

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

TERTITTEN

Urskog-Hølandsbanens Medlemsblad, nr. 126, sept. 2012, ISSN 1503-4135



Sørumsand stasjon med UHB og Kongsvingerbanen 1907

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

LEDERENS SPALTE



Sommersesongen 2012 er avsluttet med gode resultater. De frivilliges opplutning om drifts og dugnadsdagene har vært gode i år også. Vel gikk det ett støkk blant oss alle da manskapsmangel førte til driftstans og innstilling av togene 2. september. Det er et tegn på at marginene er knappe. Antall aktive medlemmer kunne vært høyere. Venneforeningen forsøker å vokse ved ny rekruttering. Styrets målsetting er å styrke

medlemspleie ved jevn utgivelse av medlemsbladet og ved å holde medlemsmøter i velhuset vårt på Fossum. Vårt første medlemsmøte i høst ble holdt 12. september. Fremmøtet var upåklagelig, og Finn Hallings billedkåseri fra banens siste driftstid på 1960-tallet var uovertruffent. Vårt neste medlemsmøte er 10. oktober kl. 19 i velhuset. Møtene vil brukes til å mimre om banens storhetstid i bilder, film og kåseri. Etterhvert vil vi få igang diskusjon om banens fremtid på kort og lang sikt. Med det i bunnen ønsker Venneforeningen å bidra til utvikling av Akershusmuseets strategi for Urskog-Hølandsbanens videre drift og formidling. Vi er glad over at Akershusmuseet tar aktivt del i Venneforeningens arbeid, og støtter oss med aktivt engasjement. Akershusmuseet sammen med Stiftelsen UHB, Sørum kommune og Aurskog-Høland kommune har en felles målsetting om å styrke og utvikle Urskog-Hølandsbanen som et aktivt museums og reiselivstilbud i regionen der samhandling mellom de frivillige, det offentlige og næringslivet skal stimuleres i et felles mål om å sikre dette unike teknisk-industrielle

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

kulturminnet. Som et klart uttrykk for det står 150-års jubileet for Kongsvingerbanen 29. september 2012 der samkjøring Caroline på Kongsvingerbanen og Setskog og Prydz vil markere begivenheten. Vi gleder oss til det videre samarbeidet.

Dag Winding-

Sørensen

FOR FØRSTE GANG I VENNEFORENINGEN TERTITTEN!

(tror vi....)



For første gang i historien til Venneforeningen Tertitten (tror vi), arrangerer vi dugnad i tryggheten fra ditt eget hjem og komforten fra din egen sofa! (Det er forresten valgfritt. Du må gjerne sitte et annet sted hvis det er mer ønskelig).

Hvorfor er dette så bra?

- Folk liker å sitte i sin egen sofa
- Ingen fare for å bli stiv og støl
- Ingen behov for dusj i etterkant
- Tidsmessig. Dugnaden kan gjøres når det passer deg
- Ingen fare for skader (i hvert fall ikke fysiske)

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

- Ingen behov for vernesko

Se siste avsnitt i artikkelen om Priveten på Fossum for mer informasjon.



De første årene med Tertitten som
museumsbane.

Del 2: ”Usynlig” dugnad, av Håvard Pedersen

De av dere som leste del 1 i denne serien, og som handlet om hvordan det var å reise med Tertitten de første årene den var museumsbane, har sikkert forstått at her har det skjedd kjempestore forandringer fram til nå. Dere skjønner sikkert også at alle disse forandringene ikke har kommet av seg selv, men som resultat av stor arbeidsinnsats. Mesteparten av dette har vært dugnad, som betyr at ingen får betalt for det man gjør.

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

Tertitten har alltid hatt lite penger, så hadde ingen arbeidet dugnad, hadde det heller ikke vært noen Tertitten der i dag.

Men veldig mye av arbeidet på Tertitten har også vært ”usynlig” dugnad, og med det menes at nesten ingen ser den jobben som er blitt gjort. Eksempel på ”usynlig” dugnad er å reparere sporet. Dette er et helt nødvendig arbeid for at toget skal kunne kjøre, men nesten ingen ser at det er blitt gjort. De første årene var det aller meste av det vi gjorde på Tertitten ”usynlig” dugnad. Det var bare så enormt mye som måtte repareres for at vi det hele tatt kunne kjøre tog.

”Bæleverket.”

Skal man gjøre arbeid på linja, så trengs det en del redskaper, og derfor nødvendig å kjøre arbeidstog. Det første arbeidsloket vi hadde, var et gammelt takløst diesellok fra 1940. Det hadde ofte vanskeligheter for å starte. Det hadde egentlig to navn: ”Ola” når det ville starte, og ”Fridtjof” når det ikke ville. Om morgenen var det ofte ”Fridtjof”, og da var det bare en ting å gjøre, nemlig å dytte loket et godt stykke opp i bakken ovenfor Bingsfos, og trille det ned igjen for å prøve å få det til å starte på denne måten. For at loket skulle få litt fart, gjorde vi det tyngre ved også å dytte opp en passasjervogn, og koble den på loket, og så dytte opp en passasjervogn til. Jeg husker dette var et slit, og jeg husker en gang at vi måtte gjøre det to ganger for å få loket til å starte. Senere fikk man fiksa loket så det starta litt lettere, og fra da av ble det bare kalt ”Bæleverket”. Nå har hjula og understellet til ”Bæleverket” blitt sporrenser i stedet.

Mange av svillene var så råtne at vi kunne bare spa de rett opp, og ”dogen” (skinnespikeren som holder skinnene fast til svillene), satt så dårlig at vi ofte kunne dra de rett opp med handa. Tertitten hadde ikke råd til å kjøpe nye sviller slik vi gjør nå. Derfor skaffet vi gamle brukte tresviller fra NSB, som vi kappet en bit av, og la disse under sporet i stedet. Nå er nok også disse byttet ut igjen, og erstattet med nye sviller som passer til vårt spor.

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

Sporet var mange steder slingrete og dumpete, så det ble mye jekking og spetting og påfyll av ny grus for å få det bedre. Når det var spetting, stilte vi opp flere på rekke og rad med hvert vårt spett inntil skinnestrengen. Det var viktig å ta i på likt, så han som ledet arbeidet, Olaf, ropte: ”Oooooohoi”, så la vi alle krefter på spettet når ”hoi”en kom. Da fikk skjøvet sporet ut til den siden vi ønsket.

Grøftene langs sporet er viktige for å få bort vann. Men disse var mange steder grodd igjen, og de første årene hadde vi ikke annet enn spader å hjelpe oss med. Å spa grøfter i leire er temmelig slitsomt.

Usynlig trikk på Tertitt-sporet.

Gjennom hele våren og høsten var det arbeid på eller ved sporet, og dere lurer kanskje på hvordan vi orket dette søndag etter søndag. (Lørdager kunne vi ikke jobbe, for den gang var det både skole og vanlig arbeid på lørdager.) Jo, det var faktisk gøy selv om det var slitsomt, for vi visste at dette bare måtte gjøres for at vi skulle få kjørt tog. Dessuten prata og tøysa vi mye mens vi jobba. Jeg husker spesielt en som het Einar. Han var mester i lage lydene til de forskjellige trikketyperne som gikk i Oslo den gangen, enten det var ”Olympiavogn”, ”Høka”, ”Gullfisk” eller ”Kylling” som trikketyperne ble kalt. Hver gang det var pause, ”kjørte” han trikk med å holde hendene ut i lufta og liksom holdt dem på trikkens førerspaker, og vi hørte med en gang hva slags trikk han kjørte. (Nå kan du se disse trikketyperne på Sporveismuseet.)

Ja, dersom man må gjøre noe ”usynlig” dugnad som er både er litt kjedelig og slitsomt, så er kunsten å gjøre det hyggelig å ha det litt gøy samtidig. Da går jobben unna, og etterpå kan man glede seg over det man fikk gjort.

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

«Tertitten til hovedstaden»

Av Trond Werner Pettersen

”Banen gikk fra Sørumsand til Skulerud ” sier vi ofte. Men det var ikke den strekningen alene som førte til Urskogbanens åpning i 1896. I 1851, samme år som arbeidet på Hovedbanen begynte, fremla Christian Haneborg på Fosser forslag om en jernbane fra Sverige via Aurskog og Blaker til Lillestrøm – og i praksis Christiania. Kongsvingerbanens åpning i 1862 innebar dermed at traseen som ble valgt for en mellomriksbane ekskluderte det som i dag utgjør Aurskog-Høland kommune. Urskogbanen kan og bør derfor sees som en måte å avhjelpe denne mangelen. Drivkraften bak Urskogbanen trevirke – skurlast og tømmer m.m. Gods som skulle ut av bygda, til Kristiania. Om banen stanset ved Bingsfos, og senere Sørumsand gikk ferden videre for dens livsgrunnlag. Dette tette forholdet mellom de to banene, for ikke å si UHBs avhengighetsforhold til Kongsvingerbanen, går som en rød tråd gjennom historien. I ”Banen og bygda” beskrives Tertitten som en i særlig grad veiåpner for folk ”ut av bygda” til Oslo. Skogens og jordas produkter gikk ut til markeder – gjødsel og matvarer kom tilbake. Kommunikasjonen til Oslo var også her langt den viktigste. Fra UHBs ståsted går vi kanskje ikke for langt ved å kalle forholdet mellom de to banene for et avhengighetsforhold. Et talende eksempel fra den første tiden er de mange bildene fra Første Verdenskrig, av

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

plankestabler av enorme proposjoner på stasjon etter stasjon. Den uvitende kan lett tro det var streik ved UHB, eller at banen var for skral, langsom og liten til å ta unna trafikken. Nei, grunnen var så rart det lett kan høres Kristiania østbanestasjon, som for øvrig skal ha vært en skikkelig flaskehals. På den annen side vil nok mange topendlere samstemme i at også statsbanene har sine trafikkproblemer. Selvfølgelig var ikke trafikkmønsteret ensidig et spørsmål om ut og inn av banens egne bygder. Nei, en stadig strøm gikk i alle år mellom de ulike stasjonene. Men tallenes tale er klare. Historikeren Hans Fredrik Dahl har regnet ut at av stasjonen Kvevlis ekspederte godsvogner over en tredveårsperiode gikk 575 til Oslo og bare 31 til de andre UHB-stasjonene. Dette blir ikke mindre illustrerende ved at melketransporten ikke er med i dette bildet. Tertitten var viktig for melketilførselen til Oslo – og hvordan kom melka og alt det andre inn til byen? –Via Kongsvingerbanen til Østbanen.

Den karakteristiske portalkranen på Sørumsands betydning for UHB understreker avhengighetsforholdet mellom de to banene. De forskjellige sporviddene (1435mm og 750mm) gjorde omlasting vanskelig. Rulleskamler for transport av bredsporede vogner i UHBs tog var ikke en både kronglete og risikabel løsning. Med slike i toget var det ”svinaktig tungt” for å bruke driftsbestyrer Prydz egne ord. At en vogn med gjødsel gikk overende og ødela drikkevannet for flere gårder var heller ingen god reklame. Istedenfor kom løftekassene vi i dag kan se på Sørumsand. Små og rare containere

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

for mange i dag. Men sammen med kranen var de en revolusjon. Man slapp å tømme vognen, og vel og merke ved håndkraft. Kran og kasser er ikke bare eksempler på teknisk kløkt, men også hvor avhengig banen var av videre transport bortenfor sine egne bygder.

UHB og NSB utviklet seg forskjellig. Elektrifisering og storstilt oppgradering var det for eksempel lite av å spore mellom Sørumsand og Skulerud. Det har da også vært antydning at Tertitten var nærmest antikvert mot slutten av 1940-tallet. Men nettopp dette, og forbindelsen til Oslo som Kongsvingerbanen gav gjorde banen til noe av en turistbane, om enn innenfor et lokalt nedslagsfelt.

Dampskipstrafikk gjennom sjøene og slusene i Haldenvassdraget var veletablert alt i 1896, og fra midten av 20-årene, dels med den i UHB-historien legendariske driftsbestyrer Eigil Prydz som pådriver, begynte de såkalte store rundturene. Et fenomen som kom til å var ut banens levetid. For mange i dag er det nettopp rundturen som skoleelever i 50-årene som er deres store, om ikke eneste for Oslo-elevenes vedkommende, minne fra den «ordentlige» Tertitten.

Ruteopplegget var kort fortalt følgende Morgentog fra Oslo Ø. Togbytte på Sørumsand for en lang reise tilbake i tiden gjennom bygdene. Vi må her erindre at Tertitten i sine siste offisielle år var like mye levende historisk minne og trafikkelskap. Med Turisten fra Skulerud til Tistedal, og tog fra Halden tilbake til utgangspunktet. Disse skoleturene var populære nok til at for mange skolebarn i samtidens Oslo er det minnet de har fra den gamle Urskog-Hølandsbanen. Den store rundturen knyttet uløselige bånd mellom

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

banen, kanalen og Turisten. Så sterke at man lett kan glemme hvor viktig forbindelsen inn til Oslo var for rundturen. Det var faktisk i Oslo og ikke på Sørumsand man startet, og uten Kongsvingerbanen mellom de nevnte stasjonene ville et slikt reiselivsforetagende vært en umulighet i de tider. Dette var jo før asfalterte motorveier og to biler i hver familie.

Spørsmålet om denne trafikken bidro til å forlenge banens liv skal stå åpent her. Men da banen ble nedlagt var i allfall mange enige om at banen ville ha levd lenger, kanskje til og med vært reddet om den hadde blitt ombygget og inkorporert i statsbanenettet (dvs. blitt bredsporet). Her var det riktignok ikke Kongsvingerbanen som var det viktigste men en tilknytning til Østfoldbanen. Men i dette lå unektelig en inkorporering også i nord og full sammenslutning på Sørumsand mellom (gamle) Urskog-Hølandsbanen og, igjen Kongsvingerbanen. At planer og ikke minst ønsker om dette hadde vært promotert lenge før krigen viser ikke bare at banen ble sett som et kommunikasjonsmiddel i sammenheng med andre, og igjen dens tette forhold til årets 150-års jubilar.

Tertitten kunne aurskoginger og hølendinger i våre besteforeldres tid ta til Oslo, via en annen bane som den var en forlenget arm av. Enten som turister eller i nytteærend. Etter tilbakeføringen til Sørumsand sentrum i 1987, gjelder det samme for beboerne ved Fossum også i dag. Riktignok begrenset til søndagene om sommeren. Om de som bor lenger sørover i bygdene kan gjøre det samme i fremtiden vet ingen, det vil tiden vise.

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

Kongsvingerbanen ble åpnet [3. oktober 1862](#), og den strakte seg fra [Lillestrøm](#) til [Kongsvinger](#). Den ble forlenget til Magnor og knyttet til det svenske jernbanenettet i [1865](#), og banestrekningen fram til riksgrensa fikk navnet [Grensebanen](#). Lengden fra Lillestrøm til grensa er 121,7 km. I [1951](#) ble Kongsvingerbanen elektrifisert.

Stortinget vedtok i 1857 å bygge banen, og den ble kostnadsberegnet til 7,4 millioner kroner. Kongsvingerbanen er Norges første jernbanestrekning som ble bygd med statlig aksjemajoritet. Staten sto for 88,4 % av aksjene, private for 4 % og kommuner, amtskommuner og sparebanker for 7.8 %.

Arkitekter for flere av stasjonsbygningene fram til Kongsvinger var [Heinrich Ernst Schirmer](#) og [Wilhelm von Hanno](#), fra Kongsvinger til riksgrensa [Georg Andreas Bull](#). Bygningene som ble bygget i sveitserstil, er i dag fredet. Omkring stasjonsbygningene vokste det opp større og mindre trafikkknutepunkt og [stasjonsbyer](#).

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

Kledt til tjeneste

Av: Trond Werner Pettersen

Helt fra jernbanens første tid har uniformen vært personalets ansikt utad, et bilde på deres yrkesstolthet. Ingen jernbanemann i den gamle verden, da toget var *fremskrittet*, ville med forsett gått sjuskete rundt i tjenesten. Uniformen taler – forteller om rolle og om rang.

Sistnevnte henger sammen med jernbanens militære forbilde. En jernbane er en hierarkisk oppbygd institusjon, faktisk etter militært mønster, hvor togrutaen gjelder er en ordre og der konduktører lyder togfører og stasjonsbetjenter togekspeditør. Dette hierarkiet kommer til uttrykk gjennom uniformeringen – ikke minst gallonene, av lekfolk kalt striper. Fra togekspeditørens mange gullrenner, til aspiranter og pussere som må klare seg uten gull og sølv. Mange har sikkert merket seg at noen bærer gull og andre sølv på lue og jakke – gull for stasjonspersonalet, mens de kjørende må klare seg med sølv. Det samme gjelder for luemerket - Det klassiske vingehjulet som faktisk ser ut som hva et skal være. Dette er noe alle museumsbanene holder fast med, i pakt med den historien de forteller. Har man øynene med seg legger man videre merke til både røde og blå bånd. Dette er henholdsvis togekspeditøren (TXP) og togføreren. TXP er sjefen på en betjent stasjon som utveksler meldinger om toggang. Togfører, tittelen avskaffet av NSB i 1997, er øverste sjef over et tog i fart.

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

Men enhver kan lett se at det langt ifra er en ensartet uniformstype på dagens Tertitten. Enkelt- og dobbeltspente jakker og luer med bløt og har pull om hverandre. Hva er historisk riktig - altså fra før 1960? Med unntak av at luer med hard pull, og sannsynligvis også blå skjorter, hører til et senere tiår er det vanskelig, for ikke å si umulig å besvare. Dette før firmaprofilering, logotype og designere ble oppfunnet. Ikke det alltid penger og ikke var det alltid å få kjøpt heller. Det er vanskelig å tenke seg Indre Akershus i 1950 skrive om UHBs nye logo og reklamekonsulenter. Den gang kunne verksmesteren på Bjørkelangen [Julius Engen] gå i enkel skyggelue og lusekofte, neppe gangbart etter dagens merkekrav. Men rødt og blått bånd samt sølv for tog og gull for stasjon ser ut til å ha vært gjengs helt fra starten. De samme gjelder løveknappene. Alt dette hadde UHB felles med NSB. Uniformeringen, som alt annet, forandret seg i løpet av UHBs 64 år. Luer fikk man, mens uniformer måtte man koste selv – unntatt lokpers. (som forståelig nok ikke hadde slikt i de tider). Ellers finnes det billedbelegg for doble jakker med to rader, dobbeltspente og enkeltspente jakker, både slips og sløyfe etc. I de første tiårene var vester vanlig, men synes senere å forsvinne ut. Dette har unektelig sammenheng med den ellers i samfunnet avtagende bruk av lommeur. Luer med hvit pull, til sommerbruk, ble introdusert i banens siste tid, i allfall blant stasjonspersonalet på Bjørkelangen etter fotografier å dømme

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

Hvordan så bestrebe mest autentisk kleddel i tjeneste i dag? Hvit skjorte *med* slips eller sløyfe er en selvfølge. Men dernest må man bære best den uniform man har. For selv den beste uniform hjelper lite dersom man ikke bærer den skikkelig. Mao. Knepp jakken og sørg for at alle knappene er der de skal – ikke er en skopuss heller å forakte!

Venneforeningen for Urskog-Hølands Banen bidrar med viktige oppgaver for drift og vedlikehold av den koselige smalsporede jernbanen vår.

Støttemedlemskap er priset til kr. 250,-/år

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

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

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

Bedriftsmedlem: kr. 2.000,-/år

Styret i 2012 - 2013	Rolle	e-mail	mobil
Trond Werner Pettersen	Sekretær	trondwp@yahoo.no	99441572
Torstein Neset	Kasserer	neset451@hotmail.com	93608844
Morten Fjeldstad	Styre-medlem	optimort@g.mail.com	91158464
Steinar Schau	Velhusleder 1 vara	sjensc@online.no	90577505
Håvard Apeland	Pros.j.leder 2 vara	hap@rikskonsertene.no	90887990
Dag Winding-Sørensen	Leder	iwind@online.no	99543747

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

NÆRMEST EN ”DRITTJOBB”

av Håvard Apeland

I 1896 var tiden inne. To slanger av jern lå klare og buktet seg gjennom landskapet og gjorde det mulig for Tertitten og puste seg gjennom åker og eng. Men det var ikke liv laga for en bane som Tertitten uten stasjoner og stoppesteder, og en av disse var Mork. Her stod det en gang en utedo, og ikke en hvilken som helst utedo. En ”utedo deluxe”, med innlagt strøm, plass til flere av gangen, eget påbygg/uthus og egen fuglekasse. Ja, tro det eller ei. Den hadde pinade meg eget grisehus som påbygg en stund! Riktig nok startet den sitt liv som en hvilken som helst utedo. Deluxe-utgave ble den trolig først da Mork fikk egen stasjonsmesterbolig på midten av 30-tallet.



Privet med uthus slik det så ut på Mork i 2006.

På midten av 2000-tallet ønsket Aurskog - Høland kommune Priveten fjernet, noe man godt kan anse som trist, men som i bunn og grunn var forståelig. Forfatningen til bygget var ikke langt fra det den en gang huset.....

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

Alternativet til fjerning, var restaurering eller rivning. Heldigvis tok kommunen kontakt med oss. Vi fikk dermed muligheten til å redde dette bygget som trolig er den siste originale bygningen av sitt slag fra driftstiden. Etter en befaring i 2006, startet i 2007 det nøysommelige arbeidet med demontering og flytting. En jobb som først medførte trefelling og generell rydding. Priveten var mer eller mindre inngrodd. Etter litt arbeid som skogsarbeidere, var det tid for demontering.



*Bygget var hardt angrepet av råte
Og bar preg av å ha stått uten
tilsyn i lang tid.*



Priveten ble flyttet så hel som mulig. Takstein ble båret ned og tatt vare på. Deretter ble veggene demontert og flyttet i hele seksjoner til Sørumsand for restaurering.



Knut Hansen passer på at løftet går uten uforutsette hendelser

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

Vintrene 2007, 2008 og 2009 gikk med til jobbing på treverkstedet i lokstallen på Sørumsand. Her ble gammelt råttent trevirke byttet ut med nytt.



Veggene ble restaurert så hele som mulig. Bare de deler som måtte byttes ut, ble byttet. Nytt trevirke ble felt inn i det gamle.



Det er en møysommelig prosess å restaurere et gammelt bygg. Gamle, råtnede deler ble byttet ut med friskt tre som ble felt inn i det gamle.

Jeg skulle virkelig ønske jeg i skrivende stund kunne si at boksen ved siden av Privet Fossum på arbeidslista kan hukes av som "checked". Der er vi imidlertid ikke helt enda, men vi nærmer oss! 6 år etter befaring, er status følgende:

De "så godt som ferdige" seksjonene er fraktet fra Sørumsand til Fossum og plassert på toppene av de 4 originale

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

betongpilarene fra Mork, som med blod, svette og tårer var blitt gravd opp, for så å bli gravd ned igjen på Privetens nye hjemsted. De siste 4 ble støpt på stedet. Deretter ble alle pilarene vatret opp og justert så elementene kunne plasseres.



Da elementene endelig stod oppreist og midlertidig festet sammen, begynte jobben med å justere dem slik at de stod akkurat der vi ville de skulle stå. Privetens vegg mot sporet burde jo stå på linje med stasjonsbygningen osv. Mye av målingene vi har gjort på Priveten, har vi gjort med øyemål. Så også denne målingen.



Huset, eller rettere sagt modulene, står her og hviler på sine nye (og gamle) pillarer på Fossum, stasjonen som skal bli det nye hjemmet for priveten fra Mork.



UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

Etter endelig å ha fått satt modulene sammen, og kontrollert at de sto i lodd og i vater, var det tid for takstoler. De gamle takstolene var i såpass "god" tilstand at det ikke ble laget nye. I alle årene som har gått etter rivningen, har materialer som var "gode nok"/bevaringsverdige, ligget tørt i vognhallen på Bingsfoss.



Det er i hovedsak tapping og skjøting som holder modulene sammen



Trond Dehli har nettopp lagt det første undertaksbordet....



... og som ved neste dugnadskveld ble seende slik ut. Og etter enda noen kvelder var sløyfene på plass.

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

Deretter ble det lagt på dragere før undertaket kom på plass. Her ble det valgt å bytte ut alt det gamle med nye materialer av samme type. I tråd med hvordan det ble gjort i "the good old days", er det ikke lagt tett undertak/undertakspapp eller undertaksplater. Deretter var det taksteinssløyfene som stod for tur.

I skrivende stund fremstår Priveten som noe som begynner å likne et ferdig produkt. Vi er halvferdig med å legge takstein på den ene siden, og jobber resolutt videre. Vårt absolutte minimumsmål er å få byggets tak ferdig, og ett strøk grunning før vinterens klør slår om oss for fullt. Vi satser imidlertid på mer enn bare grunning. Når vi har fått på grunning, er jo vegeu rimelig kort til det punktet hvor huset står ferdig malt. Men dessverre er det jo ikke slik at prosjektet er ferdig når malingsklattene er på plass.

Vi har igjen en del arbeid etter takstein. Det må jo på gesims og vindskier blant annet. Og fortsatt mangler også to av dørene. Den ene av dem står, nesten ferdig, i treverkstedet i lokstallen på Sørumsand. Den andre står i og for seg der den også, men den gjenstår det mye jobb på.



Priveten slik den står i skrivende stund. Det begynner sakte, men sikkert å likne på noe.

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

SÅ HVA TRENGER VI HJELP TIL?

Arbeidslaget på Priveten jobber på torsdager, og det er ikke alle som har mulighet til å komme seg til Fossum på torsdager. Men nå har du en unik mulighet! Du kan være med på en dugnadsdag på Tertitten uten å forlate din egen sofakrok! Vi trenger innspill på fargevalg til Priveten. Vi regner med at det finnes en del forskjellige meninger der ute!

Så vidt vi har klart å finne ute, er det 3 fargevalg vi har. Det ene er rød. Som dere ser av bildene av de originale delene vi har igjen, så har dette vært en farge som Priveten har hatt. Valg nummer to er (kanskje naturlig nok for noen) samme farge som stasjonsbygningen på Fossum, Bingsfoss og Sørumsand. Det tredje valget, er grå, med hvite karmen. Vi har sterke indikasjoner på at Priveten har hatt denne fargen også, trolig i det tidsrommet etter at strømmen ble installert. Vi vil gjerne at dere kommer med innspill! Gjerne på mail til hap@rikskonsertene.no. Skulle du være en av de få som ikke har mail, eller en av de mange som har en pc som har kræsjet, send en sms til 90 88 79 90. I tillegg til ditt forslag på farge, vil vi selvfølgelig gjerne også at du begrunner det (selv om dette ikke er en forutsetning). Og skulle du, etter å ha leste denne artikkelen, ha fryktelig lyst til å være med å bygge en dass (for å si det rett ut), så er det ikke for sent! Det er fortsatt en del timer arbeid igjen på dette prosjektet!

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

Siste nytt!

Inge Hasselberg har blitt satt inn som konstituert avdelingsleder for Urskog-Hølandsbanen. Han vil hovedsakelig være på kontoret på Sørumsand mandag og fredag. Inge har de siste årene jobbet som rådgiver for Akershusmuseet og har blant annet vært involvert tidligere i arbeidet med rapportering til Jernbaneverket.

Ketil Braaten og Ragnar Andenæs får nye arbeidsinstrukser. Ketil vil være ansvarlig for bane, bygninger og infrastruktur. Ragnar vil få ansvar for sikkerhetsklarering av personell og fortsetter som driftsleder rullende materiell.

På kontorfronten vil i skrivende stund en del funksjoner tas vare på fra Akershusmuseets hovedkontor på Strømmen.

Truls Olsen vil jobbe på UHB på Sørumsand på onsdager. Han vil være en aktør for å formidle kunnskapen om UHB. Formidlingen skjer via nettsider som Facebook og Akershusmuseet (AM) sin nettside, samt UHB sin egen nettside.

Anniken Olsen og Truls Olsen vil ta over telefon og post, samt løpende kontakt med Venneforeningen (VF) og løpende kontorarbeid.

Inge jobber med å utforme strategiplan og en handlingsplan for avdeling UHB.

Husk!! Neste åpne medlemsmøte i venneforeningen på Fossum Vel er onsdag 10. oktober kl. 19.00! Velkommen!

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

Litt nytt om kontaktinformasjon!

Inge Hasselberg, tlf. 951 12 662,

ingehass@online.no

Truls Olsen, tlf. 404 292 62

truls.olsen@akershusmuseum.no

Anniken Olsen, tlf. 489 54 361

anniken.olsen@akershusmuseum.no

Ragnar Andenæs, tlf. 406 30 880 / 406 34 442

ragnar@urskog-holandsbanen.no

Ketil Braaten, tlf. 993 98 308

ketil@urskog-holandsbanen.no

Ketil og Ragnar vil om litt få nye e-postadresser. Dette fordi Kultur.IT som drifter hele datasystemene til Akershusmuseum i disse dager har påbegynt arbeidet med å installere ny maskinpark på Sørumsand.

Urskog-Hølandsbanens felles e-post er på nettsidene nå endret til urskog.holandsbanen@akershusmuseum.no Denne sjekkes daglig i ukedagene av Anniken og Truls.

Sentralbordnummeret er fortsatt 63 86 81 50. Med opplysninger om rutetider. Velger man tastevalg 2 (sentralbord), kommer man til Akershusmuseum på Strømmen, hvor telefon i kontortid blir besvart av Anniken eller Truls.

Julekjøring!

**Datoene er 2/12, 9/12, 16/12, 23/12 og 30/12 og 31/12!
Vi håper på godt vær og godt besøk!**

UHB Venneforening – Tertitten - #2.2012

1962 : Frederikshavn - Sæby banen nedlægges



Her trækker AHJ MI 5206 damplokomotiverne FFJ 31 og FFJ 35 ud af remissen. Foto: Preben Beck. (det maa ikke ske igen)

Frederikshavnere, som torsdag middag - paa Sæbybanens strækning - rnaatte vente ved baneoverskæringerne oplevede et sjældent syn, idet ikke færre end to damplokomotiver af ældre dato passerede i retning mod syd. De to damplokomotiver har i de forløbne aar ført en upaagtet tilværelse - hengemt i remissen paa privatbanestationen i Frederikshavn. Som følge af Sæby-banens nedlæggelse, skulle de flyttes til Aalborg - kun for at fortsætte den lidet attraaværdige stilling som museumsgenstande" her. De to lokomotiver har forlængst set bedre dage - de er bygget af Henschel & Sohn, Cassel, i henholdsvis 1913 og 1920 - men maa ikke ophugges. Staten kræver en reserve af damplokomotiver paa de fleste baner - baade statens egne og privatejede. Aabenbart til imødegaaelse af en eventuel krisesituation for samfundet, hvor olie kan blive mangelvare.