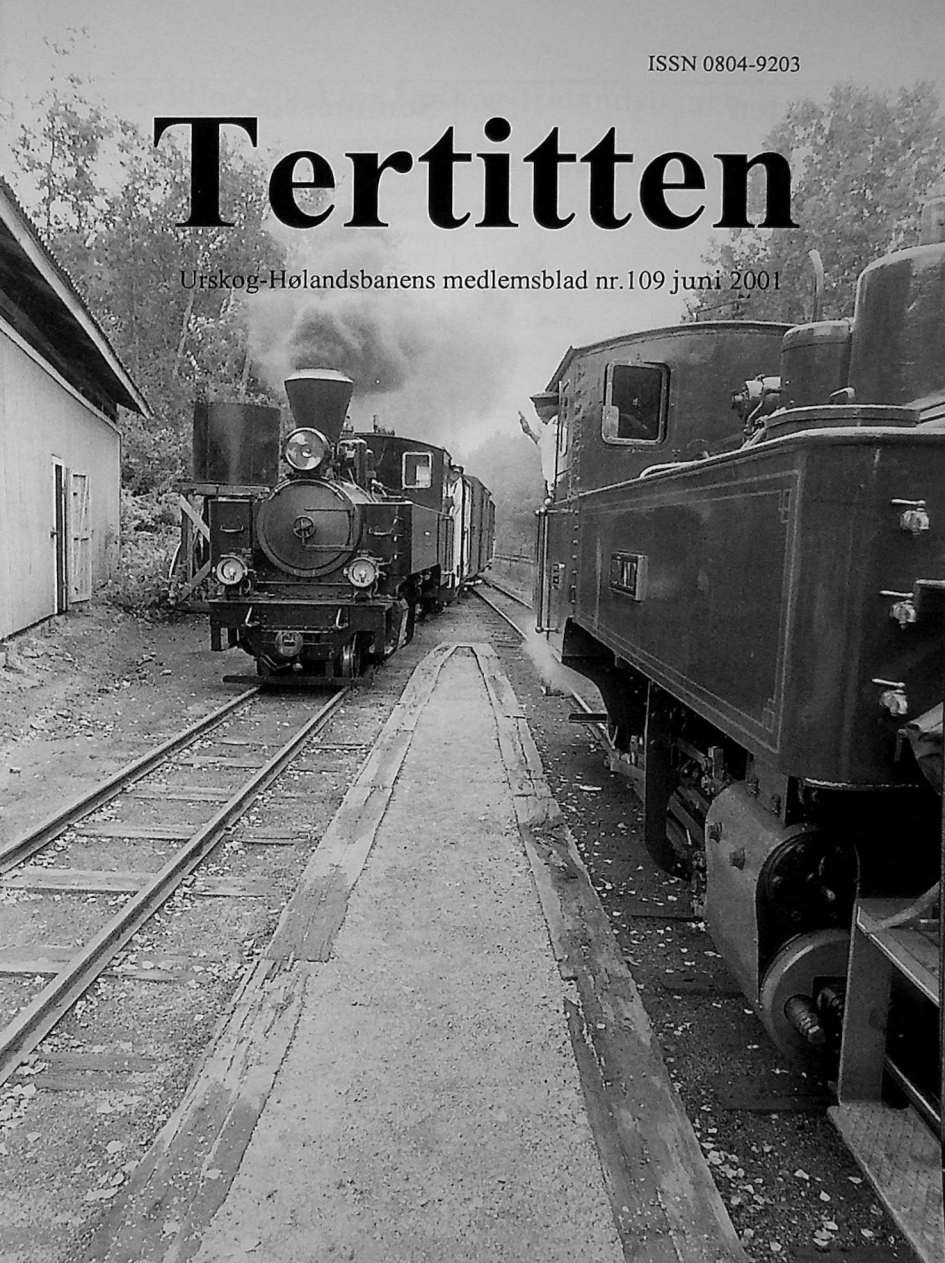


ISSN 0804-9203

Tertittten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 109 juni 2001



Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjonens adresse:
Postboks 59 - 1921 Sørumsand

Annonsepriser:
Baksiden kr. 1400,-, 1/1 side kr. 800,-
½side kr. 500,-

Stiftelsen Urskog- Hølandsbanen

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

Postboks 59 - 1921 Sørumsand
Bankgiro: 1602.51.69089

E-mail: tertitten@sorum.online.no
Internett: www.tertitten.no

Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 16.00
Kontor: Sørumsand stasjon Tlf. 63 86 81 50
Museumsbest./daglig leder: Linda Myklebust
Formann Venneforeningen: Lena Moen
Stiftelsens formann: Finn Halling

Medlemsskap: Støttemedlem kr. 175,-
Aktiv kr. 90,-
Familie: En betaler full pris, deretter kr. 60,-
pr. person.
Livsvarig medlem: kr. 1750,-
Bedriftsmedlem kr. 1000,-

Damptog kjøres sommeren 2001:
søndager fom. 24.06 tom. 26.08 kl. 11, 12,
13, 14 og 15.

Alle onsdager i juli: kl. 16.30 og 17.30

Sommerens

driftssesong nærmer seg med raske skritt. Det var lenge spennende hvorvidt vi kunne gjennomføre kjøring på hele strekningen pga. de voldsomme regnmengdene i fjor høst, med derpå følgende utglidning av banelegemet ovenfor Bingsfoss. Det har vært ført samtaler med så vel Jernbaneverket som er den formelle eier av strekningen og med Riksantikvaren pga. frednings-bestemmelsene uten at noe konkret resultat foreligger.

På egen hånd har vi imidlertid leiet inn hjelp for å få gjenoppbygget fyllingen etter gjeldende pålegg, slik at hele banestrekningen skal være farbar til sommerens drift starter opp. Vi kan ikke tilby alle sommerens besøkende en halv reise, så det var helt nødvendig for oss å få satt strekningen i stand igjen. Arbeidet med dette begynte den 28. mai, og skal være ferdig til charterkjøringen begynner i uke 24.

Vi som jobber på og med Tertitten gleder oss til årets driftssesong og håper at riktig mange av våre lesere og trofaste venner tar turen opp til oss i løpet av sommerferien. Også denne sommeren kan vi by på ulike tilleggsarrangementer i forbindelse med besøket. Fjorårets suksess med "Den lille Rundreisen" med Tertitten, veteranbusser og besøk på Urskog fort kommer til å gjentas og vi kommer til å få besøk av ulike grupper. Søndag 15.07 planlegger vi "Pensjonistenes dag".

Mer om alt dette vil du finne i dagspressen i Oslo og på Romerike, eller du kan ringe oss på tlf. 63.86.81.50.

Vi sees på Sørumsand i sommer!!

Jan Deram

Forsidebildet denne gangen er tatt under to-togskjøringen i august 2000. Et blandet tog er på vei inn på Bingsfos stasjon. (Foto: E. Borgersen)

Årsmelding 2000 for Urskog-Hølandsbanen

1. Organisasjon og ledelse - Styret i Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen

Styret bestod av følgende personer etter årsmøtet i Venneforeningen
13. mars 2000:

Finn Halling, Venneforeningen Tertitten, styreformann
Svein-Ove Johnsrud, Venneforeningen Tertitten
Håvard Pedersen, Venneforeningen Tertitten
Trond Dehli, Venneforeningen Tertitten
Jørn Erik Sether, Aurskog-Høland kommune
Harald Stokstad, Sørums kommun
Helge Njaa, Akershus fylkeskommune

Øyvind Hofseth, 1. varamann, Venneforeningen Tertitten
Per Ivar Michalsen, 2. varamann, Venneforeningen Tertitten

Ansatte medarbeidere

Eyvind Bagle, museumsbestyrer (t.o.m. 31.05.00)
Linda May Myklebust, bestyrer/konservator (f.o.m. 01.07.00)
Trond Dehli, teknisk leder rullende materiell
Egil Jansen, teknisk leder bane og bygninger (t.o.m. 29.02.00)
Rune Brakestad, teknisk leder bane og bygninger (f.o.m. 01.06.00)
Lena Moen, sekretær (25 % stilling)

Teknisk leder for bane og bygninger, Egil Jansen sluttet etter knapt ett år i stillingen. Han sluttet for å gå tilbake til sin opprinnelige stilling i Jernbaneverket, som han hadde 1 års permisjon fra. Rune Brakestad tiltrådte i denne stillingen i juni. Brakestad kom fra Blaker Skanse, hvor han gjennom de siste 20 årene hadde arbeidet som driftstekniker. Etter endt prøvetid 01.12.2000 ble han fast ansatt i stillingen.

Museumsbestyrer Eyvind Bagle sluttet i sin stilling for å gå over i en tre-årig stipendiatstilling på Norges Tekniske Museum. Hans etterfølger er Linda May Myklebust. Hun har tidligere blant annet vært bestyrer/konservator for Sør-Varanger Museum.

Sysselsettingstiltak

Stiftelsens administrasjon har lagt ned mye arbeid i å opprette nye tiltaksplasser i samarbeid med de lokale arbeidskontorene. Det har vist seg å være vanskelig å få inn nye kandidater på grunn av lav arbeidsledighet. Tre personer har vært ansatt i forskjellige sysselsettingstiltak i løpet av året.

Verv i Venneforeningen Tertitten:

Tillitsvalgte før årsmøtet 13. mars 2000:

Driftsbestyrer
Trafikksjef
Organisasjonssjef
Redaktør

Svein-Ove Johnsrud
Anne Halling
Finn Halling
Jan Deram

Styremedlem i Stiftelsen
Styremedlem i Stiftelsen
Styremedlem i Stiftelsen
Styremedlem i Stiftelsen
1. varamann i Stiftelsen
2. varamann i Stiftelsen

Svein-Ove Johnsrud
Trond Dehli
Finn Halling
Håvard Pedersen
Øyvind Hofseth
Jan Deram

Tillitsvalgte etter årsmøte 13.mars 2000:

Driftsbestyrer
Trafikksjef
Organisasjonssjef
Redaktør

Svein-Ove Johnsrud
Lena Moen
Finn Halling
Jan Deram

Styremedlem i Stiftelsen
Styremedlem i Stiftelsen
Styremedlem i Stiftelsen
Styremedlem i Stiftelsen
1. varamann i Stiftelsen
2. varamann i Stiftelsen

Svein-Ove Johnsrud
Trond Dehli
Finn Halling
Håvard Pedersen
Øyvind Hofseth
Per Ivar Michalsen

Venneforeningen

13. mars 2000 ble årsmøtet i Venneforeningen Tertitten avholdt på Sørumsand bibliotek. Det ble foretatt valg av ny AU og representanter for styret i Stiftelsen. Foruten dette ble det orientert om driften og planer for inneværende år. Møtet ble rundet av med en sosial del og lysbildefremvisning.

Søndag 11. juni ble det arrangert en medlemstur fra Sørumsand med veteranbuss. Turen gikk langs deler av den gamle traseen til Skullerud og med dampbåten Engebretth Soot til slusene ved Ørje og videre til Otteid. Dette var en heldagstur for de aktive medlemmene.

Lørdag 19. august ble det arrangert grillfest på Bingsfos der alle aktive medlemmer med familie ble invitert. Eksterne krefter ble innleid til å stå for grillingen, slik at de aktive kunne slappe av. Det var 35 personer som deltok på dette vellykkede arrangementet.

Ved utgangen av året var det 219 støtte medlemmer, herunder 3 bedriftsmedlemmer, og 37 aktive medlemmer.

Rekruttering av medlemmer i alle kategorier har vært og vil fortsatt være en utfordring, da medlemmene utgjør ryggraden i hele virksomheten. Et tema som var gjenstand for diskusjon gjennom året var bevisst satsing av barn og unge for å sikre rekrutteringen i årene som kommer.

2. Driften 2000

Sesongen 2000 ble innledet med skolekjøring 6., 7., 8. og 9. juni. Her var det en fin økning i antall reisende som ble på hele 2.348 med stort og smått.

Det oppstod ingen uhell under driften i 2000. Det var imidlertid avvik i driften grunnet en utglidning langs banen like etter Bingsfos stasjon. Utglidningen var resultatet av den store nedbørsmengden gjennom høsten. Banestrekningen ble stengt av lensmannen, slik at det ikke var mulig å gjennomføre jule- og nyttårskjøring som tidligere år. Bingsfos stasjon ble derfor benyttet som endestasjon på disse turene.



Bilder fra driften. Øverst "kryssing" på Bingsfos mellom lokaltoget og vårt eget tog. Nederst: Dette er også en del av driften: rangering og oppsetting av toget før publikum kommer. (Fotos: P. I. Michalsen)

Driftsstatistikk 2000

Ordinære tog søndager

Tog	25.6.	2.7.	9.7.	16.7.	23.7.	30.7.	6.8.	13.8.	20.8.	27.8.	Totalt
751/752	81	92	44	54	59	75	23	57	68	81	634
753/754	123	120	150	181	119	55	87	109	162	115	1221
755/756	100	79	162	131	99	60	103	74	65	91	964
757/758	80	49	65	49	38	32	58	26	30	83	510
759/760	28	26	40	22	14	7	23	9	44	70	283
Totalt	412	366	461	437	329	229	294	275	369	440	3612

Ordinære tog onsdager

Tog	5.7.	12.7.	19.7.	26.7.	Totalt
761/762	52	86	86	50	274
763/764	9	23	23	30	85
Totalt	61	109	109	80	359

Julekjøringen

Tog	10.12.	17.12.	31.12.	Totalt
753/754	41	125	58	224
755/756	70	69	73	212
757/758	38	50	56	144
759/760	29	40	92	161
Totalt	178	284	279	741

Andre arrangementer	Antall
Barnehager og skoler 6.6. - 9.6.00	2348
Diverse charteroppdrag (10 oppdrag)	829
Arrangement 19.8.	35
Musikk langs ferdselsveiene 26.8.	132
Internasjonal kulturminnedag 10.9.	88
Totalt	3432

Totalt antall reisende 2000:

Ordinære tog	3971
Andre tog	3432
Julekjøringen	741
Besøkende ved stasjon/verksted	258
Totalt	8.402

Stasjonsbygningen på Sørumsand var i juli og august åpen for publikum ukedager i kontortiden. Publikum som kom i åpningstiden ble tilbudt omvisning på stasjonen og i lokstallen. I alt ble det registrert 258 besøkende i denne perioden.

Arrangementer

Første driftsdag søndag 25. juni ble Bingsfos stasjon (tidligere Finstadbru stasjon) høytidelig åpnet av ordfører Hans Marius Johnsen.

Den store rundreisen måtte i år avlyses på grunn av for liten påmelding. Dette er et arrangement som krever mye forberedelser og som blir mer og mer komplisert å arrangere da det er svært vanskelig å få leid materiell med lokførere av NSB. Det er besluttet at Den store Rundreisen "legges på is" i noen år.

Nytt for året var "*Den lille Rundreise*". Dette ble et populært tilbud for mange, særlig barnefamilier. Fra Fossum ble de reisende tatt med i veteranbusser langs Tertittens gamle trase til Aurskog og videre til Urskog fort. De reisende ble kjørt med buss tilbake til Fossum, slik at de rakk siste toget tilbake til Sørumsand. Som guider på bussen ble aktive medlemmer benyttet, mens eksterne krefter ble leiet inn til guiding på selve fortet. For gjennomføring av *den lille rundreisen* ble det samarbeidet med Veteranbusklubben ved Helge Andseth og Aurguidene i Aurskog-Høland. Arrangementet skal etter planene gjennomføres også i 2001.

Veteranbilen Nash 1929-modell ble presentert for publikum søndag 9. juli, etter at den hadde vært og blitt beskuet og beundret på det årlige Amcar-treffet i Lillestrøm på USA's nasjonaldag 4. juli.

Tusenårsmarkeringen til Norsk Musikkråd gikk under tittelen: "Musikk langs ferdsselsveiene". Over hele landet ble dette markert gjennom ulike

arrangementer. I samarbeid med Sørum Musikkråd og Kulturkontoret i Sørum ble det arrangert en konsert i lokstallen den 26. august. Konserten besto av lokale musikk krefter. Publikumsoppmøtet var ikke like stort som man på forhånd hadde håpet på, men erfaringene var likevel så gode at tilsvarende samarbeidsprosjekter kan være aktuelle i kommende år.

Den norske kulturminnedagen hadde i år *kommunikasjon* som sitt tema. Sammen med Kulturkontoret i Sørum kommune og Blaker Skanses venner ble det arrangert et variert program for dagen. Foruten togturen med Tertitten mellom Sørumsand og Fossum var det hesteskysst langs gamle kulturlandskap til Blaker Skanse. For dem som ikke fikk plass i hestekjerrene var det mulig å kjøre veteranbuss dit. Retur til Sørumsand gikk med samme buss. På Blaker Skanse var det servering og demonstrasjon av håndverksteknikker ved Grende Husflidslag. Det var omvisning på Skansen og foredrag om kommunikasjon i Sørum gjennom tidene i regi av Blaker Skanses venner og Blaker og Sørum Historielag. I tillegg var det en rekke musikalske innslag.

Jule- og nyttårkjøringen gikk i år bare til Bingsfos stasjon på grunn av utglidningen. På Bingsfos var det gløgg og pepperkakeservering til de reisende. Mirsad Repesa sørget for trekkspillunderholdning underveis og skapte med dette stor julestemning. På Sørumsand var det mulig å få seg en tur med hest og slede. Den 17. desember ble det arrangert julemesse i lokstallen. Interessen for å komme og selge saker var veldig stor. Publikumet stilte spesielt godt opp denne dagen, men dessverre ble ikke salget så godt som de fleste hadde forventet.

Markedsføring

Markedsføringen fulgte samme mønster som tidligere år i forhold til distribusjon av brosjyrer. Som et forsøk ble det også sendt en del informasjonsmaterieell til Nederland. Markedsføring i et større perspektiv gjøres gjennom medlemskapet i Akershus Reiselivsråd. Der profileres Tertitten som en av mange aktører i distriktet. En del besøkende benytter oppsatte reiseruter som presenteres i Akershus Reiselivsrådets brosjyrer.

Direkte markedsføring bestod i invitasjoner til barnehager og skoler før skolekjøringen i juni. Det ble ellers i år ikke noen direkte markedsføring til alle husstander i kommunen i forbindelse med jule- og nyttårskjøring, på grunn av utglidningen ved Bingsfos. Antall reisende denne julen var mindre enn i fjor, noe som kan skyldes at det i 2000 ikke ble sendt informasjon om tilbudet direkte til kommunens innbyggere.



To bilder fra julekjøringen i 2000. Øverst på vei mot Fossum for full damp, og på det nederste bildet er toget kommet frem til vår foreløpige endestasjon. (Fotos: P. I. Michalsen)

I tilknytning til arrangementer og onsdags/søndagskjøringene ble det satt inn annonser i ulike aviser. Der det er mulig å få gratis omtale i pressen og på Internett, har mulighetene vært benyttet. I forbindelse med svillebyttingen laget TV Romerike et lite innslag på et par minutter. Innslaget ble vist både på lokale sendinger, men ble også kjøpt inn av TV Norge og vist på et nasjonalt sendt program. Til sammen ble innslaget vist 5 - 6 ganger på TV.

Den nyeste satsing på markedsførings siden har vært knyttet til egne hjemmesider på Internett. Under domenet www.tertitten.no ble det i løpet av høsten mulig å besøke Tertitten på Internett. Hjemmesidene ble utviklet av en ekstern Webdesigner i samarbeid med museumsbestyrer Eyvind Bagle. Innholdet i sidene består av historiske så vel som tekniske opplysninger om banen fra driftstiden og museumstiden. En rekke salgsartikler finnes reklamert, og noen bestillinger har kommet som et direkte resultat av besøk på sidene. Det har vært mye positiv respons på sidene, både med hensyn til innhold og layout. Problemet knytter seg til oppdatering og oppfølging av sidene. Dette er tjenester som må kjøpes fra Webdesigneren og er veldig kostbart. Sidene er lagt på Museumsnettets server og fremstår derfor i sin naturlige sammenheng. I tillegg har det vært en kontinuerlig prosess med å oppfordre til linker fra andre aktuelle nettsted.

Publikasjoner

Venneforeningen gav ut tre nummer av medlemsbladet *Tertitten*. Redaktøren for bladet, Jan Deram, deltok også i redaksjonen for Årbok 2000. Redaktør for den tredje i rekken av årbøker var museumsbestyrer Eyvind Bagle.

2000-utgaven fikk bidrag fra lokalhistorikeren Odd Skullerud som tok for seg jernbanehistorien i Sørums kommuner gjennom de siste 150 årene, fra aktiv medlem Dagfinn Lunner som satte søkelyset på busshistorie og restaurering på Bjørkelangen og Jan Deram som skrev om uhell ved UHB i driftstiden.

Av mindre publikasjoner kan nevnes informasjonsskriv som har gått ut til de aktive medlemmene med jevne mellomrom.

3. Museets samlinger

Stiftelsen Urskog-Hølandsbanens samlinger består av gjenstander, fotografier, filmer, historisk arkiv, bibliotek, rullende materiell, bygninger og faste anlegg.

Gjenstandssamlingen

Etter et omfattende ryddearbeid er det blitt etablert magasiner i kjelleren på Sørumsand stasjon. Disse magasinene har vannførende rør og kloakkrør, noe som er uheldig. Resten av gjenstandene lider under dårlig oppbevaring i vogner.

Etter denne opprydningen er gjenstandsmengden anslått til omtrent 1000. Det ble gjort forberedelser til registreringsarbeidet som igangsettes i kommende år. Tilveksten av gjenstander var beskjedne 4: tre stykker uniformsler fra driftstiden og en manuell gressklipper.

Fotografi- og filmsamlingen

Fotosamlingen ble for en del år siden overført fra manuelle til dataregistreringer av Akershus forbundsmuseum (nå Akershus fylkesmuseum). Datasystemet som ble brukt til dette (Dataflex), brukes ikke i særlig grad lenger. I all hovedsak brukes WinRegimus, som er et databasesystem utviklet for både gjenstand- og fotografiregistreringer. Fotografisamlingen er nå konvertert til WinRegimus og installert ved museet.

Fotografisamlingen består av ca 1300 motiver, hvorav ca 1100 er tilfredsstillende registrert. Disse har imidlertid behov for en kontroll gjennomgang på grunn av konverteringen fra et datasystem til et annet. I forhold til filmarkivet er det ingen endringer å melde om.

Historisk arkiv

Arbeidet med å rydde og systematisere det historiske arkivet fortsatte i første halvdel av 2000. Det ble etablert en midlertidig katalog i et internt utviklet databasesystem. Etter hvert som WinRegimus videreutvikles vil det være naturlig også å integrere arkivet i dette systemet.

Biblioteket

Det har ikke skjedd noen endringer i biblioteket fra året før. Antallet nye bøker i biblioteket er tre.

Rullende materiell

Av smalspormateriell eier Stiftelsen 2 damplokomotiver, 4 diesellokomotiver, 1 motorvogn, 7 personvogner, 3 godsvogner og 5 løftkasser. Samlingen består også av mange godsvogndeler. Normalspor materiell består av 1 personvogn, 4 lagervogner, 2 stakevogner og 1 skiftetraktor. I tillegg eier Stiftelsen 1 veteranbil.

Stiftelsen deponerer eller leier følgende: 1 damplokomotiv, 1 smalsporet godsvogn, 1 åpen løftkasse, 2 normalsporete personvogner og 1 veteranlastebil.

Bygninger og anlegg

Museet eier 13 bygninger. 10 av disse er originale eller kopier av bygninger som har stått langs den gamle Urskog-Hølandsbanen. På Sørumsand stasjon finnes stasjonsbygning (kopi), lokomotivstall (kopi/etter forbilde), uthus (kopi) og portalkran (original). På Bingsfos stasjon står stasjonsbygning (original, flyttet), uthus (kopi) og godshus, lokomotivstall og vognhall. Stasjonsbygningen på Fossum er original (flyttet). På Fyen står et uthus (original, flyttet) samt to lagrede hvilebuer (originale).

Utover dette leier Stiftelsen lagringsplass til noe av sitt rullende materiell i bussgarasjen på Sørumsand og kopi av en 1894-Narvesen kiosk. Venneforeningen leier Fjeldvang hytte til sosiale og overnattingsformål.

4. Vedlikeholds- og restaureringsarbeider i 2000

Bane

Arbeidet langs banen ble i gang i juli med justering og pakking av sporet ved nedre Setra. Planovergangen ble istandsatt. De fleste av plankene måtte erstattes med nye.

I løpet av sommeren og høsten foregikk det et omfattende arbeid med svilleskifting, utført av et arbeidslag på 4 – 5 menn. Det ble i alt byttet 580 sviller og kjørt ut 200 tonn med grus på strekningen mellom Småfoss og Bingsfos. Tre og tre skinnelengder ble brutt opp om gangen og sviller skiftet i tilsvarende lengder. Hver skinnelengde består av 15 sviller. Linjegrøfter ble renset og skinnegangen ble løftet mellom 15 – 20 cm. Arbeidet pågikk fra midten av august til slutten av november, i alt 15 uker.

Det ble også byttet sviller på enkelte andre strekninger. Ved Fossum ble det byttet 39 sviller. Det ble også foretatt stikkbytte ved Fyen (10 sviller) og ved Tønsberg tunnel (7 sviller).

Øvrige arbeider som ble utført var:

- alle lasker fra Noractor til undergangen ble tildratt og alle skjøter pakket.
- sidespor ved vognhall på Bingsfos ble justert og pakket
- sporsperrelås til Fyn sidespor og vognhallspor på Bingsfos ble skiftet.
- hele banestrekningen ble sprøytet med ugressmiddel.
-

Ut over dette ble det utført generelt vedlikehold på de ulike parkanleggene ved stasjonene.

Bygninger

Det ble ikke utført noen vesentlige vedlikeholdsarbeider på bygningene. I lokstallen ble det imidlertid montert opphengsrør i taket for lyskastere, og det ble malt noe på Portalkranen.

Rullende materiell

På lokomotiv nr 7 Prydz ble bunnkik slipt, bremseventil slipt, fødevannskiker ble reparert og mannelokket på vanntankene ble utbedret. Stanglagrene ble målt for å kartlegge slakk.

Nye blyplugger i fyrkassen på lokomotiv nr 4 Setskogen ble laget.

Det ble ikke utført reparasjoner på lokomotiv nr 6 Høland.

Samtlige damplokomotiver ble i forbindelse med sesongene opprigget og hensatt etter forskriftsmessige rutiner.

Diesellokomotivet Bingsfoss fikk nye bremseklosser, clutchen ble justert og en diesellekkasje ble tettet.

Arbeidsvognen Rko9 ble malt.

Prosjekter

Bingsfos stasjonsbygning ble ferdigstilt. Pipen ble murt og det ble utført utvending og innvending malearbeid. I tillegg ble det utført innvendig snekkerarbeid.

På K19 ble hovedtyngden av delene reparert og der det var nødvendig ble nye støpedeler laget.

5. Øvrige prosjekter

Sikringsprosjektet

På Bingsfos stasjon ble det gravd kabler mellom godshuset og vognhallen, priveten og stasjonsbygningen. I stasjonsbygningen, godshuset og vognhallen

ble det montert et alarmsystem som varsler tyveri og brann. I priveten ble det lagt inn brannalarm.

Det ble også montert tyveri- og brannalarmvarsling på Fossum stasjon. I den forbindelse ble det gravd kabler og lagt inn 220 V strøm.

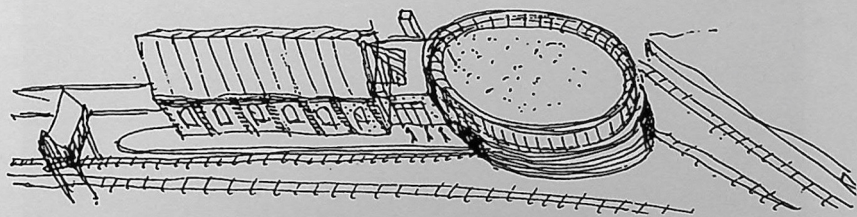
Tilbakeføring/baneforlengelse

Prosjektet om tilbakeføring av Urskog-Hølandsbanens trasé videre forbi Fossum ble sendt ut til høring. På grunnlag av uttalelsene som kom inn, laget Eyvind Bagle og Dagfinn Lunner et høringsnotat. Hovedvekten av uttalelsene gikk ut på anbefalinger om at museet nå bør konsentrere seg om museumsbygget og foreløpig stille dette prosjektet i bero.

Broen som var tiltenkt plassert videre forbi Fossum stasjon blir heller ikke mulig å få flyttet hit fra Hof kommune. Rivingstillatelse i forbindelse med flytting ble avslått av Hof kommune på grunnlag av lokal interesse for broen. Denne avgjørelsen ble ikke anket, og det ble bestemt at man skulle ta opp tråden igjen på et senere og forhåpentligvis mer gunstig tidspunkt

Museumsbygget

Planleggingsarbeidet i forbindelse med museumsbygget fortsatte gjennom året. Tegningsforslag ble fremlagt, men disse ble lagt til side for å foreta en mer detaljert analyse av behovene knyttet til et kommende byggeprosjekt.





Øverst et bilde fra "fellesstrekningen" med Kongsvingerbanen. Vi ser Småfoss støttemur. Bildet er tatt før arbeidene kom i gang.
Nederst bilde av Bingsfos stasjon (ex. Finstadbru) klar til sommersesongen 2000
(Fotos: P. I. Michalsen)

Prosjekt Småfoss støttemur

Linda M. Myklebust

Utført arbeid

I vinter ble det utført en rekke forberedelser i området rundt Småfoss før entreprenøren kunne ta til med arbeidet. Kratt og vegetasjon ble ryddet og en rekke trær ble hogget bort. En del mindre utstyr ble kjøpt inn til dette formålet, og for å avhjelpe situasjonen ble det også investert i en kløyvemaskin for å kunne få ryddet unna trærne. Disse ble kløyvet til ved som skal nyttiggjøres i togdriften.

Forholdet til grunneier ble avklart, i tillegg til innhenting av nødvendige tillatelser fra ulike hold. Akershus Fylkeskommunen innvilget søknad om dispensasjon fra fredningsvedtaket, slik at arbeidet kunne utføres.

Ole M. Almeli A/S ble engasjert til å utføre selve arbeidet. Det ble først laget anleggsvei og platå langs hele murens lengde på oversiden av den. Blandte masser av stein og jord ble fjernet. Den gamle muren ble demontert og den opprinnelige grunnkanten ble lokalisert. Den lå fra 1 til 2 meter innenfor muren slik den gjennom årene var blitt skyvet fremover mot banen. Muren ble så stablet opp igjen. Gammel stein ble benyttet så langt som disse rakk, men det ble også nødvendig å skaffe ny stein.

Bak muren ble det lagt en til to meter med dreneringsmasse. Det ble også lagt ut dreneringsrør og duk for å skille leirmassene fra dreneringsmassene.

Da muren var ferdig ble platået gjenfylt.

Hele arbeidet ble nøye fulgt opp av prosjektleder Rune Brakestad. Det ble også jevnlig arrangert befaringer, blant annet med representanter fra Akershus fylkeskommunen. Bestyrer/konservator Linda May Myklebust hadde det overordnede ansvaret for at arbeidet ble utført i henhold til antikvariske prinsipper.

Videre fremdrift

Arbeidet som gjenstår er gjenfylling av anleggsveien og justeringen av terrenget. Utover våren vil området på toppen av muren såes og beplantes. Det blir også nødvendig å justere sporet. Til dette formålet er det bestilt grus. Arbeidet videre vil bli utført av Stiftelsen Urskog-Hølandsbanens stab.

Utgifter som gjenstår er til gruskjøpet (ca. kr 2.500) og til beplantning (ca kr 2.000). Prosjektet vil avsluttes når disse restarbeidene er ferdige. Ferdigstilling og sluttrapport beregnes å foreligge innen sommeren 2001.



Øverst: Klar for en koselig sykkelturn. Her råder roen og stillheten.
Nederst: Tertittens gamle trasé inn mot Løken. Løken kirke sees i bakgrunnen.
(Begge fotos: Lena Moen)

En sykkeltur langs nedlagte spor...

Lena Moen

Fra Bjørkelangen til Løken går en av de mest idylliske sykkelstier en kan tenke seg. Tertittens gamle trase på denne strekningen er asfaltert slik at det er mulig å nyte de fine omgivelsene i lett tråkk der gamle gjerdestolper etter en forgangen tid fortsatt ”pryder” veikanten.

Dette er ikke en tur som skal gjennomføres på kortest mulig tid, og veien er heller ikke i en slik forfatning at det er mulig med høy hastighet på tohjulingen. Her skal en ta det med ro, nyte den fine naturen, nostalgien og atmosfæren. Legg merke til alle tegn som forteller at her har det gått et jernbanespor – lange rette strekninger, stolper langs veikanten, (mer liggende enn stående, herjet av tidens tann), sviller benyttet som trapp opp til noen av husene og sist men ikke minst en vel bevart kulvert vi passerer. (Kulvert: Liten bro bygget opp av naturstein). Stopp sykkel og ta en ordentlig titt på dette byggverket som reiser seg over den brusende bekken omkranset av blomster og grønne vekster.

Turen kan du starte ved den gamle lokomotivstallen på Bjørkelangen. Da krysser du riksveien og følger skiltet videre. Her er det like fint for barn som for voksne – en idyllisk tur for hele familien. Jorder og gårder omkranser det meste av strekningen, men vi kommer også igjennom skogholt og forbi velstelte eiendommer.

Ved Hornåseng går sykkelstien nesten helt ned til Bjørkelangensjøen. Dette er stedet en stopper for å nyte medbrakt matpakke. Kanskje det til og med er fristende med en liten dukkert! Det er fortsatt et stykke igjen til Løken, så kanskje en heller skal stoppe her på tilbakeveien? Løken kirke er en vakker kirke med fin og velstelt gravlund. Her går sykkelstien rett forbi. Hele turen er på 12 km, i lite kupert terreng. **God tur!**



*Her må det bare ha gått et jernbanespor!
Vi er i banens gamle trasé like ved Løken.
Foto: Lena Moen*

Museumsjernbanen Hoorn-Medemblik (del 2)

Roel Houtsma

Først noen nyttige forkortelser:

SS =	Staatsspoorwegen (Statsbanen)
H(IJ)SM= Jernbane)	Hollandse (IJzeren)Spoorweg Maatschappij (Hollandsk
HN =	Locaal Spoorwegmaatschappij Hollands
Noorderkwartier	
NS =	Nederlandse Spoorwegen (Nederlandsk Jernbane)
TS =	Tramweg Stichting (Tertiærbane forening)
GSM =	Gooise Tramweg Maatschappij (Gooise tertiærbane)
Tramweg Stichting	(Tertiærbane-forening)

I 1961 fikk NVBS(Nederlandsk Jernbaneklubb) som følge av NZHs omforming fra et elektrisk tertiærbane selskap til et busselskap, en motorvogn og en vanlig vogn i gave. Derfor opprettet man en museumskommisjon som kunne ta vare på disse gavene.

Den 11. august 1965 er en viktig dato for TS, fordi dette var opprettelsesdatoen. "Fødselsbeviset" fra TS sto i 'Op de Rails' (På skinnene)fra april 1960:

Museumfonds. Styret foreslår 5 mars 1960 for medlemsrådet at man skal reservere et beløp på 1000 gulden (nesten 4000 kr.) til et museumsfond. Dette fonds målsetting er opprettelse av et tertiærbanemuseum. Hvis man vil bidra kan man sende penger til NVBS med påskriften "Museumsfond".

Målsettingen til TS er opprettholdelse, restaurering og bruk av historisk materiell. Foreningen kom ikke for tidlig, man fikk nemlig kort tid etter tilbud om å overta materiell fra RTM (Rotterdamse Tramweg Maatschappij). Dette selskapet hadde en sporvidde på 1067 mm. Medlemmene gav så mye penger at man kunne kjøpe tre damplokomotiver, 18 personvogner og mange godsvogner. I Hellevoetsluis fikk man lov å bruke det gamle området til RTM. Her var endestasjonen på den siste av linjene til RTM, Spijkenisse, en landsby litt vest for Rotterdam. Det siste tog gikk her 15. februar 1966.

Dette var sluttdatoen for tertiærbaner i normal drift i Nederland.

Jeg skrev at målsetningen til TS er opprettholdelse, restaurering og bruk av historisk materiell. Fra begynnelsen hadde man vanskeligheter med å kunne oppfylle disse målsetningene. Man hadde nå masse materiell, men ingen spor

man kunne kjøre på. De prøvde først å kjøre den gamle traseen til RTM, fra Spijkenisse til Hellevoetssluis, men alle forsøk mislyktes.

I 1968 begynte man så å kjøre Hoorn – Medemblikbanen. TS hadde noe smalspormateriell (1067 mm) og en normalsporbane. Dette ble vanskelig. Hva skulle man velge? Man bestemte seg så for å opprette to forskjellige arbeidsgrupper: RTM (Rijgend Trammuseum), med originalt smalspormateriell og en liten trasé på 2 kilometer i Hellevoetssluis og SHM (Stoomtram Hoorn – Medemblik) med normalspor.

Disse første to blir etter en stund selvstendige, en tredje fulgte litt senere. De tre arbeidsgruppene blir etter hvert for store for en organisasjon med frivillige som TS er. Man behøvde mer fleksibilitet i arbeidsgruppene dersom de skulle funksjonere. TS' organisasjonen ser nå slik ut:

Arbeidsgrupper	Selvstendig
NZH	Stiftelse RTM
HTM	Stiftelse Haags Trammuseum
Remise Delfshaven	Stiftelse Museumstoomtram Hoorn – Medemblik

Stiftelsen Museumstoomtram Hoorn – Medemblik

Denne delen av artikkelen består av en generell del, etterpå skriver jeg om driften, materiell og andre ting som er verdt å vite.

Styreform

12 desember 1973 er opprettelsesdatoen for Stoomtram Hoorn – Medemblik (SHM) AS. TS hadde størstedelen av aksjene. Man kunne nå ta raskere avgjørelser når det gjaldt Hoorn – Medemblikbanen. Målsettingen til SHM var at man skulle kunne kjøre for et så stort som mulig publikum. På 19. september 1977 blir alt endret fordi alle aksjer kom i hendene på SHM. Man endret også stiftelsesstruktur. Stiftelsen fikk ansvar for turistdriften på Hoorn – Medemblikbanen og hadde som mål å drive med overskudd. Dette overskuddet kunne man så bruke til vedlikehold av banen og materiellet. Den andre delen fikk ansvar for innsamling av historisk teriærbanemateriell og sørget for penger til vedlikehold og restaurering av dette materiellet.

Drift

SHM har et godt samarbeid med NS (Den nederlandske jernbanen). Sammen har man en dagstur, NS dagstur nr.34, som er en av den beste og mest besøkte i Nederland. Den heter "Den historiske trekanten". Man kjører med tertiærbanen,



Øverst: RTM (Rijgend Trammuseum), med originalt smalspormateriell og en liten trasé på 2 kilometer i Hellevoetsluis (Foto: F. v. d. Gragt)

Nederst: Lokomotiv nr. 21 underveis til Hoorn med et godstog i 1974. (Foto: K. Laan)

elektriske tog og båt en runde i Vest Friesland. Disse dagsturene begynte på 70-tallet og bare i 1975 tok 18.000 personer denne rundturen.

Fra 1973 gikk det bedre og bedre med et antall reisende fra 72.000 i 1973 til 105.600 i 1978. Hva var grunnen til denne økningen? Først og fremst kjørte man mange tog på linja. I 1976 kjørte for eksempel 5 togpar på hverdagene, og på onsdager kjørte man et tog så å si hver time. Onsdagene dag hadde man i tillegg en attraksjon i Hoom, det gamle hollandske markedet. Fra begynnelsen av 70-tallet til 1980 (bilde av godstog) hadde man også ansvar for godstrafikken på linja. Dette betød at man også hadde regelmessige inntekter på vinterstid. Bortsett fra vinteren 1975 – 1976 da diesellokomotivet som dro dette toget var ødelagt, måtte man kjøre med damplokomotivet. For jernbaneentusiaster var dette en fest, men ikke for SHM, fordi dette kostet mye penger.

I 1979 begynte man for den første gang med julekjøringen. Det kjørtes to togpar i hver retning fra 23 desember til 28 desember. De reisende fikk følgende tilbud: Åpent hus i lokstallen, en 'amerikansk' julenisse, i toget var det servering av kaffe og ertesuppe, i Medemblik var dampmuseet åpent og man kunne se historiske filmer. Alt kostet bare 15 gulden, (= 60 kroner). 5100 personer reiste med de første juletogene.

I 1980 får man et tilbakeslag, og den finansielle situasjonen forverres. Først og fremst hadde man to dårlig sesonger i rekkefølge, fordi været ikke var så bra, både for varmt og for kaldt. Dertil kom det færre reisende til Hoom. Heldigvis kunne man effektivisere kjøringen, fordi man fikk endret trafikkstrømmen. Frem til 1980 kjørte man med fulle tog til Medemblik og med nesten tomme tog tilbake til Hoom. Etter aktivt PR-arbeide fikk man nå de reisende til å ta toget også i motsatt retning. Det var det lille positive det året.

Årene etter 1980 blir preget av besparelse. Først blir det en reduksjon i togbevegelsene. I disse årene kjørte man bare 2 togpar, på onsdager 3 togpar. Etter 1986 øynet man lys i tunnelen og antall reisende steg fra 82.192 på NS dagstur til 85.355 i 1991. Det kom også nye severdigheter i Hoom, man bygde for eksempel en ny tertiærbanestasjon i gammel stil. Ved siden av denne stasjonen kom et originalt stillverk som ordner all trafikk på stasjonsområdet. I 1993 ble det ansatt en ny direktør på banen, og den "skifter" fra å være en ordinær smalsporbane til en temabane der turister kunne oppleve en reise i gamle dager.

Det originale sikkerhetssystemet med avstandsignaler var nesten helt borte i 1979. Signallamper på Medemblik bru var det siste fra det gamle anlegget. I 1979 begynte man med et system hvor man brukte en togleder, som satt i stillverket i Hoom, og hadde kontakt med togføreren over mobiltelefon. Man splittet linja i 5 deler. Grenser mellom stasjon og linja blir markert med nye skiller. Togkryssinger kunne nå bare skje på bestemte stasjoner.



I Hoorn bygget man en "ny" tertiærbanestasjon i gammel stil. Ved siden av denne stasjonen kom et originalt stillverk. På bildet et persontog med hele 3 lokomotiver foran. Stillverket i bakgrunnen. (Foto: E. R. Ooijevaar)

Materiell

Damplokomotivene

Nr. 5	1929	La Meuse	
Nr. 6	1920	Hohenzolleren (ikke i kjørbær stand)	
Nr. 16	1943	Jung	
Nr. 18	1921	Henschel,	GSM
Nr. 21	1922	Hanomag	LTM
Nr. 23	1918	Orenstein & Koppel	WSM
Nr. 30	1908	Jung	
6503	1887	Hohenzolleren	
7742	1914	Schwartzkopff	NS "Bello"

Motorvogner

Nr. 40	1923	DWK	WSM
--------	------	-----	-----

Tertiærbanevogner

BR 19	?	?	NMVB
B 20	?	?	NMVB
AB21	1915	Allan	GSM

AB22	1904	Wümag	GSM
C205	1916	Werkspoor	NTM
AB370	1905	HaineStPiere	RTM
AB395	1906	Allan	RTM
BC425	1921	Werkspoor	NS

Godsvogner

P1	1888/1905	Beynes/NTM	NTM, konduktørvogn
D6	1904	Werkspoor	NTM
K16	1924	NTM	NTM, kobbelvogn

Verdt å vite

Hoorn – Medemblikbanen kjørte ikke bare på "egne" spor. For eksempel kjørte man ikke bare i Vest Friesland, men også på andre steder i Nederland. I det nordlige Nederland var det til 50- tallet et stort tertiærbane-selskap som hadde nesten 300 km. jernbane. På den siste delen fra Groningen til Drachten kjørte man noen sommerdager med skiftende suksess. En gang kjørte man over en hovedjernbane fra Leeuwarden til Groningen med lokomotivet LTM 21 og 4 vogner, det var en stor suksess. Jeg var med den gangen og det var en helt spesiell opplevelse fordi tog/trikk fikk masse oppmerksomhet. Man måtte vente en time halvveis for å fylle lokomotivet med vann og vente på kryssende tog. Man kunne også sende post fra det toget, frimerket fikk et spesielt stempel. Etter denne turen til nord-Nederland ble det også arrangert turer til andre steder i Nederland.

Spesielt var det også at Hoorn – Medemblikbanen flere ganger ble brukt i filminnspillinger. Filmen "Riddle of the sands" hadde scener med lokomotivet WSM 23 med lysende parafinlamper, en godsvogn, en kobbelvogn og to RTM personvogner. Man kjørte fra Bengersiel (Twisk) over smalsporbanen til Medemblik (Emden). Filmens handling foregår egentlig i Tyskland, men der fant man intet egnet sted, derfor kom Hoorn – Medemblikbanen med i bildet. Snøfall forsinket filmopptakene med en uke. I Medemblik (Emden) stod et hurtigtog til Berlin, med lokomotivet 5 og personvogn C12. En dag og tre netter filmet man på Twisk (Bengersiel), også litt ut fra Twisk og Medemblik (Emden). Bello-festivalen var litt spesiell, fordi man fikk lokomotivet NS 7742 (Bello) fra Bergen kommune, i vest Nederland. Lokomotivet stod der i mange år som minnesmerke over en populær tertiærbaneforbindelse. SHM restaurerte lokomotivet, man brukte bare noen gjenstander fra det gamle lokomotivet. Festlighetene varte i to dager med mye damplokkjøring fra SHM og andre museumsjernbaner i Nederland, av og til også fra utlandet. Det var ikke bare kjøring men også en markeds plass og andre interessante ting.

”Candlelight express” er et tog hvor man kan spise på underveis. I 1987 begynte SHM med arrangementet. Først får man omvisning i lokstallen i Hoorn. Når man så setter seg på toget får man først servert en aperitiff, og deretter serveres middag med levende lys på bordet. Man kan velge fra tre menyer. I Medemblik får man omvisning i et baker-museum. På returreisen får man dessert. NS 3737, det siste damplokomotivet fra NS, kjørtes til jernbanemuseet i Utrecht 7. januar 1958. I 1981 fikk SHM oppgaven å bringe lokomotivet tilbake i kjørbær stand. Det var en stor oppgave, og man fikk bare tre måneder på den. Det gikk, og den 18. september 1981 var lokomotiv 3737 en av den største attraksjoner på jubileumsfesten til NVBS. Etterpå ble 3737 brukt ved flere anledninger.

Konduktørene fikk mange ganger spørsmål om landsbyene langs banen uten at de visste noe særlig om dem. Et lyst hode fikk ideen om at man kunne arrangere spaserturer mellom landsbyene (det er ikke så langt mellom dem i Nederland). En utførlig guide med opplysninger om de forskjellige landsbyene og historien deres ble trykket opp, og i dag finnes det spaserturer på fra 5 til 14 kilometer, og disse er svært populære.



Lokomotiv nr. 30 med tog til Medemblik krysser med lokaltog som har rygget inn på sidesporet ved Opperdoes, 25. juli 1979. Som det synes av bildet var ikke sidesporet så ofte i bruk.

Nytt fra Tertitten

Vedtektsendringer i Venneforeningen

På årsmøtet i venneforeningen 21. mars 2001 ble det foretatt endringer av vedtektene. Bakgrunnen for disse endringene er at kravene som stilles til opplæring og sikkerhetsgodkjenning av lokomotiv- og togtjenestepersonalet er for høye til at de kan pålegges de frivillige. Endringene går i grove trekk ut på at ansvaret for opplæring og sikkerhetsgodkjenning av de aktive medlemmene er overført til Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen. Ansvarlig for godkjenning vil fortsatt være Erik Borgersen.

Som en følge av dette er det blitt endringer av vervene i Venneforeningen. For første gang siden museumsdriften startet har vi ikke lenger noen driftsbestyrer eller trafikksjef.

Det nye styret i Venneforeningen ble valgt på årsmøtet og ser slik ut:

Formann:	Lena Marie Moen
Nestformann:	Svein Ove Johnsrud
Redaktør:	Jan Deram
Styremedlemmer:	Finn Halling
	Trond Dehli
	Knut Hansen (vara)
	Roel Houtsma (vara)

Sommersesongen 2001

"Oppkjøringen" til sommersesongen er allerede i gang. Den 5. mai ble det avholdt en meget vellykket dugnad med over 20 fremmøtte, der vi fikk gjort unna en stor porsjon forefallende arbeide. Blant annet er "Prosjekt Nash" så godt som i havn.

Meget gledelig er også oppslutningen om årets skolekjøring. I skrivende stund (2. juni) er det påmeldt **2.158** små og store reisende til dagene 12. 13. 14. og 15. juni.

Godt jobbet av banens administrasjon som har markedsført oss på en utmerket måte!



Velkommen til Tertitten i sommer!

.... toget som ikke skal noe sted, bare en tur tilbake i tiden!

Sommeren 2001 kjører vi etter følgende ruter:

Alle søndager fra og med 24. juni til og med 26. august kl. 11.00, 12.00, 13.00, 14.00 og 15.00 fra Sørumsand stasjon.

I juli måned kjører vi også alle onsdager kl. 16. 30 og 17.30.

Benytt en sommersøndag eller –onsdag til et avslappende og hyggelig besøk hos oss!