

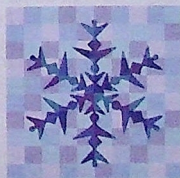
ISBN 1503-4135

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 123, mars 2009



Vinterstemning





**Tertitten -**  
medlemsblad for Venneforeningen

REDAKSJON  
Kjell Wiulsrød  
REDAKSJONENS ADRESSE  
Postboks 59  
1921 SØRUMSAND

KOPIERING OG KLARGJØRING:  
ServiceCompagniet

MEDLEMSSKAP  
Støttemedlem: kr.250,- pr år  
Familiemedlemsskap:  
1 betaler støttemedlemsskap, deretter  
kr.125,- pr person pr. år  
Juniormedlem (under 18 år) kr.125,-  
pr år  
Bedriftsmedlem: kr.2000 pr år

BANKGIRO (Blaker Sparebank)  
1321 12 20370

LEDER  
VENNEFORENINGEN TERTITTEN:  
Kjell Wiulsrød

VENNEFORENINGENS HJEMME-  
SIDE:  
[www.tertitten.org](http://www.tertitten.org)

**Urskog-Hølandsbanen**  
En avdeling av Akershus Fylkesmuseum

Kontor: Sørumsand stasjon  
Kontortid: mandag-fredag kl. 09-16  
Telefon: 63 86 81 50  
Telefaks: 63 82 71 21  
Epost: [post@tertitten.no](mailto:post@tertitten.no)  
Hjemmeside: [www.tertitten.no](http://www.tertitten.no)

I skrivende stund ligger det mye snø ute i vårt distrikt. Uansett er det vel for de fleste nå en lengsel etter vår uansett hvor en befinner seg på den nordlige halvkule.

Når våren er her er det heller ikke lenge til en ny sommersesong starter.

Dette bladet handler mye om vinterforhold. Det startet allerede på forsiden. På side 9 er en artikkel fra Holland i 1918 og de strabasene de hadde med vinterlige forhold.

Denne gangen er det rikelig med bilder både fra nåtiden og fortiden. På side 20 er det rekke bilder fra banen tatt i perioden 1959 og 1960.

Det som er gledelig med denne utgivelsen er at det har kommet inn mange artikler. Som redaktør er det en lettelse og ønsker selvsagt at dette vil fortsette framover. Jeg regner med at det er flere etter hvert som tar utfordringen og skriver det som lyster dem.

Men nå skal dere få sette dere til rette og lese gjennom det vi har greid å få til i denne utgaven. Så sees vi igjen utpå våren og sommeren med mer stoff.

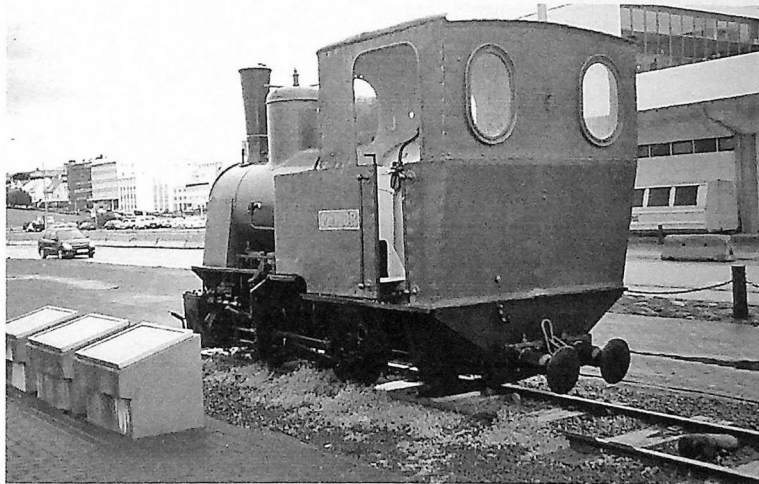
Vintersteming fra årets julekjøring.  
Bildet er tatt av Erik Borgersen



## Eimreidin Minør

Tekst og foto: Håvard Pedersen

Det var flere planer om jernbanebygging på Island, men stort sett ble det bare med en bane for utbygging av havna i Reykjavik. Denne gikk fra steinbruddet som lå ved dagens turistattraksjon Perlan, som er et kombinert vanntårn, utsiktspunkt restaurant og museum, og havna. Banen var i drift fra 1913-17, samt ved et par videreutbygginger senere.

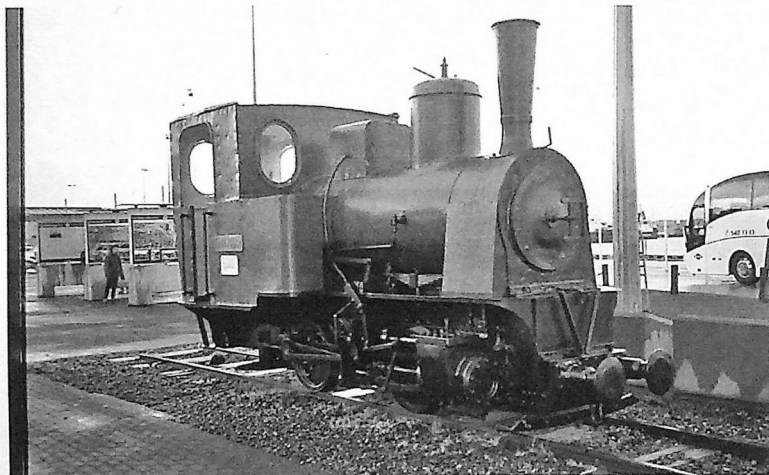


Minør

Til banen ble det innkjøpt to brukte lokomotiver fra Arn. Jung i Tyskland, og de fikk navnene Pioner og Minør. Til steintransportene ble det brukt toakslede kassevogner, og det var gjerne 17-22 vogner i hvert tog. Antall turer pr dag lå på ca 25, så det var livlig trafikk på banen. Pioner ble bevart ved bymuseet Arbær, mens Minør står utstilt på Reykjavik havn.

I sommer besøkte jeg Minør, og i tilfelle noen av dere skal til Island, så kan dere få hennes (for damplok er vel hunkjønn, vel?) historie på hjemsteds-målet. Det er faktisk lettere å forstå enn man kanskje skulle tro. (se neste side)





Minør ved havna í Reykjavík

### *EIMREIDIN MINØR*

*EIMREIDIN VAR SMIDUD Í JUNGENTHAL BEI KIRCHEN Í PYSK-  
LAND ARIÐ 1892.*

*HUN ER 4.9 M AÐ LENGÐ, HÆÐIN ER 3.0 M OG SPORVIÐ ER 90  
CM.*

*FULLHLAÐIN VEGUR HUN 15 TONN.*

*EIMREIDIN MINØR KOM TIL LANDSINS 9 MARTS 1913 ASAMT  
ÖÐRUM TÆKJUM TIL HAFNARGERÐARINNAR OG FYRSTE EIM-  
REIDIN A ÍSLANDI.*

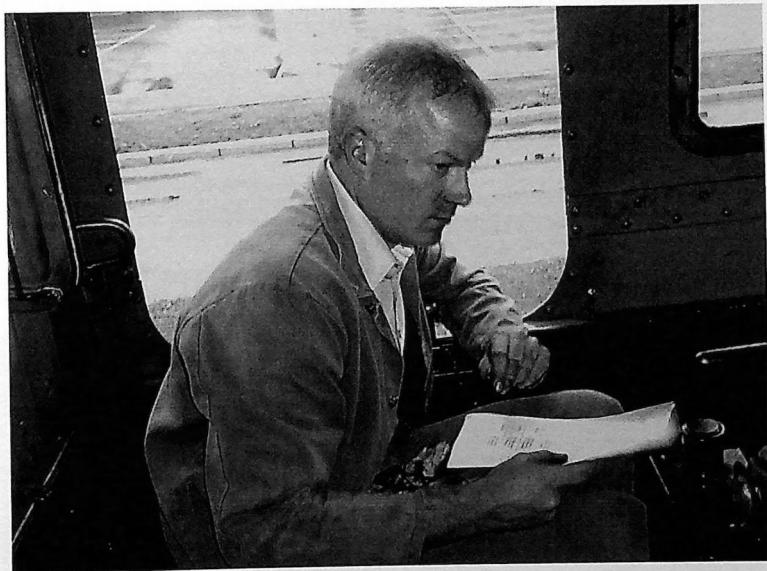
*HUN VAR NOTUD VIÐ HAFNARGERÐINA ALT FRAM TIL ARSISNS  
1928.*



## Ny driftsbestyrer ved UHB

Tekst av Kjell Wiulsrød Foto: Jan Haugen

Vi har ventet i det uendelige. Det har vært et tomrom i lang tid og ingen enkel oppgave verken for UHB, Akerhusmuseet eller Venneforeningen. Nå er han på plass og vi kan igjen roe oss ned og rette kursen mot fremtiden.



Den nye driftsbestyreren i arbeid

**P**ål Roberg (41) som hadde sin oppvekst på Rødtvedt i Oslo, kom som et friskt pust inn i miljøet hos oss og meldte seg raskt inn i Venneforeningen som aktiv medlem, noe som hans vakre kone Lisa får æren for. Vi sender en takk og en god tanke til Lisa for hen

nes omtenkksomhet. Han gjorde seg med en gang bemerket i miljøet, ikke minst med sin faglige tyngde og entusiasme. Kjellerørsbytte på Prydz ble etter det jeg skjønner en "svenneprøve" og en meget god søknad for veien videre. Steget videre var helt klart på den tiden, han var en meget god kandidat til



den ledige stillingen som driftsbestyrer.

Og nå, nå er han der som driftsbestyrer ved UHB.

Pål er ingen mann uten erfaring fra jernbanemiljø. han har brukt mang en tid på Lommedalsbanen. Der han har holdt på i 21 år. Det har også blitt et par år på Krøderbanen og innimellom også som kjelpasser i NJK-miljøet. Hans interesse for jernbane startet i meget ung alder. Som så mange andre fikk han modelljernbane til jul av sin far, og det i en alder av 1 ½ år! Dette er også et rimelig kjent senarie hvor far skaffer seg modelljernbane med sin lille sønn som alibi; denne julaften hvor lille Pål ble parkert på sidelinjen mens de voksne "barna" lekte seg. Yrkesmessig har Pål hvert gjennom flere faser hvor han startet på telemon-tørskole som 17 åring.

Har da jobbet hos Televerket (nå Tele-nor), TBK og TBK Kabel-TV.

Har også drevet med reklamedistribusjon i en treårs periode. Gjennskap til museumsverdenen fikk han i 1996, da han fikk en stilling som tekniker ved Norsk telemuseum.

Pål og Lisa er bosatt i Gjerdrum på et småbruk sammen med hest, katt og en stor John Deere.

Etter det vi skjønner har han god kompetanse innenfor det miljøet vi opererer. Ikke minst også fordi Pål er en energisk type og ønsker å få ting gjort. Vi ønsker Pål velkommen til oss og vi gleder oss til å samarbeide med han og hans stab i tiden framover for å løfte fram UHB til et nivå vi selv er tilfreds med.

Pål i arbeid under kjøringen i sommer





## Driftstatistikk julen 2008

Sammenlignet med fjoråret ligger totalantallet på omtrent det samme. I 2007 var det 2142 reisende. I år havnet vi på 2157, 15 mer enn i fjor.

Vi har kjørt to lørdager med 2 avganger. Det har gitt oss henholdsvis 128 på den første og 169 på den andre. Vi satser på å fortsette med det og skal prøve å utvikle dette noe mer slik at det kan gi en opplevelse i tillegg til selve turen.

Totalt for 2008 hadde vi 7946 reisende. Sammenlignet med 2007 er det 896 færre reisende i 2008. I forrige nummer (122) skrev vi at det kunne skyldes været, og det står vi på. Vi krysser fingrene for 2009 sesongen og håper at den gir en stigning i antall reisende igjen.

### Statistikken for julekjøringen

Tog	29.11.	30.11.	7.12.	14.12.	20.12.	21.12	28.12	31.12.	Antall
Kl 11:00		46	144	89		77	122	125	
Kl 12:15		60	41	76		96	114	92	
Kl 13:30		33	60	74		110	84	144	
Kl 14:45		25	39	60		45	43	61	
Kl 16:00	78				127				
Kl 17:00	50				42				
<b>Totalt</b>	<b>128</b>	<b>164</b>	<b>284</b>	<b>299</b>	<b>169</b>	<b>328</b>	<b>363</b>	<b>422</b>	<b>2157</b>



En del av personalet den 20.12.2008 Foto: Kjell Wiulsrød



## Medlemsnytt

For perioden 01.09.2008 til og med 31.12.2008 har det kommet til 3 nye medlemmer.

**Nye medlemmer for nevnte periode:**

**Øivin Halle**

**Ketil Braathen**

**Eivind Wahl**

**Med familiemedlemmene:**

**Ellen M Lundberg**

**Elias Lundberg Wahl**

**D**et er pr den 31.12.2008 registrert 358 medlemmer. Da er alle innbefattet. Det har vært en positiv utvikling på aktive medlemmer for 2008. Vi har nå 50 medlemmer innenfor denne kategorien.

Antall bedriftsmedlemmer ligger nå på 5

Det kun 2 utmeldte medlemmer i 2008. Begge har vært støttemedlemmer.







## Vintertid ved Gelderse Tram

Tekst av Roel Houtsma

Mye snø faller ikke bare i Norge. I begynnelsen av det forrige århundret var vinteren i Nederland mye kaldere, i månedsvis lå mye snø på bakken. I de følgende to historiene blir det beskrevet hva dette betydde for togtrafikken på nettet til den "nederlandske Tertitten."

Under vinteren 1918 snødde det kraftig, og store snøstormer herjet over landet. Den tidligere stasjonsmesteren fra Dieren, som hadde ansvar for strekningen Doesburg (skipsbrus) – Dieren – Velp, forteller følgende historie:

Først og fremst visste hver tjenestemann hva han skulle gjøre. Alle som jobbet på stasjonen var stolte av at de kunne holde sporet og stasjonsområdet innenfor deres ansvarsområde fritt for snø. Avdelingen hadde ansvaret for at alle stasjoner hadde det riktige utstyret, for å bekjempe snøen. Man trengte salt, kost og spader.

Da snøen begynte å falle, strødde man salt på veksler for unngå at snøen og is ikke skulle sette seg fast. Enklest var det når det begynte å snø om natta og sluttet ved 4 tiden. Fyrbøteren som hadde nattevakt, sørget for at lokomotivene var ferdig til tjeneste neste dag, varslet stasjonsmesteren, en gruppe banearbeidere og noen lokførere. Noen hadde ryddet snø fra vinduskarmet om kvelden, slik at de kunne måle hvor mye snø som hadde kommet om natten. Alle tjenestemenn som kom begynte med en gang å rydde banen sammen med et lokomotiv og en snøplog.



To sammenkoblede lokomotiver som forsøker å rydde snø en gang i 1942



Banearbeidernes jobb var det å rydde snøen vekk fra pløgen og salte ekstra på planovergangen. Men hvis snøen bare kom og vinden blåste hardt var det nesten umulig å komme fram. Dette skjedde vinteren 1918. I ukevis var det kaldt. En lørdag ettermiddag begynte det å snø, og snø. Hele ruteplanen var i kaos. Snø ble til dyner og etter en stund satt mange tog fast i snøen. På strekningen Velp – Dieren var to tog i drift, og begge kjørte seg fast. Etter en hel dag med hardt arbeid sto de to lokomotivene nesten uten vann. Lynraskt måtte man hente vann i bøtter fra et hus i nærheten. Klokkå 11 om kvelden kjørte de to lokomotivene endelig hjem til Dieren. Hele strekningen var nå full av snø.

Neste dag skulle man prøve å brøyte strekningen Dieren – Velp. Klokkå 4 om morgenen begynte man med dette arbeidet. Det blåste kraftig og snøen falt. I begynnelsen tenkte man at de kunne klare dette. To timer senere hadde man kommet til huset som het "De Tobakksplant", og lokomotivet sto uten vann. Igjen måte man bære bøtter med vann til lokomotivet, vannledning fantes ikke. Heldigvis kom beboerne med en balje, og nå kunne man mye fortere fylle opp. Endelig hadde lokomotivet nok vann og man kunne arbeide videre. Nå hørte man fløyta fra et annet tog. Ingen av de arbeiderne likte dette, fordi det betydde at strekningen Doetichem – Dieren var snøfri. Man hadde tapt striden med andre banearbeidere på en annen strekning. Togføreren fra det andre toget kunne berolige dem. Han forklarte at man hadde kjørt av gårde uten å vente på toget fra Doetichem.

Nå kunne man endelig jobbe videre, med de to lokomotivene, etter at man også hadde fylt dette andre lokomotivet med vann. I Velp viste det seg at et lokomotiv hadde kommet fram til Dieren. Det betydde at strekningen var snøfri og at togene kunne kjøre.

En annen historie ble fortalt av en linjearbeider fra Terborg.

Hvis snøfallet begynte om natten var det forskrift på at alle som var i tjeneste ved GSM skulle stille opp. Denne historien skjedde på en dag i året 1918. Snøfallet begynte kl. 03:00 om natten. Linjearbeiderne begynte med rydding av linjen Terborg – Doetichem. Veksler og vekseltunger fikk spesiell oppmerksomhet. Kl. 07:00 trodde vi at vi var ferdig og gikk hjem. Men det viste seg at dette var begynnelsen på en lang dag. Denne ettermiddagen kom beskjed at vi skulle rydde sporet på strekningen Terborg – Zeddåm. Det var ikke nok fordi nå kom en annen instruks 'gå til Terborg'. Kraftige vind og snøfall hadde lagt større snømengder på linjen. Vi ble kjørt dit med en motorvogn og den forferdelige dagen var i gang. Vind sammen med frost gjorde at vi ble frosset med en gang. Etter hvert ble det mørk og vårt arbeidslag prøvde seg på å komme til det nærmeste tettstedet. for å spise. Etter en stund oppdaget vi at en av oss var borte. Så ble der en ettersøkningsaksjon satt i gang. Vi fant han i en gruve full av snø. Endelig kunne vi være på vei igjen. 100 meter før målet oppdaget vi et lys. Det viste seg at lyset kom fra et persontog med et lokomotiv og en vogn. Toget hadde kjørt seg fast i snøen.



Tog til Doetinchem 1942

Det eneste vi kunne gjøre var å ringe til toglederen i Doetichem. Det ble bestemt at toget skulle rygge tilbake til kryssingssporet. Først måtte vi rydde vekselen og vekseltungene. Vognen ble stående på dette kryssingssporet og vi kjørte sammen med lokomotivet til Varseveld.

Et godstog med 30 godsvogner hadde kjørt seg fast på dette stedet. Snømengdene var så store at vi først måtte rydde sporet for hånd. Lokomotivet kjørte etterpå med stor fart over den ryddede delen. Det gikk greit to ganger, men den tredje gangen kjørte det av sporet og ut på marka. Lokomotivet ble stående uten fyr på stedet. Dette var alt vi kunne gjøre under de rådende forholdene. Vi gikk til fots videre til Varseveld. Da ringte vi togleder og varsel om hva som hadde skjedd.

Resultater var at man skulle sende en lastebil med hjelpemateriell og ved til ulykkesstedet. Lokomotivet til godstoget som kjørte seg fast i Varseveld skulle hjelpe oss, men dette lokomotivet var uten vann. Mens andre fylte på lokomotivet, kunne vi sette oss for å spise. Deretter var vi i gang igjen. Klokka fem neste morgen kunne vi endelig reise hjem for å sove. Klokka 13:00 var vi igjen ute for å kjempe mot snømengdene. Om kvelden stoppet snøfallet og endelig kunne vi slappe av.

### Perioden 1930 – 1957

På 1930-tallet måtte tertiærbaner spare penger. Mange selskaper stoppet skinnetraffikken og ble busselskaper i stedet. Andre fortsatte og gikk deretter konkurs.



Men det var også selskaper som moderniserte seg.

Istedenfor å kjøre med damp begynte man med mer bruk av elektriske- eller dieselmotorvogner. Hos disse selskapene gikk skinnetraffikken nesten til den andre verdenskrig. Denne krigen var den siste hederstid for tertiærbaner i Nederland og man kjørte nesten uten unntak med damp. Gelderse tramwegen var en av de som moderniserte og man kjøpte seg dieselvogner.

15. mai 1930 ble damptraffikken på linje Arnhem – Dieren – Anholt nesten helt innstilt, bare et togpar om morgenen og om kvelden. All annen trafikk ble kjørt med dieselmotorvogner og busser. Slutten av oktober 1931 var det også slutt med det siste damptoget.

Dieselmotorvognen som kjørte denne strekningen var bygget i 1925 hos Deutsche Werke i Kiel, og var enkelt møblert.

På slutten av 1930-tallet tenkte man at GTMs skinnetraffikk hadde en god sjanse til å overleve, fordi konsentrasjonen av tertiærbaner i Gelderland ga mye godstrafikk.

Følgende faktorer ga dette resultatet:

- Direksjonen var svært aktiv
- GTM hadde en egen havnebeholdning i Doesburg
- Mye fabrikker og landbruk ga mye frakt til selskapet
- På diverse plasser hadde man overgang fra tertiærbaner til båt og eller andre tog
- Egen sandgruve



En av de første motorvogner



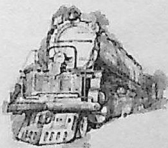
Selskapet hadde på denne tiden 27 damplokomotivene og 641 godsvogner. Etter krigen ble alt annerledes, trafikken sank betydelig. I 1953 organiserte den nederlandske jernbaneklubben den siste ekskursjonen til GTM. Den 3. april 1953 begynte ekskursjonen med et tog som bestod av lokomotiv 406 "Gelderland", personvogn AB 48 og en godsvogn, som ble bygget om til "hjelp" personvogn.

På skifteområde i Terborg besiktiget man en kryssveksel (engelskmann). I Doetichem var lokstallen målet hvor

det står en herlig samling med damplokomotiver. Toget til Doetichem ble kjørt med lokomotivet 603, AB 48 og 23 godsvogner med kull og jern. I byen Doesburg ble toget forsterket med GTM lokomotivet 6 "Dieren", fordi strekningen gjennom byen var svært vanskelig. Fra 1953 til 1956 ble nesten hele skinnenettet av GTM opprevet. På grunn av 75 års jubileum kjørte man i juli og august 1956 et museumtog på den siste strekningen, Dieren – Doesburg. Toget gikk tre ganger om dagen, med en reisetid på 45 minutter nesten som i 1918.

### Ruteplan:

Doetichem tertitærbanestasjon	Avgang	11:15	14:15	17:00
Doesburg tertitærbanestasjon	Ankomst	12:00	15:30	17:45
Doesburg	Avgang	12:30	15:45	17:45
Doetichem	Ankomst	13:15	16:30	19:15





Total antall reisende var 10.000, AB personvognen kunne ta 52 reisende mens av og til ble det 100.

Det siste toget på strekningen Doetichem – Doesburg kjørte 31. august 1957, i dette året ble det igjen to måneder med museumstog. Toget besto av det 57 år gamle Backer Rueb lokomotivet 13 "Silvolde" og en Allan personvogn AB 48 og

en bagasjevogn. Dette museumstoget ble bevart og sto i årevis i jernbanemuseet i Utrecht, før det ble flyttet. Den 31. august 1957 kjørte også det siste godstoget med lokomotivet 26 R Coops og fire godsvogner. Det eneste som står igjen fra GSM er tre lokomotiver, to personvogner og kanskje to eller tre godsvogner.



Siste persontog den 31.08.1957

Artikkel og bilder er hentet fra boken:  
"Op smalspoor door Oost-Gelderland".  
Skrevet av H. Nieweg



## Glemte spor

Tekst av Christoffer Sundby

### Lillesand-Flaksvandbanen

**D**et var først på midten av 1800 tallet at folk i Lillesand begynte å arbeide for utbygning av en jernbane opp til Torvdalselvens dalføre. I 1889 kom den første søknaden om å få bygge dette anlegget. Utgiftene til denne banen ble beregnet til ca 462 000 kr. Stortinget (som ved alle baner) ga konsensjon til banen den 22.9.1891, og de betalte 43,3 % av kostnadene av banen, det vil si rundt 200 000 kr.

Lillesand-Flaksvandbanen ble åpnet den 4.6.1896. Den viktigste grunnen til at de bygde denne banen var for å lette tømmertransporten. Tømmeret ble før banen kom fløtet nedover Torsdalselven, men lav vannstand gjorde ofte at mye av tømmeret ble liggende i Flaksvand.

Men ved å bygge en bane ned til Lillesand fikk man bedret kontinuitet.

#### Banen hadde dårlig standard!

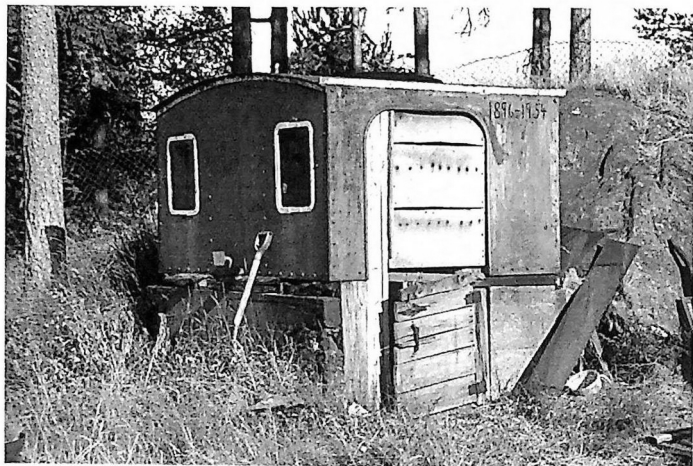
Banen ble som Setesdalsbanen vedtatt bygget med smal sporvidde 1067mm. Den største stigningen ble satt til hele 33,3 promille, og minste kurveradius bare 60m. Det ble brukt skinner med vekt på noe som ikke er så mye og skryte av 15kg/m.

Det ble til åpningen av banen bestilt 2 damplok, hvor begge var bygd på lokomotivfabrikken Hartmann. Dette var små seks koblede tanklok (de var nesten like lok.nr. 1 "Urskog" og lok.nr. 2 "Eidsverket" hos UHB. Sporvidde og utseende var annerledes). Disse to lokomotivene fikk navnet "Lillesand" og "Flaksvand".



Lillesand  
stasjon

Foto:  
Roy  
Olsen



Gammel damplokkhytte fra Lillesand-Flaksvandbanen på Eikeland gård. Gjennom årene var den i bruk både som lekestue og hønsehhus. Foto Roy Olsen

Det ble også anskaffet 3 personvogner (små toakslede, på størrelse med de polske vognene vi har på Tertitten). Det ble også bestilt hele 34 godsvogner. Mye av banens materiale var i drift til nedleggelsen av banen. Et av førerhusene på lokomotivene var lenge i bruk som et slags uthus. Resten av materialene som banen hadde ble solgt som skrap.

### Rutetilbudet

Fra åpningen av banen gikk det to daglige togpar, men dette ble veldig raskt økt til 3. Etter kort tid, ble det slutt på å kjøre tog på søndager. Allerede i 1902 så nådde banen sin topp når det gjaldt trafikk. Dette året ble det fraktet 20 063 passasjerer, og 53 207 tonn med gods. Etter 1908 gikk banen bare med underskudd, og av dette så dekket staten hele 2 av 3 deler.

Baneselskapet startet i 1928 bildrift, og med dette medførte det at passasjertrafikken på banen ble meget beskjeden. I 1930 ble det fraktet bare 845 pasasjerer, og etterhvert ble det fraktet bare noen hundre pasasjerer årlig. Med så dårlig trafikkgrunnlag så medførte det innskrenkninger av rutetilbudet. Det gikk mot slutten. Bare et tog daglig, og etterhvert ble dette bare kjørt etter behov. Til slutt ble banen kun trafikkert i sommerhalvåret.

### Meningsløst

Man kan vel si i ettertid at banen bare var et meningsløst prosjekt, og at banen kanskje aldri burde ha blitt bygget. Staten involerte seg jo her, og måtte da deretter i 45 år dekke 2 av 3 deler av banens underskudd. Disse midlene burde vel kanskje ha blitt brukt til and-





re prosjekter.

### Spør etter banen

Gjennom Lillesand ble trasen utvidet og brukt til omkjørings vei utenfor sentrum. Omtrent fra der hvor E-18 krysser banen har det blitt gangvei, men deler av banen gikk over åkerland, og der har det meste blitt pløyd ned.

Fra Storemyr (5km fra Lillesand) så ligger traseen i skogen, som gjengrodd jernbanetrase, eller som dårlig skogsbilvei.

Deler av strekningen mellom Eikeland og Tveite har banen blitt opparbeidet som turvei, helt ned til Birkeland så er

banen godt synlig. I Birkeland har hus og veier ødelagt store deler av det som er igjen etter banen.

Ut fra Birkeland så brukes noen hundre meter av banetraseen som gangvei. Videre ligger banetraseen delvis brakk i skogsterreng. Det er imidlertid satt opp et gjerde som hindrer ferdsel. Av stasjonsområdene så er det Tveite og Flaksvand som er best bevart, og man kan tydelig se hva slags formål bygningene har tjent til. Stasjonsbygningen i Birkeland stod i veien for vei-bygning, og har blitt demontert for lagring, og stasjonsbygningen i Lillesand er foreslått fredet.



Flaksvand stasjon Foto. Roy Olsen



## Max Manus brukte Urskog- Hølandsbanen

Tekst av Dagfinn Lunner

Julen 2008. Alle vil se filmen om Max Manus. Den går full for fulle hus over hele landet etter premieren.



Max Manus  
Foto er utlånt fra Familieforlaget



**M**ax Manus sin bok "Det vil helst gå godt og Det blir alvor", ble utgitt for første gang i 1946. I 2008 har Familieforlaget as gitt ut boka i et nytt opplag. Min far, Åge Lunner, på 85 år har lest den nye utgaven, og han gjør meg oppmerksom på at Urskogbanen er nevnt i fortellingene til Max Manus. Å er det, sier jeg, det visste jeg ikke. Han finner straks tilbake til kapitlet "De ofret alt" der det står om Urskogbanen. Jeg tenker med en gang at denne historien har interesse for lesere av Tertittent.

Med tillatelse fra Familieforlaget gjen-gis fra boka avsnittet om Urskogbanen. Men forhistorien er at Max Manus og Kjell Staff er på vei fra Stockholm til Oslo for nye oppdrag. Donau-aksjonen står for tur. "Vi fulgte skogen et stykke etter kompass og kom omsider fram til Urskogbanen. Litt bortenfor Urskog stasjon gikk vi opp på banelegemeet og fulgte det et stykke til vi fant en jernbanebu, hvor vi slo oss til. Det var nå begynt å lysne. Vi fyrte opp i ovnen, tørket oss og laget mat. Og så skiftet vi om å sove og være på vakt. Jeg holdt vakt da jeg hørte en dresin i det fjerne og så to mann komme. Dresinen stoppet, og karene kom bort til døren og

banket på. Vi lukket opp og bad dem inn. Vi forklarte at vi var flyktninger som skulle til Sverige, og de var ganske hyggelige. Vi hadde jo våpen som vi måtte tørke, spredt over hele stuen, så det ville være fåfengt å prøve å lure dem. De var meget interessert i maskinpistolen min og U.S. karabinen til Kjell. De var svært løsmunnet og fortalte alt de visste om hjemmefront og slikt rundt i distriktet. Alltid det sammen, folk kunne ikke holde kjeft. Jeg har mange ganger tenkt på hvor lett det måtte være for Gestapo å arbeide blant slike mennesker. Da de endelig gikk, hadde vi liten lyst til å være der lenger, så vi begynte å gå bortover jernbanelinjen mot Bjørkelangen. Dette var et velkjent nazihull, så vi var litt mere forsiktige her, og ventet til ut på natten før vi torde gå gjennom byen. Vi trampet tvers igjennom hele Bjørkelangen og vandret videre mot Øyeren."

Boka forteller videre at de stjal en båt ved Øyeren og kom seg over på Enebakksiden. Deretter kjørte de med Enebakkbussen innover til Oslo.

Fortsettelsen får du lese selv i boka til Max Manus.





## Nye historiske bilder fra UHB fram i lyset

Tekst av Dagfinn Lunner

Fra privat hold har jeg fått tilgang til en del private bilder med motiver fra Aurskog-Hølandsbanens siste driftsår. Bildene er tatt i 1959 eller 1960. Et utvalg av bildene offentliggjøres til glede for Tertittens lesere.

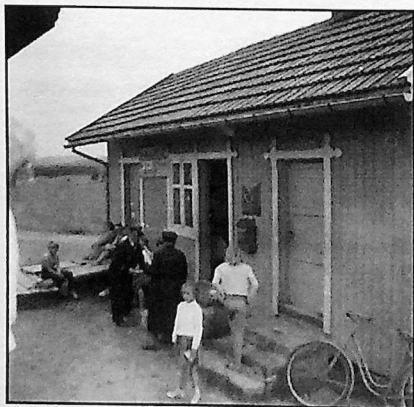


Mork

Tertittens ute i et flatt kulturlandskap. Kort tog på veg mot Bjørkelangen

Hornåseng

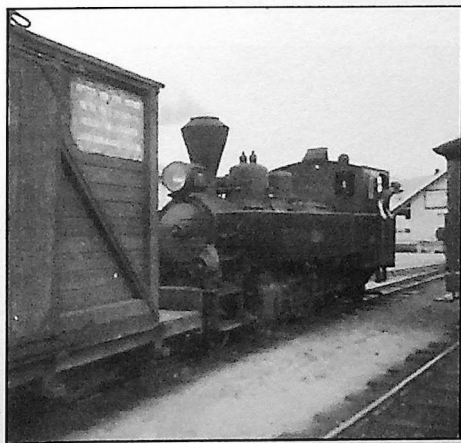
Ingen stor trafikk ved Hornåseng. Mange er nok bare møtt opp for å se på toget, hvem som kom og hvem som reiste. På bildet sees ekspeditør Gina Sannerud (med ryggen til) og overkonduktør Rolf Ødegård utveksle post og pakker





Fosser

Påfallende mange damer skal angivelig med toget



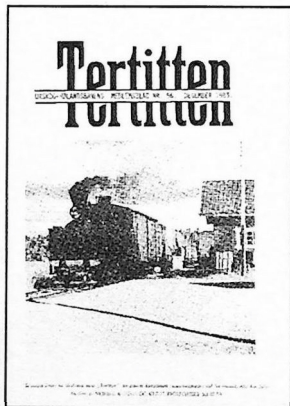
Lok nr. 7 Prydz  
skifter fram en  
flatvogn med  
løftekasse. Byg-  
ningen mellom  
lok og vognende  
er godshuset på  
Bjørkelangen



## Duellen

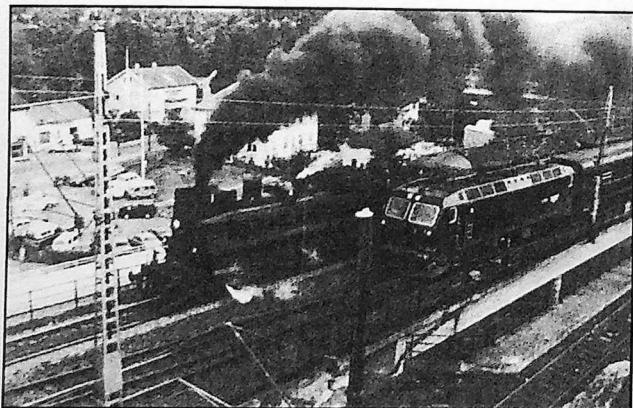
Skrevet av ERG

Artikkelen er hentet fra Tertittten nr. 56 fra desember 1983. Bilder og tekst er det samme som ble skrevet den gang for 25 år siden.



EL 17 2224 v/s 26c411

Det er ikke hver dag at man opplever damp på Drammensbanen, men en vakker dag sist i september kunne man nyte det skjeldne syn av lokomotivene 26c411 og El 17.2224 kjøre side om side på strekningen mellom Sandvika og Asker. Det var egentlig lagt opp til parallellkjøring mellom Sandvika og Hvalstad, men det ble bestemt at lokomotivene skulle kjøre ved siden av hverandre helt til Asker.





Det var NRK-TV som holdt på med opptak til et program, som visstnok skal vises skjermen 3. juledag i år. NRK's utsendte team benyttet helikopter under opptakene, og det summet friskt over hodene på alle fotografene, som hadde hørt om kjøringen at jungeltelegrafene, og som lå langs skinnegangen mellom Asker og Sandvika.

Det øverste bildet (red.anm. forrige side) er tatt straks etter at broen over Sandvikselven er passert, og som vi ser har damplokomotivet en aldri så liten ledelse på den elektriske. Nederst (red.anm. over) har begge maskinene ankommet Asker, og 411 er iferd med å gå rundt, for igjen å sette kursen tilbake til Oslo. Damplokomotivet dro en vognslerke på 5 trevogner, mens den elektriske hadde 6 B7-vogner etterhengt.

Det skal bli artig å se programmet på skjermen, og da kan man jo sette seg riktig godt tilbake i godstolen - la vinterkulde og sne seile sin egen sjø, mens man gjenopplever sommerens aktiviteter med skinneskøteklakk, damp- og sidebaneromantikk.

Godt er det da også å vite at man er på vei mot lysere tider igjen, og at det til sommeren igjen skal bli mulig å dra på utflukt med dampen.



Leif Grorud fra Løken:

**”Jeg var bestandig på stasjonen”**

Reportasje og intervju ved Dagfinn Lunner

Fra 1936 til 1948 var min mor Ruth Riser-Grorud ekspeditør på Løken stasjon. Som guttunge var jeg alltid til stede og ingen ting gikk meg hus forbi. Jeg fulgte med på alt som skjedde, sier Leif Grorud, og som minnes dette som en fin tid. Leif Grorud er i dag pensjonist fra Televerket og bor fortsatt på Løken sammen med sin frue Sonja.

Leif Grorud forteller i et intervju at hans mor hadde ansvaret ekspedisjonene ved Løken stasjon. Hun hadde først og fremst ansvar for posten, billettsalget til toget og ekspedering av varer og gods. Selv om det var en familieleilighet i andre etage i stasjonen bodde familien i egen villa ikke langt fra stasjonen. Trafikken var så stor at faren Rudolf også ble ansatt som hjelpebetjening under sin frue. Leif husker at faren Rudolf blant annet hadde ansvaret for å måle opp tømmeret som ble lastet opp på vognene.

Til tider var postmengden større enn på Bjørkelangen og dette var jo selvsagt en milepæl sier Leif. Forholdet kan blant annet skyldes at N. Høland kommune hadde sin administrasjon på Løken.

Leif vokste opp på Løken under krigen. Han husker at det på venterommet hang et stort bilde av Quisling. Veggene var malt grønne og noen hadde skåret ut øynene på Qvisling slik at de framsto som grønne. Ellers husker Leif at venterommet hadde et stort

venteromsbord og at det var benker på to av veggene.

Der fantes også en spyttbakke som hans mor måtte vaske. Rommet hadde dessuten vedovn og det var luke til ekspedisjonskontoret. Her foregikk billettsalget og inn- og utlevering av post. Løken hadde to landpostruter som gikk ut fra Løken stasjon. Det var postruten til Mo og Nærby/Kongtorp. Leif husker at moren Ruth også måtte melde togene på jernbanetelefonen. Hun ringte til Fosser for nordgående tog og til Hjellebøl for sydgående tog. Jernbanetelefonen ringte stadig vekk da en kunne høre alle stasjonens anropssignaler. Leif husker også at ringesignalet til Løken var tre lange og ett kort signal, og at jernbanetelefonen satt på veggen.

Under krigen kom det illegale aviser til Løken. Dette skulle Leif ikke ha noe greie på, men han visste likevel alt som skjedde. De illegale avisene som besto av et ark kom med posttoget og de var adressert til R. Olsen, Løken. Nå var det imidlertid ingen som hadde dette





Det antas at det er betjening fra butikken i nærheten som har vært på stasjonen og hentet pakker.

Foto: privat

navnet på Løken og konvolutten med de illegale avisene ble lagt i hyllen for ukjente postmottakere. Leif registrerte at aviskonvolutten ble hentet, men hvem som hentet denne posten fikk han ikke tak i.

Leif husker en historie om bestilling av blendingsgardiner til Løken stasjon. Det var under krigen og alle vinduer på stasjonen skulle blendes med blendingsgardiner. Gardiner ble bestilt og levert gjennom driftsbestyrerens kontor på Bjørkelangen. Da gardinene endelig kom viste det seg at de var alt for små i forhold til vinduene og utgangsdørene som hadde små glassruter. De måtte ringe til driftsbestyrer Prydz og klage, hvorpå Prydz da svarte: Er det låvedører på Løken?

Leif husker for øvrig at driftsbestyrer Prydz ofte var et samtalemne, og da Prydz sammen med banemester Rønningen en gang sporet av like før Løken stasjon med motordresinen gikk jungeltelegrafen raskt.

Leif husker at hele stasjonsområdet på Løken under krigen var fylt opp med lemmer til bygging av Tyskerbrakker. De skulle sendes med toget til Sørumsand. Lemmene var produsert av Nordli Bruk på Elverhøy.

Med toget kom det pudrettvogn med innhold fra bygårdene i Oslo. Leif antar at pudrettkassene ble lastet om på flatvogn på Sørumsand. Det var en bonde på Heia



Tilsynelatende noe trafikk på Løken i forbindelse med togavgang. Bilene kjørte helt inn til sporet.

Foto: Privat

mellom Hjellebøl og Løken som var mottaker og vognen ble satt igjen på fri linje da toget kjørte ut mot Skulerud. Da toget kom tilbake gikk vogna foran lokomotivet fram til Løken, hvorpå den ble skiftet inn i toget. Mens toget var på Skulerud måtte bonden tømme vogna for innhold.

Leif benyttet fribilletten sin på toget,

og mang en gang tok han toget til Skulerud. Det var selvsagt moro å få se dampskipet Turisten, og alle de reisende som kom med båten og skulle videre med toget. Leif bekrefter også historien om lokfører Willy Mosebys fartsrekord med Tertitten til Sørumstrand.

På vegne av Tertitten takker jeg for intervjuet med Leif Grorud.



Bildet er tatt etter nedleggelsen, men godshuset står fortsatt like inntil Corner kiosk. Sporet gikk på andre siden av bygningen der vi ser at taket er forlenget.  
I bakgrunnen sees Høland prestegård.

Foto utlånt fra Leif Grorud (Per Erik Nilssen)



Barfrostdagen i desember 2008 Foto: Kjell Wiulsrød



## Omvisning for sikkerhetskursdeltakerne

Rapport fra Gunhild Neseblod Fretheim  
Foto: Steinar Schau

Tre av våre aktive medlemmer har i høst og vinter gjennomgått sikkerhetskurs. Som en del av den opplæringen har det vært omvisning ved Verksted Grorud for å se og føle på de store lokomotivene og se materiell i en annen dimensjon enn det som vi er vant til. I den forbindelse har Gunhild Fretheim sendt oss en rapport fra den turen. Steinar Schau har tatt bilder. (red.anm.)



Fra venstre Morten Fjellstad, Steinar Schau og Gunhild Fretheim



Instruktør Jan Haugen forteller

I forbindelse med sikkerhetskurset som foregår på Tertitten for øyeblikket, ble vi tre "studentene",

Morten Fjeldstad, Steinar Schau og undertegnede tatt med til Grorud verksted for å se hvordan de store togene fungerer. Og det gjør de. Jan Haugen, lærer og omviser, guidet oss rundt i verkstedet. Det var virkelig av andre dimensjoner! Høyt under taket, god plass, og ikke minst; togdeler overalt. Paradis! Vi ble først vist de nye lokene Cargo-net har fått, CE 119. I forhold til de eldre lok'ene som har vært i bruk de siste 40 årene var CE 119 en slags moderne revolusjon. De er bygd med

store plass innvendig, monitorer og bedre sikt for lokfører (PS, dette vet jeg pent lite om, skriver bare det jeg så og ble fortalt, korrigjer meg gjerne). Videre inn i lokalet fikk vi se boggier, hjulverksted, vognverksted og en enorm boggieoppsamling. Videre ble vi tatt med til delen av verkstedet hvor lok ble parkert før de skulle ut på dyst igjen. Vi ble først forklar hvordan El. 14 fungerer, og jammen var vi ikke så heldige at vi fikk bli med ut på en kort skifting! Det var en opplevelse å være med på, og man fikk litt større forståelse for hvor mange tonn man egentlig har med å gjøre. Helt til sist fikk vi bli med inn



Kursdeltakere og instruktør

på et diesellok (spør Morten eller Steinar om hvilket dette var, jeg husker ikke) og se hvordan det så ut på innsiden.

Det var visstnok det første loket med toalett!

Jeg tror vi alle tre kan skrive under på at dette er noe vi ikke glemmer med det første, og det anbefales alle som har muligheten.

Sikkerhetskurs er kult!





# Bilder fra Tinnoset sommeren 2007

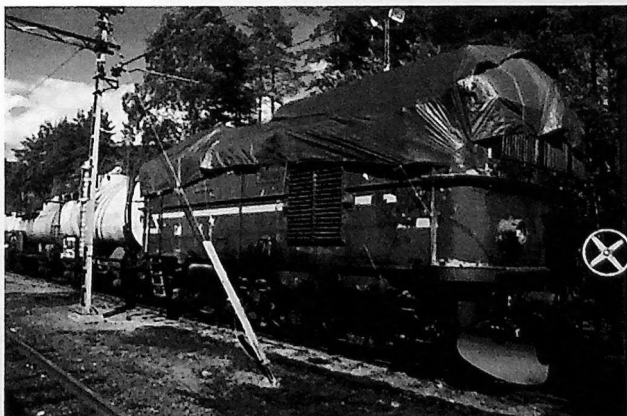
Foto: Kjell Wiulsrød



Smiley på  
Tinnoset

El 9 på Tinno-  
set.

Håper på en  
bedre skjebne  
enn dette





## To glade menn fra julekjøringen 2008

Foto: Erik Borgersen



Og kaffen er viktig. Thomas har vært en tur i England, nærmere bestemt på Southern Valley Railway og skaffet seg kopp og kanne fra det engelske miljø. Morten kjører med en mer moderne greie; termokopp. For den som ser godt og kan myse litt skimter Gunhild Neseblod Fretheim vandrende imot med hendene på ryggen.