

# Tertitten

Ørskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 101 desember 1998



# Nå er medlemsbladet Tertitten på sporet igjen!

## Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjonens adresse:  
Postboks 59 - 1920 Sørumsand

## Stiftelsen

### Urskog-Hølandsbanen

driver på idealistisk basis Tertitten, smalsporet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke. Medlem av Norske Kunst- og Kulturhistoriske muséer.

Postboks 59 - 1920 Sørumsand  
Bankgiro: 1624.65.35500  
Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 16.00  
Kontor: Sørumsand stasjon  
Tlf. 63 82 69 70 (Telefonvarer mottar beskjeder dersom kontoret ikke er betjent)  
Tlf. Bingsfoss 63 82 72 65

Museumsbestyrer/daglig leder: Eyvind Bagle  
Driftsbestyrer: Sverre C. Aaser  
Trafikksjef: Anne Halling  
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,-

Dampptog kjøres vinteren 1998 søndagene 20. og 27. desember, samt nyttårsaften 31. desember kl. 12, 13, 14 og 15.

## Medlemsbladet

"Tertitten" har "stått opp fra de døde". Arbeidsutvalget bestemte på et møte tidlig i høst at bladet i sin gamle form skal komme ut 2 ganger i året; én utgave senhøstes før julekjøringen og én utgave på våren for sommerens driftsseason.

I tillegg til disse to utgavene vil Tertittens årbok komme ut i begynnelsen av driftsseasonen. Med disse tre utgivelser vil vi holde kontakten med våre medlemmer, og fortelle dem om hva som skjer og hva som har skjedd på Urskog-Hølandsbanen.

Årbokens første utgave (1998) var ferdigtrykket i juni, men pga. misforståelser ble den ikke distribuert til medlemmene før på slutten av ferien. Dersom noen av dere ennå ikke skulle ha fått den, ber vi dere melde fra til banens kontor, så vil denne meget lesverdige publikasjonen bli sendt dere.

I denne utgaven av bladet vil du finne stoff om og bilder fra aktivitetene i løpet av sommer og høst 1998. Såvel museumsbestyrer som stiftelsens formann kommer med noen betraktninger om banens fremtid, og du finner en artikkel om årets "Den store Rundreisen", som gikk av stabelen for 3. gang, med et like vellykket resultat som de to foregående.

Vi ønsker våre medlemmer hjertelig velkommen til årets julekjøring, som finner sted søndagene 20. og 27. desember, samt torsdag den 31. (nyttårsaften). Alle dagene kl. 12, 13, 14 og 15 fra Sørumsand. I anledning den tilstundende høytid: **En riktig god jul og et godt nytt år til dere alle!**

Jan Deram

**Forsidebilde:** Kort stopp på Bingsfoss under fjorårets julekjøring. (Foto: Erik Borgersen)

# Nye utfordringer

## Styreformann Finn Halling

To hendelser ved svenske museumsjernbaner i sommer har gitt noen hver i vår bransje litt å tenke på:

Lørdag 18.06 sporet en vogn av og veltet ved innkjøringen til Vadstena stasjon ved museumsbanen Wadstena-Fogelsta Järnväg (WFJ). Toget holdt lav hastighet, 10-15 km/t, allikevel ble 15 personer skadet, hvorav 4 alvorlig. Råtne sviller ga etter for togets vekt, den tredje vognen gikk av sporet og veltet ved første sporveksel. Vognen, som var bygget i 1913, fikk bare mindre skader.

Søndag 13.09 gikk et lok og tre personvogner av sporet ved den normalsporede Nora Bergslags Veteranjärnväg, også i lav hastighet. Heldigvis ble ingen personer skadet, men nærmere 100 tonn lokomotiv og 3 x 40 tonn personvogner ble en interessant utfordring å få på sporet igjen ved hjelp av mobilkraner på en strekning der det ikke er vei i nærheten. Også her var dårlig sporstandard avsporingårsak.

Wadstena - Fogelsta Järnväg er en liten museumsjernbane med bare litt bredere sporvidde enn vår egen Tertitten. Og Tertitten er toget som ikke skal noe sted, bare en liten tur tilbake i tiden. Tertitten kjører tog med opptil 150 - 200 mennesker ombord i opptil 35 km/t og i vogner som er bygget i 1896 - 1898.

Etter den nye Jernbaneloven har Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen ansvaret for den tekniske tilstand på spor og materiell, og vi bruker alle tilgjengelige ressurser på nettopp dette for å holde maksimal sikkerhet. Men er "alle tilgjengelige ressurser" tilstrekkelig?

Kampen om museumstilskuddene i Norge er hard. Vår nye museumsbestyrer har en utfordrende oppgave når han skal argumentere for viktigheten av å trappe opp de offentlige tilskuddene til Urskog-Hølandsbanen for å øke sikkerheten ved driftsavviklingen. Museumsstruktur, regionale hensyn, etablert fordelingsstruktur, for å nevne noe, er nemlig også viktige hensyn ved fordelingen av de offentlige midler.

Helt klart er det at vi må sette foten ned og si stopp dersom vi ser at vi ikke er i stand til å holde et forsvarlig vedlikeholds nivå ved UHB.

Rekruttering av nye aktive medlemmer er også en generell utfordring for museumsbanene. Spenningen og interessen for gamle tog og viljen til å bruke mye fritid på museumsjernbanedrift er ikke like stor som for 10-20-30 år siden. Årsakene er sikkert sammensatte, der flere fritidstilbud og økt interesse for aktiviteter der man i større grad selv er i fokus er sentrale.

Noe av skylden må vi (museumsbanene, klubbene) selv ta skylden for. Miljøene er lukkede, nesten sekteriske, og det er faktisk i svært liten grad gjort nevneverdige anstrengelser for å markedsføre det frivillige arbeidet som en fin fritidsaktivitet. "Å, jobber dere gratis, jeg trodde dere var ansatt i NSB" har vi hørt mer enn én gang.

En annen viktig årsak er jernbanens anseelse blant folk flest. De færreste knytter noen status til det å være ansatt i NSB. Og dagens tog i aluminium og plast tar ikke pusten fra store og små gutter på samme måten som et levende damplok. Det er tross alt noe mer fascinerende med maskiner som skaper sin egen energi enn en skitten elektrisk motorvogn av type BM 69.

Den oppvoksende slekt har ikke noe personlig forhold til tog og damplok utover Thomas-toget fra barne-TV, og dette er ikke tilstrekkelig til å skape en glødende interesse for tog, slik vi fikk på 1960-tallet, da vi så at damplokene var på vei til å forsvinne.

Utfordringen er vår egen. Vi må sørge for å ha et godt og positivt miljø, vi må være mer åpne og vi må gå aktivt ut og skape interesse for vårt arbeid. Dette må vi gjøre selv, og vi må gjøre det nå!



*"Et slitent 69-sett" av 1. generasjon fra 1970, her fotografert i 1997 på Oslo S.  
(Foto: Arvid Løhre)*

# Mot et nytt årtusen med Tertitten

Museumsbestyrer Eyvind Bagle

*Tertitten er et monument over hvilke raske omveltninger samfunnet vårt har gjennomgått de siste hundre årene. Sammenstilt med en ikke helt ukjent ny bane som så vidt sneier innom Sørums kommune, markerer banen et punkt i en utvikling som stadig har gått raskere. Selv om hastighetene er av en helt annen dimensjon, er kravene til jernbanedriften også noe vi med våre 35 km/t også må forholde oss seriøst til. Dette stiller også krav til hvordan man planlegger fremtiden ved Tertitten, og hva vi vil med banen. De langsiktige visjonene er noe stiftelsen og venneforeningen må utarbeide i fellesskap. I denne artikkelen vil jeg kort skissere noen utfordringer og mål for neste års drift av stiftelsen.*

Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen har en liten lønnet bemanning. Faktisk har vi bare fullfinansiert en og en halv stillingshjemmel. Som flere av dere sikkert kjenner til, har stiftelsen i snart to år arbeidet for å få finansiert en stilling for vedlikehold av rullende materiell. Vedkommende som ansettes vil få et stort ansvar for å holde lok og vogner i forskriftsmessig stand. Samtidig skal han (eller hun?) dokumentere hvilken historie materiellet har, og utarbeide rutiner som på en effektiv måte legger til rette for venneforeningens drift. (I den sammenheng kan det forresten nevnes at vi har tatt de første steg i en slik retning hva angår kjelekontroller. Høland og Setskogen ble prøvet og sertifisert i vår av Direktoratet for Brann- og eksplosjonsvern, og Prydz skal tas før jul. Vi satser på kontroller med femårsintervaller). Det skal ikke stikkes under en stol at vi sliter hardt for å få gjennomslag for den tredje stillingshjemmelen. Dette gjelder både hos Akershus fylke og Sørums kommune, som må anses som de viktigste bidragsytere. Hoveddelen av arbeidet består i å informere om hvilke spesielle forhold en museumsbane driver under - særlig hvilke faremomenter som kan oppstå dersom ikke vedlikeholdet følger faste rutiner.

Men selv når denne stillingen kommer på plass, er det vesentlige utfordringer i sikte. Skal vi prøve å oppsummere de punktene jeg har stilt opp nedenfor, må vel hovedtrenden i arbeidet sies å være at vi prøver å gjøre Tertitten *uomgjengelig* - noe hverken kulturmyndigheter, kommune eller andre instanser kan komme utenom. Vi må en gang for alle slå fast at Tertitten er Sørums viktigste kulturminne og opplevelsestilbud, og også en av de sentrale sådanne i hele Akershus. Samtidig må vi kunne se hvordan en togtur tilbake til gamle dager skal kunne kombineres med andre opplevelser i nærmiljøet, og få lagt vårt anlegg til rette for dette. Dette fordrer samarbeidsvilje, og en aktiv virksomhet utad.



*Vi trenger sårt en fast stilling innen vedlikehold av det rullende materiellet. Nå foregår det ved hjelp av dugnadsinnsats. Øverst ser vi Øyvind Hofseth, Svein Ove Johnsrud og Trond Dehli jobbe med rammen på vogn CFo5, og nederst ser vi i tillegg Jan Kaprol. (Foto: Thorleif Pedersen)*

## Sentrale utfordringer for 1999:

- Ta tak i banevedlikeholdet etter en nærmere utarbeidet plan.
- Ta tak i sikringen av samlingene, dvs. gjenstandsregistrering og tilfredsstillende magasinerings.
- Arbeide for et nytt museumsbygg på Sørumsand.
- Få overført museets grunn til Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen.
- Knytte nærmere bånd til sentrale aktører i nærings- og samfunnsliv i lokalmiljøet.
- Formulere nye prosjekter til restaurering og sikring av vognmateriell og bygninger.

Et punkt som de fleste nok legger merke til, er at vi vil arbeide for et nytt bygg på Sørumsand. Dette er foreløpig helt på skissestadiet. Likevel kan vi si noe om hva vi vil med bygningen. Det skal være et sted hvor vi kan drive mer aktiv formidling av Tertittens historie og virksomhet, og huse auditorium og utstillingslokaler. Det skal inneholde oppholdsrom og overnattingsmuligheter for venneforeningen. Vi skal kunne ta inn en normalsporet vogn der for vedlikehold. Samtidig bør bygningen ha flerbruksmuligheter, med andre bør andre aktører kunne komme til og drive virksomhet når det er ledig kapasitet. Vi har allerede begynt å markedsføre prosjektet overfor noen utvalgte. Arkitekt Knut Kittelsen har utarbeidet noen skisser til prosjektet. Apropos bygninger: Det er selvsagt målet å ha gamle Finstadbru stasjonsbygning på plass på Bingsfoss før sesongstart 1999. Jeg kommer tilbake med en mer fyllestgjørende rapport om dette spennende prosjektet i neste utgave av *Tertitten*.

Det er ikke min oppgave å gå nærmere inn på driftsopplegget for neste år, det overlater jeg til de mer profesjonelle krefter innenfor venneforeningen. Jeg vil bare kort si at stiftelsen satser på at 1999 rent publikumsmessig blir et minst like godt år som i år. Målsettingen både på kort og lang sikt er å snu den litt negative trenden vi har sett de siste fire-fem år. En konkret måte å gjøre det på er å prognostisere forsiktig vekst hvert år, og planlegge mediakontakt og markedsføring ut fra dette. Nå er det ingen gitt å si noe om været neste år. Sommeren 1998 bød som kjent på godt "museumsvær" - dvs. ikke for fint, men heller ikke for stygt. Som et grunnlag for bedre tider er det selvsagt viktig at venneforeningen følger opp med godt oppmøte på driftsdager. Her har vi sett litt svingende tendenser de siste par år, for å si det slik. Jeg håper at med bedre tilrettelegging vil ting ta seg opp. Måten det foreløpig gjøres på er ved å forbedre den tekniske kontrollen over materiell og bane, og å forbedre informasjonsgangen i organisasjonene. Vi står imidlertid overfor en

viktig utfordring når det gjelder nyrekruttering. Her må venneforening og stiftelse sammen legge planer for hvordan vi skal få interesserte nye kandidater til å legge ned frivillig innsats ved Urskog-Hølandsbanen, hvordan nye skal tas vare på. Her har det vært gjort ting før som må kunne bidra til lærdom.

I år 2000 er det førti år siden driften ved Urskog-Hølandsbanen ble lagt ned. Takket være innsatsen som er lagt ned i alle år siden, vil Romerike ta med seg et håndfast minne om denne delen av sin samferdselshistorie inn i neste årtusen. Et håndgripelig minne i form av bane, bygninger og vogner - og folk som vet hvordan de skal behandles og kjøres. Men ingenting gjør seg selv. Vi må være forberedt på å skuffe på mer kull i fremtiden. Målet er at vi skal kunne bygge opp en hensiktsmessig lønnet organisasjon som kan stå for skuffingen - så skal venneforeningen styre trykket.

## Ansikter på Tertitten



Tertitten har ikke midler til å lønne noen stor stab med museumsarbeidere. Tradisjonelt har banen hatt god nytte av å samarbeide med arbeidsmarkedsetaten. Arbeidsplasser har blitt stilt til rådighet for personer som er aktuelle for diverse tiltak i regi av myndighetene. Bl.a. er verkstedet på Sørumsand delvis resultatet av en stor kontingent KAJA-ansatte på begynnelsen og midten av 1990-tallet.

Med mindre arbeidsledighet er selvsagt grunnlaget for slike ordninger mindre. På Tertitten har vi likevel klart å få tak i tre flinke folk som jobber for oss gjennom forskjellige tiltak. Det er Arne Nafstad og Birger Nygaard,

*Birger Nygaard, Arne Nafstad, Mirsad Repesa og Trond Dehli (Foto: E. Bagle)*

som begge har vært sysselsatt på banen før. Ny er Mirsad Repesa, som begynte i mai. Mirsad er sysselsatt gjennom et tiltak som er rettet mot flykninger i Norge. Mirsad (31) kom fra Bosnia i 1993, fra en by i nord som heter Capina. Han er gift og har to barn og er musiker med trekkspill som hovedinstrument. Han er også utdannet konduktør fra Sarajevo. Mirsad sier han trives godt med å arbeide på Tertitten, med et lite og godt miljø hvor han får sjansen til å lære seg bedre norsk.



# Driftssesongen sommeren 1998

Jan Deram



*To staute karer klar til innsats en sommerdag i 1998, foran vogn BCo2 (Foto: Thorleif Pedersen)*

Som vanlig startet sommersesongen 1998 med skolebarnkjøring 3 dager tidlig i juni. I år hadde vi fått god respons fra de fleste kommunene i vårt nedslagsfelt som hadde sendt oss oversikter over skoler og barnehager innen sin kommune. Dette gjorde det lett for oss å bygge opp en forholdsvis omfattende database, noe driftsbestyrer Sverre Aaser brukte en del tid på i løpet av våren. Det var sendt ut invitasjoner til et stort antall skoler og barnehager, og i løpet av de tre dagene vi hadde skolebarnkjøring hadde vi tett opptil 2.000 reisende.

Arbeidsutvalget hadde tidlig på våren tatt en beslutning om å korte inn driftssesongen noe, og det medførte at vi hadde første ordinære driftsdag søndag 28.06. På grunn av sommerens relativt triste vær, og derav manglende muligheter til strandliv, opplevde vi god publikumstilstrømming på så og si samtlige driftsdager, med en topp på over 600 den 26.07. Et så høyt reisendetall har vi ikke hatt noen søndag siden begynnelsen av 90-tallet.

Andre aktiviteter, i tillegg til togturen, var noe vi begynte med i jubileumsåret 1996. Denne type arrangementer har vist seg å være populære, og også i år har vi enkelte søndager hatt slike tilleggsaktiviteter. Allerede første driftssøndag hadde vi besøk av våre gamle venner i GammalSaabens Venner. Det er tredje gang de besøker oss, og med seg hadde de Saaber av ulike typer og årsmodeller, et populært innslag for våre reisende. Søndag 19.07 foregikk den årlige vandringen langs banens nedlagte trasé, i regi av Sørums og Blaker historielag, og søndagen etter, den 26.07 var det duket for det som viste seg å bli sommerens mest populære innslag: Togtur t/r Sørumsand-Fossum og videre med amerikanske veteranbiler til en timelang omvisning på Rånåsfoss gamle kraftstasjon i regi av Akerhus Energi. Tilbake til Sørumsand gikk turen igjen i Eight Am Car Clubs prektige amerikanske biler fra 40-50-tallet. Det var passasjerene på 12-avgangen som kunne få med seg denne ekstraturen, og drøyt 60 reisende lot seg friste, og kom tilbake svært så fornøyde.

Søndag 02.08 var Fossum stasjon sentrum for aktivitetene. Hva passet vel bedre enn å plassere Gruepolen maskinlag her i landlege omgivelser, for å demonstrere gamle og uvanlige landbruksmaskiner. Her ble gamle dagers teknikker og maskiner vist for våre reisende, og svært mange kjøpte med seg melposer hjem etter demonstrasjon av tresking og maling av mel.

Den 09.08 hadde vi besøk av Norsk modell og dampforening, som stilte med en dampdrevet modelljernbane med 5 tommers sporvidde og sitteplasser for små og store. Mest gøy var det nok for våre små reisende denne dagen, men det var nå en del voksne som våget seg frem på også. Dampmodelltoget gikk en runde i parken på Sørumsand stasjon.

**"Den store Rundreisen"** er blitt en årlig aktivitet, etter at vi i jubileumsåret 1996 gjenopptok denne usedvanlig populære rundreisen fra den tid de færreste hadde bil, men desto mer tid. Turen i år viste at "de gamle er eldst". Vi fikk en del småproblemer underveis, men gamle Tertitten og de to veteranbussene som møtte opp var det såviss ingen problemer med. 94 reisende anført av Jan Deram og Eyvind Bagle fra Tertitten var med på turen, som du finner beskrevet i en annen artikkel lenger ut i bladet. Mens de 94 var på tur spilte Nitedals Jazzband for de vanlige reisende på Bingsfoss stasjon denne søndagen.

Søndag den 30.08 avsluttet vi sommersesongen for i år, én uke tidligere enn vi pleier, men med et reisende-tall som lå godt over fjorårets. Nå gjenstår bare julekjøringen, som vanligvis gir oss et reisendetall mellom 1000 og 1500.



*Øverst: Tidlig på våren så det plutselig slik ut ved Presterud. En entreprenør hadde gravd tvers over sporet i oppdrag for en nærliggende bedrift. Forholdet ble anmeldt og banelegemet siden satt i behørlig stand av de skyldige. (Foto: Eyvind Bagle)*

*Nederst: Hadde det ikke vært for de stygge geitostblokkene i bakgrunnen kunne dette blandet-toget gjerne vært fotografert på 50-tallet. (Foto: Erik Borgersen)*

# Driftsstatistikk sommeren 1998

## Ordinære tog:

Tog	28.06	5.07	12.07	9.08	26.07	2.08	09.08	16.08	23.08	30.08	Total
751/752	40	86	74	63	77	55	69	51	58	55	628
753/754	84	146	152	121	218	124	135	96	88	58	1,222
755/756	130	194	152	173	188	198	116	134	106	68	1,459
757/758	72	93	81	106	134	103	73	102	30	39	883
759/760	43	43	52	46	290	45	46	55	30	240	413
<b>Totalt</b>	<b>369</b>	<b>562</b>	<b>511</b>	<b>509</b>	<b>646</b>	<b>525</b>	<b>439</b>	<b>438</b>	<b>312</b>	<b>294</b>	<b>4,605</b>

## Chartertog/skolebarnkjøring:

Skolebarnkjøring	1,818
Chartertog	635
<b>Totalt charter:</b>	<b>2,453</b>

## Andre tog:

Sørumsanddagen 13.06.98: To tog: 26 + 79	= 96 reisende
17. mai: Ett tog	= 189 reisende
<u>Den store rundreisen 16.08.98</u>	<u>= 94 reisende</u>
<b>Totalt antall reisende andre tog:</b>	<b>= 379 reisende</b>

**Totalt antall reisende sommersesongen 1998: 7.437 reisende**

# Julekjøringen 1998

I desember måned vil vi, tradisjonen tro, også i 1998 kjøre våre juletog. Togene vil bli kjørt etter følgende ruteplan:

Dager	Klokkeslett:
Søndag 20. desember	12, 13, 14 og 15 fra Sørumsand st.
Søndag 27. desember	12, 13, 14 og 15 fra Sørumsand st.
Torsdag 31. desember	12, 13, 14 og 15 fra Sørumsand st.

Julekjøringen byr på en stemningsfull togtur i et forhåpentligvis vinter-hvitt landskap, mye røyk og damp og varme, koselige, vedfyrte vogner opplyst av gamle dagers parafinlamper.

Unn deg noen avslappende timer i julestria og ro deg ned med en togtur i 100 år gamle omgivelser. Velkommen skal du være!!



*Et vinterlig damptog på vei opp Sætrabakkene under julekjøringen i 1997. (Foto: Erik Borgersen)*

## Nye tider for museumsjernbanedrift

Eyvind Bagle, museumsbestyrer ved Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen

*Nye krav setter museumsdriften ved Tertitten på store prøver. Samtidig viser en alvorlig ulykke ved en svensk museumsbane i sommer at selv langsomme og idylliske dampstogsturer kan by på farer, dersom ikke vedlikehold og opplæring følger fastlagte rutiner. Personalet ved Tertitten står ansvarlige for liv og helse til opptil 150 reisende pr. togavgang. De står derfor stilt overfor vesentlige utfordringer i tillegg til tradisjonelle museale oppgaver som dokumentasjon og formidling.*

Den bærende ideologien bak Tertittens virksomhet er at dette tekniske kulturminnet vernes best gjennom bruk. Museets samlinger har blitt sikret ved store dugnadsinnsatser opp gjennom 60-, 70- og 80-tallet. Hovedmotivasjonen for de ubetalte ildsjelene har gjennomgående vært å få lov til å kjøre maskinene. Den heldige følgen av dette var at Tertitten har blitt et *levende* museum, hvor formidlingen i stor grad består i å vise teknikken i *drift*. Slik vil vi at det skal fortsette.

Ingen museer opererer i et samfunnsmessig tomrom. Også Tertitten er blitt innhentet av nye krav til jernbanedrift som kom for fullt med jernbaneloven av 1993. Her stilles en rekke krav også til museumsjernbaner, særlig hva angår dokumentasjon av kompetanse og en klart beskrevet ansvarsfordeling i driftsorganisasjonen. Papirarbeidet har økt dramatisk. Formålet med loven kan alle være enige i: Det er å sikre passasjerers sikkerhet. Tertitten er med sine 35 km/t underlagt de samme prinsipielle lovkrav som Gardemobanen!

Dessverre har ikke Tertitten og de andre museumsbanene lenger muligheter for billigere vedlikehold og revisjoner utført ved NSB. Som kjent er NSB gjort om til et transportfirma med inntjening som det sentrale moment. Derfor la verkstedet ved Sundland i Drammen ned sin antikvariske virksomhet fra 1996. Sundland stilte både arbeidsplass, personell og maskiner til rådighet for en *svært* billig penge. Følgen av omleggingen er at museumsbanene enten må utføre mer på sine egne anlegg, eller sende materiell utenlands. Store arbeider som f.eks. hovedrevisjoner av damplokomotiver (dvs. at de plukkes helt fra hverandre), må nødvendigvis utføres ved dertil egnede verksteder. Som befinner seg i Tyskland. Det sier seg selv at kostnadene blir det mangedoblede, og at mulighetene for besparinger gjennom dugnadsinnsats blir mindre.

Mye kan imidlertid banene gjøre selv, rett og slett ved å utføre et jevnlig vedlikehold av materiellet sitt. Godt vedlikehold er preventiv konservering. Ved de to andre viktige museumsbanene i Norge, Setesdalsbanen og Thamshavnbanen, har man fått større ressurser til å møte utfordringene. I dette landskapet henger Tertitten etter. Mens Setesdalsbanen f.eks. har seks fullfinansierte stillingshjemler, har Tertitten en og en halv - en administrativ og en vedlikeholdsleder for bygninger og bane. Tertitten har i over ett år følt behovet for en tredje stillingshjemmel, med spesielt ansvar for tilstanden til det rullende materiell (dvs. togene). Her trengs en velkvalifisert person med teknisk bakgrunn. Hvis ikke denne delen av driften ved museet blir profesjonalisert, kan det se stygt ut for videre drift på Tertitten. Hvem vil frivillig og ulønnet ta på seg ansvaret for liv og helse til de reisende, dersom de ikke kan være ett hundre prosent sikre på at damplokomotiver, skinnegang og bremser er i orden?

Ved Tertitten har det siden museumsbanedriften startet i 1966 aldri vært en eneste ulykke. Hvor galt det kan gå ble imidlertid klart i sommer. Den 18. juli sporet et tog med 70 reisende av på den smalsporede Wadstena-Fogelsta Jernvåg ved Linköping i Sverige. 15 mennesker ble skadet da en av vognene veltet, hvorav fire nokså alvorlig. Hastigheten var mellom 10 og 15 km/t! Ulykken har av enkelte blitt sett på som en alvorlig trussel mot alle museumsbaner i Sverige.

Vi får håpe at det ikke kommer så langt her, men ulykken viser at publikumsrettet drift av et materiell som stadig blir eldre har sine kostnadskrevende og helt spesielle sider. Foreløpig hviler driften av Tertitten godt på venneforeningens skuldre. Likevel haster det med å systematisere den tekniske kunnskapen som er grunnlaget for banens formidlingsvirksomhet.



*Togfører Jan Kaprol sørger for sikkerhete ved omkjøringen på Sørumsand. (Foto: E. Borgersen)*



*Øverst er de reisende på vei ombord i MS Turisten i Ørje, og nederst passerer vi en av de mange idyllene på vei nedover Haldenvassdraget. (Foto: Jan Deram)*



# Den store Rundreisen - søndag 16.08.98

## Jan Deram

Søndag 16.08 samlet det seg en gruppe på ca. 80 personer under uret i Sentralhallen på Oslo S. For tredje gang skulle Urskog-Hølandsbanen gjennomføre den nye versjonen av "Den store Rundreisen", Oslo - Sørumsand - Skulerud (Ørje) - Halden - Oslo. Etter en meget regntung uke i forkant var det med bange anelser reiselederen trakk tilside gardinen denne søndagsmorgenen. Under over alle under: solen stekte fra en tilnærmet skyfri himmel! Så skulle altså værgudene være med oss også denne dagen.

Presis kl. 08.30 satte 69.011 seg i bevegelse mot Sørumsand, og etter en kort stopp på Lillestrøm for å plukke opp noen nye reisende ankom vi Sørumsand kl. 09.15. Her kom det ytterligere noen nye reisende, og etter en kort stund tøffet Tertitten avgårde med alle sammen, **94** personer i alt. Vi hadde beregnet god tid i parken på Bingsfoss på tilbakevei, og hadde oppfordret alle til å ta med en frokostkurv, og i den deilige sommermorgenen nøt vi virkelig vårt medbragte før vi ca. 10.40 måtte sette nesen mot Sørumsand.

Her ventet dagens første overraskelse. Bare to av de tre bestilte veteranbussene var kommet. Vi håpet i det lengste at den siste var blitt noe forsinket, men da tiden gikk og ingen buss dukket opp, kastet vi oss over telefonen og fikk omsider fatt i eieren, som til vår ulykke hadde misforstått bestillingen. Så sto vi da der, med 14 sitteplasser for lite. Vi fikk fatt i en maxi-taxi, som på meget kort varsel dukket opp, og inn bar det med de 14 "ulykkelige", som heldigvis tok det hele meget sporty. Vi kjørte så langt mulig langsetter banens nedlagte trasé, og gjorde også i år en kort stopp ved stasjonen på Bjørkelangen. Deretter fortsatte vi på vestsiden av Bjørkelangensjøen og ved Hemnes rullet vi inn på skogsbilveien som nå går på banens trasé forbi Slora og frem til Skulerud. Her kjørte vi sakte forbi tømmerkranen, som fremdeles står igjen og fortsatte så til Ørje, der MS Turisten lå og ventet.

Vel ombord kunne vi se frem til en 5-timers tur nedover idylliske Haldenvassdraget med slusing ved Stømsfoss og Brekke. Vi hadde motvind, og det ble litt surt på øvre dekk, men solen var jo der, så det gjorde ikke noe. Etter passeringen av Strømsfoss sluse var det servering av gryterett, og middagserveringen var unnagjort før vi nådde slusene ved Brekke, som er Nord-Europas høyeste, med et fall på 27 meter i fire slusekamre. Vi stusset litt da vi nærmet oss det øvre slusekammeret. Sluseporten var lukket, og ingen så ut til å

ville åpne den. Det hadde sin naturlige forklaring, og påførte oss en ny forsinkelse på ca. 20 minutter. I slusekammer nr. 2 hadde en tømmerstokk kilt seg fast, slik at porten der ikke lot seg lukke, og da er det vanskelig, for ikke å si umulig å sluse noe som helst. Sluseportene er nemlig konstruert slik at de ikke lar seg åpne/lukke uten at vannivået på begge sider er likt. Etter en stund hadde de fått vekk den gjenstridige stokken og vi kunne la oss sluse ned de fire slusekamrene, og ut på Femsjøen, som er den sydligste av de mange innsjøene turen går over.

Noe forsinket la vi til kai i Tistedal og takket kapteinen, som denne gangen var eieren selv, for en meget hyggelig og vel guidet båttur. Ca 200 meter borte skimtet vi toget vårt som sto ved planovergangen ved den nå nedlagte og nedevne Tistedal stasjon. Det var godt å få strukket på benene i løpet av denne korte spaserturen, og da alle var vel ombord i toget kom enda en ny overraskelse. Toget lot seg ikke kjøre! Det vil si: det var umulig å kjøre toget fra riktig ende, slik at lokføreren til de reisendes meget store forbauselse gikk og satte seg bakerst i togsettet, mens togfører og undertegnede satte seg i den førerhytten som pekte i retning Halden. Nå er det slik at denne form for togkjøring er fullt tillatt, så lenge togfører sitter som utkikksmann og har herredømme over bremseventilen. Aberet ved slik kjøring er at maksimumshastigheten er 40 km/t, og med en slik fart ville det ta meget lang tid før vi ville være i Oslo.

Det ble besluttet at vi skulle kobles til et ordinært togsett av samme type, som straks etter at vi ankom Halden (baklengs), skulle gå til Oslo.

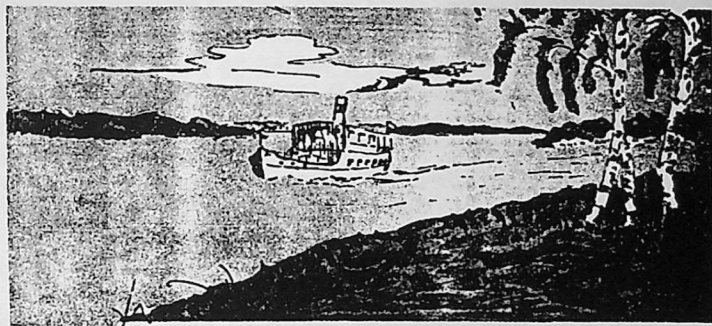
Nå fulgte en spektakulær forestilling, som lett kunne ha fått en tragisk utgang. Togsettene var koblet sammen og vår lokfører skulle koble den elektriske forbindelsen (togvarmen) mellom settene. Av en eller annen grunn oppsto det en voldsom lysbue mellom kontakten og koblingsboksen og lokføreren ble slengt/hoppet flere meter bakover og opp på perrongen, mens det smalt forferdelig. Samtidig ble det relativt mørkt i vårt togsett. Til all lykke hadde lokføreren ikke fått strøm (16.000 V) i seg, noe som som regel er dødelig, men hårene oppover armene hans var en saga blott, og han ble også blindet en kort stund av intensiteten i lysbuen. Dette var heldigvis meget kortvarig, men varmen fra lysbuen hadde gitt ham en lettere forbrenning langs armene. De som bivånte dramaet var meget lettet da han reiste seg fra perrongen og nå fikk togvertinnen fra Narvesen Togservice vist at hun både behersket situasjonen og visste hva hun skulle gjøre. Hun kom umiddelbart tilbake med isbiter i plastposer og et par håndklær, som straks ble lagt rundt den uheldige lokførers armer, og som raskt lindret smertene.

Resultatet av denne tildragelsen var at vårt togsett forble uten strøm og uten annen ventilasjon enn den som kom inn gjennom vippevindue øverst i rutene. Belysningen gikk på nødstrømmen fra batteriene, og holdt faktisk hele veien til Oslo. Dørene lot seg heller ikke åpne uten at konduktøren først gjorde noen kunstgrep inne i førerhytten. Dette var i og for seg helt greit, vi hadde chartret toget for oss selv, og var lite interessert i andre passasjerer i våre vogner. De kom da heller ikke inn. I Sarpsborg og i Ski fikk vi åpnet dørene og sluppet av de av våre reisende som skulle av der. Togvertinnen fra Togservise gikk flere trillevognrunder gjennom toget og hadde stor omsetning av is, brus, sjokolade og annet snadder.

Grunnet alle våre forsinkende tildragelser på turen var vi i Oslo tre kvarter etter ruten, men, som det sto i vår barndoms skolestiler: "Alle var enige om at det hadde vært en fin tur!!"

Mange av de reisende berømmet oss faktisk for de ekstra innlagte momentene, selv om de fra vår side var helt utilsiktede.

Det er allerede bestemt at vi også neste år skal gjenta turen, om mulig flere ganger i løpet av sesongen. Dessuten har vi gjort anstrengelser for å få mønsterbeskyttet navnet "Den store Rundreisen", slik at ingen andre kan benytte dette i markedsføring av andre reiser.



## Rundreisen

OSLO—HALDENKANALEN—OSLO

Fra brosjyre for «Rundreisen», tegnet av Eigil Prydz.

## Den store Narvikturen - (som endte i Bodø!)

Jan Deram



*En del av årets turdeltakere i salongen i Ao100. Bak oss henger ca 600 tonn godstog. (Foto: Jan Deram)*

Helt siden tidlig i vår har det vært arbeidet for å få til en tur for banens aktive medlemmer. På fjorårets tur, som gikk på søndre del av Inlandsbanan, ble det vedtatt å prøve å få til en tur til Narvik med følgende reiserute: Alnabru - Narvik med ARE-toget, Narvik - Gällivare med damp og svensk stanglok, Gällivare - Østersund via Inlandsbanan og Østersund - Storlien hengende bak på ordinært SJ-tog. Fra Storlien til Trondheim bak løslok, og fra Trondheim til Oslo i nattgodstog. Som man skjønner: et meget ambisiøst opplegg.

Alt var klappet og klart, vogner var ettersatt, alle kontaktpersoner kontaktet og mat for 20 personer i 5 dager var kjøpt inn. Så begynte "moroa". Noen i SJ hadde fått høre at vi skulle "henge på" ARE-toget, men dette falt dem av forskjellige grunner tungt for brystet. ARE-toget er et prestisjeprosjekt og et meget vellykket sådant. Toget har prioritet høyere enn X2000, og man øynet tydelig muligheten for at våre vogner og våre deltakere skulle forsinke toget underveis. Finn Halling, som var vår reisearrangør, brukte flere dager og all sin overtalelsesevne for å få oss til Narvik, men måtte melde pass. Det ble så forsøk

med en tur opp og ned Inlandsbanan: Østersund - Gällivare - Østersund, men her strandet det på etappen Østersund - Storlien, der IBAB ikke har konsesjon for trafikk.

To dager før avreise var gode råd dyre. Hektisk telefonering og stor imøtekommenhet hos NSB Gods resulterte i at reisen mål ble endret til Bodø. Torsdag 17. september kl. 20.00 møttes 21 reiseklare UHB-ere på Grorud og tok Ao100, Eo21255 og WLB 21027 i besittelse. Etter en stund kom en 14-maskin og hentet oss med ned Alnabru der vi ble skiftet inn foran ca. 600 tonn godstog. Vi lurte på om Ao100 f.eks. skulle bli til Ao100½, med så tungt tog bak seg og med de stigningene som vi visste ventet oss. Slike spådommer ble gjort til skamme, vognen oppførte seg eksemplarisk hele veien. Toget vi "hang på med" er et ekspressgodstog, som går direkte fra Alnabru til Bodø, så og si uten stopp. De få stoppene som forekom underveis var nødvendige kryssinger, førerbytter og lokbytte i Trondheim.

Ingrid Bergman (ikke filmstjernen), men kona til vår mangeårige svenske venn Ulf, hadde i år sagt seg villig til å overta ansvaret for serveringen ombord, og hun har god bakgrunn for det. Som mange vet er det hun som bestyrer den norske spisevognen som står i Nora. Like etter avreise disket hun opp med en velsmakende aftens, og dette var bare begynnelsen til en sammenhengende stigning hva angikk det gastronomiske.

Vi duvet nordover i septembematten, og ved Brumunddal hadde de fleste funnet sine soveplasser. Jeg tror ikke det var så mange som fikk med seg lokbyttet i Trondheim tidlig neste morgen, men da undertegnede våknet i Verdal, duret 2 Di3-maskiner foran oss, og solen skinte fra en nesten skyfri himmel. Frokosten inntok vi brummende opp gjennom et høstvakkert nordtrøndersk terreng, og noen timer senere var vi over i Nordland, og da var det tid for lunsj. I Mosjøen var det bytte av fører, og så bar det i vei nordover igjen. Opp mot Saltfjellet sank farten betraktelig, selv med 2 sterke "hester" foran, men så snart vi var oppe på selve Saltfjellet sparket Di3-ene fra igjen. Fra Lønnsdal og nedover faktisk så raskt at vi begynte å lure på om vi skulle samles i en haug nede i dalen. Men mannen foran visste nok hva han gjorde, for etterat vi hadde inntatt en bedre middag stoppet toget omsider ved 18-tiden i Fauske. Her kjørte vi inn på godssporet, og noen vogner ble koblet fra, og det var litt skifting fram og tilbake. Trailere sto parat til å bringe containerne videre nordover uten særlig opphold.

Etter en stund tok vi fatt på siste etappe: Fauske - Bodø, en times togreise, og en liten halvtime forsinket ankom vi Bodø stasjon. Her ble vi ganske raskt skiftet over på et annet spor, der vi skulle stå natten over, og 1000 V-kablen ble koblet til, slik at lys, varme og kjøkken fikk den nødvendige strøm.

De fleste av oss tok en liten bytur på kvelden. Nå er ikke Bodø sentrum så stort, så for de som ikke ble heftet av pub og bistrobesøk underveis, var turen fort gjort. Noen tilbrakte kvelden i Ao100's varme og gode salong, andre ankom porsjonsvis utover kvelden og natten. Den mest uheldige var han som fant et hull i gjerdet fra gaten og ned til vognen, og foretok ankomsten og rullende nedover en svært bratt skråning. Skulderen hans var vond resten av turen.

Lørdagen hadde vi hele dagen til disposisjon i Bodø. Mange av oss besøkte det nye Flymuseet, som virkelig var et flott museum. Det er delt i to deler; for sivil og militærluftsfart. Noen av oss kom i snakk med en hyggelig, eldre mann, som hadde vært øyenvitne da Bodø ble bombet under krigen. Det var meget interessant å lytte til det han hadde å berette. Lunsjen var valgfri denne dagen, enten i spisevognen eller ute i byen. Ved 16-tiden begynte folk å trekke ned mot jernbanestasjonen. Vi skulle være der senest kl. 16.30, for ikke å sinke skiftingen. Dessuten skulle både Ao100 og spisevognen vendes på svingskiven.

Ved 19.30-tiden bykset to andre Di3-maskiner avgårde med oss og ytterligere hundrevis av tonn godstog bak seg. Nå var det begynt å regne, men det gjorde ikke noe, for vi hadde hatt et strålende vær under hele Bodø-oppholdet. Etterhvert tiltok både regn og vind i styrke, men i spisevognen der vi nå satt benket til en velsmakende middag, var det varmt og godt. Det var det også i Ao100's salong der de fleste inntok kaffen og satt og hygget seg utover kvelden. Litt over midnatt ankom vi Mo i Rana, og der skulle toget stå i 3-4 timer. De fleste benyttet sjansen til å legge seg i ro og fred, og i mørket, vinden og regnet jobbet toget seg etterhvert videre sørover mot Trondheim. Lokbyttet der ble gjort på bemerkelsesverdig kort tid. Vi fikk forresten bekreftet at vi ikke var de eneste "togfrelste" som var så tidlig oppe denne dagen. En ung gutt med kamera rundt halsen sto på stasjonen og knipset ivrig i vei. Jeg tror han måtte gni seg ekstra i øynene da vår ekvipasje ankom. Det var tydeligvis ikke akkurat slik han hadde tenkt seg containerekspressen nordfra.

Strekningen Trondheim - Oslo har vi reist så mange gange tidligere at vi i grunnen betraktet dette som en transportetappe, og på vei sørover slappet vi av og inntok såvel frokost som lunsj og middag. Litt forsinket ankom vi Alnabru, og her ble vi koblet fra godstoget og trukket opp til Vst. Grorud, der årets Narvikturn, som altså gikk til Bodø, fikk sin ende. Tradisjonen tro ble tanker spunnet også på denne turen om hvor vi skal reise neste år. Det blir stadig vanskeligere å få til slike utflukter med vogner som ikke skal gå raskere enn 100 km/t, og spesielt vanskelig vil det bli når krengetogene om noen år "trenger seg på". Men - vi skal på tur også neste år - muligens på Inlandsbanan eller kanskje en rundtur Oslo - Røros - Støren - Dombås - Åndalsnes - Oslo. Time will show!!



*Øverst er vi kommet til Mo i Rana, og våre tre vogner går rett bak de to Di3-lokene. Nederst er vi i strålende høstvær på vei over Saltfjellet. Bildene er tatt fra "verandaen" på Ao100. (Foto: Jan Deram)*

**Har du lyst og anledning til å  
støtte oss?**

## **Tertitten trenger nye annonsører**

**Annonsestørrelser og priser  
finner du på side 2.**

**Er dette noe for deg eller ditt  
firma?**

**Ta kontakt med museumsbestyrer  
Eyvind Bagle på tlf. 63.82.69.70**