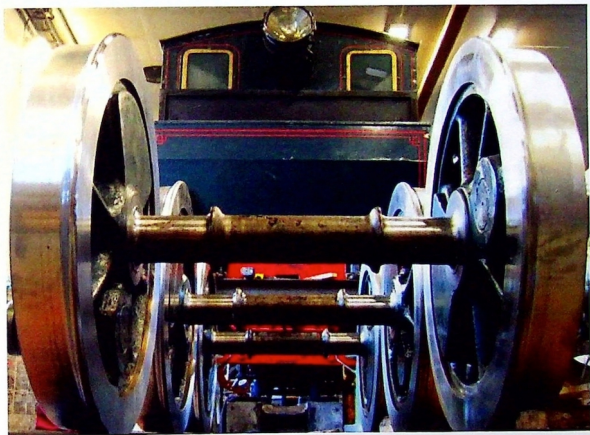


UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

TERTITTEN

Urskog-Holandsbanens Medlemsblad, nr. 125, juli 2012, ISSN 1503-4135



UHB Venneforening – Tertitten - # 1.2012

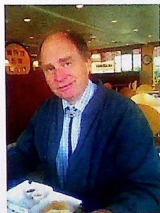
LEDERENS SPALTE

Urskog-Hølandsbanen var synonymt med den store rundreisen i mine unge barneår. Ut av barneskolen etter 7 strevsomme skoleår i 1954 var belønningen tog fra Oslo-Ø til overnatting på ungdomsherberg i Halden og derefter med Turisten opp kanalen til Skullerud og ombord i Urskog-Hølandsbanen til Sørumsand med omstigning til Oslo. Og derefter sto livet forran det årskullet med åpent gap.

At Turisten og Urskog-Hølandsbanen sto på rødlisten over truede arter falt det ingen inn den gangen. At jeg senere skulle bosatte meg på Sørumsand hører til livets uransakeligheter. Tidlig sto det klart at Urskog-Hølandsbanen var blitt museumsbane. Det sto også klart at en betydelig gruppe av mine sambydinger ikke hadde interesse for dette, langt mindre at det var noen tanker om banens fremtid i Sørum. Entusiastene for

bevaring av Urskog-Hølandsbanen bodde ikke i Sørum.

I tidens løp er det svært mange som har gledet seg over å reise med museumsjernbanen mellom Sørumsand og Fossum. Forsiktig anslått i løpet av de 50 årene har 250.000 reisende løst billett. Næringslivet på Sørumsand og i Sørum ellers har i liten grad tilpasset seg dette markedsegmentet. Opplevelsesturisme står ikke på kartet til Sørums næringsliv. På politisk hold har



imidtild
varmere
vinder
begynt å
blåse.
Sentrale
politikere i
begge leire
ønsker å
vektlegge nærturisme og reiseliv.

Venneforeningen Tertitten har i alle år arbeidet for bevaring og bemanning av Urskog-Hølandsbanen. Venneforeningen

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

har rekruttert mange ungdommer av begge kjønn gjennom årene. Langt de fleste kommer fra andre steder enn Sørums. Utfordringen for Sørums politikere nå er å vekke interessen for nærturisme og reiseliv i befolkningen. Slutter lokalbefolkningen opp om kommunens potensiale for opplevelsesturisme, da åpner muligheten seg til å øke regionens interesse for å oppleve Sørums. Det gir momentet som muliggjør utvikling av nærturisme og reiseliv som et eksotisk innslag i Sørums Kommune.

Venneforeningen Tertitten er en inngang for ungdom som ønsker å tilegne seg ferdigheter som senere kan legge grunnen for en yrkeskarriere. Her åpnes det muligheter til å teste karrierestigen i voksenlivet, fra de trivielle oppgaver med å holde orden, vaske, sope og rydde i vognhall, verksted, venterom, til å utvikle kundebehandling i forhold til reisende på stasjonen, i vognene

eller fra kiosken, for så å avansere til å bli driftsperonell med ansvar for tekniske innretninger som vognmateriell, skinnegang eller til og med lokomotiv. Her kan medlemmene også prøve sine ferdigheter i omgang med bestillinger, trafikkplaner, økonomi og administrasjon.

Urskog-Hølandsbanen deltok i samarbeidsprosjektet "Sommerjobb på et kulturminne" i 2011 med Sørums kommune. Prosjektet var vellykket og kan gjerne gjentas. Det ligger åpent for at ungdomsklubber og skoler i Sørums kan gjøre avtale med driftsavdelingen i Urskog-Hølandsbanen om å delta i løpende arbeidsoppgaver. Andre lag og foreninger ønskes også velkommen til å samarbeide med Urskog-Hølandsbanen om felles mål. Eight Amcar Club og Blaker og Sørums Historielag har samarbeidet med Urskog-Hølandsbanen gjennom nettstedet Opplev Sørums (www.opplevsorum.no).

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

Efterhvert har flere sluttet seg til. Får dette samarbeidet moment kan det bli en positiv smitte-effekt som over tid vil føre til et sterkere engasjement blandt Sørums befolkning til å nyttiggjøre seg nærturismens potentiale og utvikle museumsjernbanen til et integrert begreb i Sørumsands

sentrumsutvikling og i Sørums næringsliv.

Venneforeningen ønsker et slikt samarbeid. Målet er å rekruttere mange nye venner i Sørum.

**Dag Winding-Sørensen
Leder**

Kåre Høgmoen var lastebilsjåfør ved Urskog-Hølandsbanen

Av Dagfinn Lunner

Kåre Høgmoen lærte tidlig å kjøre lastebil. Dette ga han i 1952 fast jobb ved Urskog-Hølandsbanen som sjåfør på banens lastebil.

I sommerhalvåret var det kjøring av grus fra Auten grustak til Løken stasjon, og om vinteren var det brøyting av snø på stasjonsområdene.

Det tynnes i rekkene av arbeidsfolk som var ansatt på

Urskog-Hølandsbanen, men Kåre Høgmoen er fortsatt en oppgående kar som har gitt følgende intervju med Tertittens utsendte medarbeider.

Kåre som er født i 1927 begynte på Urskog-Hølandsbanen som sjåfør på lastebilen i 1952. Før det kjørte han tømmer for Birger Haugerudbråten som drev sagbruk på Bjørkelangen. Da var det kjøring av tømmer fra Mangenskogen til Bjørkelangen.

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

En dag kom Håkon Nygård som var ansatt ved UHB og spurte om Kåre ville begynne som sjåfør ved Tertitten. Kåre svarte ja, og tenkte at en fast jobb i statsbanene kunne være noe å satse på. Det var ikke så mange arbeidsplasser å velge i, enten var det skauen eller jernbanen som var alternativene.

Da han begynte fikk han disponere banens lastebil, en Volvo med reg. nr. A-55511.

Bilen var relativt moderne utrustet med kran og tipp.

I femtiårene var utkjøring av grus til sporet en prioritert sak. Krigen hadde satt standarden på banen tilbake, og nå var det tid for opprustning.

I sommerhalvåret ble det kjørt flere daglige lastebillass med grus fra Auten grustak til Løken stasjon. Her var det stående en 3 – 4 flatvogn klare til opplasting. Vognene sto inntil en oppbygd rampe og det var

bare å tippe grusen ut. Men før det måtte grusen fra grustaket harpes, og en hadde til hjelp et transportbånd og en harpe. Grusen skulle være så fin som mulig uten for store steiner. I tillegg til banens lastebil ble det også innleid en privat lastebil til å kjøre grus. De hadde ofte behov for å flytte litt på vognene og da benyttet de et vognspett.

Auten grustak ble også benyttet ved byggingen av

Hølandsbanen i årene 1896-1898 og da var det bygget et sidespor fram til grustaket. En midlertidig bru var også bygget over Hølandselva. Da Kåre begynte på jernbanen var både sporet og brua demontert, men det var tydelige spor i terrenget etter hvor sporet hadde gått. Den dag i dag er det kanskje fortsatt mulig å se konturene av dette, og på et av boligområdene på Løken er det

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

en vei som heter Gruslinna.
Dette er til minne om
anleggssporet fram til Auten
grustak.



Om vinteren hadde Kåre
ansvaret for snøryddingen på
stasjonene. Han var stasjonert
på Bjørkelangen, og Kåre
husker at han hadde ansvaret for
6 stasjoner i hver retning fra
Bjørkelangen. Nordover var det
som kjent: Lierfoss, Aurskog,
Finstadbru, Killingmo, Mork og

Kvevli. Sydover var det
Hornåseng, Fosser, Løken,
Hjellebøl, Hemnes og Skulerud.
Plogskjær kunne monteres på
lastebilen så snøryddingen gikk
greit.

Utenom dette var det mye
kjøring av ved fra
Mangenskogen til
Bjørkelangen. Banen trengte
mye ved både til oppvarming av
stasjonsbygninger og
personvogner. Håkon Nygård
hadde ansvaret for vedkapping
og kløyving og han holdt til i
kullskuret på Bjørkelangen.
Kåre husker at vognveden ble
levert ut i store kurver til toget.

Kåre var også sjåfør for banens
snekker og feier som het Albert
Sandaker. Sandaker hadde et
eget snekkerverksted ved
lokstallområdet på
Bjørkelangen. En gang kjørte de
ut til Skulerud for å reparere
noe treverk på brygga der DS

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

Turisten la til. Kåre husker den dag i dag at han bøyde seg ut ved brygga og dermed mistet han lommeboka ut i sjøen som han hadde i brystlommen på skjorta. Lommeboka som vel ikke inneholdt så mange kronene ligger fortsatt på Skulerudsjøens bunn, minnes Kåre.

Alle slags varer ble sendt med Tertitten, men dynamitt var det forbudt å sende med personførende tog. Derfor måtte Kåre ta lastebilen å kjøre dynamitt fra Sørumsand til mottakeren Løken Forbruksforening på Løken. En dag han kjørte over den lille brua ved Riiser ved Løken for å komme fram til dynamittlageret knakk brua sammen. Jernbanens lastebil med last var for tung for brua som dessuten var i dårlig stand. Da ble lastebilen stående innesperret til brua ble reparert, minnes Kåre.

Kåre husker at han en gang var så uhendig å miste en kasse med dynamitt i bakken, og da trodde han at nå smeller det hvert øyeblikk. Det gikk bra, ingen antennelse fant sted.

Kåre husker at lønnen som lastebilsjåfør ved UHB var dårlig så han vurderte å slutte. Da sa hans mor og far: "Når du har begynt ved NSB kan du ikke slutte". Han fortsatte dermed i jobben til nedleggelsen i 1960. Etter den tid fikk Kåre sjåførstilling hos banemesteren på Lillestrøm. De som hadde hatt jobb ved UHB fikk fribillett på bussen etter nedleggelsen, og Kåre tok bussen daglig fra Fosser til Lillestrøm og tilbake. Willy Aas som ofte var fast bussjåfør på Osloruta spurte om Kåre kunne klippe billettene (ukeskortene) og det gjorde han gjerne. På hjemveien fikk han som regel tid til en liten blund.

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

Kåre Høgmoen minnes tiden ved Urskog-Hølandsbanen som en fin tid. Det var et kraftig fint arbeid, sier Kåre med egne ord.

Undertegnede takker for et hyggelig besøk hos Kåre Høgmoen, og takker hans kone Ragnhild for kaffe og nystekte vafler.

Foto 1:

Jernbanens Volvo lastebil i grustaket ved Auten. Fra venstre Kåre Høgmoen, Jens Halvorsrud og Trygve Melby. På bildet ses både transportbåndet og harpen.

Foto 2.

Kåre Høgmoen (til høyre) tok seg en tur med UHB søndag 13. juni 2010. Der traff han Åge Lunner (til venstre) som også har arbeidet ved UHB.

Min barndoms togreiser – Maribo - Bandholm Jernbane A/S

Av Espen Nielsen

Jeg er født og oppvokst på Lolland i Danmark og mine foreldre introduserte meg tidlig for togreiser. Ikke togreiser for praktiske formål, vi bodde jo på landet og kjørte selvsagt bil, men for fornøyelsen skyld. Under 70-årenes bilfrie søndager tog vi på familietur til besteforeldrene, selv om det ikke var lenger enn at vi kunne ha gått, men langt innen da

hadde far gitt meg min første opplevelse med veteranog på Museumsbanen Maribo-Bandholm. Jeg vet ikke helt hva det er som fasinerer spesielt oss menn, men noe helt spesielt er det ved disse flotte store gamle tog og deres skramlede umoderne vogner. Det å kjøre langsomt, gyngende og langt fra lydløst gjennom landskapene.

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

Nordens første modernist har skrevet et alen langt dikt, hvor han prøver å komme inn på det ...

*Hvor Verden er døv og uflyttelig,
hvor Skaberen er talentløs!
Og hvorfor bliver jeg ved at betale
mit Kontingent
til denne plebejiske Kneippkur af
en Tilværelse!*

*Stille! Se hvor Maskinen,
den vældige Tingest, staar rolig og
syder
og hyller sig i Røg, den er
taalmodig...*

Fra Paa Memphis Station

Af Johannes V. Jensen fra Digte
1906

Nå har ikke Maribo-bandholm-banen *vældige Tingester*, men i min barndoms verden fylder de mye.

Maribo er den eneste kjøpstad uten havn på Lolland. I midten av forrige århundre var byen sentrum for en omfattende

landbrukshandel, især med korn, og oppstod behov for transportmuligheter til havnen i Bandholm.

Jernbanen mellom Maribo og Bandholm blev innviet 2. november 1869 med Knuthenborg gods, der eier Bandholm havn, og Privatbanken som hovedaksjonærer. Det var Danmarks første privatbane. Til rådighet for driften stod 2 damplokomotiver, bygget av Robert Stephenson i Newcastle, 6 personvogner og 10 godsvogner, bygget i Randers (Danmark). Strekningen er 8 km lang og er anlagt med normal sporbredde. Bandholm stasjon blev bygget til åpningen i 1869. Hovedbygningen blev innrettet med kontor, ventesaler, banegårdsbevertning!, post- og telegrafekspedisjon, pakkrom og bolig til stasjonsforvalteren, der også var banens driftsbestyrer. Inntil 1879 blev billetter solgt i togene, men senere solgte man på stasjonen

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

både billetter til tog og til visse skipsruter. Bandholm havn var et trafikalt knutepunkt for rutetrafikken med øyene Askø, Fejø og Femø og anløpshavn for skipsruter mellom København og vestlige Østersjøhavner. Enda større betydning fikk godstrafikken via havnen med korn, kul, kalk og sukker. Sukkerfabrikkene i Maribo og Holeby var betydningsfulle kunder.

Etterhvert blev Maribo - Bandholm Jernbane A/S overtatt av det Lolland-Falsterske Jernbane Selskab. I 1904 var Bandholm stasjon bemannet av 1 stasjonsforvalter, 1 assistent av 3. klasse, 1 vognmester og 3 stasjonskarer og 4 postbude.

Under første verdenskrig steg trafikken så meget, at der måtte bygges nyt. I 1919 blev pakkhuset nord for hovedbygningen bygget, og samtidig blev villaen umiddelbart nord for pakkhuset

bygget som tjenestebolig for stasjonsforstanderen. Frem til 1950 hadde Bandholm banen en stor godstrafikk. På travle dager var 2 lokomotiver beskjeftiget med havnerangering og streknings-kjørsel med 10-12 ekstra godstog. Men siden har det gått ned ad bakke. Persontrafikken blev delvis erstattet med buss, og i oktober 1952 kjørte det siste persontog. Stasjonen fungerte i fullt omfang inntil 1956, hvor den blev omdannet til rutebilstasjon med kiosk. Lollandsbanen kjører fortsatt med godsvogn er til Bandholm etter behov.

I 1962 kom der "ny" trafikk på banen, idet Dansk Jernbane-Klub



fik tillatelse av Lollandsbanen til å kjøre museumstog mellom Maribo

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

og Bandholm "på søn- og helligdage, når der ikke kører godstog". Siden har Museumsbanen utvidet sin kjørsel noe, og har nå 50-60 trafikkdager hvert år.

Hovedbygningen på Bandholm stasjon blev fredet i 1972, og Dansk Jernbane-Klub kjøpte hele stasjonen i 1984.

Fra den opprinnelige Maribo - Bandholm Jernbane eksisterer i dag - foruten Bandholm stasjon -

personvognen A 1, som fortsatt kjører på banen.

Jeg bor nå på Blaker og har veldig glede av å ta ture med Tertitten med mine barn – og med mine gamle foreldre, som blir hensatt til deres barndoms verden, når vi kjøre med AH-banens materiell fra midten av forrige århundre!<http://www.museumsbanen.dk/default.htm>



MBJ A 1 Scandia 1869

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

Bandholm stasjon



VIL DU VERVE VENNER TIL TERTITTEN?

Venneforeningen for Urskog-Holands Banen bidrar med viktige oppgaver for drift og vedlikehold av den koselige smalsporede jernbanen vår. Her er plass for alle som vil bidra med alt fra oppmuntrende tilrop til reelt banearbeid.

Støttemedlemskap er priset til kr. 250,-/år

Familiemedlemskap : En betaler som støttemedlem, derefter kr. 125,- pr. person/ år.

Junior medlem (under 18 år) kr. 125,-/år

Aktivt medlem: kr. 125,-/år inklusive banearbeid/ togbetjening

Bedriftsmedlem: kr. 2.000,-/år

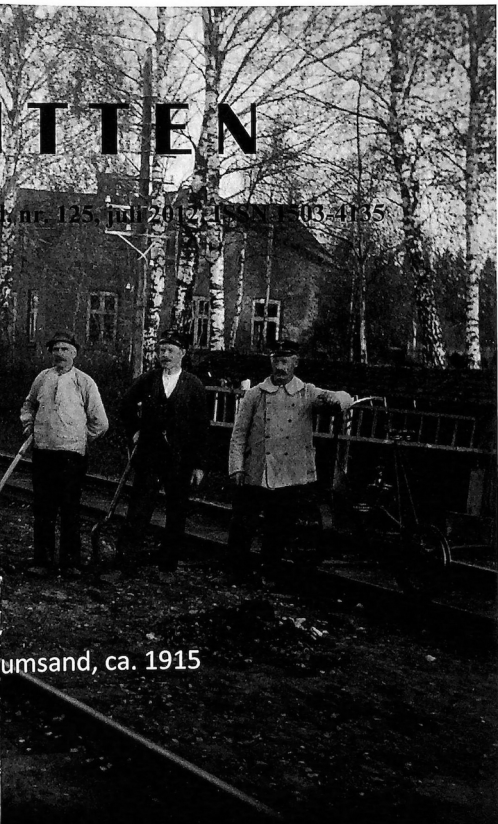
Kjøp medlemskap på Sørumsand stasjon eller bestill på epost: post@u-hb.no

Tertitten - #1.2012

T T E N

nr. 125, juli 2012 ISSN 1503-4135

umsand, ca. 1915



UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012



Maglemer trinbræt med vogterhus 02.
3,5 km fra Maribo 4 km fra Bandholm.

Akershus Fylkesmuseum, Avdeling Urskog-Hølandsbanen

riftsbestyrer: Pål Roberg
Kontor: Sørumsand stasjon
Kontortid: Mandag – fredag 09.00 – 16.00
Telefon: 63868150
Epost: post@u-hb.no

Forsidefoto: På med hjulene - 6 Høland XXIX Hartmann nr. 4658 1925

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

Urskog Hølandsbanenes Fotoarkiv



Hjellevøl stasjon i september 1905, trolig i forbindelse med mobiliseringen.

I toget ser vi Urskog-Hølandsbanens to F-vogner, nr 19 og 20, BCo3 eller BCo4 i original utførelse med lanterninetak, samt CDo2. Originalfoto utlånt av Wenche Hanche-Olsen, Bjørkelangen

Av Finn Halling

Urskog-Hølandsbanens fotoarkiv omfatter nær 2.000 fotos fra banens driftstid, når driftstiden defineres til å omfatte tiden fra

anleggsstart og til all drift i NSB-regi opphørte 7. september 1961. Til sammenligning omfatter Jernbanemuseets fotosamling til sammen drøyt 33 000 fotos.

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

Årsakene til den relativt sett omfattende samlingen bilder i UHB-arkivet, er flere: Dels har det pågått en svært aktiv innsamling av bilder, dels er det samlet inn bilder gjennom prosjekter i regi av kommuner og historielag, dels er det samlet inn bilder fra enkeltfotografer som har tatt flere filmer. Den største samlingen fra en enkeltfotograf er på over 200 bilder, og inneholder en meget omfattende dokumentasjon av drift, materiell og infrastruktur. Dertil er den tekniske kvaliteten på samlingen meget god.

Da Urskog-Hølandsbanens drift gikk mot slutten, var det mange jernbaneinteresserte fra inn- og utland som tok med seg kamera for å forevige banen. Flere av fotografene har vi etter hvert lykkes med å oppspore, og sørget for å innlemme bildene i samlingen. Flertallet av fotografene var selvsagt norske, men danske jernbaneinteresserte var også på besøk flere ganger og

tok hundrevis av flotte bilder. Noen tok også levende film. Av svenske jernbaneinteresserte har vi foreløpig bare oppsporet en, men det finnes sikkert flere; banen ligger jo bare en drøy times biltur fra Sverige. Å lette etter svenske fotografer som besøkte UHB for over 50 år siden er nesten som å lete etter nålen i høystakken.

Mediene fattet også interesse for banen, og på den tiden var det slik at det ble sendt ut en journalist og en fotograf som laget reportasje, tok 100 bilder, brukte to-tre av dem og la så negativene i arkivet ... som vi i tur og orden har oppsøkt og kopiert. I dag gjør mediene det samme, bortsett fra at det tas digitale bilder som slettes hvis de ikke brukes.

Dette betyr at det i fotoarkivet er en overvekt av bilder fra Urskog-Hølandsbanens siste driftsår. Noen hendelser, bl.a. siste driftsdag 30.6.1960, er så godt dekket at opp til fem fotografer har vært der

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

samtidig uten at de hadde noe som helst med hverandre å gjøre, og til dels fått med hverandre på bildene.

Arkivet inneholder også hundrevis av bilder fra tidligere år. De eldste er fra anlegg og åpning av Urskogbanen og anlegg av Hølandsbanen. Leveransefotos finnes av flere av lokomotivene og noen få av vognene. Fra tidlige driftsår finnes det også en god del enkeltbilder og postkort. Postkort har imidlertid blitt samlerobjekter, og for de mest attraktive enkeltkortene betales over 2000 kr.

Eigil Prydz ble ansatt som driftsbestyrer ved Urskog-Hølandsbanen i 1917, og var en relativt ivrig – om enn ikke så dyktig – fotograf. Hans om lag 60 bilder gir allikevel en interessant dokumentasjon av ulike sider av UHBs virksomhet. I tillegg er bildene tatt i en periode da andre fotografer var lite aktive; slutten av 1920-tallet og 1930-tallet.

Bilder fra okkupasjonstiden er det svært få av i samlingen.

I samarbeid med Akershusmuseet pågår nå registrering og digitalisering av bildene.

Trinn en er registrering av bildene i museenes felles fotodatabase. Der skrives inn opplysninger om motiv, fotograf, tid, sted etc. Avbildede personer søkes identifisert og det legges inn opplysninger om tilknytning, fødselsdato m.m. Arbeidet haster, ikke minst fordi sikre kilder blir færre og færre; det er 52 år siden banen var i drift og det tynnes i rekkene blant de som hadde tilknytning til banen som ansatte eller reisende. Etter registrering blir bildene publisert og tilgjengelig på www.digitaltmuseum.no.

Men samlingen inneholder mer enn bilder fra Urskog-Hølandsbanens driftstid. Det er samlinger fra andre baner som Aurabanen, Setesdalsbanen, Krøderbanen og litt fra Lillesand-Flaksvandbanen. Og det er selvsagt et stort antall bilder fra museumsbanetiden, dvs. fra høsten 1961

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

og frem til i dag. Disse bildene blir registrert og publisert når arbeidet med de historiske UHB-bildene er fullført.

Arbeidet med innsamling av bilder pågår parallelt, selv om kildene tynnes ut. Allikevel er det nesten utrolig hva som finnes av bilder i de tusen hjem. Kanskje flere enn de 2000 som samlingen omfatter? Mange museer har samlinger som ennå ikke er digitalisert, og det vil ganske sikkert dukke opp bilder etter hvert som museene publiserer sine samlinger i digitalt museum.

Interesserte bør ta en titt i digitalt museum, og ikke bare se på UHB-bildene. Et betydelig antall fotografier er lagt ut der, men noen museer har dessverre ikke vektlagt informasjonen som er knyttet til bildene. Mange motiver er derfor vanskelig å søke seg frem til fordi motivbeskrivelsene er mangelfulle eller feil. På www.scanpix.no under fanen historisk og på www.narvesen.no under fanen Kultur finnes også store mengder interessante motiver.



Lossing av tømmer med tømmerkranen på Skulerud 27.6.1960. Foto: Staffan Mörling.

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

Nytt styre i Venneforeningen valgt på årsmøtet for 2012



Styret i 2012 - 2013	Rolle	e-mail	mobil	adresse
Trond Werner Pettersen	Sekretær	trondwp@yahoo.no	99441572	Geitmyrsvn 40, #6, 0455 Oslo
Torstein Neset	Kasserer	neset451@hotmail.com	93608844	Sømvn 13, 0493 Oslo
Morten Fjeldstad	Styre-medlem	optimort@g.mail.com	91158464	Hekkvn 18, 0571 Oslo
Steinar Schau	Velhusleder 1 vara	sjensc@online.no	90577505	Kuskerudpk 1, 1920 Sørumsand
Håvard Apeland	Prosj.leder 2 vara	hap@rikskonsertene.no	90887990	Sletta 22, 1920 Sørumsand
Dag Winding-Sørensen	Leder	iwind@online.no	99543747	Lynv 30, 1920 Sørumsand

Styret har som målsetting å vitalisere venneforeningen. For å sikre driften av Urskog-Hølandsbanen er det ønskelig å øke medlemstallet i Venneforeningen betydelig. Håpet er å verve betydelig flere i alle alderstrinn i Sørum og Aurskog-Høland.

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

Arbeidsplan og prioritering av oppgaver 2012

Venneforeningens fokus i 2012

skal være rettet mot

1: Velhuset på Fossum.

2: Priveten fra Mork.

3: Aktiviteter for reisende mellom togavgangene.

4: Medlemspleie & arrangementer.

5: Jødalsbekk kulvert og tilsvarende banestrekninger.

Spørsmål om arbeidsgruppe og ansvar for ulike prosjekter er vurdert i styret. Kulverten ligger under driftsavdelingen. Vennene har ansvar for Velhuset, i rolle som utleier og vaktmester. Privetprosjektet forventes fullført i 2012.

Akiviteter på Sørumsand mellom tog avgangene ble drøftet og idestorm gjennomføres med jevne mellomrom. På sikt vil det bli museumsdel på stasjonene med omvisning. Film i enkelte

avdeeler vurderes. Turer med "Kvabben" innenfor sporsperren på stasjonsområdet forberedes. Mulighet for sykkeltoget til Fossum med sykling til Blaker skanse, eller videre langs UHBs trasé vurderes. Alt må klareres og gjøres i samråd med Driftsavdelingen.

Medlemspleie må vitaliseres. Medlemsbladet er i seg selv en del av dette. Det bør skaffes bedre oversikt over antallet medlemmer, deres kompetanse, interesser etc. TN: medlemskontingent pr tiden tilsvarende ca 47000 kroner. Vi har pr tiden rundt regnet 30 aktive medlemmer. Det ble drøftet ulike strategier for hvordan man skal rekruttere nye medlemmer, i hvilket nye utgivelser av medlemsbladet er et ledd. Behovet av kontakt med andre lag i Sørum og Aurskog vurderes.

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

De første årene med Tertitten som museumsbane -3.

Del 3 Tunnelen, av Håvard Pedersen

I forrige del av denne serien skrev jeg om det "usynlige" dugnadsarbeidet. Men mye dugnadsarbeid har også gitt resultater som er godt synlige i dag. Et eksempel er tunnelen som kom i 1968, og sporet videre i retning Sørumsand. Selve tunnelen bygde riktignok ikke vi, men å legge sporet gjennom denne har en historie jeg husker veldig godt...

Tunnelen på stedet kom fordi den gamle veibroa trengtes å skiftes ut, og da var det billigere å lage tunnel, eller kulvert som det heter, enn å bygge ny bro. Det var veldig spennende om vi skulle få den tunnelen, for politikerne som skulle bevilge penger til dette, var ikke enige om de skulle bruke penger på dette, eller på ny bro sør for Sørumsand NSB-stasjon. Her var det en veldig trang vei-undergang, og mange synes det var viktigere å bruke penger på ny bro her i stedet for over Tertitten. Den kunne bare fylles over mente

noen, for Tertitten var bare noe gammelt skrot likevel.

"Tertitten var bare noe gammelt skrot."

Mange på Sørumsand mente den gang at banen var bare noe skrot det ikke var noe vits i å ta vare på, og vi merket godt dette på mange måter. I Sætrabakken opp mot Fossum ønsket noen at banen måtte bli åker, og det å legge sporet helt inn til Sørumsand igjen, synes handelsstanden (butikkene) var uhørt, for den plassen vi trengte til stasjon (og hvor den ligger nå,) påsto de at de trengte til parkeringsplasser i tillegg til alle de parkeringsplassene de allerede var i ferd med å få anlagt. Men heldigvis vant de som ønsket tunnel, for uten denne kunne vi neppe ha fortsatt å kjøre tog. Da måtte vi i så fall ha startet banen nede på Fyenjordet, men hit var det jo ingen vei. Det var stor stas å se tunnelen komme, den første på Urskog-Hølandsbanen siden første del ble åpnet i 1896. Men nå ventet mye arbeid også, for vi måtte både legge spor gjennom

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

den, og bygge opp en ny endestasjon. Den stasjonen vi hadde som endestasjon, Fyen, måtte vi fjerne når tunnelen skulle bygges. Når vi likevel måtte i gang med å legge nytt spor, valgte vi å fortsette dette under broa på Kongsvingerbanen, og omtrent dit brannstasjonen er nå.

Men som jeg fortalte i forrige artikkel, så hadde vi ikke råd til å kjøpe nye sviller, så dette sporet ble også lagt med gamle tresviller fra NSB. For å få disse i riktig lengde, satte vi opp en kappsag på Fyenjordet. Jeg husker veldig godt 2. påskedag 1968, da vi hadde en stor dugnad for å kappe NSB-sviller. Noen løftet de tunge svillene (for det var de virkelig) opp på kappsaga. Mens en kjørte denne, så tok andre de kappede svillene og bar de bort til ei tralle som dem trilla mot tunnelen. (De

Snart kom de tilbake igjen, og denne gangen hadde de med en politimann. Politimannen sa ikke noe særlig, men snudde seg snart og gikk igjen. Et av medlemmene

svillene vi la inni selve tunnelen, kappet vi ikke, men det gikk jo med mange sviller til sporet videre.)

"Pell dere hjem!"

Men plutselig så kom noen sinte menn bort til oss, og klaget på støy fra kappsaga. "Dette er den eneste fridagen jeg har etter å ha kommet hjem fra påskeferie, og da vil jeg ikke ha sånt bråk", sa den ene, og fortsatte: "Dere får pelle dere hjem til Vinderen og Blindern å faen hvor dere kommer ifra!" Vi brydde oss ikke noe om dette, for vi måtte ha de svillene. Ikke kunne vi skjønne at det bråkte så mye heller, for det var et stykke bort til nærmeste hus. Men for meg som var bare 15 år den gangen, så gjorde det stort inntrykk at voksne folk kunne prate sånn.

våre gikk tilfeldigvis like bak dem når de gikk igjen, og han kunne høre at politimannen var ergerlig på de som hadde henta han: "Det

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

var da ingen vits i å bry meg med en sånn fillesak”, hadde han sagt.

Men de som klagde, ga seg ikke. Nå begynte de å samle underskrifter mot oss blant folk som bodde i nærheten. Etter en kort stund kom en familie bort til oss, og ville prate litt. De så vennlige ut: ”Vi har nylig flytta inn i nærmeste huset her,” sa de, og fortsatte: ”Nå nettopp ringte noen på døra vår og ville ha underskrift mot den larmende kappsaga til Tertitten. Hvilken kappsag, spurte vi, for selv om vi hører godt, så har

vi ikke hørt noen kappsag! Si fira om klagerne lager noe mer bråk for dere, for da skal vi støtte dere i stedet.”

Heldigvis hadde vi og venner på Sørumsand, og som så positivt på at vi ville ta vare på resten av Tertitten, Nå som vi har fått bygget ut et flott anlegg, tror jeg alle på Sørumsand setter stor pris på at vi er der. Men sånn var det altså ikke i starten.

Besøk hos Ragnar på verkstedet.

En fredag formiddag i april stikker jeg innom verkstedet vårt på Sørumsand. Her treffer jeg Ragnar opptatt med reparasjon av drivhjulene på HØLAND. Et stort arbeid.

Som den tusenkunstneren han er, lager ha mange av delene selv her på verkstedet.

Ragnar har tidligere jobbet på driftsavdelingen på Krøderbanen (jernbaneklubben).

Tidligere jobbet han i NSB. Før det 15 år i databransjen. Hos oss begynte han i 2007.

Han er en av "kromtappene" på banen. Hva han ikke vet om damplok er vel ikke vert og hvite.

UHB Venneforening – Tertitten - #1.2012

Ansvarsområdet ellers, er alt
rullende materiell, samt opplæring.
Til slutt spør jeg han hvilket av

lokene er hans favoritt ? Uten å
nøle svarer han SETSKOGEN,
våtvannsløkk, rett fram og kjør !!



Rangnar Andenæs bearbeider nye hjul-ringer til UHBs #6 HØLAND

