforeningen også kunne stille med bakkemannskaper som kunne påta seg depotkontroll og ordensoppgaver. Det er mange udekkede behov den vanlige reisende ikke ser, men som gnager på de aktive. Der er stort behov for å registrere og bøte på mangler i uniformslageret. Rutiner for ut- og inntak av personlig utstyr og oppfølging i beholdningen av driftsutstyr som parafinlamper, skuffer, smørekanner, filler og annet utstyr er efterspurt. Tilgjengelighet av forbruksartikler som parafin, vann, ved og kull kunne også styres av bedre rutiner. Forutsetningen for at det skal fungere godt er tilstrekkelig bemanning.

## **UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014**

Tonje Marita Vedvik og Christer Berg har utformet en god vervebrosjyre som er tenkt brukt i kontakt med ungdommer for orientering om hva Tertitten har å tilby frivilligheten.

Håvard Pedersen og Truls Olsen har stått i front for å sikre oppussingsobjektet Tinfos-loket. Målsettingen er å bruke det i arbeidet med å bygge opp en ungdomsklubb. Klarer Venneforeningen i samarbeid med Akershusmuseet og Sørums kommuner å mobilisere og motivere ungdommer til å slutte opp om Tertitten, da tror vi at det blir mulig å bygge bro over generasjonsgapet i Venneforeningen.

Venneforeningen har fortsatt godt håp om å få overta velhuset på Fossum. Lokalene egner seg ypperlig som terminal på driftsdagene, og ellers for forsamlings- og selskaper. Her holdes også i år julebordet for banens aktive venner og ansatte med lekker julemat fra Aurskog-Høland bygdetun. Med god assistanse fra Anniken Olsen og fra Akershusmuseet, er lokalene blitt opprustet med julegardiner og flotte bilder på veggene. Kjøkkenet er oppgradert med nye hvitevarer og fungerer godt som anretningskjøkken, også for varmmat. Håvard Apeland og Steinar Schau følger opp lokalet, og sikrer standarden. I julekjøringen blir det ekstra trivelig. Også her vil det bugne med julestemning etter at Anniken har gjort seg ferdig med pyntingen. Det blir en uforglemmelig julekjøring med Tertitten i året for Grunnlovens 200 års jubileum. Vårt stramme togpersonale kjører ut av dette året i like flott stil som da de markerte seg under 17-maikjøringen i våres.

I år trekker gløgg og pepperkakeserveringen inn i velhuset, slik at julestemningen skal få satt seg skikkelig, også for de som står over kanefarten. Med det bildet på netthinnen takker vi alle Venner og sympatisører for et flott år i UHBs tegn, med gode ønsker for julen og det nye året.

***Dag Winding-Sørensen/ Leder***

# UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014

## Venneforeningens nye prosjekt:

Henting av lokomotiv på Tinfos AS 15. oktober 2014

Tiden var endelig inne. Deutz diesellokomotivet fra 1932 skulle hentes til Sørumsand. Skikkelig transport i regi av Richard Slorafoss Kranbil og Transport var bestilt. Nå var man spent på om henting «ville gå på skinner».

Turen gjennom Oslo mot Notodden denne morgenen gikk knirkefritt. Lite kø, så både kranbil og følgebil var fremme på Notodden halv ti på morgenen. Før skjema!

På Tinfos AS ventet administrasjonsjef Øyvind Odden. En journalist fra Varden tok også turen, slik at lastingen av lokomotivet ble foreviget. Og med skikkelig utstyr, så går ting unna. Før lunsj var loket på plass på bilen, vogntraller lastet på og alt stroppet og sikret!



## UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014



## UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014



*Skikkelig transport. Ferdig lastet opp. Klokken er fortsatt bare 11.00 og man er klar for kontraktskriving og lunsj på Tinfos AS.*

Etter en meget vellykket lasting hvor ingenting gikk feil ble det lunsj på ærverdige Tinfos Papirfabrik AS. Kontrakt for deponering frem til 2019 ble underskrevet av begge parter. Og etter god mat og gode håndtrykk, så vendte vi nesa mot Sørumsand. Lokomotivet skulle til sitt nye «hjem».

## UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014



*Klar til avreise fra Tinfos AS på Notodden.*



*Lokomotivet lastes av på Sørumsand ved vognhallen.*



## UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014



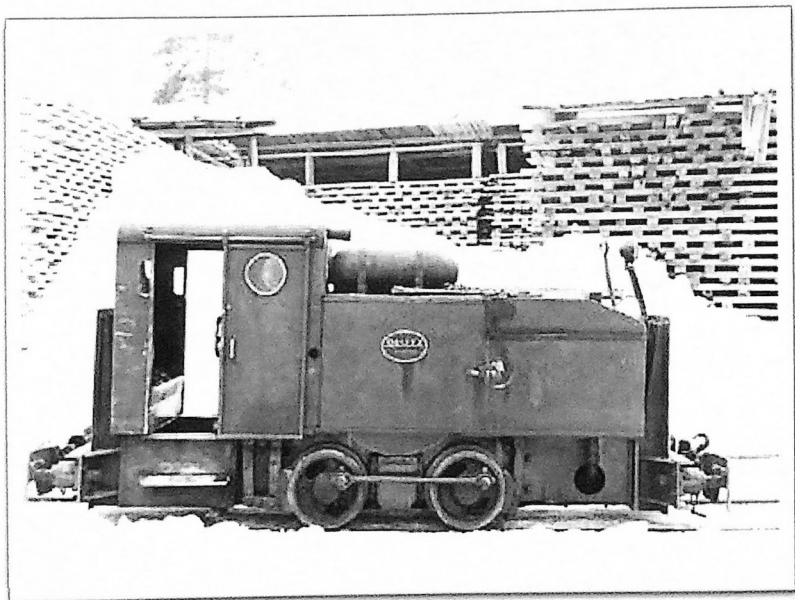
*Et ærverdig klenodium på plass på Sørumsand.*

Å heise loket av bilen på Sørumsand gikk også helt uten problemer. Klokka var blitt litt over halv fire når man fornøyd kunne konstatere at lokomotivet sto trygt plassert utenfor vognhallen på Sørumsand.

Øyvind Odden sendte noen dager etter over litt kopier av gamle kontrakter og korrespondanse fra Tinfos AS sitt arkiv. Her hadde de blant annet kontrakten på lokomotiv nr. 9990 fra Deutz. Innkjøpt i 1931. Et lok nesten identisk med dette fra 1932. Men hvor var skiltet fra dette fra 1932? Det manglet jo!

Håvard Pedersen hadde bilder fra henting av lokomotiv på Tinfos AS i 1976. Da ble fabrikkens alle tre lokomotiv hentet av UHB. Men kun det nyeste fra 1951 ble beholdt på Sørumsand. Lok nr 9990 fra 1931 var i for dårlig stand og ble skrotet. Skiltet fra Deutz med nr. 9990 befinner seg nå på Jernbanemuseet på Hamar.

## UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014



Dette gamle bildet, + bilde som Håvard Pedersen hadde tatt ved henting i 1976 viste at loket vi nå har hentet hadde produksjonsnummer 10699. Men skiltet satt ikke på nå. Og det var visstnok lenge siden det hadde sittet på. Ingen kunne husket å ha sett det alle de årene det hadde vært «på vandring» siden 1976. Eller.....?

Det var et nummer og skilt som virket kjent. Og vel tilbake på Sørumsand noen dager senere, etter å ha studert bilder som Håvard Pedersen hadde sendt over falt plutselig en brikke på plass. Eller sagt på en annen måte: «Brikken» satt skrudd fast på en vegg. Skiltet fra Deutzlokomotivet fra 1932 sitter nemlig skrudd fast på veggen på kontoret i 2. etasje på stasjonen på Sørumsand. Så da ble et «mysterium» løst!

## UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014



*Det «forsvunne» produksjonskiltet.*

Lokomotivet står nå trygt på Sørumsand. Videre plan for arbeid er ikke klarlagt pr. dags dato, men det blir et spennende prosjekt, som kan være fint for en kommende ungdomsgruppe. Vinteren 2015 vil nok bringe klarere planer.

Tinfos AS bidrar med en sum på 40 tusen kroner, så man har litt penger til å starte med. Ønsker du å være med på prosjektet, så er det bare å melde fra til undertegnede eller andre i venneforeningens styre. Alle er velkomne!

*Truls Olsen, desember 2014*

## Pågangsmot og optimisme hos de som ville ha hobbybane

*Av Dagfinn Lunner*

### **Noen tenkte at Tertitten måtte få leve videre**

30. juni 1960 var siste driftsdag på Aurskog-Hølandsbanen. Javel, det var det, tenkte nok folk flest. Tertitten kunne ikke lenger konkurrere med lastebilene og privatbilene som det etter hvert ble flere og flere av. Det var ikke lønnsomt å drive den smalsporede banen mellom Sørumsand og Skulerud. Det hadde Stortinget bestemt 12. januar 1960.

Noen tenkte annerledes. Tertitten var et klenodium og hadde sin sjarm. Derfor tok lokale krefter opp tanken om å bruke deler av banestrekningen til hobbybane.

De som sto bak dette var blant annet overrettsakfører Øyvind Lier fra Aurskog, Arne Orderud fra Sørumsand og journalist Leif Løhren i Morgenposten samt disponent Reidar Stenbock ved skofabrikken Bro Sko på Bjørkelangen. Løhren var opprinnelig fra Aurskog.

Undertegnede har overtatt noen dokumenter som har tilhørt Øyvind Lier. Det er med interesse jeg har gjennomgått dokumentene og jeg vil med denne artikkelen dele informasjonen med Tertittens lesere. Materialet har jeg fått fra Randi Lier og Liv Lier Aune som er henholdsvis ektefelle og datter. Dokumentene omfatter brev, møterefater og notater samt noen avisutklipp om de helt første tanker og idèer om å starte en hobbybane i det som var igjen av Aurskog-Hølandsbanen etter nedleggelsen. Dokumentene vil bli overlevert til museumsjernbanen på Sørumsand.

## **UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014**

Det er morsomt å nevne at ordet museumsjernbane, som i dag er et innarbeidet begrep, ikke ble brukt i det forberedende arbeidet med bevaring av materiell og linjetrase etter Aurskog-Hølandsbanen.

### **Det første initiativ tas**

Et brev som Reidar Stenbock sendte til generaldirektør Stokke i NSB 12. januar 1961, et drøyt halvår etter nedleggelsen, kan være det første initiativet som blir tatt for å bevare noe etter Aurskog-Hølandsbanen.

Stenbock viser til en tidligere telefonsamtale der generaldirektøren tydeligvis hadde bekreftet at det inntil videre var gitt stoppordre på demontering og bortkjøring av verdifullt materiell.

I brevet sier Stenbock at han har hatt kontakt med blant annet følgende personer som vil bety mye for gjennomføring av hobbybaneprosjektet. Han nevner: generaløytnant Motzfeldt i Luftforsvarets overkommando, programdirektør Thorstein Diesen i NRK, turistsjef Alfhild Hovdan, Turistforeningen i Halden og ordførerne i kommunene langs banen. Ikke minst nevner Stenbock tidligere verksmester ved UHB Julius Engen som kanskje den aller viktigste. Samtlige ga uttrykk for at de var positivt innstilt og hadde tro på at dette kunne la seg gjennomføre.

Det sies i brevet at hobbybanen er tenkt kjørt i sommerhalvåret i forbindelse med DS Turisten, fra Skulerud til Hemnes, eventuelt til Løken. Denne strekningen kan muligens bevares til drift uten å komme i kontakt med forestående vegprosjekter.

Stenbock opplyser ellers at det også er drøftet mulighetene for å kjøre mellom Sørumsand og Killingmo. Dette er kanskje en bedre strekning som vil passe bedre for turistene for en må være enig i at strekningen Skulerud – Hemnes bare går gjennom skog, skriver Stenbock.

Den økonomiske siden tenkes ordnet ved dannelsen av et aksjeselskap, og en går ut fra at alt materiell kan overdras vederlagsfritt fra NSB, slik at

## **UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014**

aksjekapitalen i første omgang benyttes til nødvendig istandsetting og prøvedrift. Ellers skal det satses på dugnadsdrift.

Til slutt sier Stenbock at det vil bli dannet et arbeidsutvalg som kan legge fram mer konkrete planer. Det vil kanskje være riktig å sammenkalle til en konferanse i Oslo, og sammen bli enig om hvilken strekning som det vil være mest hensiktsmessig å kjøre på turistmessig sett.

Arbeidsutvalget med representanter fra kommunene langs banen etableres Reidar Stenbock skriver til generaldirektør Stokke i NSB 18. februar 1961 at hobbybanesaken går med raske skritt framover, og sier det var gledelig at også Samferdselsministeren har stilt seg velvillig overfor tanken.

Stenbock redegjør for at det er oppnevnt representanter til arbeidsutvalget fra kommunene Sørums, Blaker, Aurskog, Nordre Høland og Søndre Høland. Det vil bli avholdt et snarlig møte for å sette opp planer for:

- Overdragelse av det gjenværende materiell til bruk på den banestrekning som måtte velges
- De juridiske sidene av saken mht grunneiere som senere eventuelt vil fremsette krav når banen kommer på private hender
- Personaloppsetting, driftsplan samt en tilnærmet driftskalkyle
- Reising av kapital til AS Tertitten
- Henvendelse til offentligheten om tegning av aksjer og bidrag.

Det som i grunn er det viktigste i dag er hvorledes vegmyndighetene stiller seg til saken da det er kjent at banestrekningen nødvendigvis på flere steder må utlegges til veg. Stenbock ber om å få en orientering om vegplanene fordi bygderepresentantene er opptatt av dette.

### **Strekningen Skulerud – Løken er mest aktuell å kjøre tog på**

Den 25. februar 1961 ble det avholdt et møte på Bjørkelangen om å drive hobbybanevirksomhet på deler av Aurskog-Hølandsbanens banestrekning.

## **UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014**

På møtet møtte det representanter fra hver av kommunene S. Høland, N. Høland, Aurskog og Sørum. Tilstede var også verksmester Julius Engen (NSB) og journalist Leif Løhren i Morgenposten.

Møtet uttalte at strekningen Skulerud – Løken var den mest aktuelle strekningen å drive hobbybanekjøring på. Det ble også sagt at en kunne ikke komme i gang med kjøringene før i 1962 på grunn av alle forberedelsene som måtte gjøres. Det var behov for oppussing av materiell, stasjonsbygninger, istandsettelse av linje osv.

De så for seg at alt materiell skulle flyttes til Skulerud og oppstalles der. De regnet med at et passasjertog kunne ha kapasitet til 140 reisende. I møtereferatet er på notert spørsmål om en kunne regne med å få mellom 5 og 6000 reisende på en sesong. Beregnet kjørelengde per dag 172 km og det ville gå med 850 kg kull på turen.

### **Arbeidsutvalget søkte Hovedstyret for Norges Statsbaner om følgende:**

1. Gratis benyttelse av banestrekningen Skulerud – Løken.
2. Gratis benyttelse av lokomotivstallen ved Skulerud.
3. Gratis benyttelse av stasjonsbygningene på ovennevnte strekning i sommersesongen.
4. Få frigitt lokomotivene nr. 4 (Setskogen) nr. 5 (Bjørkelangen) og nr. 6 (Høland).
5. Få frigitt samtlige passagervogner som er igjen, samt nødvendige godsvogner og reservedeler.

Arbeidsutvalget opplyste at de ville arbeide videre med stiftelsen av andelslaget Tertitten slik at det ble en formell organisasjon til å ta seg av hobbybanekjøringen. Det vil bli forsøkt å skaffe kapital blant annet med andelstegning.

Arbeidsutvalget var ellers innstilt på å arbeide med oppsetting av ruteplaner, oppussing av materiell og stasjonsbygninger samt istandsettelse av linjen. Det

## **UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014**

ble antatt at en del av dette arbeidet kunne gjøres på dugnad. Som personale ville en benytte pensjonister og vervede fra NSB.

Brevet til Hovedstyret var undertegnet av: Kr. B. Bjerknes (S. Høland), Hj. Danielsen (N. Høland), Ø. Lier (Aurskog), Arne Orderud (Sørum), Julius Engen og Leif Løhren.

### **Deler av linjen mellom Skulerud og Hemnes skal brukes til veiformål og lokstallen på Skulerud til rutebilmateriell**

Reidar Stenbock, Leif Løhren og Arne Orderud hadde møte med konsulent Bjørn Holøs i Hovedstyret i NSB 6. mars 1961. Generaldirektør H. E. Stokke skriver i et brev av 14. april 1961 til Reidar Stenbock at jernbanelinjen mellom Skulerud og Hemnes kan bli stilt til rådighet som midlertidig vei i påvente av den endelige ordningen av veiforholdene i distriktet.

Når det gjelder lokstallen skriver NSB at det vil være nødvendig å disponere denne til Statsbanenes rutebilmateriell. Det må derfor eventuelt finnes en annen løsning for plassering av Aurskog-Hølandsbanens materiell.

NSB ber om tilbakemelding på hvordan saken nå bedømmes, og etterlyser om det foreligger noe mer konkret når det gjelder dannelsen av det påtenkte andelslag "Tertitten".

### **Bevaring av materiell til hobbybanen**

Leif Løhren sender 3. mai 1961 som medlem av det forberedende arbeidsutvalg brev til Hovedstyret for Statsbanene om bevaring av banens materiell. Det vises til at utvalget hadde møte med befarer på Skulerud 1. mai 1961. Her deltok overkonduktør H. J. Danielsen, Øyvind Lier og Reidar Stenbock. Verksmester Julius Engen ble kontaktet om den praktiske gjennomføring av flyttingen av materiellet til Skulerud.



## **UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014**

**Arbeidsutvalget ønsker å få disponere og få flyttet følgende materiell til Skulerud:**

Lok nr. 4 (Setskogen) og lok nr. 6 (Høland) samt seks personvogner og en stakevogn.

Når det gjelder banestrekningen for en hobbybane er arbeidsutvalget innstilt på å benytte linjen fra Skulerud og frem til det punkt hvor den planlagte Sloravei skal begynne.

Som svar på NSB Hovedstyrets brev om at lokstallen ikke kan benyttes foreslår arbeidsutvalget at skuret som står inntil lokstallen kan brukes til stalling av de to lokomotivene. Løhren håper at Statsbanene stiller seg positivt til dette.

Det opplyses ellers om at det skal settes i gang et arbeid med å danne andelslaget Tertitten.

Leif Løhren takker til slutt Statsbanene for den velvilje og imøtekommenhet som er blitt utvist i saken. Løhren sier at vi er forvisset om at man ikke minst i fremtiden vil være takknemlig fordi en del av den særpregede Aurskog-Hølandsbanen blir bevart for distriktet.

### **Opprop om dannelse av A/L Tertitten**

I et opprop om dannelsen av andelslaget Tertitten av 31. mai 1961 inviterer Øyvind Lier, Leif Løhren og Arne Orderud til dannelsen av andelslaget Tertitten.

De forteller i oppropet at NSB har sagt seg villig til å overlate nødvendig materiell, og at dette kan flyttes til Skulerud. To lokomotiver kan oppstalles på Skulerud, og det er klart for kjøring på en ca fire kilometer lang strekning mellom Skulerud og Slora fram til det punkt der den planlagte lokalveien skal starte.

# UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014

Oppropet var sendt ut til et begrenset antall personer som kunne tenkes å være interessert av den særpregede Aurskog-Hølandsbanen som kulturminne og attraksjon.

De som har interesser i dette bes gis svar til Øyvind Lier, telefon Aurskog nr. 81 eller 568b, eller skriftlig.

Arbeidsgruppen mottar flere brev fra frivillige som vil være med, og navnene Preben T. Hysing, Halvor Andersen-Wingar og P. F. Motzfeldt.

## Presseomtaler

Morgenposten skriver 7. februar 1961 at det går framover med å få en del av Aurskog-Hølandsbanens materiell og linje til bruk som hobbybane i turistsesongen om sommeren.

Storingsrepresentant Hans Borgen fra Senterpartiet i Akershus har innlevert et begrunnet spørsmål til Samferdselsministeren. Borgen spør: Vil Samferdselsdepartementet medvirke til at en passende del rullende materiell og linje av den nedlagte jernbanen Sørumsand – Skulerud blir sikret som hobbybane.

Samferdselsminister Bratteli svarte på Borgens spørsmål og svaret er gjengitt i Tertitten nr. 47 fra mars 1981. Bratteli svarte at noe av materiellet vil bli tatt vare på ved Jernbanemuseet. Han sa også at Hovedstyret for Statsbanene hadde innstilt realisasjonen av materiell inntil de interesserte i lokalmiljøet hadde fått områdd seg i forhold til driften av hobbybanen.

Statsråden minnet tilslutt om de krav som stilles til jernbanedrift i form av konsesjon osv. Han avsluttet med å si dersom lokale interessenter finner fram til en akseptabel løsning, og en anmodning til Statsbanene begrenses til spørsmålet om en del av banelegemet og en del materiellet, vil den både i Hovedstyret og i departementet få en velvillig behandling.

## **UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014**

Reidar Stenbock i arbeidsutvalget sier at det er gledelig å høre at en av Stortingsrepresentanten fra Akershus tar opp denne saken. Stenbock sier videre at det er en økende interesse for hobbybaneprosjektet. Halden og Omegn Turistforening har stilt seg bak forslaget og nevner spesielt samkjøringen med DS Turisten som en attraksjon. Når det gjelder driften av banen, frykter vi ikke denne siden av saken. Det er så mange aktive som er interessert, sier Stenbock til Morgenposten.

### **Det opprettes direkte kontakt mellom arbeidskomiteen for hobbybanen og NSB Oslo distrikt**

Generaldirektøren for NSB sender 7. juni 1961 et brev til distriktsjef Gunnar Teige om at distriktet oppretter kontakt med arbeidsutvalget. Dette for først og fremst for å finne en ordning på flytting av materiell til Skulerud, og eventuelt andre praktiske spørsmål som måtte foreligge. Generaldirektøren påpeker at en så snart som mulig må komme i gang med dannelsen av A/L Tertitten, slik at man kan få sikrere rede på mulighetene for å kunne drive hobbybanen etter planen.

### **Boka "Banen og bygda" forteller resten av historien**

Mottatt kildemateriale stopper opp her, men boka "Banen og Bygda" kan fortelle at det i løpet av sommeren 1961 blir etablert et midlertidig hobbybanestyre i den hensikt å opprette Andelslaget Tertitten. Først 10. november samme år stiftes Andelslaget Hølandsbanen under et åpent møte i Oslo. Den første formannen er Leif Løhren som har vært med helt fra starten. Planen om å kjøre tog på den søndre strekningen mellom Hemnes og Skulerud faller mer eller mindre bort av seg selv da jernbanetraseen gradvis blir beslaga til veiformål.

Situasjonen ser mørk ut og etter mange forgjeves forsøk på å finne en egnet kjørestrekning får andelslaget i 1963 tilbud fra NSB om å benytte den 2,1 km lange strekningen mellom Fyenjordet og Fossum. Dermed er en i gang, men det gikk ennå noen år til første ordinære trafikkesongen startet opp. Dette skjedde 19. juni 1966 og siden har museumstogene rullet på strekningen mellom Sørumsand og Fossum.

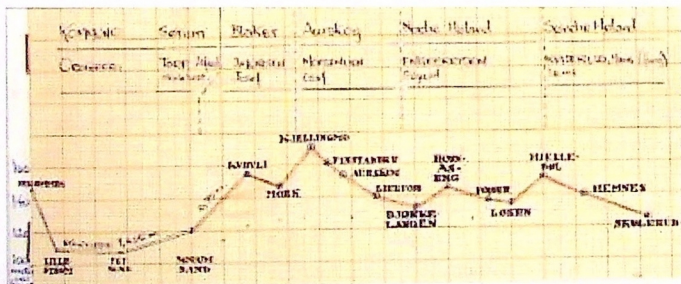
## UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014

Det vises også til Tertitten nr. 47 fra mars 1981 om hvordan det hele startet.

### Drømmen som brast

Jeg vil berømme de fire karene i arbeidsutvalget for deres initiativ og framsynthet. De skjønte åpenbart at det kunne være et liv for Aurskog-Hølandsbanen etter at den ordinære driften var innstilt. Ser vi nedover i Europa, er det mange eksempler på at nedlagte baner har fått sin renessanse, og blitt turist- og opplevelsesmagneter. Det ble for mange vanskeligheter til slutt. Tenk om deres visjoner hadde blitt fulgt opp videre i fullt monn. Da kunne det i sommerhalvåret blitt kjørt tog, ja kanskje daglig, mellom Bjørkelangen og Skulerud i korrespondanse med DS Turisten. Det hadde vært et helt unikt tilbud for dagsturister. Jeg ser for meg pensjonistgrupper og skoleklasser i toget. Kanskje var det også blitt bygd en ny vogn som kunne gi et serveringstilbud ombord. Der kunne en drikke kaffe eller kanskje ta seg en øl mens Tertitten drar ut fra Bjørkelangen og inn på den slakke stigningen mot Hornåseng. Samtidig som vi ser Bjørkelangensjøen og de store kornåkere fare forbi vinduene. Men dette er jo dessverre bare en drøm i dag.

Ingen skal kunne motsi at de lokale initiativtakerne Lier, Orderud, Løhren og Stenbock la grunnlaget for stiftelsen av andelslaget Tertitten og dagens museumsjernbane. Det er vi evig takknemlig for.



En tidlig entusiast, tegnet denne over hele traseen. Datert 5.1.1961.

# UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014

## Dugnadsprosjekt i 2015: Rekonstruksjon av godsvogn G-10

*Av Finn Halling*

Til anlegget av Urskogbanen i 1895 ble det levert 12 toakslede grusvogner, vogn nr. 7-18. Vognene ble brukt til transport av grus, sviller, skinner og annet banemateriell i anleggstiden. I perioden 1899-1908 ble åtte av vognene omgjort til lukkede godsvogner. To av vognene, nr. 10 og nr. 16, ble utstyrt med isolerte vognkasser og vedovn for bruk som kjøle/varmevogner for transport av melk, poteter, fisk og andre ferskvarer som ikke tålte frost eller varme.

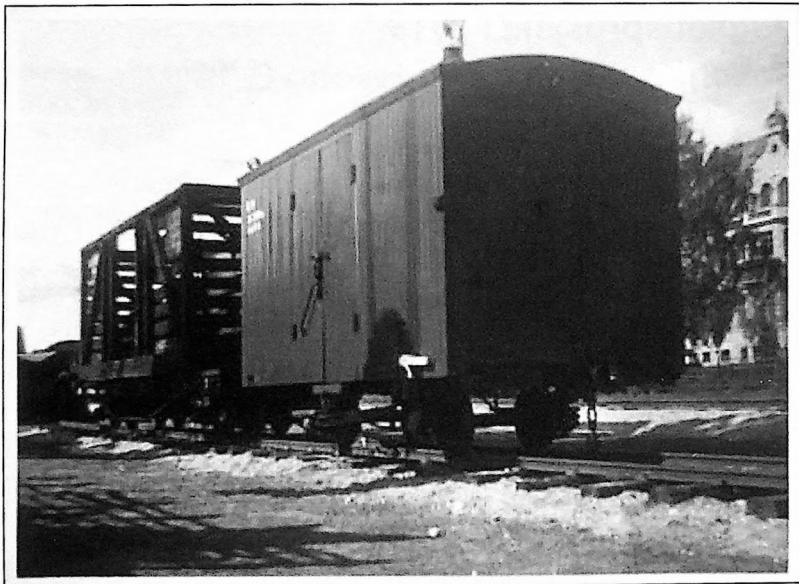
Etter hvert som behovet for slike transporter, særlig av melk, økte, fikk også vognene 62 og 63 isolerte vognkasser. Disse vognene ble malt hvite, mens vogn 10 og 16 hadde en mørkere farge.

Vogn nr. 10 ble pusset opp til NSBs 100 års jubileum i 1954 og utstilt på Framnes i Oslo. Av ukjent årsak ble vognkassen løftet av rammen kort etter at den kom tilbake til UHB, og plassert i hagen til en ansatt i UHB på Bjørkelangen. Som erstatning ble det bygget ny vognkasse på den gamle rammen. Rammen og den nye vognkassen ble hugget i 1962, mens den gamle vognkassen nøt sitt otium, bortgjemt og glemt, i en hage på Bjørkelangen.

### **Foto, neste side:**

*Godsvogn G 10, nymalt og fin, på NSB sitt 100-årsjubileum på Framnes i 1954.*

## UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014



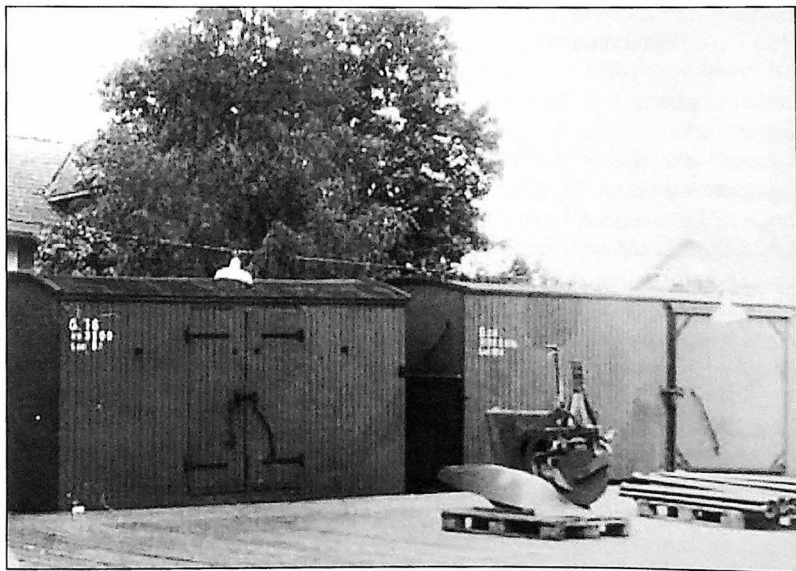
Men i 1995 ble den gamle vognkassen "oppdaget" på Bjørkelangen, og gitt til UHB. Siden har den vært lagret ved museumsbanen. Målet var å sikre vognkassen for en gang i fremtiden å rekonstruere rammen og restaurere vognkassen. Vognkassen er i relativt dårlig stand, den mangler hele taket, men er allikevel såpass komplett at det ikke skal by på uoverstigelige utfordringer å gjennomføre en forsvarlig restaurering. Tegningsmateriale mangler, men vi har flere gode fotografier. Vognene i serien 7-18 hadde identiske rammer, hvorved rammen på våre vogner G 9 og G 13 kan brukes som mal.

I forbindelse med restaureringen av godsvogn G 9 for noen år tilbake, måtte deler av rammen utbedres/erstattes. Det ble da samtidig innkjøpt rammedeler

## **UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014**

og anskaffet hjul med sikte på rekonstruksjon av vognrammen til G 10. Dette ligger klart på Bingsfoss.

I parentes bemerket overtok vi i 1995 også vognkassen fra godsvognen G 7. Denne var brukt som uthus i nærheten av Harkerud siden banens nedleggelse. Også denne er tenkt restaurert med rekonstruert ramme ... som vi også har anskaffet deler og hjul til.



*Godsvogn G 16 på rampesporet på Sørumsand stasjon tidlig på 1950-tallet. G 10 og G 16 var tilnærmet like. Noen detaljer var forskjellige, antakelig som følge av reparasjoner e.l. gjennom mange års driftstid. En iøynefallende forskjell er dørhengslene, som her åpenbart er blitt forsterket.*

## UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014

Arbeidet med rekonstruksjon av rammen til G 10 vil bli påbegynt i januar 2015. Dette er et spennende og oversiktlig prosjekt. Her blir det gode muligheter for å praktisere gammelt håndverk – særlig klinking, men etter hvert også snekring. Litt forskningsarbeid for å finne frem innretningsdetaljer, farger, materialer etc. blir det også.

Det blir fast dugnad hver onsdag kveld. Forhåpentlig vil dette skape engasjement blant våre aktive. Trond Dehli vil være prosjektleder. Han har tidligere hatt ansvaret for restaurering av BCo 2, Co 1, K 19 og G 9 og har dermed omfattende erfaring med UHB-materiell.

Siden jernbanens tidlige år, har utallige vognkasser havnet som hytter og uthus rundt omkring i Norge. Noen er avbildet i Norsk Jernbaneklubbs tidsskrift På Sporet under vignetten «vognkasser på vidvanke», noen er «reddet» og restaurert (bl.a. flere av vognene i Jernbanemuseets karettog), noen er bare reddet, noen er oppdaget – men eierne vil ikke gi dem fra seg, mens mange sikkert fortsatt står der som skjulte skatter, usynlige utenfra fordi de er bygget sammen med hytter eller uthus. Fra UHB har vi så langt reddet to godsvognkasser og diverse løftekasser, senest nr. 90 fra en gård på Løken i Høland. Men det vil ikke overraske noen om det dukker opp flere ... vet du om noen?



### Urskog-Hølandsbanens lokomotiver får elektrisk belysning (1924)

Lokalavisen Indre Akershus Blad kan 1. april 1924 berette om at lokomotivene på Urskog-Hølandsbanen får elektrisk lys. Den elektriske kraften kommer fra en påmontert damp turbin og generator som er montert på lokets kjele.

Driftsbestyrer Prydz opplyser at det er en såkalt «Sunbeam turbogenerator» av amerikansk konstruksjon, og er av samme type som statsbanene benytter. De er solide og i enhver henseende driftssikre og forbruker et minimum av damp. Prisen er kr. 960 per stykk noe som ikke er avskrekkende når en tar i betraktning de umaadelige fordele man har av en tilfredsstillende lokomotivbelysning, sier Prydz. Generatoren gir 500 watt som fordeles med 250 watt på i forlykten og blendede lamper for manometer og vannstandsglass. Likeså er det lagt inn stikkontakter for uttak av strøm til lys til bruk ved ettersyn eller maskinskade.

Det er en imponerende lysstyrke lokomotivenes reflektorer kaster fremover – flere hundre meter. Prydz sier at den minste ujevnheter eller uregelmessighet ved sporet kan nu med letthet sees av lokomotivbetjeningen. Ved innkjøring på stasjoner, langs beferdede veier o.l. er gitt ordre fra driftsbestyreren til at lyset blendes, det vil si, der slås ved en knivbryter inn en motstand så lysstyrken blir minimal.

Med den elektriske belysningen er de mange faremomentene ved kjøring i mørket og mange ubevoktede planoverganger blitt redusert. De gamle petroleumlampene kan ikke sammenliknes med de nye frontlysene.

Avisen ønsker Urskog-Hølandsbanen til lykke med denne moderne belysningen.

## UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014

### **Turbogeneratoren fungerer like bra i dag**

Dagens verksmester ved UHB Ragnar Andenæs sier at lyssystemet virker like bra i dag. Noen ledninger og brytere har nok blitt skiftet ut siden 250 W lamper på 32 Volt genererer en bra gnist ved bryting av strømmen når en slår av lyset.

Selve turbinen virker, men den begynner å bli slitt ved at selve skovlene på turbinhjulet forvitrer/korroderer bort. Lagrene er handelsvare og kan byttes på et par timer. Børsteholdere og trykkfjæren for børstene fungerer og kommutatoren trenger bare en vask så er den i orden for en ny runde. Men det med skovlene er verre, vi kommer til et punkt hvor etterregulering av damppåslippet ikke gir nok juice og spenningen blir ikke høy nok til å gi et adekvat lys i frontlampen.

*Dagfinn Lunner*

# UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014

## INNKALLING TIL ÅRSMØTE

Venneforeningens årsmøte holdes på

**Fossum Vel**

**Torsdag 26/02-2015 kl 19:00**

### SAKSLISTE

- |        |  |
|--------|--|
| Sak 1  | Åpning ved styret                        |
| Sak 2  | Registrering av stemmeberettigede        |
| Sak3   | Godkjenning av innkalling                |
| Sak 4  | Godkjenning av saksliste                 |
| Sak 5  | Valg av:                                 |
| -      | Ordstyrer/dirigent                       |
| -      | Referent                                 |
| -      | 2 protokollunderskrivere                 |
| Sak 6  | Godkjenning av styrets årsberetning 2014 |
| Sak 7  | Godkjenning av regnskap 2014             |
| Sak 8  | Handlingsplan og budsjett 2015           |
| Sak 9  | Innkomne saker                           |
| Sak 10 | Valg                                     |

Innkomne saker må være innmeldt til styrets leder innen 1. januar 2015. Styret ber om at du tar med kvittering for betalt kontingent for 2015 for å være stemmeberettiget, og viser til følgende utsnitt fra vedtektene:

§2 Organisasjon

# UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014

For at medlemskap skal være gyldig, må kontingenten være innbetalt innen utløpet av betalingsfristen.

## §3.1 Stemmerett

Stemmerett på årsmøtet er forbeholdt alle medlemmer i Venneforeningen Tertitten som har gyldig medlemskap, jfr. § 2. Det kreves personlig fremmøte og hver person representerer en stemme.

### For styret:

Dag Winding-Sørensen  
Leder

---



*Litt etter litt forsvinner spor etter den gamle linja. Her ved Mork og riksvei 170 september 2014. Her var det fortsatt rester av linja med gjerdestolper frem til skogholtet man ser i bakgrunnen. Foto: Truls Olsen*

# UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014

## Høland på skinnene igjen!

Første dag i julekjøringen 2014, nærmere bestemt søndag 30. november, ble en stor dag for de som har lengtet etter å se Høland ute på skinnene igjen. Ragnar Andenæs sørget for bilder, og det var han nok ikke alene om. Det er mange ivrige jernbanefotografer som synes Høland er den vakreste damen av alle.



*Blankpusset og flott på Sørumsand stasjon.*

## UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014



*På Fossum stasjon.*



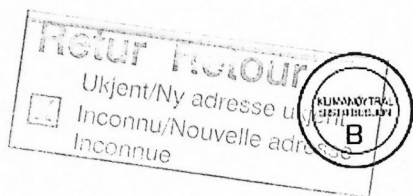
*God pussejobb av «læregutten» i lokstallen.*

# UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014



# UHB Venneforening – Tertitten - #2.2014

Jonny Moen  
Kvevli  
1925 BLAKER  
Norge



*Returadresse: Venneforeningen Tertitten, Postboks 59, 1921 Sørumsand*



*Finstadbru stasjon, ikke lenge etter nedleggelsen. Fra UHB sin fotosamling.*

*Foto, forrige side: Fylling av vann på Høland under julekjøringen  
30. november 2014. Foto: Jørgen Kirsebom.*