

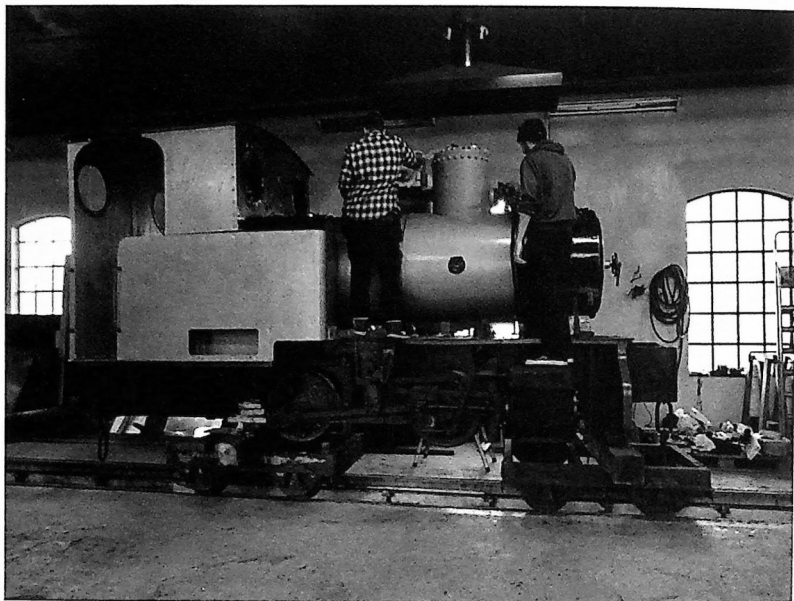
UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

TERTITTEN

Urskog-Hølandsbanens Medlemsblad, nr. 135, desember 2016,
ISSN 1503-4135



UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016



Lokomotivet fra Ny-Ålesund på avdukingsdagen 23. november 2016. Foto: Are Eeg.

Tertitten, Opplag: 400 stk. Redaksjon: Truls Olsen, Roel Houtsma, Trond Pedersen og Dagfinn Lunner. Utgis av Venneforeningen Tertitten, Postboks 59, 1921 Sørumsand. Trykk: Printing AS.

Redaksjon E-post: t.olsen@operamail.com

Forside: Venneforeningens leder Roel på stasjonen på Sørumsand. Foto: Odd Eeg.

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Lederen har ordet:

Julekjøringen står for døra, som tjenestefordeler er jeg veldig fornøyd, vi trenger nå bare noen konduktører. Tusen takk for det. Denne sesongen kjører vi bare 3 dager og bare til Bingfos, men jeg gleder meg til neste sesong når banen er ferdig restaurert og vi igjen kjører til Fossum.

Skuespillet Skinner til frihet var et stor suksess, jeg takker alle som tok tjeneste i skuespillet. Som dere kanskje vet er det laget en film om skuespillet, hvis dere vil kjøpe denne kan dere gjøre det via Opplev Sørum. Hvis alt går greit skal skuespillet settes opp i 2017 også.

Medlemsturen som skulles avholdes i samarbeid med Norsk Jernbaneklubb til Krøderen ble ikke noe av. Jernbaneverket hadde planlagt arbeider på Hovedbanen akkurat i denne helgen. Museumstoget kunne derfor ikke kjøre fra Grorud til Oslo S. Kanskje kan vi prøve igjen neste år med en medlemstur.

Vi hadde i høst en medlemskveld hvor vi viste filmen Skinner til Frihet, handlingen utspilte seg på Fossum og i toget. Vi registrerte dessverre at «som vanlig» kom det ikke mange medlemmer. Det forekommer noen klager fra medlemmene om hvorfor styret organiserer så få medlemsmøter. Den lave responsen tyder kanskje på at vi ikke treffer med emner, selve opplegget, tidspunkt, eller hva? Hva kan vi gjøre med dette, kom med innspill på hva som kan være interessant for dere.

I dette medlemsbladet kan man lese mer om Svalbardloket. Jeg vil gjerne takke alle som jobbet med dette lokomotivet. Vi har en god gjeng som kan restaurere og renovere ting, tusen takk for dette også.

Jeg håper dere er fornøyd med innholdet i dette bladet, kom gjerne med innspill.

Leder Venneforeningen Tertitten
Roel Houtsma

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Styrets redegjørelse 2016:

Flere styremøter handlet om Tinfos - loket. Dette lokomotivet kommer fra Notodden og det var opprinnelig bestemt at det skulle settes i stand med hjelp av ungdommer. Problemet er at man har ikke greid å organisere seg. Med loket kom også en sum penger, og disse kan kanskje brukes til å få andre til å sette loket i stand dersom vi ikke greier det med egne krefter.

Emil - toget var oppe på flere møter også, dette toget fikk vi for noen år tilbake og det trengte nå en oppgradering. Vi fikk penger fra et fond, og Tonje og Kristoffer Vedvik har pusset opp toget. Toget kan være et objekt for masse moro for våre aller yngste passasjerer i sommersesongen igjen.

Tone M. Vedvik var nestleder, men måtte trekke seg fra vervet 09 august. Grunnen var at hun hadde ikke tid lenger på grunn av studier. Vi har ikke satt inn en ny nestleder, men Steinar J. Schau, som var vara, rykket opp til fast styremedlem.

Velhuset: Vi fikk penger fra kommunen som vi skal bruke til oppussing innvendig og utvendig på Velhuset. Jobbene er planlagt, men foreløpig utsatt pga. av raset. Gressklipping denne sesongen var utplassert til en ung gutt fra nabolaget, og han har gjort en god jobb.

Medlemstur: Denne turen var planlagt i slutten av september. Styret ville gjenskape Venneforeningens første tur til Krøderen. Norsk Jernbaneklubb skulle kjøre med damptog fra Oslo S til Krøderen og vi skulle delta i denne turen. Denne turen ble ikke noe av på grunn av at Jernbaneverket jobbet akkurat den helgen toget skulle kjøre på Hovedbanen. Vi beklager at denne turen ikke fant sted, men vi prøver neste år igjen.

Medlemsmøter:

Styret organiserte for noe uker tilbake en medlemskveld med film fra Romerikspillenes og UHBs togteater Skinner til frihet som tema. Dessverre kom bare to medlemmer unntatt styret på denne filmkvelden.

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Styret stiller seg spørsmålet hva må til for at medlemmer skal komme til et medlemsmøte? Kom gjerne med innspill på hva dere ønsker som temaer i fremtiden!

Banemesterens redegjørelse: På forrige styremøte snakket Per Ove om banen og alt som må gjøres for at vi kan kjøre til Fossum igjen. UHB har fått inn over 1 million kroner, dette er tilstrekkelig til at sporet kan være i stand igjen neste sommer. Arbeidet er allerede i gang, og det vil bli gjort store utbedringer for å forhindre at tilsvarende skjer igjen.

Julekjøring: På grunn av arbeidspress på de ansatte kjøres det dette året bare 3 dager. Per Ove skal være julenisse og Bingfos stasjon blir endestasjon for denne kjøringen også. Som tjenestefordeler kan jeg si at nesten alle grener er besatt. Vi trenger bare noen flere konduktører. I skuespillet Skinner til frihet hadde vi en konduktør som heter Pålan. Han som spilte denne rollen synes det er så moro med tog at han vil ta tjeneste som konduktøraspirant denne julekjøringen.

Vedtektene: Denne høsten begynte styret arbeidet med å gjennomgå vedtektene, slik årsmøtet oppfordret oss til å gjøre.

Styret Venneforeningen, november 2016.

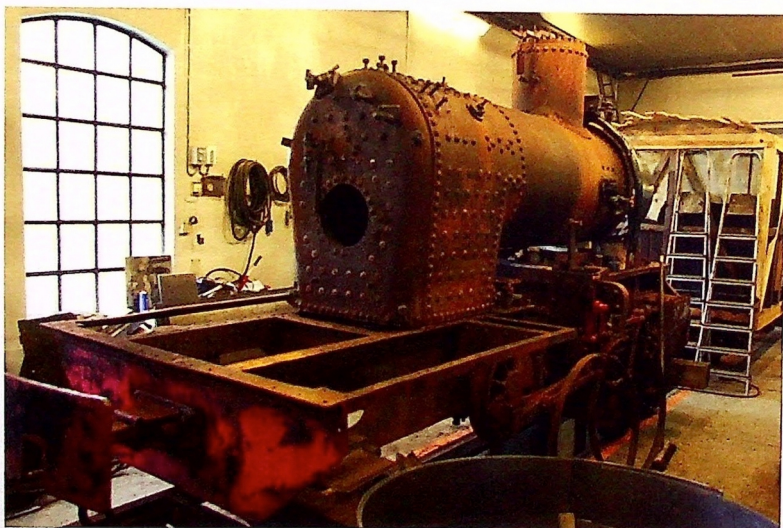
UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Svalbardloket er ferdig!

Av Truls Olsen

Lokomotivet fra Ny-Ålesund har vært en stor utfordring for både UHB og medlemmer i Venneforeningen. Det var mer rust og mindre igjen som var brukbart, enn det man opprinnelig hadde regnet med. Men når det nå er slutten av november, så gjenstår kun at malingen skal få tørke godt nok!

Det som man beregnet at skulle ta rundt 400 timer, ble drøye 1600 timer. Men takket være både personell fra avdelingen og fra dugnadsgjengen i Venneforeningen, så har lokomotivet sakte, men sikkert blitt gjen skapt.



Lokomotivet sommeren 2016. Det gjenstår fortsatt en smule arbeid. Foto: Ottar Olsen

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016



Lokomotivet 4. november 2016. Foto: Ragnar Andenæs

For at maling skal få tørke godt nok skipes lokomotivet nordover igjen litt utpå nyåret 2017. Selve avdukingen med presentasjon av arbeidet gikk av stabelen 23. november.

Vi gratulerer med vel utført arbeid!

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Nytt om flommen

Av Truls Olsen

Uværet på Sørumsand i juli 2016 gjorde, som mange har fått med seg store skader på banen vår. Spesielt var det banen fra Bingsfos mot Fossum som fikk lide.

Når bladet skrives, så har det kommet tilsagn om penger fra både Jernbaneverket, Akershus fylkeskommune og Sørum kommune. 800 tusen fra førstnevnte, og 250 tusen fra hver av de to andre.

Entreprenører kan nå settes i gang med arbeidet og vi kan se frem til at hele banen igjen kan benyttes ved sesongstart 2017.

Pr. 30. november så er arbeidet i gang. Gravemaskiner var på plass ved planovergangene ved Sætra gård.



UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Skinner til frihet

– et tverrfaglig samarbeid mellom tog og teater

Junisola står høyt på den lyseblå himmelen. Noen hvite skyer langt der oppe drar forbi med vinden. Ved siden av stasjonsbygningen på Sørumsand myldrer det av folk. De haster ut av stasjonsbygningen, over perrongen og mot toget. En hyggelig konduktør hjelper ei eldre kvinne opp trappene til vogn tre. En familie på fem finner sitteplasser fordelt på to vogner. I første vogn lastes postsekken om bord. Tertittens dampkjele er varm. Det blåses i fløyta, og toget ruller av gårde.

I snikende fart tøffer Tertitten seg gjennom Romeriksslandskapet. Bak oss legger vi trafikkstøy, rundkjøringer og en moderne tid, mens trærne brer seg tettere over jernbanelinja og gjemmer solstrålene bak tretoppene. Røyken fra pipa siver inn gjennom de åpne vinduene i de gamle vognene. Den virvler lett rundt og blir borte med vinden.

Du får følelsen av å være med på en reise tilbake i tid. Men det er først når Tertitten ankommer Bingsfoss Stasjon at alvoret begynner å synke inn i deg.

En eldre kvinnelig passasjer blir fysisk kastet av toget av to bryske SS-offiserer. Kvinnen har ikke gyldig grenseboerbevis, og hun har blitt tatt i kontroll. Du sitter forvirret og skremt igjen i togvognen mens du hører høylytte utrop på tysk og du ser at kvinnen jages gråtende av perrongen.

Dette er en annen tid. Det er midt i 2. verdenskrig, og Norge er okkupert.

Vinteren 2015/16 ble det inngått et samarbeid mellom MiA og Romeriksspillene fra Blaker Skanse. Ideen var å bygge opp ei ny teaterforestilling med Tertitten i sentrum. Denne typen utendørs forestilling med lokalhistorisk forankring, kalles "spel" eller "spill".

Banestrekningen mellom Bingsfoss og Bjørkelangen åpnet i 1896, og ble med dette første etappe i Urskog-Hølandsbanen. Her har Tertitten vært i trafikk i årevis, og siden

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

1966 har den tjent som museumsjernbane. I 2016 fylte banens første strekning 120 år, og museumsjernbanen 50 år. Dette måtte feiers, og jubileene er bakgrunnen for det tverrfaglige samarbeidet mellom de to lokale aktørene Tertitten og Romeriksspillene.

Som manusforfattere og regissører for spillet fikk Henrik Berg Larsen og jeg frihet til å velge hvilke temaer vi ville ta opp, og hvilken tidsperiode vi ønsket å fokusere på. For oss var det en stor utfordring, for vi kunne svært lite om tog. Vårt fag er jo teater. Vi heiv oss over bøker og magasiner. Vi leste mye om Tertittens driftstid og banens historie, og oppsøkte lokale folk som har eller har hatt et spesielt nært forhold til Tertitten og banen. Historiene vi fikk høre av tidsvitnene fra okkupasjonsårene, hadde en iboende naturlig spenning ved seg. I en tid da de fleste forsøkte å leve livet så normalt som mulig, levde de med en konstant, utenforstående trussel fra okkupantene. Spillet ble derfor satt til tidsperioden 1940-1945, og tittelen ble "Skinner til Frihet".

Strukturen i spillet var ny og utfordrende for både togfolka og teaterfolka. Forestillingen starter på Sørumsand Stasjon, der vi blir kjent med en familie som skal flytte til Fossum. Mor og far og de tre barna tar plass i vognene på Tertitten, og sammen med publikum reiser de ut fra Sørumsand, forbi Bingsfoss, og videre opp til dagens endestasjon, Fossum. Det er her hoveddelen av spillet foregår. Vi følger familien gjennom oppturer og nedturer mens de forsøker å finne orden i en utfordrende hverdag. Far er lensmann og overbevist nazist, mens hans eldste datter, Ingeborg, forelsker seg i stasjonsmesteren som jobber for motstandsbevegelsen. Det er rustet for dramatikk, og vi får en smakebit av hva deres ulike ideologiske overbevisninger faktisk kan gjøre med en familie i krigstid.

Scenen på Fossum brer seg over spor 1 og 2, og i spillet bruker vi aktivt både velhuset, Tertitten, stasjonsbygningen og "Priveten". Sistnevnte bygning er den aldrende utedoen som i gamledager sto på Mork Stasjon. I forestillignen vår fungerer den som huset den tilkommende familien på fem flytter inn i.

Tertitten var både skoletog og rutetog, godstog og kjærlighetstog under krigen. Det var en arbeidsplass og et viktig kommunikasjonsmiddel. Det hadde stor betydning i hverdagen til folk som bodde eller livnærte seg langs banen. Men mange tidsvitner fra

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

krigen forteller også om togets og togpersonellets avgjørende rolle for enkeltmennesker, nemlig for flyktninger på vei til Sverige. Flyktningene var ofte nordmenn som hadde reist seg opp mot okkupasjonsmakten, nordmenn med politisk innflytelse, eller nordmenn som rett og slett var involvert, frivillig eller ufrivillig, i et spill som var så mye, mye større enn dem selv. Til Sverige var det flere ulike fluktruter. Å kjøre med Tertitten mot riksgrensa, var én av rutene. Og det var allment kjent at "togfolk er bra folk". Trengte du hjelp til å rømme, var det stort sett trygt å spørre om hjelp fra togpersonellet. På denne måten var både toget og togpersonellet livsviktig for mange under krigen.



Dramatikk på Bingsfos stasjon når en papirløs flyktning (spilt av Solfrid Utgård) blir hevet av toget med makt. Foto: Jørgen Kirsebom.

De ansatte ved jernbanen var også behjelpelige med andre ting. I en tid da okkupasjonsmakten kontrollerte alle aviser og radio, ble hungeren etter nyheter fra de allierte stor. Det var en kjent sak at flygeblader og viktige meldinger fra London fritt

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

kunne flyttes med internposten til NSB. I "Skinner til frihet" flyttes illegale aviser med internposten daglig.

Karakteren Stasjonsmester Mork forklarer den nyinnflyttede Ingeborg hvordan den sivile motstandsbevegelsen opererer. Han synger. (Mel: It's a long way to Tipperary).

"Innholdet i sekken der, det eier NSB.

Men nedi der så ligger noe du ikke kan se:

Milorgs flygeblader og ei illegal avis.

De skal vi kopiere, og dele ut for hver en pris.

Vi er Norges nye tropper.

Vi er Norges frie hær.

Vi er en bøling med seige kropper

Som nå samla har seg her.

Hør her, du stygge Hitler, Göbbels og Himmler.

Vi skal jage ut hver jævla tysker, vi vil ikke se dem mer!"

De fire første linjene er skrevet utelukkende som virkemiddel til forestillingen. Verset ("Vi er Norges nye tropper...") er en original fra Gutta på Skauen, og ble skrevet av Vilhelm Harbitz under en sangkonkurranse i Milorg D-14 i 1944.

Med rot i enkelthendelser og ekte personer fra krigsårene, har vi med mye ispedd fantasi og kunstnerisk frihet, skrevet en historisk forestilling som kan gi publikum en annerledes kulturopplevelse. En togreise tilbake til okkupasjonstida, en musikalsk formidling av låter og revynumre som var sensurerte under krigsårene, en annerledes teaterforestilling ute i det fri, med en god dose lokalhistorie.

Virkemidlene varierer fra alvor, humor, sang, dans, nyskrevet tekst og tidsriktige kostymer og rekvisitter. Det er væpnede soldater og modige motstandsmenn- og kvinner. Det er hverdagslivet langs jernbanen i en nesten glemt tid. Men mest sentralt står Tertitten i spillet, Tertitten er et virkemiddel i seg. Stort, tøffende, dampende.

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016



Det oppstår søt musikk mellom den nyinnflyttede jenta Ingeborg (Karianne Lotterud) og stasjonsmester Mork (Per Magnus Barlaug). Foto: Jørgen Kirsebom.

Takket være en utrolig flott innsats fra frivillige togfolk, har vi kunnet lage en teaterforestilling som starter på Sørumsand, som skremmer vettet av publikum på Bingsfos, som får følelsene i sving på Fossum, og som etter forestillingen tar et ettertenksomt publikum trygt tilbake til nåtiden og til Sørumsand sentrum med damploket. Sammen har vi fått til noe unikt. Det var et samarbeid mellom tognerder og teaternerder som gikk på skinner.

Nesten alle forestillinger av "Skinner til frihet" i 2016 ble utsolgt, og etterspørselen etter flere forestillinger har vært stor fra publikum i etterkant. Derfor er det en glede å fortelle at vi gjentar vi suksessen igjen neste år. Med premiere i midten juni 2017, planlegger vi nå seks forestillinger. Vil du bidra foran eller bak scenen, i eller ved Tertitten? Da er du hjertelig velkommen. Håper vi ses.

Mari Mehus, manusforfatter og regissør, og nyfrelst tognerd.

UHB Venneforening – Tertittten - #2-2016

Lønns- og arbeidsforholdene ved Urskog-Hølandsbanen 1938-1940

Av Dagfinn Lunner

Urskog-Hølandsbanen hadde mange ansatte og som ellers i arbeidslivet var de ansatte opptatt av lønns- og arbeidsvilkår.

En storstreik hadde Urskog-Hølandsbanen i 1931. Banens ansatte var lønnet mye lavere enn ansatte i statsbanene, og en konflikt bygget seg opp mellom funksjonærforeningen og direksjonen. Denne konflikten medførte streik og samtlige tog ble innstilt. Samtidig ødela et voldsomt skybrudd linjen på flere punkter og det så virkelig mørkt ut for om banen i det hele tatt skulle komme i drift igjen. Konflikten ble etter hvert løst og de ansatte sa seg villig til å arbeide gratis for å få banen reparert i tillegg til en lønnsnedsettelse. Kravet var at togordningen måtte opptas på samme nivå som før streiken. Mer om dette kan leses i Tertittboken 1896-1996.

Tertittens redaksjon har kommet over overenskomsten mellom Urskog-Hølandsbanens direksjon og Norsk Jernbaneforbund/Urskog-Hølandsbanens funksjonærforening tariffavtale for perioden 1938-1940.

Blant funksjonærene lå verkstedformann, banemester og lokomotivførerne høyest, men også noen av stasjonsekspeditørene. Lavest lønnet var banens banevoktere, og ekspeditørene ved de små stasjonene.

Følgende lønnstabell ble gjort gjeldende fra 1. februar 1938 (topplønnen):

Verkstedformann, banemester og lokfører:	kr. 3.559
Overkonduktør og kontorist:	kr. 3.332
Vognvisitør og jerndreier:	kr. 3.180
Konduktør, lokomotivfyrbøter, baneformann:	kr. 2.877
Banevokter:	kr. 2.650

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Stasjoner:

Klasse 6 (Bjørkelangen)

kr. 2.524

Klasse 7 (Aurskog)

kr. 2.356

Med tillegg av kr. 117 for hus, lys og ved samt renholdsgodtgjørelse.

Ekspeditører:

Skulerud

kr. 720 + hus

Hemnes

kr. 2.641 + hus, lys og ved

Hjellebøl

kr. 1.044

Løken

kr. 1.870

Fosser

kr. 950 + hus

Hornåseng

kr. 633

Lierfoss

kr. 2.237 + hus, lys og ved

Finstadbru

kr. 1.901 + hus

Killingmo

kr. 1.162

Mork

kr. 1.901 + hus

Kvevli

kr. 633

Det går fram av denne oversikten at ekspeditøren bodde i stasjonsmesterleiligheten på Skulerud, Hemnes, Fosser, Lierfoss og Finstadbru. Mork stasjonsbygning hadde ikke stasjonsmesterleilighet, men det kan godt være at Urskog-Hølandsbanen leide husrom til ekspeditøren hos private.

Godtgjørelsene varierer, men vi må ha grunn til å anta at lønnen sto i forhold trafikken på vedkommende stasjon. At den var så vidt lav ved Skulerud synes litt rart med grunnlag i at det var endestasjon og korrespondanse med DS Turisten.

Tariffavtalen regulerer også en del andre forhold:

- For nattopphold på Skulerud får togbetjeningen et tillegg på kr. 0,50 per natt.
- Linjepersonalet som utfører linjevisitasjon der helt eller delvis faller mellom kl. 20 og kl. 06 tilstås kr. 2,- per tur for avdelingene 1, 2 og 3. For linjevisitasjonstur i baneavdeling 4, 5 og 6 tilstås kr. 2,50 per tur.
- Banevisitasjon for mer enn 1 tur pr natt betales når vedkommende må befare avdelingen frem og tilbake 2 eller flere ganger med mellomrom.

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

- For benyttelse av egen sykkelresin av godkjent type betales en godtgjørelse av kr. 30,- per år. Forutsetningen er at banevokteren selv betaler for anskaffelse og reparasjoner.
- Ved besettelse av ledige stillinger skal der foruten dyktighet tas særlig hensyn til ansøkerens ansiennitet.
- Arbeidstiden er 48 timer per uke med samme adgang som hittil til oppsetning av tjenesteturnus for togpersonalet. Dog skal all sådan tjeneste først iverksettes etter at denne er forelagt personalet til uttalelse, og må være i overensbestemmelse med lov om arbeidervern.
- 14 dagers ferie tilstås personalet som omfattes av denne overenskomst.
- Fornødent tilsyn og betjening av vannstasjoner henhører under vedkommende stasjonsmester eller ekspeditør uten særskilt godtgjørelse herfor.
- For det personale som har uniformsplikt dekkes 1/3 part av uniformens kostende av jernbanen.
- I tariffperioden skal ikke oppsigelse av personalet foretas, herfra er indtatt oppsigelser som følge av tjenesteforseeelser.
- Verkstedformann Markus Lysaker tilstås et personlig tillegg stort kr. 605,92.

Urskog-Hølandsbanens funksjonærers forening i 1938/39.

Banens direksjon får melding om følgende tillitsverv i funksjonærforeningen. Valgene er foretatt etter generalforsamling i foreningen.

Styret:

Formann, Konduktør H. J. Danielsen

Varaformann, fyrbøter Johan Nadden

Sekretær, ekspeditør Bjarne Jensrud

Kasserer, banemester Syver Rønningen

Styremedlem, fyrbøter Jacob Bernhus

Varamenn til styret: konduktør Olaf Moen og baneformann Karl Svartbæk.

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Revisorer:

Kontorist Johan Killingmo og kontorist Øivind Holth.

Festkomite:

Einar Svartbæk (baneformann), Olaf Evensen (lokfører) og Syprian Årstad (lokfører).
(Titler på festkomite satt på av redaksjonen).

For øvrig var det valgt representanter til sykekassens styre, Norsk Jernbaneforbunds landsmøte, Oslo og Akershus faglige samorganisasjon samt Folkets hus representantskap. Det er grunn til å tro at dette var Folkets hus på Bjørkelangen.



Det var flom før i tida også. Her nær Bjørkelangen i 1937. Foto: E. Prytz.

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Cars & Coffee – et populært tiltak!

Tidlig i mai 2016 satte vi gang med Cars & Coffee igjen i parken på Sørumsand. Dette er et tiltak som skjer samtidig med at onsdagsgjengen har sin dugnad i lokstallen. Vi åpner kiosken og inviterer bil- og mc-folket til å samle seg i parken. Og samtidig kan de få se litt hva som skjer bak kulissene på UHB. Det har vært mange som har fått en omvisning i lokstallen sammen med Anders Kleven eller Henrik Frantzen, og som har vært imponert over aktiviteten på UHB.

Dette ble et populært treffpunkt og på de fineste kveldene var det innom mer enn 60-70 biler på en kveld. Og med tilhørende godt kiosksalg. Tanken er at dette kan bli en god inntektskilde for UHB, men det krever som mye annet sitt med planlegging og bemanning. Så gjengen bak pustet ut når sesongen var over i september, og vi ser frem til å planlegge godt for neste år.



Fint vær, flotte biler og glade mennesker var et fellesnevner for Cars & Coffee i parken på Tertitten. Bildet er tatt 8. september da det nok var mellom 70 og 80 biler innom. Foto: Truls Olsen

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Nedlagte baner i Akershus:

- Gardermobanen

I Tertitten nr 134, nr 1- 2016 har Trond Pedersen en interessant artikkel om nedlagte jernbaner i Akershus. Men det ser ut til at han har oversett en bane: Gardermobanen. Ja, du leste riktig, men lenge før det begynte å suse flytog i 200 km/t over Romerikes sletter så fantes en annen Gardermobane. Denne banen måtte gi fra seg både navn og spor etter hvert som den nye hovedflyplassen tok form.

Den første Gardermobanen fikk heller ikke noe langt liv, men ble anlagt i 1941 fra Hauerseier stasjon på Hovedbanen og fram til daværende Gardermoen militære flyplass og Trandum leir av den tyske okkupasjonsmakten. Banen var 6,7 km lang, og ved Gardermoen delte den seg i tre linjer hvorav den nordre gikk mot Trandum. Den midtre ble brukt for transport av flydrivstoff, som var nok en vesentlig del av banens ellers beskjedne godsgrunnlag, mens den søndre førte inn på selve flyplassen. Fra midten av 1970-tallet ble anlagt sidespor til Rustad sag. Trekkraften var hovedsakelig en skinnetraktor stasjonert på Hauerseier.

I 1947 ble det forsøkt persontrafikk i et beskjedent omfang. Det ble i helgene satt opp perm-tog for de som tjenestegjorde på Trandum, og i Filmavisen var det et innslag om forsøk med flytog bestående av en motorvogn type 87 fra Oslo Ø til Gardermoen i forbindelse med at det også var kommet i gang en viss sivil luftfart fra flyplassen. (Filmavisen var en nyhetssending som ble satt opp på kino før fjernsynet gjorde sitt inntog.)

Etter vedtaket om å gjøre Gardermoen til landets hovedflyplass, måtte det søndre sporet med omkringliggende veier og bebyggelse vike plassen. Men skinnene kan man fortsatt kjøre på, - de ligger nå mellom Sørumsand og Presterud på vår kjære UHB. Beslutningen om at sporet måtte bort sammenfalt med det lykkelige vedtaket om at UHB skulle få gjenoppstå inn til Sørumsand, og siden skinnvekten var på 20,5 kg/m var dette også innenfor rammen for UHBs museale kriterier til skinnedimensjon. Snakk om hell: Riving av det drøyt kilometer lange sporet ville dekke opp både forlengelse og sporområde på Sørumsand!

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Aldri har vel Norge hverken før eller senere opplevd at jernbane-entusiaster full av glød og iver bryte opp en jernbanelinje, men sporet ble revet gjennom noen godt besøkte dugnadshelger av UHB-aktive høsten 1981. Stein Olav Hohle ledet dette arbeidet, og var i tillegg sjåfør på innleid minibuss for å transportere «berserkjengen» til og fra åstedet.

Senere har også den resterende delen av den første Gardermobanen gradvis gått over i historien.

Tekst og foto: Håvard Pedersen

Kilder: Nils Carl Aspenberg: «Glemte spor»



16. juni 1974 hadde NJK en medlemsutflykt med motorvogn 87.02 på til Gardermoen. Her er vi på vei inn på den delen av sporet som UHB senere rev.

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016



*Før E 6 ble utbygget til motorvei, krysset den Gardermobanen i plan.
Her passeres overgangen av NJKs utfluktstog i 1974.*



Fra rivingen av innerste del av Gardermosporet 1981. Vi ser Anne Hilde Gudmundsen og Magne Bauge forrest med Finn Halling og Erik Borgersen bak. Øvrige personer er Ole Jonny Flateby, Knut Hansen og Roar Stenersen

UHB Venneforening – Tertittent - #2-2016



Høsten 1983 avla UHB'ere Gardermoen et nytt besøk. Det midtre sporet var blitt utstyrt med kraftigere skinner, så her var det rester å hente fra gammelt spor. Fra venstre: Finn Halling, Stein Olav Hohle, Knut Hansen, Erik Borgersen og Aud Kristin Brevig

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Litt mer om nedlagte spor og baner:

Roar Stenersen responderte også med litt informasjon etter artikkelen i Tertitten nr. 134:

Dere etterlyser info om andre bruksbaner i Akershus. Vel, en som var spesiell var banen inn til Bønsdalen som gikk fra Bøhn st. på Hovedbanen inn til Bøhnsdalen Paper Mills Ltd.

Når den ble åpnet vet jeg ikke, men den ble drevet elektrisk (600 V =strøm) fra 1895. De hadde et lite to-akslet lok bygget av Norsk Elektrisk Aktiebolag og Skabo. Loket gikk under navnet «Kræke». Dette var landets første normalsporede el.lok. Denne driftsformen var mislykket og i 1900 kjøpte de et brukt tysk damplok. Dette ble erstattet av et nybygget damplok maken til NSBs type 25a i 1911. Hvor lenge dette var i bruk vet jeg heller ikke.

I senere år betjente NSB sidesporet med 224-traktorer. Kunden på slutten var Elektrolux som hadde lager der. Tror mye av sporet ligger ennå – også lokstallen sto sist jeg var der inne rundt 1995.

Bønsdalsporet har utrolig krappe kurver og en revers for å komme opp på fabrikkområdet.

Minner også om at Skotterud ligger på Grensebanen – ikke Hovedbanen (side 16).

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Nestun-Os banen utenfor Bergen

Av Trond Pedersen

Vi har nå kommet fram til den første av de vanlige banene som gikk på smalt spor 750 mm.

Nestun-Os banen gikk fra Nestun og til Osøyro, og var i drift fra 1894 til 1935. Banen hadde fra begynnelsen til hensikt å knytte jordbruksområdene i Midt-Hordaland tettere sammen med Bergen, samtidig som områdene rundt Bjørnefjorden var et populært feriemål. Anleggsarbeidet begynte i 1891, og det ble da bestemt at den skulle bygges på den absolutt billigste måten som en såkalt «tertiærbane». Sporvidden ble satt til 750 mm og kurvediameter ble satt til 50 meter. Dette gjorde det mulig å legge skinnegangen rundt alle ujevnheter i terrenget. Banen ble faktisk bygget uten en eneste tunnel. Til gjengjeld så førte det derimot til at banen kun tålte en maksimal hastighet på 25 km/t.

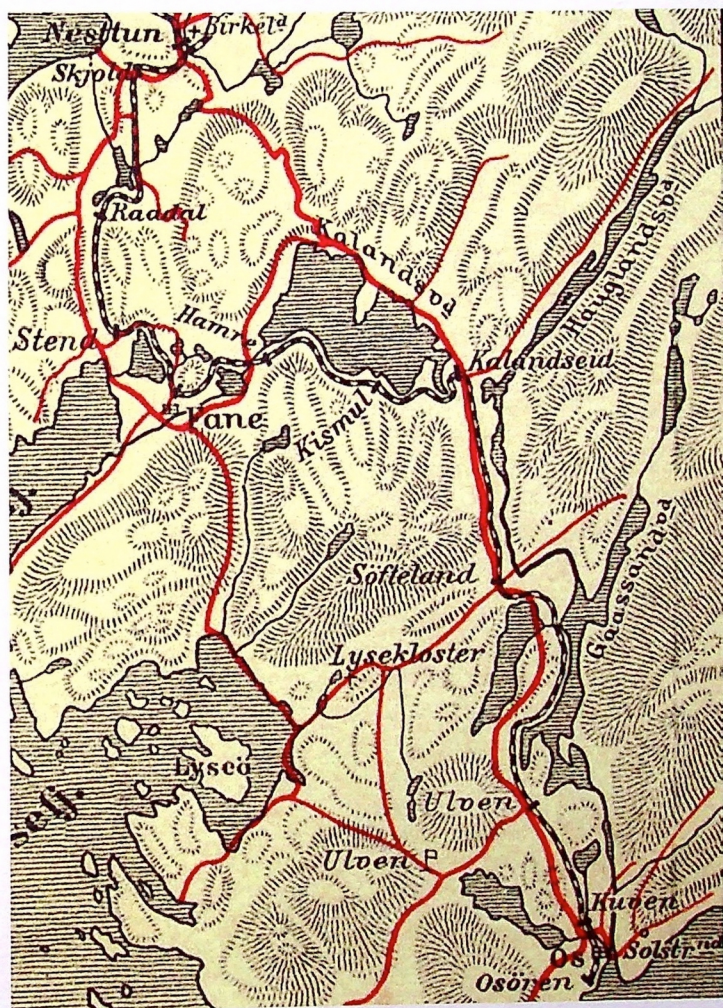
Banen ble åpnet i 1894 og fram til 1901 var økonomien trang. Vedlikeholdskostnadene var store, dels på grunn av skinnegangens dårlige kvalitet med hyppig solslyng og stor slitasje på hjulgangene.

Allerede på 1920-tallet begynte biltrafikken å bli en alvorlig konkurrent. Fra 1925 gikk banen med underskudd og Nestun-Os banen ble besluttet nedlagt i 1935, som den første passasjerlinje i Norge.

Noe av materiellet ble solgt til Urskog-Hølandsbanen, en av de få andre baner med 750 mm sporvidde. To av disse vognene er i bruk på Jernbanemuseet på Hamar, i «Tertitttoget» der.

Relativt kort etter nedleggelsen begynte demonteringen av banen, og de fleste stasjonene ble solgt eller revet. Det er stort sett bare Stend stasjon som er bevart i sin opprinnelige form, og er nå «hovedkontor» for dagens entusiaster på Nestun-Os banen og utgangspunkt for aktiviteten som drives. Et par andre stasjoner står fortsatt, men er modernisert og i bruk som boliger.

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016



Kart over Nesttun-Osbanen

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Her er også banens nye lokstall bygget. Foran stasjonsbygget er det anlagt et 70 meter langt spor i den originale traseen. På sporet står en sykkeldressin fra 1925. Her står også museets største klenodium: Ei tredjeklasse vogn / postvogn bygd i Birmingham i England i 1894. Halve vognkassa ble i februar 1984 henta fra Feråsen ved Steinsvik i Fana og den andre halvdelene sto som uthus ved Solstrand hotel i Os. Den ble hentet til Stend i 1991. Osbanens venner ønsker nå å få restaurert vogna og få den mest mulig lik de som ble benyttet i banens driftstid. Videre har man også anskaffet et Levahn diesellokomotiv fra 1967, med andre ord betraktelig nyere enn resten av banen, men lokomotiv med 750 mm sporbredde er ikke lett å få tak i.

Som tidligere nevnt gikk banen mellom Nestun og Osøyro i Fana. Stort sett hele strekningen er revet opp, men man finner spor etter traseen.

Vil man studere linjekartet nærmere, så kan man finne mer informasjon på Wikipedia. Og ikke minst bør man ta en titt på nettsiden til Osbanens venner: www.osbanen.no

Melder man seg inn i foreningen, så får man medlemsbladet Osmerro tilsendt på mail to ganger i året.



Stend stasjon i våre dager. Foto: www.osbanen.no

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Litt mer historikk om Nesttun-Osbanen

Av Gaute Narverud

Åpnet 1/7 1894, nedlagt 2/9 1935.

26,3 km lengde, Sporvidde 750 mm.

Opprinnelig skinnevekt 9,0 kg/m

Senere skinnevekt 15,0 kg/m

Største stigning/fall 20 promille

Minste kurveradius 50 m

Nesttun-Osbanen var den andre 750mm-banen som ble åpnet i Norge, den første var Sulitjelmabanen som ble åpnet 15/10 1892. Denne var et ledd i malmtransporten fra Sulitjelma til kysten. Den ble ombygget til vanlig norsk smalspor, 1067 mm, i 1915.

Banen var opprinnelig tenkt som en chaussébane liggende i veier og gater, men siden man la banen på en egen trasé kunne man fastsette største tillatte hastighet til 25 km/t. Typisk brukte et tog på hverdager 1 time og 42 minutter; på helligdager brukte toget 1 time og 20 minutter på strekningen Osøren – Nesttun uten ekstra opphold for kryssing med møtende tog. Det var således ikke akkurat noen høyhastighetsbane man hadde bygget syd for Bergen, men den dekket et transportbehov i området og gjorde god tjeneste i ca 40 år.

Nesttun-Osbanen utmerker seg på flere måter, sporvidden var uvanlig i Norge.

Det var den eneste banen som hadde leddete damplokomotiver i drift, idet man hadde tre Mallet-lokomotiver som de mest brukte lokomotivene ved banen. (NSB hadde et Fairlie-lokomotiv i drift på smalt spor, men det ble aldri noen suksess. ROBERT FAIRLIE, nr. 25, levert 1877 og utrangert 1893, akselfølge B`B`). Dessverre ble ingen av Mallet-lokomotivene bevart. De tre lokomotivene var bygget i Belgia som de eneste i Norge. Banens første lokomotiv var bygget i Frankrike som det eneste frem til 2. Verdenskrig da tyskerne hentet 5 små lokomotiver til Thamshavnbanen. Sannsynligvis fantes det et lite damplokomotiv ved Vigsnes kobbergruve på Karmøy. Man antar at det var bygget i Frankrike, da gruen var franskeid og –drevet. Det var derfra kobberet til Frihetsstatuen i New York ble levert. Den var jo en gave fra Frankrike til USA. Nesttun-Osbanen var den første jernbanen som ble nedlagt i Norge.

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

En av tre kjeleeksplosjoner i Norge

Kjeleeksplosjonen på Nesttun-Osbanen var på mange måter unik. I utgangspunktet er kjeleeksplosjoner meget uvanlige i Norge. Vi har til sammen hatt tre kjeleeksplosjoner ved jernbaner i Norge.

Den første var på Norsk-Hovedjernbane i 1888 på Strømmen stasjon (den har tidligere vært omtalt i Tertitten.)

Den andre var på Osbanen i 1920.

Den tredje var på Sørlandsbanen under krigen, men den er litt dekket i et slør av formørkelse.

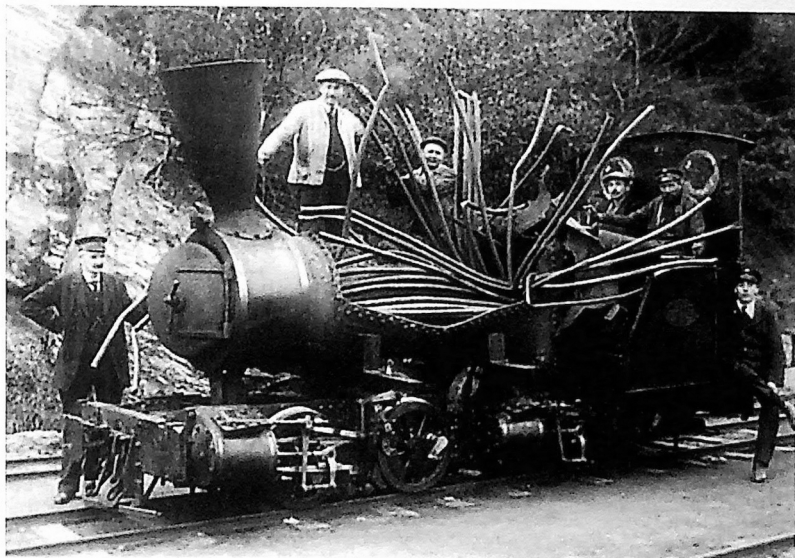
Den 7. September 1920 eksploderte kjelen på BJØRNEN like før toget skulle gå fra Nesttun stasjon. Kjelen, vanntanker og førerhus ble revet av lokomotivet og delene ble drysset ut over et stort område. Årsaken til eksplosjonen ble fastslått å skyldes en brist i en langskjøt i rundkjelen. Dette skyldtes trolig tæring over lang tid. Bare et år tidligere var kjelen hovedrevidert og da var denne skaden ikke oppdaget, sannsynligvis fordi det var en skjult korrosjon.

De fleste kjeleeksplosjoner skjer i fyrkassen og skyldes ofte for lav vannstand. Rundkjeleeksplosjoner er mindre vanlige. Fyrbøteren ble alvorlig skadet, mens lokføreren deltok i opprydningssarbeidet. Ingen reisende ble skadet. Domen fra kjelen landet bak Birkeland kirke, to hundre meter bortenfor.

Fra boken Nesttun-Osbanen av Per Ivar Tautra fra 1996, har vi hentet følgende historier:

Mens lokomotivet fremdeles stod under en presenning på Osøren, så en gutt sitt snitt til å skrive med kritt på presenningen: Bjørnen har spist for meget mat!

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016



BJØRNEN efter at hun ble trukket til Osøren efter eksplosjonen.

Bernt Børretzen fra Etne i Sunnhordaland kom til Os som rørsmed i 1920. Et av hans første oppdrag var arbeid med istandsettelsen av BJØRNEN. Da han så det totalskadde lokomotivet med kjelrørene som sprikte ut i alle retninger, gikk han straks inn til stasjonsmester Hansen. Han foreslo at når man først var i gang med å reparere lokomotivet, burde man også gå til anskaffelse av nytt navneskilt. BLEKKSPRUTEN ville være et passende navn mente Børretzen.

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016



Strømmen 1888. Kjeleeksplosjon med norsk vri. Ved eksplosjonen gjorde lokomotivet en salto og landet på lokomotivet foran. Det kunne derefter kjøres til verkstedet akkurat slik man ser på bildet!

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016



Osøren stasjon. Bildet er tatt av N.N. Sontum, banens konstruktør. Fra Tautras bok.



Vognkasser fra Nesttun-Osbanen fotografert i 1966 av Carl Fredrik Thorsager, Vognen nærmest er bygget av Oldbury, vognen bak er bygget av Skabo.

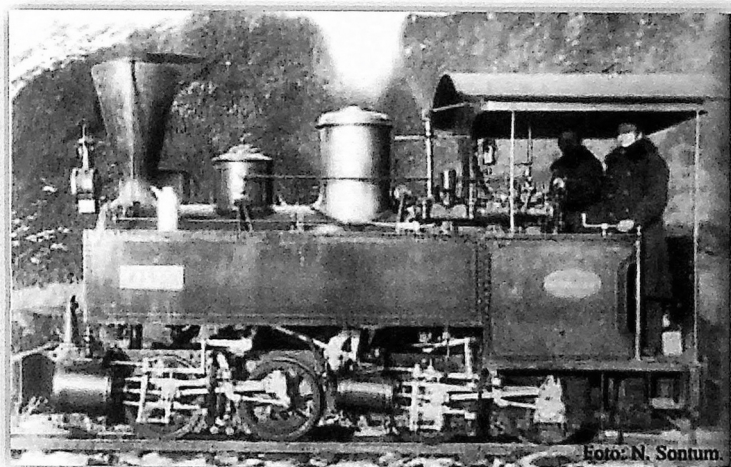
UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016



En av UHB sine pionerer Carl-Fredrik Thorsager var på tur langs restene av Nesttun-Osbanen i juli 1966. Her har vi et parti fra den gamle traséen. Flere foto kan du finne på Digitalt Museum i Akershusbasen. Foto: C.F Thorsager.

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Litt om lokomotivene på banen:



Bilde tatt av N.N. Sontum. Det viser tydelig hvor lettbygget lokomotivene ble levert fra Belgia. Senere gjorde man noen forandringer som blant annet gjorde førerplassen litt bedre beskyttet.

Mallet-lokomotivene var alle bygget ved Tubize i Belgia

BJØRNEN, byggenr 891, 1893

ULVEN, nr 892, 1893

OS, nr. 952, 1895

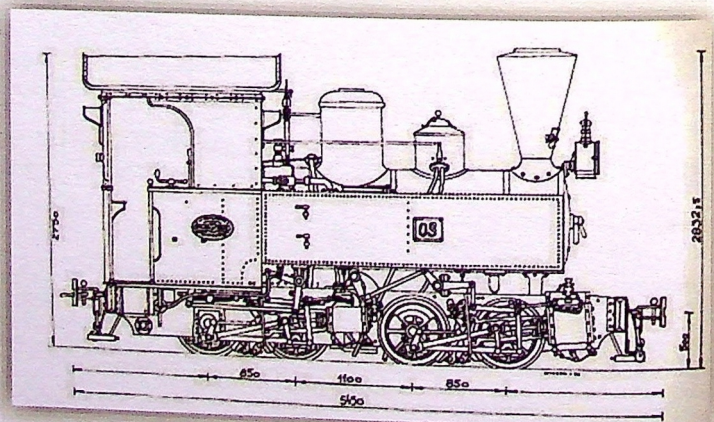
Akselfølge B'+B'

Decauville type 8

Samlet tjenestevekt 11,53 tonn.

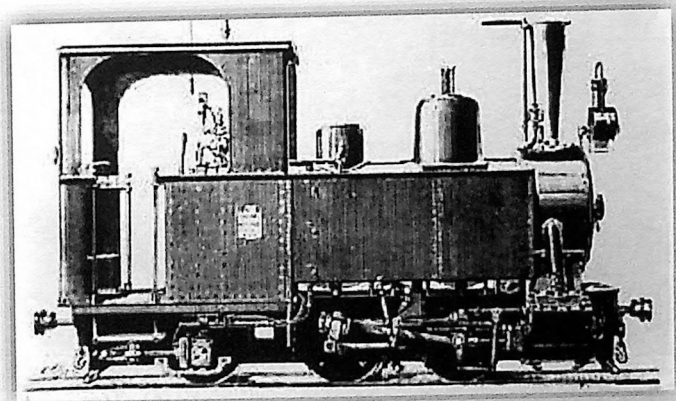


Lokomotivskiltet fra ULVEN



Tegning: Ralph Wilson fra Tautras bok.
Oversikt over et av Mallet-lokomotivene.

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016



Osbanens lok nr 1. Decauville type 6, Aksselføge B1'

Dette lokomotivet var bygget av F. Weidknecht, Paris for S.A. Decauville, Petit-Bourg, Frankrike.

Byggenummer: 178

Byggeår 1893

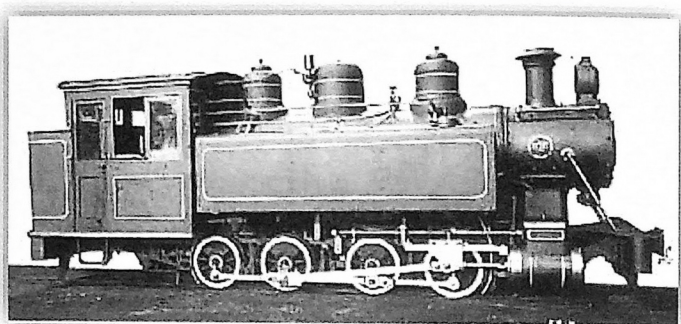
Brukt under anlegget av Osbanen.

Lokomotivet het STEND, men fikk aldri navneskilt. Det ble kalt ROTTEN.

I 1906 ble lokomotivet solgt via ingeniør Sontum til Thamshavnbanen. Det var da bygget om til 1000 mm sporvidde.

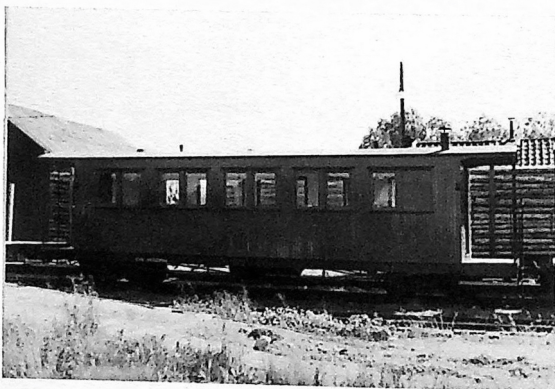
Det gikk da under navnet KVERNA eller KAFFEKVERNA.

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016



Lokomotivet STEND som ble levert fra Baldwin Locomotive Works i juli 1917, byggenr: 45287. Det var bestilt i november 1916. Fabrikken fikk aldri beskjed om navnet og loket ble derfor levert uten navn, hvilket førte til at det stort sett gikk under navnet BALDWIN.

Det var et sterkt, men stivt lokomotiv. Det kunne trekke 46 aksler, mens Malletlokene kunne trekke 26 aksler. Bildet er et leveransebilde.



UHB kjøpte i 1935 vogner fra Nesttun-Osbanen etter at banen ble nedlagt. Her er Co9 fotografert stående på Bjørkelangen stasjon i 1960. Foto: Jan Lysaker. Denne vognen er nå på Jernbanemuseet på Hamar.

UHB Venneforening – Tertittent - #2-2016



Forsiden på Per Ivar Tautras bok om Nesttun-Osbanen . Denne boken er en enestående kilde til denne fantastiske banen og den anbefales på den varmeste!

De fleste bildene er hentet fra boken, faktaopplysninger og historier baserer seg i stor grad også på denne flotte boken. Tautra er aktiv i jernbaneklubben og Osbanens venner. Jeg håper at han vurderer en nyutgave av boken.

Det er også hentet stoff fra boken Damplokomotiver i Norge, av Bjerke, Hansen, Johansson og Sando, NJK 1987. En fremragende bok.

Vi har også brukt Banedata 2004, Bjerke og Holom, NJK 2004. Det finnes en nyere utgave, anbefales!

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Litt smånytt!

Julekjøring 2016:

Søndag 11. desember

Søndag 18. desember

Nyttårsaften 31. desember

Avganger alle dager: Kl. 11, 12,13 og 14.00 fra Sørumsand. På grunn av arbeidet på banen kjører toget i år kun til Bingsfos stasjon.

Dato for årsmøte 2017 for Venneforeningen Tertitten:

28. februar 2017 kl. 19.00 på Fossum Velhus.

Sakspapirer og kontingentfaktura vil bli sendt ut til medlemmer før møtet.

Det blir kaffe og lett servering!

Velkommen!

***Venneforeningen Tertitten og Urskog-Hølandsbanen
ønsker dessuten alle jernbanevenner en god jul og et
godt nyttår!***

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Støtt Venneforeningen ved å bli grasrotgiver – det koster deg ingen ting!

Grasrotandelen gir deg som spiller mulighet til å bestemme hvem som skal motta noe av overskuddet til Norsk Tipping. Hver gang du spiller kan du velge å støtte den klubben eller foreningen du mener fortjener det mest!

Det er enkelt å bli grasrotgiver, du kan tilknytte deg hos en kommisjonær enten ved hjelp av strekkode, organisasjonsnummer eller du får kommisjonæren til å søke opp navnet til foreningen din. Du kan også bli grasrotgiver via både norsk-tipping.no eller via mobilspill.

Hvis ditt mobilnummer er registrert på ditt kundeforhold hos Norsk Tipping kan du sende <Grasrotandelen [org.nr]> til 2020 for registrering. Meldingen er gratis.

Venneforeningen Tertitten har org.nr 981219317

Grasrotandelen går ikke ut over din innsats eller eventuell premie. Din tilknytning gjelder frem til du endrer mottaker eller sletter denne. Du kan bytte din grasrotmottaker når som helst og så ofte du måtte ønske.

UHB Venneforening – Tertitten - #2-2016

Returadresse: Venneforeningen Tertitten, Postboks 59, 1921 Sørumsand



Stemning på Sørumsand. Foto: Odd Eeg