

ISSN 0804-9203

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 112 juni 2002



Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1921 Sørumsand

Annonsepriser:

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

1/2 side 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: 1624.65.35500

Postgiro: 05305134408

E-mail: tertitten@sorum.online.no

Internett: www.tertitten.no

Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 16.00

Kontor: Sørumsand stasjon Tlf. 63 86 8150

Museumsbest./daglig leder: Petter Tønder Jakobsen

Formann Venneforeningen: Lena Moen

Stiftelsens formann: Finn Halling

Medlemsskap: Støttemedlem kr. 175,-

Aktiv kr. 90,-

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

Livsvarig medlem: kr. 1750,-

Bedriftsmedlem kr. 1000,-

Har du savnet

marsnummeret av Tertitten? Av økonomiske årsaker valgte styret i Venneforeningen å utelate marsnummeret i år, men her kommer altså sommernummeret for "full musikk". I løpet av våren har det vært skifte i museumsbetyrerstolen på Sørumsand. Linda fikk i vinter tilbud om en stilling som konservator i sin hjemby Bergen, og etter atskillig telling på knappene bestemte hun seg for å si ja til den, til stor sorg for oss.

Heldigvis fikk vi en glidende overgang i stillingen. Petter Tønder Jakobsen, som kjenner Tertitten godt fra sin tid ved Forbundsmuseet på Strømmen ble ansatt som ny museumsbestyrer/daglig leder fra 01.05.02. Inne i bladet finner du et intervju med ham.

Vårt trofaste medlem Per Ivar Michalsen har sendt oss en rekke fotos, derav endel fra museumsbanens aller første tid. Disse finner du også inne i bladet.

I forbindelse med filmingen av IMAX-filmen: "På sporene av et århundre" måtte vi snu lok 7 "Prydz" og for første gang på over 40 år kjører loket med fronten i retning Sørumsand. Dette er også behørig festet til filmrullene.

Ellers har vi lagt opp til en skikkelig sommersesong på Tertitten. Som vanlig starter vi med skolekjøring fra 11. til 14. juni, og fra søndag 23.06 går det slag i slag hver søndag til og med 08.09. Inne i bladet finner du sommerprogrammet i sin helhet, med tilleggsarrangementer.

Følg også med på våre hjemmesider:

www.tertitten.no.

Vi ønsker alle Tertittens lesere hjertelig velkommen til besøk på museumsbanen i sommer!

Jan Deram

Forsiden:

I 1966 tok den da svært unge Per Ivar Michalsen dette fotoet av et av de første museumstogene ved Fyen.

Damptog kjøres sommeren 2002:

søndager fom. 23. juni tom. 8. september kl. 11, 12, 13, 14 og 15. fra Sørumsand stasjon

Linda slutter hos oss

Jan Deram

Linda May Myklebust, vår dyktige museumsbestyrer har valgt å forlate oss, noe vi beklager sterkt, men ikke desto mindre skjønner, når vi leser hvorfor.

I de to årene Linda har vært hos oss har hun gjort en kjempeinnsats, og med sitt effektive og hyggelige vesen har hun fått mange venner og også nytt stor respekt blant våre samarbeidspartnere. For at alle de aktive ved banen skulle få samme og samtidige beskjed, sendte Linda i midten av mars ut nedenstående meddelelse som hitsettes:

Jeg har altså sagt opp stillingen min her og fratrer i løpet av april. Det ble med andre ord i underkant av 2 år på meg her på UHB. Jeg har trivdes veldig godt, både med arbeidet og med de menneskene jeg har blitt kjent med. De faste ansatte ved UHB er utrolig flotte og dyktige. Det er ikke til å legge skjul på at jeg vil savne dem.

Noen lurer nok på hvorfor jeg velger å slutte etter såpass kort tid. Dette har sin årsak i rent familiære hensyn. Innad i min lille familie har det blitt et voksende ønske, om enn ikke et behov, for å være i nærheten av slekt og venner. Besteforeldre, tanter og søskenbarn er for langt unna. Vi kommer derfor til å flytte til Bergen.

Jeg har fått en nyopprettet stilling som konservator for teknisk industrielle kulturminner i Bergen. En av de største samarbeidspartene mine vil være Gamle Vossebanen. Jeg vil dermed fortsatt forbli i "miljøet". I tillegg har jeg meldt meg inn i Venneforeningen Tertitten, og jeg beholder ledervervet i Museumsbanerådet frem til neste årsmøte.

Min etterfølger er nå ansatt og vil tiltre 1. mai. Han heter Petter Tønder Jakobsen og jobber som konservator ved Akershus Fylkeskommune. Han har gjennom denne stillingen hatt et nært samarbeid med UHB og har vært saksbehandler på en rekke av våre saker, bl.a. søknader om dispensasjon fra fredningsvedtaket for å gjennomføre restaureringsprosjekter o.l. Jeg vil overlate til Petter å presentere seg selv nærmere når han er på plass. Jeg tror at han vil bli en viktig ressurs for UHB og vil be dere ta like godt i mot ham som dere tok i mot meg.

Det er enda noen uker før jeg fratrer. Tiden fremover vil bli hektisk. Jeg håper imidlertid på å få sagt takk for meg på en ordentlig måte ovenfor flest mulig av dere. Skulle jeg ikke rekke det, vil jeg i alle fall på denne måten takke hver i sær for et godt samarbeid.

Med vennlig hilsen Linda May Myklebust

Driftsstatistikk år 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	Sum
751	31	68	57	14	69	45	61	56	76	102	579
753	31	84	74	68	75	55	157	50	141	104	839
755	66	74	76	162	96	96	172	58	127	156	1083
757	10	67	43	98	58	73	154	54	35	77	669
759	9	56	45	53	25	25	57	53	32	21	376
Sum	147	349	295	395	323	294	601	271	411	460	4536

Ordinære tog onsdager:

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

Arrangementer:

Arrangement	Antall reisende
Barnehager og skoler 12.06 – 15.06	2348
Sørumsanddagene	52
2 charteroppdrag	89
Arrangement 16.08	28
Internasjonal kulturminnedag	81
Sum	2598

Julekjøringen 2001:

Tog	2.12	9.12	16.12	23.12	31.12	Sum
753/754	76	110	113	137	24	460
755/756	24	111	141	141	35	407
757/758	63	99	103	103	42	421
759/760	29	82	89	89	66	350
Sum	192	402	470	470	167	1638

Totalt antall reisende 2001: 8.109 personer

Petter Tønder Jakobsen – vår nye museumsbestyrer

Intervjuet av Jan Deram



Vår nye daglige leder og museumsbestyrer, Petter Tønder Jakobsen, som begynte ved Urskog-Hølandsbanen 02.05.02.

Tradisjonen tro, setter redaktøren i gang med forberedelser til et portrettintervju når vi skifter daglig leder ved banen vår. Takket være data-teknikken behøver et intervju i våre dager ikke å foregå "face to face" selv om dette jo er å foretrekke. Men så var det det med tiden da.....

- *Først det uunngåelige spørsmålet: Hvem er du egentlig, Petter?*
Jeg er født 03.10.1957 i Oslo. Der har jeg også vokst opp. Nå bor jeg på Sæter (ved Ekebergbanen red. anm.), er gift og har to gutter på henholdsvis tre og tretten år.
- *Tidligere museumsbestyrere på Urskog-Hølandsbanen har hatt et rimelig assortert utvalg av utdannelser. Hva med din?*

Jeg er kunsthistoriker (cand. philol) fra Universitetet i Bergen (1990) og har som støttefag etnologi fra Universitetet i Oslo, og byplanlegging fra Arkitektthøyskolen, også den i Oslo. Hovedfagsavhandlingen min omhandlet "Sosial boligbygging i Bergen 1910 – 1930.

Jeg tror nok jeg kan si at jeg valgte utdannelsen min mest ut fra interesse for arkitektur og kulturhistorie.

- *Med kulturhistorisk bakgrunn skulle du jo ha de beste forutsetninger for å være leder for en institusjon som Tertitten, men jeg kunne tenke meg å spørre om hva du har gjort før du kom til oss?*

Den første faste jobben min var på Norsk Veimuseum fra 1991 – 1996. Her var jeg med på å bygge opp et relativt stort museum (etatsmuseum for Statens Vegvesen). Jeg var ansatt som vitenskapelig assistent, senere som amanuensis (tilsv. konservator) og nestleder. jeg var fagansvarlig for samlingene, som besto av en god del tyngre maskiner og kjøretøy, samt konservering/restaurering av disse. Deretter arbeidet jeg fra 1996 til dags dato i Akershus fylkeskommune, som konservator for museene og for det øvrige kulturminnevern, bl.a. tilskuddssaker. I tillegg har jeg hatt ansvar for saker vedr. teknisk-industrielle kulturminner.

- *Har du noen spesielle hobbyer?*

I grunnen ikke, men jeg liker å holde på med praktisk arbeide i fritiden, som for eksempel hagearbeide

- *Tidligere museumsbestyrere har ved slike intervjuer fått spørsmålet: "Hvilke planer har du for arbeidet ditt ved Urskog-Hølandsbanen"? Jeg vet at det kanskje er i tidligste laget å spørre en som så vidt har fått sag sett ned i kontorstolen, men gjør det likevel!*

Når det gjelder planer og vyer for arbeidet mitt ved Urskog-Hølandsbanen tror jeg det beste jeg kan gjøre er å være med på å videreføre det flotte arbeidet som er blitt gjort her oppe gjennom mange, mange år, både av de frivillige og senere også av banens ansatte. Du kan kanskje komme tilbake med spørsmålet når jeg er blitt litt "varmere i trøya"?

- *Det kan jeg helt sikkert. Takk til Petter for intervjuet. Vi som driver aktivt på Urskog-Hølandsbanen ser frem til et hyggelig og givende samarbeide med Petter, og ønsker ham hjertelig velkommen til oss – vel vitende om at det ikke skal skorte på arbeidsoppgaver for en herremann med Petters bakgrunn.*

Prydz snudd – etter 42 år!

Lena Moen



Foto: Per Ivar Michalsen

Onsdag 03.04.02 ble Prydz snudd. Det er 42 år siden loket gikk denne veien. Grunnen til "snuoperasjonen" var at Morten Skallerud, som er i full gang med filmingen av IMAX-filmen "Smale spor av et århundre", av filmatiske grunner ønsket å få loket med fronten riktig vei mot Sørumsand.

Natten til 11. april var det stor aktivitet på banen. En del av våre aktive medlemmer utførte glimrende statistarbeide da en lengre filmsekvens ble skutt denne natten.

"Smale spor av et århundre" er den første norske filmen som er laget i IMAX-format, og vil når opptakene er ferdige og filmen er ferdig klippet, bli vist som forfilm på kinoer som har avspillingsutstyr for det spesielle IMAX-formatet.

Tertitten vil holde sine lesere informerte om tidspunktet for lanseringen, og du vil også etter hvert kunne finne opplysninger om dette på vår nettside:

www.tertitten.no

Tertittenbilder fra året som gikk



Søndag 19.08 var det totoogs-drift på UHB. På siste avgang ble begge togene koblet sammen. Her fotografert på Fossum av Simen P. Aasheim



Dette bildet er tatt på veteranbiltreffet på Sørumsand gravværsøndagen 26.08. (Foto: Simen P. Aasheim)



Nyttårsaften gikk de siste "juletogene" og dette er årets absolutt siste tog som forlater Sørumsand. (Foto: Simen P. Aasheim)



Hest og vogn på Fossum var et populært innslag. (Foto: Erik Borgersen)

Tertittens sommerprogram – sommeren 2002

Ordinær kjøring finner sted alle søndager fra og med 23. juni til og med søndag 8. september. Alle søndager med avganger kl. 11.00, 12.00, 13.00, 14.00 og 15.00 fra Sørumsand stasjon.

Det blir i 2002 ingen onsdagskjøringer!

Søndager med arrangementer i tillegg til ordinær drift:

23. juni	Sesongåpning med Pensjonistenes dag
30. juni	Den lille Rundreisen. (Tertitten fra Sørumsand til endestasjonen Fossum. Veteranbuss videre langs banens gamle trase. Omvisning på Aur prestegård og Urskog Fort i Aurskog. Avreise Sørumsand kl. 12.00. Retur til Sørumsand kl. 15.52.) NB!! Reisen gjennomføres bare i forbindelse med 12-avgangen på Tertitten.
14. juli	Den lille Rundreisen
28. juli	Den lille Rundreisen
11. august	Barnas dag
25. august	Musikk langs sporet
1. september	Veteranmønstring
8. september	To-togsdrift (muligens med tre damplok!)

Følg ellers med i dagspressen i Osloavisene og på Romerike. Spesielle arrangementer blir også omtalt på vår nettside.

Selv om det er lenge til jul er datoene for årets julekjøring allerede fastsatt, og det blir 6 dager med vinterkjøring:

søndagene 1., 8., 15., 22., og 29. desember. I tillegg nyttårsaften tirsdag 31. desember. Alle dagene kl. 12, 13, 14 og 15.

Bilder fra museumsbanens første tid

Per Ivar Michalsen

Per Ivar er en kjent skikkelse på Tertitten. Han er en av de som har vært lengst med i museumsbanedriften, faktisk helt siden 1967. Fotoapparatet har han som regel alltid hatt med seg, og han har tatt en mengde interessante fotografier. Her følger noen:



I museumsbanens aller første tid fantes det igjen bygninger langs banen. Godsvognen G9 gjorde tjenesten som transportabelt brusutsalg. Det har ikke lyktes oss å identifisere personene på bildet.

(Foto: P. I. Michalsen)

Dette stedet ser ganske annerledes ut i dag. I 1968 gikk fremdeles riksveien i bro over Tertitten, men på bildet ser vi arbeidet med forskalingen til Tønsberg tunnel, en tunnel som muliggjorde den senere tilbakeføringen til Sørumsand.

(Foto: Akershus Arbeiderblad)





Øverst en av banens tidligste og beste støttespillere, Preben Hysing, fotografert ved nåværende Presterud planovergang. Skiltet viser vei langs den gamle traseen frem til Fyen, der togene gikk fra den første tiden. Riksveien i bakgrunnen.

*På bildet nederst er det knapt mulig å kjenne seg igjen i dag. Det er tatt mellom nedre og øvre planovergang på Sætra, og som man ser tok loket vann her på en særdeles primitiv måte – men det fungerte.
(Foto: P. I. Michalsen)*



Øverst et bilde av SJ E2-1122 med tog i Åmål Djuphamn. (Foto: Simen P. Aasheim)
Nederst befinner vi oss på Svanskog station (Foto: Håvard Pedersen)

Not fucking Åmål.

Håvard Pedersen



*Åmål jernbanemuseum holder til i den tidligere lokstallen til Åmål – Årjäng järnväg.
(Foto: Simen P. Aasheim)*

Denne lille svenske byen ble brått berømt etter at filmen fra byens ungdomsmiljø gikk sin seiersgang også på norske kinoer. Det filmen derimot ikke viste, er at her alt annet enn "fucking Åmål" for en jernbaneentusiast. Dette vakre stedet er velsignet med både jernbanemuseum og en museumsbane av Krøderbanens dimensjoner. Hele stasen er å finne bare noen få timers biltur fra vårt eget kjære Sørumsand. Men man bør likevel beregne seg god tid, - det er mange attraksjoner på veien dit og!

En flott sensommerhelg i fjor dura vi fire stykker av gårde for å ta nærmere i øyesyn hva vårt aktive medlem Hans-Gunnar Larsson "skjuler" i sin hjemby, men lenge før vi havna der ble det kaffestopp med "noko attåt" i Ørje. Kanalmuseet her, nå i ny utgave, er en fryd å besøke, ja nærmest obligatorisk for et hvert Tertitten-medlem som måtte befinne seg på de kanter. Som kjent for de fleste av oss, hang jo kanaltrafikken forbi Ørje (Tistedalskanalen/Haldenvassdraget) sammen med UHB i et "ekteskap" hele banes ordinære driftstid.

Unngår ikke Årjäng.

Fra Ørje er det fortsatt "ikke" mulig å reise nonstop Åmål for en entusiast. Årjäng ligger på veien, -dette fordums så aktive jernbaneknutepunkt med stor stasjon. Her passerte Dal-Västra Värmlands Järnveg (DVVJ), hvor folk ga initialene like gjerne betydningen De Vackra Vyernas Järnveg, i tiden 1928-1985. Sporet nordover, mot Arvika er revet, men sydfra kommer det fortsatt inn et enslig gressbegrodd spor. Her er oppstallet en rekke sykkeldressiner. Vi fristes til å legge av gårde, men vi kan ikke denne gangen, for her må man ha god tid: Til rådighet har man nemlig 52 km spor i herlig natur, gjerne kombinert med kano, som det er mulig å få leid. I den motsatte enden, Bengtfors, venter i sommermånedene enda flere hyggelige ting for en togentusiast. Mens Statens Järnveger (som overtok i 1948) ga opp persontrafikken den resterende strekningen sør til Mellerud i 1986 (44 km), driver nå Stiftelsen DVVJ persontrafikk med skinnebusstog her om sommeren. Dette kan igjen kombineres med kanalbåt på Dalslands kanal. DVVJ er altså mål for nesten en hel ferie alene. Vil du vite mer, så se tlf. og adresselista på slutten av artikkelen. Men Årjäng var og er endepunkt for Åmål-Årjängs järnveg (ÅmÅJ) 1928-1956, 69 km. Er man på ny kaffetørst, sulten eller har lyst på et bad, kan den tidligere stasjonen Sandaholm 13 km etter Årjäng være stedet. Frister ikke noe av dette burde likevel det staselige og godt bevarte vanntårnet være verdt et fotostopp.

Endelig Åmål.

Ved Kättilsbyn forlater vi hovedveien til fordel for snarveien til Åmål. Den tidligere endestasjonen her på sidelinje fra Hallanda ser vi ikke noe til, men ved Hallanda finner vi enda et nydelig godt bevart vanntårn. Vi har i stor grad fulgt tidligere ÅmÅJ fra Årjäng, og på Svanskog stasjon 24 km fra Åmål finner vi spor og materiell! Vi stopper knapt her, for hit skal vi snart tilbake med tog!

Akkurat denne helga hadde vår gode venn Hans-Gunnar tjeneste på UHB, men i Åmål blir vi hyggelig mottatt av Bertil Johanson, ildsjel i Järnvegssällskapet Åmål-Årjäng (JÅAJ), som står for den museale jernbaneaktiviteten i byen. Han har ordnet losji for oss og viser oss veien til Åmål Djuphavn, utgangspunktet for museumsbanen til Svanskog. Her venter damploket SJ E2 1122 fra 1912 med fire stålbyggvogner, herav en med middagsservering. Toget står oppstilt midt på kaia med en svær kran og Vänern som nærmeste nabo.

Sporet er rillespor ("trikkeskiner") i asfalten, og billettsalget skjer fra et lite bord på plassen. Vel etablert i vår lille kupe siger vi av gårde kl. 18.00, gjennom et par tunneler før vi etter en km passerer tidligere Åmål Østra st. tett ved Åmål Central st. Heretter har vi fin utsikt mot JÅÅJs museum i den tidligere lokstallen før vi krysser hovedlinja Göteborg-Mellerud-Kil på bro. Åmål-Svanskog beholdt persontrafikken til 1966, mens godstrafikken gikk ytterligere noen år.

JÅÅJ ble stiftet i 1976, og har i de etterfølgende årene nedlagt et betydelig arbeid med å samle og restaurere jernbanemateriell, sette i stand ÅmÅJs lokstall med tilbakeføring av svingskive og sporarrangement, vedlikehold av 25 km museumslinje, istandsetting av Svanskog st. samt togkjøring og dressinutleie. Fra Åmål løper linja først noen km gjennom litt ensformig skogterreng, men så åpenbarer seg den ene innsjøen vakrere enn den andre på begge sider av banen. Vi stanser ved små idylliske rødmalte stasjoner og man kan på kloden lure på hvorfor de engang i tiden ble lagt her midt ute i ødemarka. En lang tunnel markerer at vi nærmer oss Svanskog, det største tettstedet mellom Åmål og Årjäng. Her har vi et lengre opphold denne fine lørdagskvelden, og får se loket blir tørnet på svingskiva foreningen fikk på plass i 1995, samt besøkt utstillinger og suvenirsalg i den staslige stasjonsbygningen. Solnedgangen nytes langs sjøene på returen, ja den eneste nedbøren vi har er gnistregnet fra loket.

Jernbanemuseum og mølle.

Søndag har vi og fullt program. Selvfølgelig må museet besøkes. Gjestytt guides vi rundt blant damplok, dieselskiftelok, skinnebusser og en større gjenstandssamling. Betydelig arbeid er og lagt ned i denne bygningen. I omfang minner JÅÅJ om vår hjemlige Krøderbane, begge vel verd å besøke.

Før vi forlater Åmål får vi "streng" beskjed om å besøke en mølle utenfor byen. Tollebols kvarn er en fullrestaurert og fullt operativ mølle med dam, vannhjul og det hele. Tilkoblet anlegget er og vandrevet taksponsag samt smie. Umalt korn ankommer med hest og vogn, og både dette og vi mottas med levende musikk, kaffe og servering. Det samme overrasker meg her som ved en del andre Sverigebesøk: "Søta brors" utrolige evne til å ta vare på sin historie og kulturminner, og den gjestfrihet de viser når vi "nordbagger" kommer for å ta dette i nærmere øyesyn. Her har vi nordmenn mye å lære.

Skal du til samme steder i år?

Kanalmuseet i Ørje holder åpent skolens sommerferie alle dager unntatt mandager kl 11-17. Tlf. 69 81 10 29 og internet: www.kanalmuseet.no

Dressin Årjäng-Bengtfors kan leies hele året, tlf Sverige 0531-526801, internet:www.dvvj.com

Skinnebuss m.m. Bengtsfors-Mellerud. Kjøres alle dager unntatt søndager 24.06.-23.08. fra Bengtsfors kl 13.40 og 16.35, fra Mellerud 15.10 og 17.35. Samme tlf og adresse som dressinleien.

Järnvägsselskapet Åmål-Årjäng har i skrivende stund ikke kunngjort noen rutetabell, men du finner dem på tlf Sverige 0532-15428, internet: www.jaaj.tk



Øverst: En rekke dresiner er alt som fyller det tidligere sporområdet i Årjäng. Traseen til sporet mot Åmål tok av mellom bussen og oppslagstavlen.

Nederst: Vår guide Bertil Johanson er en av drivkreftene her ved Tollebos mølle. Bertil er flankert av Tertitten-ekspedisjonens medlemmer: Jonny Ramsrud, Trond Dehli og Simen P. Aasheim.

SHM (Stiftelsen Stoomtram Hoorn-Medemblik) nå og i fremtiden

Roel Houtsma

Den siste artikkelen om SHM skal handle om foreningen i nåtid og fremtid. Frem til 1990-tallet var hovedmålet å kjøre reisende fra punkt A til B. Alt annet, for eksempel restaurering av gamle vogner, ble utsatt. Et trist eksempel var den nesten ferdige restaureringen av personvogn NTM C 205 (se bilde). I 1992 var situasjonen så dårlig at direktøren ble suspendert. Nå lå veien klar for å endre hovedformålet. Nå skulle man satse mer på et nytt bedriftskonsept som inneholder et levende museum omfattende bygninger, toglinje etc. Det er hovedtemaet for denne artikkelen: Første del er generell historie, andre del handler om personer og godsvogner, den tredje litt om lokomotiver, den fjerde har som tema dokumentasjonsprosjektet og den siste delen handler om driften.

Generell historie

Etter at det nye styret ble konstituert i 1992 ble selskapet også endret. Først gjorde man ferdig restaureringen av NTM C 205). Stasjonsbygningen ble også noe endret, der kom det et hjørne hvor reisende kunne drikke kaffe og spise litt.

De nye fremtidsplanene ble presentert en tid senere med følgende hovedmål:

- *tertiærbanen skulle bli et tematisk museum med store publikumsattraksjoner*
- *kontinuitet skulle sikres*

Tertiærbanen ble solgt som et produkt, og bestod av tre deler:

- *man valgte året 1926 som tema*
- *tertiærbanen og båt*
- *tertiærbanen og omgivelse*

Dette betød at reisende skulle ha en opplevelse hvor de ble ført tilbake til 1926. For å realisere dette, måtte man gjøre litt mer enn bare å restaurere vogner. Hele banen og bygda skulle bli omformet til 1920-tallet. De reisende fikk innsyn i denne tidsalderen, og reisen selv var et museum, hvor tog ble et attraktivt reisemiddel.

Det historiske materiellet, lokomotiv, vogner, linja og bygda, alt skulle tilbake i tid. Man begynte å lete etter gamle vogner og lokomotiver. I avisen og på radioen kom annonser med spørsmålet hvem som visste hvor de gamle gjenstandene befant seg. Denne type leteaksjonen kom for sent for lokomotivenes vedkommende. Veldig mange fabrikker kjøpte lokomotiver etter

tertiærbaner gikk konkurs. NTM solgte et lokomotiv til en sukkerfabrikk i Sør-Nederland. Fabrikken hadde lokomotivet svært lenge, men ikke lenge nok, fordi da togentusiaster tok ryktene seriøst og man kom til fabrikken var lokomotivet hugget opp en uke før.

Person – og godsvogner

Resultatet av den store leteaksjonen var at svært mange vogner ble funnet. En av personvognene var den ZE (Tramweg Maatschappij Zutphen – Emmerich) AB6 (se bilde). Selskapet bestilte 6 av denne typen vogner hos Pennock&Co for 5450 gulden (kr 20.000 omtrent) i 1901. I 1935 gikk selskapet konkurs og vogna ble solgt og tatt i bruk som nødbolig. Vogna ble bygd om, første klasse ble soverom, og plattformen på denne siden et klesskap. Plattformen på den andre siden ble inngang og toalett. Mange personer bodde i vogna og i 1961 ble et barn født der. Men i 1990 ville eieren kvitte seg med vogna og kontaktet SHM som hentet vogna. Da den kom til Hoorn ble en restaureringsplan utarbeidet og man tok bilder av alle detaljer. Heldigvis fant man også de originale byggetegningene og det originale nummeret til vogna dukket opp. Utsiden var av ved (Djatti-teak) og i god behold. Interiøret kunne man rekonstruere fra historisk dokumentasjon og bilder. Parafinlamper ble laget etter et gammelt forbilde, men ikke tatt i bruk med parafin, eller med elektrisk lys, fordi det er forbudt i Nederland fordi det er for farlig. Sporvidden var 750 mm. og den ble bygd om til 1435 m.m. Varmen kommer fra damp. Alt ble ferdig restaurert for 142.337 gulden (omtrent 700.000 kroner), og ZE AB 6 ble tatt i bruk i 1999.

SHM var ikke enestående med å samle gamle gjenstander fra terciærbanetiden. På 1980-tallet ble Stichting (Stiftelse) Brabant Rail (SBR) opprettet. Stiftelsen fikk tak i personvognene SBM 24, OG 27, diesellokomotiv 101 fra NTM, og godsvognene E 75 og K 10 fra NTM og postbagasjevognene PD 3 og PD 5 fra SBM. Man restaurerte de fleste vognene men dessverre ble de stående årevis under åpen himmel, så da SHM overtok dem, måtte man begynne helt på nytt. Man var mest stolt av damplokomotivet HTM 8 (Ooievaar=Stork). Et lokomotiv av firkanttypen (bilde 4) bygd av Backer & Rueb i Breda. Denne fabrikken bygde svært mange terciærbane-lokomotiver. SBR fikk lov å kjøre med HTM 8, og noen somrergjorde man det. Men etter noen år ble SBR nesten lagt i dvale. SHM overtok div. gjenstander fra SBR i 1995, og begynte å restaurere lokomotivet.

Historiske godsvogner i kjørbar tilstand

- P1 NTM konduktørvogn
- D6 NTM postbagasjevogn
- K15 NTM koppelvogn
- 157 flatgodsvogn

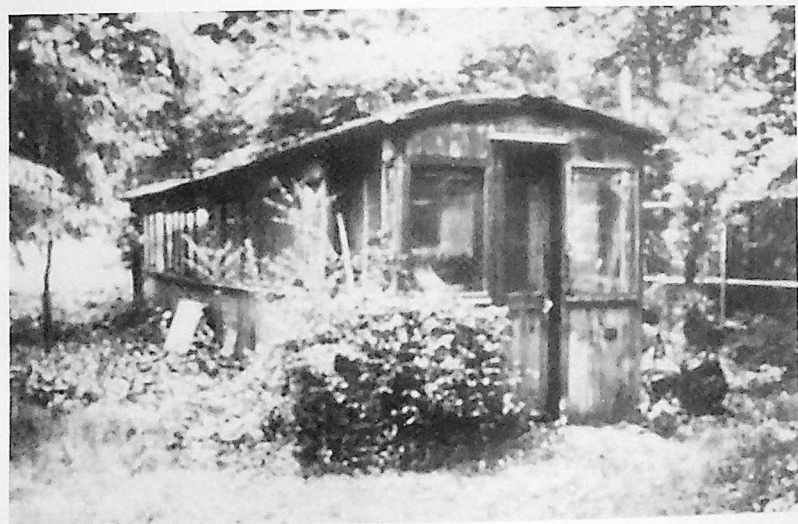
Historiske personvogner. De merkete vogner er i kjørbær tilstand

-	AB6	ZE	1902	Pennock*
-	AB21	GS	1915	Allan*
-	AB22	GS	1904	Wumag Gorlitz*
-	C205	NTM	1916	Werkspoor*
-	AB370	RTM	1905	Haine St Pierre*
-	AB395	RTM	1906	Allan
-	AB8	ZVTM	1916	Allan
-	B19	NMVB 1951		
-	B20	NMVB 1948		
-	AB24	SBM	1925	Allan (ble restaurert)
-	BC27	OG	1917	Beynes
-	BC87	NTM	1920	Werkspoor
-	AB334	RTM	1898	Metallurgique
-	AB341	RTM	1900	Metallurgique

Lokomotiver

Verkstedet i Hoom gjør flere ting, alt fra vedlikehold til komplett restaurering av damplokomotiver. Man har mange års erfaring med den slags arbeid. Ved to lokomotiver ble det konstateret at de måtte utbalanseres. Grunnen til dette var at lokomotiv vraltet og slang når det gikk. Måten man klarte dette på var at man forsterket motvektene på lokomotiv 16 med 250 kg. Man brukte stålplater som ble lagt inn hyllene ved siden av motvektene. Drivverket selv ble 8 kilo lettere, fordi man laget en slisse i kobbelstengene.

Et stort prosjekt var restaureringen av lokomotiv 21/26. Lokomotivet fikk feil nummer da SHM tok det over, fordi kjelen var fra lokomotiv 21, men rammeverket stammet fra lokomotiv 26. Det siste nummeret bestemmer lokomotivets nummer. Prosjektet begynte med allslags arbeid: administrativt, søknader om tilskudd til prosjektet og teknisk forarbeid, som for eksempel hvordan man kunne bygge en ny kjele til et gammelt lokomotiv. Her brukte man datasystemer. Etterpå begynte den fysiske delen, man demonterte til man bare hadde rammeverket igjen. Klinknaglne ble rensset og satt på plass på nytt. Sylinderen og vannbeholderen ble nykonstruert sammen med den nye kjelen. Førerhuset ble satt i stand med en dør i baksiden av lokomotivet, slik som på 1920-tallet. Det kom en ny lov som sa at lokføreren måtte ha en rømmingsvei. Til slutt ble lokomotivet malt i en slags grønnfarge som det hadde før. Lokomotivet ble igjen tatt i bruk den 14. april 2000.



Øverst et billede av den ferdig restaurerte vogn 205, og nederst et av den svært så urestaurerte vognen ZE AB6. (Fotos: Roel Houtsma)

Banen og bygda

Bygninger langs linja er en annen del av museet. Fordi målet er tilbakeføring til 1920-tallet kjøpte man stasjonene på Twisk, Opperdoes og Wognum-Nibbixwoud. I perioden frem til 2000 ble de restaurert ved hjelp av penger som kom fra myndighetene. Myndighetene ga ikke bare penger men man fikk også hjelp av A-ETATEN, fordi i et slags lønnstilskudds-prosjekt fikk unge mennesker en opplæring i snekring. Alle stasjonene ble bygd i 1886/1887. Man måtte rekonstruere nesten alle interiører i stasjonene. Heldigvis hadde man de originale byggetegningene, bilder og annet fra 1896 og det viste seg å være til stor hjelp. Man fikk også uventet hjelp av bygningene selv, fordi hver stasjon hadde deler av det gamle inventaret intakt. Stasjonen i Opperdoes hadde for eksempel de originale fargene gull/grønn. I Twisk var en imitasjonsvegg overmalt i 1926. Loftet på stasjonene hadde en gammel konstruksjon (Philibert kap) På nordsiden av Wognum-Nibbixwoud stod en steinlos fra 1898.. Stasjonen var til 1930-tallet endestasjon på tertiærbanen til Schagen. Alle bygningene hadde separat toalettbygning som man nå måtte bygge på nytt. Stasjonene ble etterpå klassifisert som kulturminner.

Dokumentasjonsprosjekt

I dette prosjektet har man innsamlet alle dokumenter osv. som handlet om historiske tertiærbaner i Nederland. Prosjektet startet i januar 2000 med formål å samle og oppbevare dokumentasjon, historie og gjenstander for kommende generasjoner. En stor del av prosjektet var den "orale historie", man snakket med 222 personer som husket tertiærbanens tid og man fikk mye informasjon. Den eldste som ble intervjuet var en mann fra Haarlem som var fyrbøter ellerusser (han fyrte lokomotiv om natta) i selskapet NZH. Han fortalte for eksempel at HTM lokomotiv 8 kjørte ikke bare for HTM men også for NZH og hadde nummeret A12. En av konklusjonene ble for eksempel at sykkelen var en sterk konkurrent til tertiærbanen, fordi togene kun kjørte fra 25 til 35 kilometer pr time. Etter at man var ferdig med intervjuene begynte man med innredning av senteret. Innholdet i dokumentasjonssenter er 35 meter informasjon om tertiærbanens tid, kategorisert som følger:

- Historisk samling
- Historiske dokumenter
- Bøker
- Tidsskrifter
- Filmer
- Bilder
- Postkort og plakater

- Intervjuer med "vitner" fra tertiærbanens driftstid
- Lydfragmenter
- Digitalisert dokumentasjon

Dokumentasjonssenteret skal bli et senter for studium av levemåten på den nederlandske "bygda", i første del av forrige århundre. Alt i forbindelse med tertiærbanen, hvilken betydning hadde den for utviklingen av landet og landsbyene. Men opplæring og formidling er en likeså viktig del av senteret.

Drift

Her prøver jeg å lage et bilde av fremtidens SHM, på hvilken måte selskapet kan klare seg og få massevis av reisende. Det blir en kombinasjon av forskjellige temaer. Jeg skrev før at temaåret var 1926, og i dette året var 31. august Dronningedag. Man bestemte at man skulle rekonstruere den dagen, med et rollespill med toget i midtpunkt og en del som handlet om måten festen var i 1926. Det betydde å finne et fint tog med musikk, militærer og en ridetur. Dronningen kom til Hoorn med toget, lokomotivet NS 7742 og vogner. På lokomotivet stod lokfører og fyrbøter ved siden av trafikksjefen. Først ble dronningen tatt imot av ordføreren og andre medlemmer av lokalsamfunnet, selvfølgelig med taler, nasjonalsang og æresvakt. Med militær eskorte av en eskadre Gele Ruiters (navnet på en kavaleri enhet som var tidligere stasjonert i Øst-Nederland) ikke bare med hester men også med artilleri. Bak dronningen begynte opptøget med en vogn fra et ølbryggeri, en gammel brannbil osv. Så satte man i gang et rollespill der hvor alle var kledd i 1920-talls-stil under mottakelsen av dronningen. Etterpå var det et stort opptog med masse andre attraksjoner. Dagen ble avsluttet med en middag på en fin restaurant.

Til slutt noen evenementer:

Ny i helgen

Man presenterer en gang i året de nyrestaurerte gjenstandene. En "ny" stasjon, et "nytt" lokomotiv, "nye" godsvogner. Seks lokomotiver kjører en intensiv ruteplan fra og til Opperdoes. På stasjonen venter en stasjonsarbeider på godstoget. På sidesporet står Bello NS 7742 og venter. Fra øst kom lokomotivet 26 med et persontog. Hvis toget stopper på stasjonen gir stasjonsmesteren beskjed om at toget skal til sidesporet. Litt etterpå kommer lokomotivet GSM 18 med noen godsvogner. Ruteplan for disse to dagene er at fra Hoorn kjører 6 tog fra kl. 11.05 til kl. 18.35 og fra Medemblik 7 tog fra kl. 12.45 til 21.00.

I 2001 ble postbagasjevogn NTMs D6 og stasjon fra Wognum ferdig restaurert. Begge spilte en rolle i Ny i helgen i fjor. Tolv tog kjørte fra Hoorn til Wognum

og man gjennomførte gammeldags posttrafikk mellom disse stasjonene. Dokumentasjonssenteret ble også åpnet i fjor. Sammen med lokstallen hvor man fikk informasjon om restaurering av lokomotivet HTM 8 og personvogn SBM 24 var det åpnet for omvisning.

Candlelight express

- Konseptet er blitt fornyet. Først og fremst kan man velge sin egen meny nå.
- Først er det omvisning i lokstallen, spesielt i den delen hvor man restaurerer de gamle gjenstandene.
- Neste stopp er det mer enn hundre år gamle stillverket fra Kesteren (i Øst Nederland)
- Toget står ved plattformen og man kan sette seg i den koselige restaurantvognen. Man blir servert en aperitiff. Samtidig kjører toget gjennom Hoorns 'bydeler'
- Hvis man har lyst, er et besøk på lokomotivet mulig
- Man kan velge blant to supper og fire hovedretter.
- Omvisning i stasjoner langs linja er også mulig
- I Medemblik blir det omvisning i Bonifaciuskirke eller Bakerimuseet eller en omvisning i byen
- Tilbake til Hoorn blir det dessert og kaffe
- Man opplever hvorfor ekspressen heter Candlelight, fordi det gradvis blir mørkere og mørkere og man tenner levende lys

Kristi Himmelfart

- Festival med bunader og historiske klær
- Rollespill med godstrafikk
- Folk langs linja har også historiske klær på

Pannekakeekspressen

- Man kan spise forskjellige slags pannekaker

Kulturminnedag

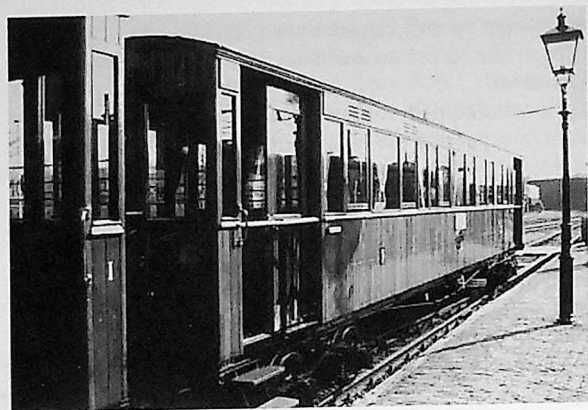
- Hvert år et nytt tema, i 2001 var det å bo, hus og peis
- Stasjonsboliger var åpne denne dagen

Westfriezendag

- Folk som bor i nærheten av linja kan reise gratis med toget. På denne måten sier SHM takk for all støtte

Barnas dag

- I Hoorn står tertiærbanens fe som ønsker barna velkommen
- Klovner på stasjonene
- Barn kan kjøre på lokomotivet
- I Medemblik er det barnemodelltog, gammel godteribod, dukketeater



Øverst ZE AB6 i nyrestaurert stand. Et ganske annet syn enn på forrige bilde.

Nederst sees det snodige lille loket HTM 8

(Fotos: Roel Houtsma)