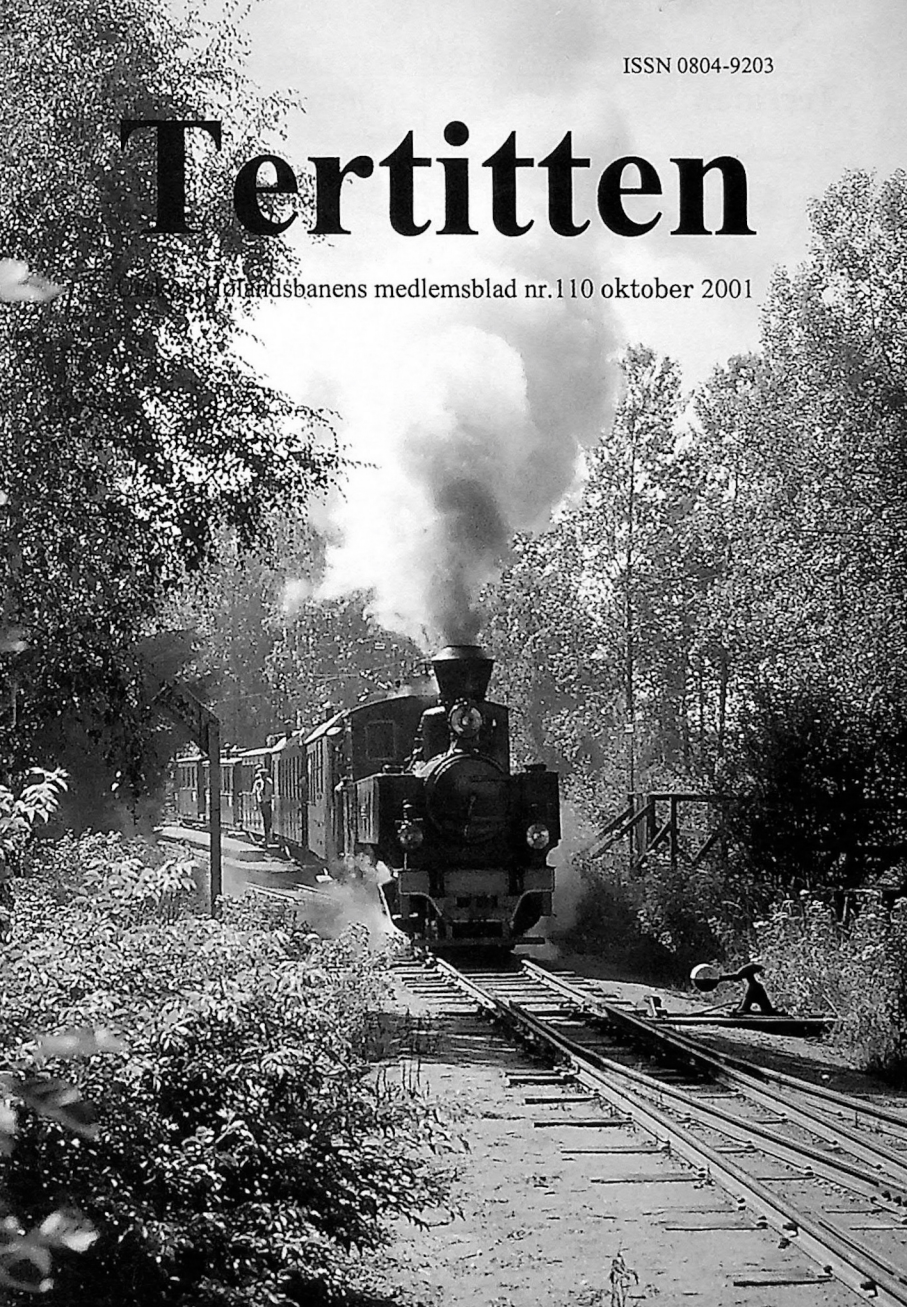


ISSN 0804-9203

Tertitten

Svea Jernbanans medlemsblad nr. 110 oktober 2001



Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1921 Sørumsand

Annonsepriser:

Baksiden kr. 1400,-, 1/1 side kr. 800,-

½side kr. 500,-

Stiftelsen Urskog-

Hølandsbanen

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

Postboks 59 - 1921 Sørumsand

Bankgiro: 1602.51.69089

E-mail: tertitten@orum.online.no

Internett: www.tertitten.no

Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 16.00

Kontor: Sørumsand stasjon Tlf. 63 86 81 50

Museumsbest./daglig leder: Linda Myklebust

Formann Venneforeningen: Lena Moen

Stiftelsens formann: Finn Halling

Medlemskap: Støttemedlem kr. 175,-

Aktiv kr. 90,-

Familie: En betaler full pris, deretter kr. 60,-

pr. person.

Livsvarig medlem: kr. 1750,-

Bedriftsmedlem kr. 1000,-

**Damptog kjøres i desember 2001:
søndagene 9. og 16/12, samt nytt-
årsaften 31/12 kl. 12, 13, 14 og 15**

Sommeren

er ugjenkallelig over. Ute regner og blåser det, men i Tertittens redaksjon jobbes det jevnt og trutt. I denne utgaven av medlemsbladet, nr. 110, tar vi for oss årets sommersesong, som viste en tilbakegang i besøkstallet i forhold til regnværssommeren 2000. Vi hadde 932 færre reisende i år, med åpningsdagen som den dårligst besøkte med 147 personer og en formidabel rekord den 5/8 med hele 601 besøkende. Slikt besøkstall må vi tilbake til forrige århundre, nærmere bestemt begynnelsen av 90-årene fro å finne!

Vi hadde tilleggsarrangementer de aller fleste søndagen denne sommeren, og de aller fleste falt i god jord hos våre besøkende.

Konkurransen med andre og mer "actionspregede" tilbud og arrangementer hardner til, men vi i Tertitten kommer til å legge oss i selen for å rendyrke et hyggelig og familievennlig tilbud på Sørumsand. I slutten av september avholdes et møte for og med de aktive der planer og idéer for neste års sesong diskuteres.

Før vi kommer så langt skal vi kjøre mer tog i år! Vår etter hvert så tradisjonelle julekjøring finner i år sted søndagene 9. og 16. desember, samt nyttårsaften, mandag 31. desember kl. 12, 13, 14 og 15. Det blir altså ingen kjøring lille julaften i år.

Redaksjonen ønsker Tertittens lesere en god høst, og et hjertelig velkommen til den stemningsfulle julekjøringen i desember.

Jan Deram

Forsidebildet viser et tog på vei inn mot Bingsfos stasjon en av sommerens solfylte søndager, nærmere bestemt 19.08. (Foto: Erik Borgersen)

Driftssesongen sommeren 2001

Lena Moen/Jan Deram



Slik vil vi ha det på Tertitten! Kryssing på Bingsfos på to-togdriftsdagen den 19.08, med sol og blå himmel og mange mennesker på besøk. Lokfører Finn Halling fører lok 4 "Setskogen" med tog trygt inn på stasjonen. (Foto: Erik Borgersen)

"En sommer er over, men minnene om den består!"

Det er som om sesongen nettopp startet opp, men så er den altså over, og vel så det! Vi har i løpet av sommeren hatt 6471 passasjerer med Tertitten. Dette er en nedgang på 932 i forhold til i fjor, og skyldes blant annet at vi ikke har markedsført charterturlene våre i noen større grad fordi banen var stengt ved Bingsfos på grunn av utglidningen i fjor høst. Denne feilen ble utbedret og banen ble offisielt åpnet igjen for kjøring noen minutter før skoler og barnehager var klare for avgang 12. juni. **Skole- og barnehagekjøringen** gikk over fire dager med fullt belegg. Vi hadde besøk av 2348 reisende (nøyaktig sammen antall som i fjor!). Værgudene var på vår side og de besøkende virket fornøyde.

Søndagsaktiviteter

Hver søndag har vi kunnet tilby andre aktiviteter i tillegg til togturen, noe vi spesielt merket resultatet av på **barnas dag** 5. august med 601 reisende! Her fikk barna tilbud om å prøve dresiner i tillegg til en tur med hest og vogn.

Pensjonistenes dag 15. juli hadde vi mange reisende og knyttet kontakter til noen som hadde kjennskap til banen under driftstiden. Det ble et vellykket arrangement til tross for øsregn! Vi har mange andre aktører å konkurrere med når det gjelder å oppnå folks oppmerksomhet på søndagene. I sommer har vi i tillegg hatt noen flotte helger med sol, og da vet vi jo at konkurransen fra badestranda er stor.

Vi arrangerte **veteranmønstring** 8. juli. Her kom det færre enn påmeldt av de som skulle vise fram sine kjøretøyer.

Presentasjon av K19 – ferdigrestaurert godsvogn den 29. juli ble heller ikke det helt store publikumsmessig. Trond Dehli viste lysbilder og snakket om prosjektet.

Friluftsgudstjeneste ble arrangert på Bingsfos 22. juli. Været var ikke det beste, så gudstjenesten ble holdt inne i godshuset, for anledningen omdøpt til Bingsfos-domen.

Den lille rundreisen ble arrangert tre ganger i sommer. Her var det nesten fullt belegg alle dagene, men det ble en del kluss med annonseringen, og det gjorde nok sitt til at det var plasser ledige på den siste turen 12. august. I år hadde vi en stopp med omvisning og kaffe-/vaffel-servering ved Aur prestegård i Aurskog. Her var det en maleritstilling i hele juli i tillegg til utstilling av forklær på bua. Fra prestegården dro vi videre til Urskog fort, der guide sto og ventet på oss. Deltakerne på turene har vært fornøyde og noen gjentok turen de var med på i fjor.

Grillfesten for aktive medlemmer 18. august ble vellykket også i år! Vi var utrolig heldige med været, og store og små hygget seg sammen til langt på kveld. Vi fikk flere runder med servering av grillmat, så ingen skulle behøve å reise hjem verken sultne eller tørste!

Totogsdriften 19. august. Det spøkte en stund for om vi kunne arrangere totogsdrift i år, på grunn av for lite personell, men det ordnet seg i siste liten! Vi hadde 411 reisende, og det er jo bra!

Siste driftssøndag 26. august ble en hektisk dag med mange aktiviteter. To veteranbilkubber meldte sin interesse for å arrangere sine medlemsturer her. Fra Bertil O. Steen kom det 10 biler av vanlig størrelse og fra TTT (Treff Til Tusen v/Egil Otter) kom det ca. 35 små biler med inntil 1 liters motor. I alle bilene var det selvfølgelig både sjåfører og passasjerer som hjalp til slik at denne søndagen ble en av de beste i sommer med 460 reisende. Sommersesongen skulle få en fin avslutning med **Olav Stedje** som holdt konsert i lokomotivstallen. Konserten var en opplevelse for oss som var der, men det var dessverre altfor få! Lokalavisen Indre Akershus Blad hadde følgende innledning i sin omtale: *"Stemningsfullt i lokstallen. Olav Stedje leverte en nydelig og stemningsfull konsert i Tertittens lokstall. Likevel var det*

et skår i gleden for arrangørene: bare 30 personer møtte fram til konserten som skulle avslutte Tertittens sommersesong."

Det var heller ikke mange fra Venneforeningen som så på dette som et interessant arrangement. Lokstallen er flott også som konsertlokale, og bør kunne benyttes til dette noen ganger i året.

Onsdagskjøringen tok seg ikke opp når det gjelder antall reisende. Vi hadde tilsammen 327 reisende fordelt på fire onsdager, altså som en normal søndag.

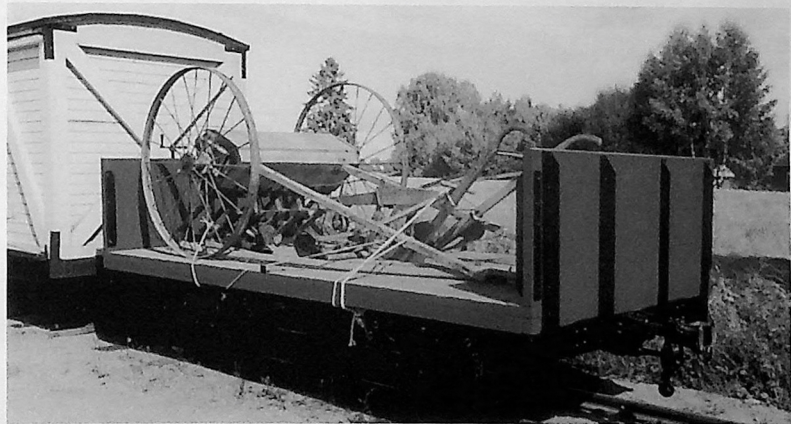
Morten Skallerud er godt i gang med sitt **Imax-prosjekt** om Tertitten. Han har filmet en del i august og på kulturminnedagen 16. september. Filmingen fører til litt forsinkelser i togavgangene. Dette må vi huske å informere de reisende om slik at de er klar over at det kan bli litt venting. Samtidig opplyser vi om at de på disse dagene har mulighet til å bli statister i tidenes første norskproduserte Imax-film!

Butikken

Vi har, takket være museumsbestyrer, i år kunnet tilby et mye bredere utvalg av varer til de reisende i butikken. Etter handelen å dømme har smijernsproduktene falt i smak hos våre gjester!

Butikken er noe vi stadig jobber videre med og vareutvalget vil utvides i den grad det er mulig med plassen vi har til rådighet.

En stor takk til alle som har bidratt med tjenester denne sommeren!



Praktfullt nyrestaurerte K19 i tog den 19.08 med såmaskin og plog opplastet. (Foto E. Borgersen)

Statistikk driftssesongen sommeren 2001

Ordinære tog søndager

Tog	24.6	1.7	8.7	15.7	22.7	29.7	5.8	12.8	19.8	26.8	Tot.
751/752	31	68	57	14	69	45	61	56	76	102	579
753/754	31	84	74	68	75	55	157	50	141	104	839
755/756	66	74	76	162	96	96	172	58	127	156	1083
757/758	10	67	43	98	58	73	154	54	35	77	669
759/760	9	56	45	53	25	25	57	53	32	21	376
Totalt	147	349	295	395	323	294	601	271	411	460	3546

Ordinære tog onsdager

Tog	4.7	11.7	18.7	25.7	Totalt
751/752	37	29	94	70	230
753/754	19	37	22	19	97
Totalt	56	66	116	89	327

Andre arrangementer

Arrangement	Antall
Barnehager og skoler 12.6 – 15.6	2348
Ekstrakjøring Sørumsand-dagene	52
2 charteroppdrag	89
Arrangement 18.8	28
Internasjonal kulturminnedag 16.9	81
Totalt	2598

Totalt antall besøkende sommeren 2001: 6471 personer

Sammenligning 2000 – 2001

Driftstype	2000	2001	Endring
Drift søndager	3612	3546	-66
Drift onsdager	359	327	-32
Andre arrangementer	3432	2598	- 834
Totalt	7403	6471	- 932

Dessuten talte vi i 2000 258 personer som besøkte stasjonen uten å reise med toget . Slik telling er ikke gjennomført i 2001.



To bilder fra grillfesten for de aktive 18. august. Øverst "kjøkkenteltet" med serveringsdisk, og nederst sitter tv. Øyvind Hofseth og på høyre bordside H-G- Larsson, Knut Hansen, Hans Erik Bjerke, Finn Halling og Trond Dehli. (Foto: Erik Borgersen)



To av Tertittens "veteraner": Øverst Per Ivar Michalsen i tjeneste som togfører i konduktørkupéen i vogn CF05, og nederst Trond Dehli i verkstedet der han legger siste hånd på K19. (Foto: Per Ivar Michalsen)

Artikkelen nedenfor er hentet fra medlemsblad nr. 19 fra 1970. Den er gjengitt nøyaktig slik den sto i dette bladet. Her er mye fra vår nære historie som i dag allikevel virker svært fjernt...

Litt vi ikke visste om det daglige liv på Urskog-Hølandsbanen

Ole Mjelva

Lillestrøm stasjon har to skiftekontrollører. Hva den ene heter, vet ikke vi, men den andre heter Einar Fossum, og han er i våre øyne en meget spesiell skiftekontrollør.

Fossum jobbet nemlig i "gamle dager" på den ikke helt ukjente Sørumsand stasjon. Han bor fremdeles like ved denne stasjonen, og en dag besøkte vi ham for å høre hva han kunne fortelle fra denne tiden.

- Jeg begynte som stasjonsbetjentlærling på Sørumsand i slutten av 1937 og holdt på ved stasjonen i ti år, og det er mye som sitter igjen av miner fra Urskog-Hølandsbanens travle tider, det skal være visst. Det meste av arbeidet vi hadde var jo i forbindelse med Urskog-Hølandsbanen, det var liksom den det hele dreide seg om. Uten den banen hadde nok ikke Sørumsand vært mye til stasjon. Men nå var den blitt et knutepunkt, og en veldig god opplæringsstasjon for telegrafister. Det var nok ikke få telegrafister som fikk sin første opplæring i morse, fraktbrevkartering og den slags i årenes løp der.
- *Dere fikk vel også en del å henge fingrene i på grunn av all omlastingen?*
- Ja. mange ganger fikk vi ikke gjort annet enn å lempe fra den ene banen til den andre. Det var reisegods og post, melkespann og alt mulig av stykkgoods, slakt og levende dyr. Melken fra bygda kom i egne vogner, S-vogner, som var hvitmalte for at de ikke skulle bli så varme om sommeren. Dessuten hadde de is-kasser på veggene inni, og de kassene fylte vi fra en diger isbinge nederst på stasjonen her. Melken var nå i grunnen blitt mest fløte når spannene ristet seg frem til Sørumsand, husker jeg. Det var ikke små melkespann heller, men vi lærte oss en egen måte å trille dem på kant, slik at den jobben kunne gå ganske radig når en greide å følge med. Det kom gjerne 5-6 vogner daglig med melkespann som skulle omlastes.
- Ellers hadde vi jo mye å gjøre med å laste dyr av alle slag. Det var mye av både slakt og levende dyr. Vi fikk store griseskrotter som ofte veide langt over hundre kilo og skulle bæres over av to mann, så det var alltid litt å pusle med. De var i grunnen lettest å håndtere når de var stivfrosne, de. Svære okseskrotter fikk vi også som lå i hekker bortover.



To bilder fra den tiden artikkelen forteller om. Øverst ser vi et blandet tog klar til avgang fra Sørumsand stasjon, slik den en gang så ut, med godshuset til venstre. Nederst portalkranen med smalspor til venstre, og normalsporet til høyre. Bildet er tatt etter at Kongsvingerbanen ble elektrifisert i 1950-årene (Foto: UHB-arkiv)

Likevel var det vel "det levende" som var mest spennende for oss. Vi hadde 5 øre ekstra fra UHB og 5 fra NSB for å leie over en okse eller ku til bredt spor. Men ikke noe for å spa ut all den møkka som kom i tillegg! Det var forresten ikke alltid noen lett sak å håndtere disse dyrene. Det hendte at vi måtte skyte en okse eller ku som var blitt vill etter flere timers risting i vogna.

- *Det er kanskje en og annen opplevelse som sitter igjen fra den tiden?*
- Ja jeg husker spesielt en episode som vi ikke kan annet enn å le av nå. Vi hadde fått inn en svær okse som vi skulle lesse over i en statsbanevogn. Den hadde jo ring i nesa og var bundet fast inne i vogna, tau på bena hadde den også. Vi skulle da løse opp dette og leie den over. Og det var noe vi kviet oss for. Flere av karene hadde jo stelt med dyr i mange år og var drevne, men denne stuten gikk det ikke med. Den blåste i ringen og la seg ned på siden og spente bena, så vi måtte til slutt ringe til bygda og få hjelp fra folk som kjente oksen. Jo, de skulle sende en kar, og omsider kom det nå en for å hjelpe oss. Men han var liten! Han kan ikke ha vært mer enn 10-11 år. Men han gikk nå rett inn til oksen. "Per, nå er du stille med deg" sa han. Og oksen kjente ham visst igjen med et samme, for han ble plutselig from som et lam og lot seg villig leie over etter neseringen og inn i NSB-vogna av den lille gutten. Det er noe som vi husker, vi som så det!
- En annen ting jeg lærte på Urskog-Hølandsbanen, var skifting. Vi måtte skifte mye med vaier og vinsj, for lokomotivet hadde jo bare en liten stund før hver togavgang. Før brukte vi mye "skolevogner", eller rulleskamler som de også ble kalt. Det var små, lave vogner nærmest en slags boggier, som ble kjørt utpå et sted hvor UHB-spor og NSB-spor gikk i hverandre. Så tok vi da en hel Statsbanevogn og satte oppå to slike, og så kunne vogna kjøres utover til stasjoner på Urskog-Hølandsbanen. Men den var jo mye høyere og bredere enn de vanlige vognene, tyngre å trekke var den også. Det var særlig kassevogner med møkk som ble kjørt på denne måten. Bøndene utover trengte jo møkk, og den kom fra fellesslakteriet i byen. Det fantes jo ikke kunstgjødsel den gangen.
- Kulltransport var det tyngste vi hadde. Det kom daglig vogner med kull fra byen, og alt sammen måtte spas over for hånd. Vi hadde litt ekstra betalt for den jobben også, det var 10 eller 15 øre tonnet, tror jeg. Så gikk det til kullageret på Bjørkelangen, og ble spadd over der igjen. Vi brukte en liten trillebår som vi balanserte avgårde på en planke, og da gjaldt det å være god til å trille, så ikke hele stasen rauset av.

- I 20-årene hadde vi jo fått den elektriske løftekranen, som fremdeles står bortpå her, og den var jo til stor hjelp. Den ble konstruert av gamle stasjonsmester Torp, som tok patent på den, men han tjente visst ikke mye på det patentet. I krana tok vi jo disse løftekassene som kom etter hvert, og blant annet også torvstrøballer fra Liermosen Bruk. Til det siste brukte vi en metode med en lang planke på hver side, som ble forbundet med lange bolter som gikk gjennom det nederste balleasettet, og så strammet vi til. På plankene hektet vi heisevaier og løftet det hele over på Statsbanevogn. Og hvis vi ikke hadde strammet boltene skikkelig da, så datt det ned alt sammen.
- Men selv om vi hadde fin løftekran, så måtte jo alt stykkgodset tas for hånd. Farinsekker, melsekker, dremsrør og alt sånt småtteri som vi i dag tar på paller, måtte vi lempe over én for én. Og så var det å telle over etterpå da, og se at det stemte og at alt var helt.
- *Sørumsand var tydeligvis en ganske stor og travel stasjon. Hvor mange mann var det som jobbet her?*
- En tid var det i alt sju stasjonsbetjenter og en sporskifter. Dessuten var det fire karer som hadde fast tilhold i løftekrana. De ble kalt for "gampene", og det var noen kraftige slitere som ikke gikk av veien for å ta et tak. Det var det samme om det var fem eller ti vogner som skulle losses, de karene gikk på og fikk det unna, for vognene skulle gå opp igjen med første tog. Noe å gjøre hadde vi forresten alle sammen, og ikke så rent lite heller. Vi begynte halv sju om morgenen og holdt på til sju-åtte om kvelden, med en pause midt på dagen.
- Om sommeren hadde vi en veldig turisttrafikk, og det var nok ikke minst den som hjalp UHB til å holde seg så godt oppe. Det var mye skolebarn som tok rundturen med UHB og "Turisten" ned til Halden. Når morgentoget kom fra Oslo, ble det en vill trengsel på stasjonen, for da gjaldt det å storme fort inn i vognene og få seg en plass. Men det var mange som likte å stå ute også, på "verandaen", som vi kalte det.
- Konduktørene på UHB hadde det ofte litt vanskelig ved det at de måtte skrive fra stigbrett til stigbrett når de skulle over fra en vogn til neste. Om sommeren gikk det jo an, men vinterstid med sne og holke kunne det være farlige greier. Men de greide det bra likevel!
- Lokpersonalet på banen var også noen alvorlig kraftige karer. De var liksom av en egen støpning, de gutta. Det var "alt for Urskog-Hølandsbanen" som gjaldt for dem, og det spilte liksom ingen rolle om de arbeidet rundt, bare jobben var gjort og maskinen var klar til neste dags kjøring. Det var ikke lange pausen de tok heller når de kom til Sørumsand, nei, det var å pusse navneskiltene og frontlykta og alt det andre i messing så det skinte lang vei. Så var det å kjøre ned til

stenderen og fylle vann, så til svingskiva i den andre enden av stasjonen for å tørne, noe som kunne være hardt om vinteren, og så var det derfra til kullbingen. Fire store kurver med kull gikk det gjerne med. Det var en ganske bratt og høy trapp fra kullbingen og opp til maskinen, men det gjorde vi på den måten at vi la en planke langs midten av trappa oppover, og dro kurvene opp på den. Og så fyrte de godt opp så røyken lå svart rundt her, før de kjørte omkring og skiftet i den tiden som var igjen til avgang.

- Jeg kan forresten fortelle at den gamle stasjonsbygningen på Bingsfoss stasjon, som var banens endestasjon til 1903, den ble flyttet hit og stod nederst på stasjonstomta her helt til for noen få år siden. Først ble den brukt til grisehus og så til skrot, så var det griser og så skrot og så griser igjen, alt etter hva de forskjellige stasjonsmesterne ville ha der. Men vi kunne stadig se sporene etter luka i veggen!
- Det var en ting jeg beundret Urskog-Hølandsbanen for: Den var så å si alltid i rute! Uansett vær og føre. Det kunne være så mye nysne at det nesten stoppet opp på Kongsvingerbanen, men Urskog-Hølandsbanen kom frem. Banevokteren som inspiserte linjen før første tog, kom inn i en svær pels og så nedsnedd ut. Det kunne være kommet sne om natten så det lå mange centimeter over skinnetopp, men han kom frem selv om han måtte gå og leie sykkelresinen med seg. For å få bort sneen, hadde de montert en liten feiekost foran dresinhjulene. Og toget kom frem også, det var jo ikke brøytet noe da, men maskinen hadde frontplog som tok det meste. Hardt kunne det være likevel, og jeg tror det gikk med mye kull i de harde vintrene på Urskog-Hølandsbanen. Når det iset på, så gikk jo ikke toget på skinnene i det hele tatt, det gikk i sne og is, men til Sørumsand kom de, og i rute. Vel å merke! De *ville* frem, og de karene gikk gjerne foran med feiekosten og feide hver meter av skinnegangen, om det var nødvendig.
- Det var i det hele tatt sjelden at Urskog-Hølandsbanen ikke var i rute. Jeg husker forresten en gang at den kom litt sent, men det kom av en veldig fin service! Det var nemlig en gammel kone som hadde sittet på Killingmo og lest avisen. Da toget kom, så fikk hun det litt travelt, og dermed glemte hun igjen lesebrillene som lå igjen på Killingmo. Men konduktøren var av det rette slaget, han stoppet toget, og så rygget de helt tilbake igjen og hentet brillene hennes. Derfor kom de litt sent den gangen, men så hadde de med ei kone som var glad også!
- Det kunne nok hende ellers også en gang i blant at de var litt forsinket på grunn av stor trafikk eller mye gods, men det var så lite at det var ikke noe å snakke om. Dessuten hadde de jo litt tid å gå på i korrespondansen her på Sørumsand, for vi skulle jo ha tid til å lesse



Tertitten er nedlagt, men ikke død! Vogn BCo2 i elendig forfatning "parkert" en sur vinterdag ved Fyen. Ingen tenkte vel at denne vognen mange år senere skulle gjenoppstå som en praktvogn. Nederst har Tertitten "våknet" igjen, og en av de første museumsårene sliter toget seg opp Sætrabakken med "sommervognen" like bak loket. (Foto: Per Ivar Michalsen)

over reisegods og sånt på våre traller og stå klar med det. Og den reisegodsene som skulle ut med UHB's tog, måtte vi stue riktig, så det som skulle til første stasjon, kom ytterst. Og posten, den måtte vi jo også ha med, på egne traller. Det var mye av den også, spesielt ved påske- og juletider. Det var jo postførende tog på UHB. Postekspeditøren så vi jo ikke mye til ved de tidene, for han var begravd i sekker til oppunder taket, og ved siden av måtte vi somme tider bruke brekkvogna og en G-vogn for å få med alt. Og dette skulle han sitte og sortere og stemple underveis. Tilbake igjen var det like mye, så de postfolkene fikk ikke anledning til å sitte og beundre landskapet, som også er pent på Urskog-Hølandsbanen.

- Postvognen stod igjen på Sørumsand om natten, og der satt da ekspeditøren utover kvelden og storterte i lyset fra en parafinlampe. Senere fikk han elektrisk batteribelysning i vogna, så det ble noe bedre.
- Alle vognene skulle jo dessuten holdes varme, det var noe vi måtte passe på. Men ettersom vi ikke alltid hadde tid til å gå og småfyre hele tiden, så ble det til at vi slengte på en kullbit eller tre. Da ble det godt og varmt. Det var så en kunne steke flua på veggen, det.
- *Til slutt Fossum, noen spesielle minner fra krigsårene?*
- Ikke så mye i grunnen, det foregikk jo ikke så mye her omkring. Det var i grunnen nokså trist de første dagene av okkupasjonen. Selve 9. april ble det kjørt et evakueringstog fra Oslo, og mange gikk av her. Det var fullt av folk som ikke visste hvor de skulle dra, bare at de måtte vekk. Det var mange gamle også med der. Vi tok jo imot dem og prøvde å skaffe mat og husly på en eller annen måte, nede på skolen og i venteværelset og sånne steder. To familier lå på gulvet hjemme hos oss.
- Senere utover ble Urskog-Hølandsbanen meget benyttet til å rømme til Sverige. Vi hjalp folk etter beste evne, men det måtte foregå i det skjulte. Jeg tror mange kom seg over – en del har vi hørt fra siden også. De fleste som skulle rømme var helt ukjente i traktene, så jeg fikk laget et lite oversiktskart som jeg hadde gjemt på baksiden av slipset, og delte ut, Men vi måtte være veldig forsiktige når vi spurte hvor de skulle, for det kunne jo være noe annet også.
- Vi hadde en tyskertransport på Urskog-Hølandsbanen. Men den var rar. Jeg syntes det lignet tatere, jeg, men antakelig var det overløpere, som ikke kunne brukes. Men de hadde nå egne kanoner og vognredskap og greier og skulle gå med et militærtog med flatvogner til Skulerud. Det var skrale saker, alt utstyret var forfallent og vognhjulene var så dårlige at jeg tror ikke de kunne brukes. Likevel ble dette toget sendt nedover, men allerede neste dagen kom det tilbake alt sammen, 30-40 mann.

Tyskerne ville ikke ha dem! Så ble de værende i brakker på Sørumsand, da. Dårlig utstyr hadde de og frøs gjorde de om vinteren.

- Vi hadde jo våre spennende opplevelser i de årene. Blant annet måtte vi "fikse" forskjellige ting fra tyskerne som motstandsfolkene hadde bruk for. Selv ordnet jeg blant annet en hel del hvite forsvinningsdrakter som de hadde selv. En gang fikk jeg med meg dette gamle hornet her, sier Fossum og tar et gammelt signalhorn ned fra veggen, som selv vi greier å få låt i.
- Noe annet vi måtte passe på var når det var kommet slipp fra fly. Det var en plass ved Rånåsfoss hvor de gjerne slapp "sjokolade", som vi kalte ammunisjonen, fordi den var pakket som sjokoladeplater. Dette kom i et godstog om natten og skulle videre i et annet tog. Vi måtte oppbevare det i mellomtiden her på Sørumsand, og da pleide vi å gjemme det i en UHB-vogn. Det var to kofferter, en grå og en brun, som gikk fast til og fra Oslo med denne lasten, og det var farlige greier, men det ble vel ikke oppdaget.
- Omsider kom frigjøringen da, vi fikk bare høre det i radioen som jeg hadde gjemt på pakkhuset. Senere kom det opp en tysk major. Soldatene rundt her ved pakkhuset strammet seg opp så godt de kunne, og majoren fortalte dem at Tyskland hadde kapitulert, og at de skulle forholde seg rolige og ikke finne på hverken det ene eller andre. Det var slett ikke bare vi nordmenn som var glade da!



Hva passer vel bedre enn å avslutte intervjuet med hr. Fossum med et bilde fra akkurat Fossum. En vinterdag står en vognslerke med m. bl.a vogn 105 "Liermosen" hensatt på Fossum, slik det så ut der i museumsbanens første tid. (Foto: Per ivar Michalsen)

Støttestpunkt Melland – en annerledes jernbane

Thorleif Pedersen



Jernbanetraséen Finnsnes – Østbatteriet på Skarsøi i Aure kommune (Foto: Thorleif Pedersen)

Under en ferietur på Nordmøre var familien innom turistkontoret i Aure. Her oppdaget vi en informasjonsbrosjyre om en nedlagt jernbane der det ennå fantes rester av traséen, en trasé som nå var blitt en kultursti. Det var blitt sent på dagen, så vi leide en hytte på det lokale turistsenteret, og hadde i tankene å vandre langs kulturstien dagen etter. Som sagt, så gjort!

Neste morgen kjørt vi over brua til Skarsøi. I sundet her går det en kraftig havstrøm, og den som fisker her er garantert napp. Vi følger en smal og noe svingete vei langs kysten til Finnsnes der veien slutter og vi parkerer. Ikke akkurat så mange turister her, men heldigvis for oss dukker det opp en traktor. En hyggelig kar forteller oss om traséen og anbefaler oss å bruke gummistøvler, for det er myr og bløtt terreng å gå i.

Høsten 1943 fikk bonden på Finnset besøk av Deutsche Wehrmacht. De kom for å vurdere om det lot seg gjøre å bygge en kai ved sjøen. Gårdsfolket fikk like før jul 1943 beskjed om å rydde halve våningshuset, stabburet og naustet, og lille julaften kom 200 russiske krigsfanger og om lag 100 tyskere til gårds.

Arbeidet med banen begynte tidlig på året i 1944. Som man vil skjønne var det tyskerne som startet byggingen i forbindelse med noen festningsverker de hadde anlagt her. Banen gikk fra Dragseidet via Melland og Finnset til festningsanlegget (se kartutsnitt), delvis langs sjøen på oppmurte steinfyllinger eller på oppbygde trebroer. Den største brua gikk over innmarken til Finnset gård, og var 140 meter lang og 6 meter høy. Sivile fra bygda var utkommandert til å kjøre fram materialer. En avdeling av Organization Todt, som besto av polakker, østerrikere og tyskere, var med på å bygge banen fra Dragseidet til Fredheim. Fra Finnset var 200 russiske krigsfanger i arbeide. Det var stor aktivitet dette året og en regner med at til sammen over 1000 mann var i arbeide. Da sporet omsider var lagt og damplokomotivet med vogner ankom, vakte det stor interesse. For første gang hadde jernbanen kommet til Aure. Nesten alt materiell og utstyr ble fraktet med toget fra Dragseidet til festningen. Med 8 kanonstillinger på Vestbatteriet og 4 på Østbatteriet hadde tyskerne full oversikt og herredømme over Trondheimsleden.

Til å begynne med var vår vandring langs den gamle traséen nesten som på en brukbar kjørevei, men så var det stopp. Ved en markert rett kant var det bløt myr, vidjekratt og en og annen rød moltekart. Hvor var traséen? Inne i krattet fikk vi øye på ender av tømmerstokker. Her hadde banen gått på bruer. Lenger fram så vi flere trebruer der tverrliggerne ennå lå på plass, dog noe medtatt etter ca. 65 år i myra.

Vi tok oss en rast på den andre siden av myra der traséen atter gikk på fast grunn. Her viste det seg at banen delte seg. Ett sidespor til Vestbatteriet og ett til Øst. På en merket sti gikk vi videre til et område der en rekke synlige grunnmurer viste at det hadde ligget vakthytter, lasarett, offisershus, badehus, soldatheim og flere bunkerser. Ved det som engang var en fangeleir gjorde vi et opphold. Det dobbelte 3 meter høye piggrådgjerdet er jo for lengst fjernet, likeledes alle minene som ble lagt ut i området omkring, men tankene gikk til de som holdt til her i steinrøysa vinteren 1944 – 45. På et skilt står det at russiske krigsfanger steinsatte denne stien fra banen til lasarettet.

I dag er det stille her i skogen. Knappt en fugl å se. Vi tar en annen vei tilbake og støter på en demning. Herfra gikk det vann til leiren.

Banen ble revet i 1949 – 50. Tre og jern ble solgt. Husene ble revet og satt opp andre steder. Soldatheimen er i dag ungdomshuset "Strandtun" i Lesundet og lasarettet er Skarsøya grendehus i Vihalsen.

Opplysningen om denne særpregede jernbanen finnes i en brosjyre som Tore Finset, kårmann på Finnset gård har vært opphavsmann til. Tore Finset opplevde de russiske krigsfangene og tyskerne på nært hold.

Dagen etter vår vandring på Finnset oppsøkte vi Kulturkontoret i Aure, for å spørre om de hadde fotos og flere opplysninger om banen. Svaret var at det hadde de ikke – men vi traff kanskje feil person??



Kartutsnitt fra Skarsøy i Aure kommune på Nordmøre, med stedsnavnene fra artikkelen inntegnet.



Trebroer som banen gikk på fra 1944 til den ble revet i 1949 – 50. (Foto: Thorleif Pedersen)

Tertitten-sommeren 2001 – en billedkavalkade



Vi begynner med barnehage/skolebarnkjøringen i juni. Her på Bingsfos stasjon.



Lok 4 "Setskogen" med BC o2 klar til dagens innsats, en solfylt søndag i sommer



Slik slynger Tertitten seg gjennom åker og eng. Bakerst i bildet ser vi Stortrøen gård.



Uten reisende – ingen Tertitten. Her et knippe av dem foreviget fra vogn CFo5's reisegodsavdeling. (Alle foto: Per Ivar Michalsen)



Og så er turen i gang. Her er toget fotografert like etter avgang fra Sorumsand.



Fra "debut-turen" til nyrestaurerte K19 29.07. (Fotos: Per Ivar Michalsen)

Da Hemnes stasjon ble degradert til stoppested

I 1930 besluttet Urskog-Hølandsbanens direksjon at Hemnes stasjon skulle gjøres om til stoppested. Dette falt beboerne i Søndre Høland tungt for brystet, og det mest naturlige stedet å ta opp en slik formastelighet var selvsagt herredsstyret. Den 13. juni 1930 bringer Indre Akershus Blad et referat om saken fra herredstyremøtet i Søndre Høland. Bladets rettskrivning er beholdt i artikkelen.

Ordføreren opplyste på spørsmål at han fra flere hold hadde fått henvendelse om å ta dette spørsmål op til behandling i herredsstyret. Av en statistikk han hadde fått oversendt fremgikk at det ikke kunne være sviktende inntekter ved stasjonen som var årsaken til den besluttede degradering, uttalte han, for det stillet sig svært gunstig med inntektene ved stasjonen. Når undtas Sorumsand, så var det bare Bjørkelangen og Lierfoss som lå over Hemnes i inntekter. Personlig har jeg liten interesse enten Hemnes blir oprettholdt som stasjon eller om den blir stoppested, men jeg er jo høending, og vil derfor gjerne bidra til at det ikke må bli noen forandring ved stasjonen. Jeg synes også banens direksjon har tatt svært lite hensyn til de indre distrikter, så jeg mener det er fullt berettiget å henstille til direksjonen at det ikke blir noen forandring ved Hemnes stasjon.

Repr. A. J. Simonsen: Det er klart at en ordning med stoppested her ved stasjonen blir helt uholdbart, da det vil falde for tungvindt at det holdes oppe

bare visse tider på dagen. Jeg vil og sette fingeren på det forhold at vi her i Søndre Høland kun har 2 stasjoner, mens de i Nordre Høland har i alt 5, inclusive stoppestedene. Men i inntekter står Hemnes som den nest bedste på hele banen. En overgang til stoppested med derav følgende vanskelige ekspedisjonsforhold vil også influere på inntektene her. eg vil også påpeke at én eneste kunde, som Hemnes Forbruksforening nu årlig betaler i frakter 10-11000 kroner til banen, men blir det stoppested, blir det så tungvindt å ta banen at jeg da absolutt vil ta spørsmålet op om at foreningen tar sine varer direkte fra Oslo med egne biler. Det vil utvilsomt bli billigere. Foruten frakten med jernbanen har vi jo også transporten fra stasjonen som beløper seg til 12-1300 kroner i året, som da bortfalder. Dette spørsmålet har forresten også vært oppe før da de var så steile med å holde fraktprisene opp fra krisetiden, men den gang var vi så patriotiske at vi lot det falde. Forresten ser det ikke ut til at de har noen interesse av å regulere fraktene så de kan beholde inntekten. Melken har de jo allerede mistet på grund av steilheten sin. Den hadde de utvilsomt hatt den dag i dag hvis de hadde vært rimelige, og det var også et tap på 14-15000 kroner. Vi har jo også noe å frakte noen hver av oss, men blir det for tungvindt med ekspedisjonen må vi også søke til bilene. Jeg vil absolutt være med på å henstille så inntrengende som mulig til direksjonen at hemnes blir oprettholdt som stasjon.

Ordføreren: Jeg har forstått det slik at stasjonen allerede har gått over til å bli stoppested fra 1. april.

Repr. Simonsen: Det kan det vel ikke være når det har kommet en anmodning om en uttallese?

Ordføreren: Det er ikke fra direksjonen dette er kommet. Denne anmodning er fra andet hold. Direksjonen spør nok ikke oss om hva vi mener om den ting!

Repr. Bergsjø: Jeg tror ikke at den nye ordning kan være trådt i kraft ennå, for stm. Broberg er her jo endnu, og jeg kan vanskelig tenke mig, at han som er så flink og gammel i etaten vilde finne sig i å fortsette der som betjent. Angående ordningen har jeg forstått det slik at dette er diktert ut fra sparehensyn. Et stoppested kan jo betjenes med bare en betjent som også kan være en dame, og for disse er det jo lavere lønn enn for en mester. Men en dame vilde neppe være skikket her på Hemnes hvor det er så meget tungt gods å håndtere. det er således vanskelig for oss som trafikkanter å anbefale en overgang fra stasjon til stoppested, selv om banen skulde tjene litt på det, hvad den jo hårdt trenger.

Repr. N. Gangnes: Jeg mener man på det kraftigste bør fraråde en slik ordning. Hvis den kommer istand er det ikke bare Forbruksforeningen som muligens vil slutte å benytte banen. Vi har jo også flere trafikkanter som nu betaler adskillig for frakter, som for eksempel Innkjøpslaget, Samvirkelaget og flere. det er sagt at vi har så lite å frakte at vi ikke har bruk for noen bane, men det er feilaktig. Men skulle det bare bli et stoppested her og der, så kan vi jo ikke få brukt den,

og det vilde bli en ulykke. Jeg vil være med på så sterkt som mulig å henstille til direksjonen at de ikke år til det skritt.

Ordføreren: Jeg hadde en gang anledning, som kommunens representant å være tilstede på et direksjonsmøte, og det var ikke særlig vanskelig å forstå at i alle fall direksjonsmedlemmene fra Aurskog og Setskog når som helst var villige til å stoppe banen ved Bjørkelangen. Statistikken over banens inntekter er også helt misvisende, for så vidt angår inntekten ved de forskjellige stasjoner. Det er nemlig ordnet slik at alt som kommer fra Statsbanen blir ført som inntekt på Sørumsand, selv om vare skal helt hit til Søndre Høland. På denne måten viser jo statistikken en helt uforholdsmessig inntekt på den nordre del av banen. Jeg hadde tenkt å fremsette sådant forslag: "Herredsstyret beklager at Hemnes stasjon er degradert til stoppested, og går ut fra at så lenge Urskog-Hølandsbanen oppretholdes blir spørsmålet om stoppested m.v. her ute avgkort så det svarer til forholdene på strekningen Sørumsand-Bjørkelangen. Det henstilles på det innstendigste at Hemnes oppretholdes som stasjon."

Repr. Aug. Iversen: Jeg må få opplyse at, så vidt jeg har bragt i erfaring, forholder det seg slik at Hemnes er gått over til stoppested fra 1. april.

Repr. A. J. Simonsen: Ja, når det forholder seg slik, finner jeg enda større grund til å oprettholde mitt standpunkt. Det ser ut som det ligger en bestemt plan bak dette. Og det er efter dette bare naturlig at vi opplever å få høre direksjonen si: "Vi har nu bare stoppesteder sønnenfor Bjørkelangen, og da nedlegger vi like godt det hele. Jeg vil bare som et eksempel på vanskeligheten med et stoppested nevne et tilfelle fra tiden like efter at Løken var blitt stoppested. Det var med toget en pakke fra Sørumsand som skulde til Løken, men det var et tog som betjenten ikke skulde møte op til, og stoppestedet var låst. Da de ikke godt kunde legge pakken igjen på platformen, tok konduktøren pakken med sig til Skulerud og tilbake igjen, men forholdene var de samme også på tilbakeveien. Så måtte pakken tas med tilbake til Sørumsand, for så å sendes med et senere tog, hvortil betjenten ved Løken skulde møte op. Og det er jo helt klart at slikt ikke kan gå! Det tales om at der må indskrenkes for at det må spares, men da tror jeg det er bedre å indskrænke på driftsbestyreren end på noe annet.

Herefter ble ordførerens forslag enstemmig vedatt!

2 dager senere kommer direksjonen tilsvar i samme avis:

Det var forholdene, den indskrenkende trafikk, ved Hemnes, som har bevirket den stedfundne forandring. Inntektene ved denne stasjon, særlig stykkgodsekspedisjoner, er gått så sterkt tilbake at den verken inntektsmessig eller trafikkmessig har betingelse for opprettholdelse av avlønning som stasjon. Kontortid ved stasjonen er fastsatt slik: Hverdage kl. 10.30-14.30 og søn- og helligdage i tillegg kl 18-19.

Søndag 15. juli var Pensjonistenes dag på Tertitten. Vi hadde 395 reisende denne dagen, og nokså mange av dem var faktisk pensjonister. En god del av dem hadde reist med Tertitten mens den gikk som ordinær jernbane, og besøket vakte gode og muntre minner hos mange. Signaturen MARIT, fra Frogner pensjonistforening stilte til og med med en sang skrevet for anledningen, og med hennes tillatelse gjengir vi den her på bladets bakside.

**Sang til Tertitten 15. juli 2001
(mel. GRINI-sangen)**

Gamle ærverdige Tertitten vår
som frakta folk i så mange år.
I krig og fred måtte du til pers
derfor fortjener du nå et vers.
Nå er du blitt til en attraksjon
for turister som møter opp på stasjon'
Minner for mange nok dukker frem
da du drev og kjørte dem hjem

Ref.: Hva har vi, hva har vi?
noe dem ikke har ute.
Smalspora bane, så trivelig
her ute i det fri.

Litt moro på dresinen hadde vi
det var vel ikke helt lovlig.
Tenk for en dugnad som er blitt gjort
oppgaver både av smått og stort.
Hjelp i fra fjern og nær den kom
og de tok vare på Tertitten som
ble til no' fint for Sørumsand
for barn også kvinne og mann.

Ref.: Hva har vi, hva har vi?
noe dem ikke har ute.
Smalspora bane, så trivelig
her ute i det fri.