

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 88 - oktober 1993



Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjon: Aud K. Brevig
Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Annonsepriser:

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

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: Mandager kl. 17.00 til 18.00

Sørumsand stasjon

Tlf. 63 82 69 70 (Telefonsvarer mottar beskjeder utenom kontortid.)

Tlf. Bingsfoss 63 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling

Trafikksjef Erik Borgersen

Stiftelsens formann: Gunnar Apeland

Avd. ing. Vidar Skilnand

Medlemsskap: Støtte- kr. 175,-, Aktiv kr.

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

60,- pr. person. Livsvarig: kr. 1750,- Bedrif-

ter: kr. 1000,-

Damp tog kjøres hver søndag fra ca. medio juni til medio september.

kl. 11.00, 12.00, 13.00 14.00 og 15.00

Høstens

nummer av "Tertitten" foreligger nå etter at sommerens driftssesong er vellykket avsluttet. Også denne vår 28. driftssesong er forløpet uten skader av noen art. Disse linjer skrives akkurat mens NRK viser bilder fra den tragiske togulykken på Nordstrand, noe som er en alvorlig påminnelse til oss som driver med persontransport med tog. Vi har heldigvis et øvet og godt personale med god kjennskap til sikkerhetsbestemmelsene, og har til nå unngått ulykker på museumsbanen. Selv om vi ennå ikke kjenner årsaken til denne ulykken vet vi at vi aldri må slappe av på kravene til sikkerhet, selv om forholdene hos oss jo er noe enklere.

I dette nummeret av bladet kan du selvsagt lese om årets drift til nå, foruten at vi har en del meget lesbare artikler bl.a om "århundrets tur" for de aktive med A0100 til Postdam, og et intervju med vår veteran, Ivar Elgstøen. Ta med deg bladet i sofakroken og sett deg godt tilrette.....:

Jan Deram

Av innholdet:

<i>Driften</i>	s. 3
<i>Intervju med Ivar Elgstøen</i>	s.11
<i>UHB til Potsdam</i>	s.21
<i>Hva avisene skriver</i>	s.27
<i>Graakalbanen</i>	s.29
<i>Litt fra Numedalsbanen</i>	s.34

Der intet annet er nevnt i teksten eller ved bildene er fotos tatt av Erik Borgersen.

Forsidebilde: Fossum stasjon er blitt et fint sted å være. Miljøet her er blitt riktig fint etter ferdigstillingen. Sukkertøyboden er et poulært innslag.

Driften



Passasjerene er vel ombord og tog 753 er klar til avgang en søndag i juli.

Også i år kan du lese driftsartikkelen i bladet før årets siste tog har gått. Fjorårets suksess med juletogkjøring i desember vil bli gjentatt i år, og blir besøket like bra som i 1992, vil vi kunne plusse på rundt 1000 nye reisende før 1993 tar slutt.

Sesongen begynte i år tidlig i juni med charterkjøring for skoler og barnehager. Vi brukte samme opplegg som i 1992, og unnlot å la togene bli stående på Bingsfoss og vente, slik at vi kunne tilby hele 5 tog pr. dag. De reisende ble sittende over et tog på Bingsfoss. Dette viste seg å være meget vellykket, og i løpet av charterdagene

hadde vi 2040 reisende. Tradisjonen tro kjørte vi også i år på Sørumsanddagen, til glede for både små og store. Dessuten hadde vi også charterkjøring for et større optisk firma.

Fra 13. juni var den ordinære driftssesongen igang. Nå er aldri juni noen stor besøksmåned på UHB, men

sannelig hadde vi årets best besøkte søndag den 27/6 med 513 reisende.

Årets sommer ble forholdsvis "typisk norsk". For noen år siden kunne vi gledesstrålende meddele at materiellet overhode ikke hadde fått regn på seg i løpet av driftssesongen. I år må vi vel nesten kunne si det motsatte. Selv om vi hadde noen fine søndager, var det sannelig ikke mange dagene lok og vogner ikke fikk regn på seg. Dette innvirket selvfølgelig på besøkstallene. Enkelte søndager innstilte vi togene 5047 og 5048 helt på slutten av dagen, og lot tog 760 returnere til Sørumsand med bare én vogn på slep, nemlig CFo5. Innholdet i denne varierte fra noen ganske få til opp mot 30 passasjerer.

Vi hadde få spesielle aktiviteter på banen i år, men nevnes må den søndagen vi "gjenopplevde" borgerkrigen i Amerika. Sør og nordstats-soldater utkjempet et drabelig slag (med løskrutt og mye lyd) på Bingsfoss etter å ha overfalt togbetjeningen og stjålet en kiste med verdisaker fra toget. Krutt-røyken drev i terrenget lenge etter at den siste "døde" hadde reist seg fra skinnegangen.

Fossum stasjon har fått en virkelig ansiktsløftning i 1993. Øyvind Midtskogen har vært den drivende kraft bak arbeidet her. Stasjonsbygningen er blitt ferdig innredet, togmeldingstelefon installert og utvendig er en prektig grønnlakkert parafinlykt hengt opp. Tjoringsbommen for hester, og den meget populære sukkertøymannen, som hver eneste søndag trofast har møtt opp

med sin lille bod, er også med på å skape miljø rundt denne lille landsens stasjonen. Vi har ikke bare bevaringsverdige bygninger og materiell på banen vår. Vi opererer også med bevaringsverdig personale; om vår aktive venn, Ivar Elgstøenkan du forøvrig lese annetsteds i bladet.

Mange barn synes det kan bli lenge å vente på toget på Sørumsand. I år kunne de forkorte ventetiden med å ri på ponnier. Dette viste seg å være et meget populært innslag, som vi vil forsøke å etablere også neste år.

Til å begynne med i sesongen brukte vi lok nr. 7 "Prydz", men omtrent midtveis "pakket vi ut" lok 4 "Setskogen" som har stått ubrukt siden 1991. Ved å veksle på bruken av lokene får vi et fornøytig kilometerløp på hver av dem.

Vi avsluttet sommersesongen med ekstra kjøring av et "kjærlighets-tog" om kvelden lørdag den 11.09, en meget stemningsfull affære for dem som var med på det. Siste ordinære driftsdag var søndag den 12.09 - en søndag med godvær og et besøk på i overkant av 300.

Til neste sesong foreligger det både ny guide og ny brosjyre med de nye avgangstidene som skal gjelde fra 1994. I den forbindelse vil vi intensivere PR-arbeidet ytterligere.

En viktig påminnelse til slutt: **Årets julekjøring finner sted søndagene 5., 12. og 19. desember.** I tillegg kommer nyttårsaften. Togene går fra Sørumsand alle dagene kl. **13.00, 14.00 og 15.00**



Sikkerheten er viktig. Her konfererer togleder Aud K. Brevig med togekspeditøren på Bingsfoss.



Vi prøver å gjenskape et miljø. Veteranbiler som kommer plasserer vi på stasjonsområdet. Bare synd at bygningene i bakgrunnen ikke er like tidstypiske.



Nord og Sørstatssoldater "røklegger" lokstallområdet på Bingsfoss under sitt angrep på hverandre og på toget med verdi-transport.

Foreløpig driftsstatistikk 1993

Ordinære driftsdager

Tog nr.	13/6	20/6	27/6	4/7	11/7	18/7	25/7	1/8	8/8	15/8	22/8
751	8	20	22	44	28	22	47	30	36	58	15
753	53	45	100	89	109	81	94	98	100	84	127
755	103	127	143	139	143	153	128	166	73	89	48
757	93	112	130	67	108	163	124	119	110	35	40
759	24	57	118	116	94	70	49	64	76	56	30
5047	9	8		13		22		5		7	5
Sum	290	369	513	468	482	511	442	482	395	274	228

Tog	29/8	5/9	12/9
751	15	32	22
753	24	68	62
755	80	67	86
757	77	82	80
759	32	43	50
Sum	228	292	300

Andre

Kl.	12/6	11/9
12.00	117	33
13.00	48	7
14.00	115	20
Sum	280	60

Tot. ant. reisende ord. driftsdager: 5375

Charter

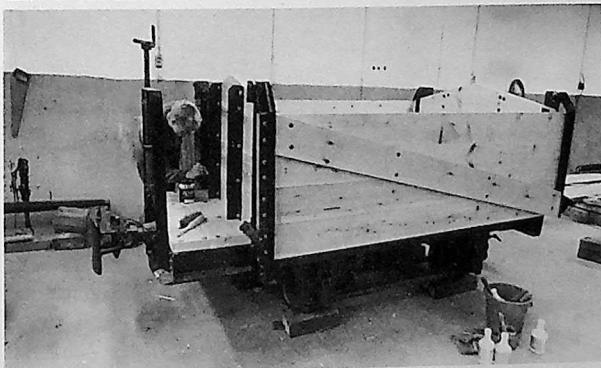
Kl.	10/6	11/6	14/6	15/6	16/6	14/8	11/9
9.30	134	87	56	150			
10.20	156	153	154	139			
11.10	144	126	109	43			
12.00	122 + 17	150 + 11	83	29 + 13			
18.00					25	39	100
Sum	573	527	402	374	25	39	100

Tot. ant. reisende charter: 2040

Foreløpig total pr. 12/9: 7755 reisende



Verkstedet på Sørumsand tar seg flott ut, og er til uvurderlig nytte for oss.



Her legges siste hånd på verket på en av Aurabane-vognene vi fikk for noen år siden.



Ponniridningen på Sørumsand var mektig populær.



Portalkranen og Aø100. Ikke lenge etter at bildet ble tatt var salongvognen vår på sin hittil lengste tur - til Potsdam i det tidligere DDR.

Sparebanken NOR er alltid i nærheten.



Kanskje visste du at Sparebanken NOR er den desidert mest utbredte banken på Østlandet. Men visste du at vi også har kontorer i Kristiansand, Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø og Vadsø!

sparebanken
NOR

Medlemsnytt

Aud Kristin Brevig

Nye medlemmer
juni - september 1993:

Eigil Prydz	Oslo
Per Ivar Tautra	Hordaland
Sverre Aaser (aktiv)	Akershus
Roy Skovlund	Oslo
Hanne Berger (aktiv)	Akershus
Edv. Engholm (aktiv)	Akershus
Nils Carl Aspenberg	Oslo
Jan-Tore Ulven	Akershus
Dag Aanonsen	Aust-Agder
Toril Løken	Oslo
Ståle Grimstad (aktiv)	Akershus
Bjørn Haavaldsen(aktiv)	"

Hjertelig velkommen til alle!

Dere som har meldt dere inn som aktive medlemmer håper vi å se på lørdagsdugnadene i høst. Vi skal vedlikeholde stasjonene, sporet og restaurere en snart 100 år gammel vogn. Vi lover nok av oppgaver for alle!

Det har vært udelt morsomt å være aktiv på Teritten i år. Selv om besøkstallet kunne vært høyere, får man jo tatt seg bedre av de reisende når det ikke er for fulle tog. Det var også vært godt salg; de nye salgsartiklene, ikke minst pins, har gått unna. Samtidig har de nye aktivitetene ved banen i år, dropssalget på Fossum og ponnyridning på Sørumsand vært populære innslag.

Fossum stasjon har stått i fokus i år, og er blitt meget fin. Flaggstang,

gamle steintrapper, vedovn inne og parafinlampe på ytterveggen har virkelig gjort susen. de reisende med skumringstoget lørdag 11.september var i hvert fall meget begeistret....

Det var virkelig en togreise som i forrige århundre.

Nye rutetider 1994

Etter sterke ønsker fra publikum, og fordi vi i all tilfelle må lage ny guide og nye brosjyrer for 1994-sesongen, er det besluttet å endre avgangstidene for neste år.

Nye avgangstider fra Sørumsand er kl. 11.00, kl. 12.00, kl. 13.00, kl. 14.00 og kl. 15.00.

Dette gir flere reisende muligheten til å bli med første tog, og vi vil også få med de som er sent ute. I år har endel passasjerer dessverre "mistet" muligheten for å reise med oss fordi de har vært litt for sene til siste tog.

Notér ned de nye avgangstidene og spre gjerne kunnskap om dem i nærmiljøet ditt.



Toget går også til neste år, men til nye tider.



”Livsforsikring, jeg?
Som drikker tran og
trener to ganger i uka?!”

Misforstå oss rett. Det er overhodet ikke vår mening å frata noen gleden ved å holde seg i form. Tvertimot. Men selv det sunneste levesett og all verdens treningsøker gir deg ingen garanti mot å bli utsatt for en ulykke eller alvorlig sykdom.

Derfor er det så viktig å tenke igjennom hva som vil skje dersom en inntekt plutselig forsvinner. Hva betyr det økonomisk for dem som blir igjen? For barna? Hva med huset? Hytta?

Mange vil få problemer med å klare utgiftene i en slik situasjon. Derfor bør du sørge for den tryggheten det gir å tegne en livsforsikring.

Det skylder du deg selv og familien din. Ta kontakt med nærmeste Gjensidige-kontor for en gjennomgåelse av dine forsikringsbehov, og nærmere informasjon om våre forsikringer. De kan også fortelle deg om fordelene ved å samle forsikringene, og å inngå Gjensidige-Avtalen.

 **GJENSIDIGE**

Gjensidige-Avtalen

— Med Gjensidige-Avtalen får du mer ut av forsikringene dine —

Aurskog-Høland og Sørumsbrannkasse

Sorumsand: Tlf. 38 326222 Fax 09 826250 Bjorkelangen: Tlf. 09 956522

UHB's veteran: Ivar Elgstøen.

Intervjuet av Jan Deram



Ivar i godstolen hjemme på Opegård

På gården Elgstøen, mellom Katnosa og Gjerdingen i Nordmarka, lød det den 24. april 1904, henimot midnatt kraftige babyskrik, som forkynte at et lite guttebarn var født. Dette lille guttebarnet har nå nådd skjells år og alder, faktisk lenger enn de fleste av oss, nemlig 89 år. Vi på UHB og mange, mange av våre reisende vil nikke gjenkjennende til navnet Ivar Elgstøen, UHB's "grand old man" og togkontrollør.

Sterke forlydender om at denne mannen har et usedvanlig rikt liv bak seg, gjorde at redaktøren en julkveld satte seg i sin bil og reiste til Kolbotn for å lage et intervju med ham.

Det første som møter en når en kommer inn i Ivar's velstelte pensjonistleilighet er et skikkelig miniumuseum, med luer, medaljer og utmerkelser fra hans lange liv som jernbanemann, politimann, lensmann, underoffiser i Frelsesarméen, sanger, journalist, økonom, for å nevne noe av det han har vært med på siden han startet sin yrkeskarriere. Det er hans barnebarn som har bedt ham om å lage dette lille museet, som fyller hele entreen hans.

- Du er født midt i Nordmarka. Hvordan var oppveksten din? Nordmarka den gang var jo ikke like lett tilgjengelig som i våre dager.

- Nei, du kan så si. Jeg hadde en god barndom, og skolegang fikk vi på omgangsskole. Det var skole noen dager hver på de forskjellige plassene nord i Marka. Året etter at jeg sluttet folkeskolen ble det forresten slutt med omgangsskole, og det ble fast skole på Gjerdingsdammen. Om sommeren gikk vi eller brukte båt til skolen, og om vinteren tok vi skiene fatt. Det var ikke så lett å få seg videre skolegang den gangen, høyere utdanning var gjerne forbeholdt de kondisjonerte, men etter at jeg var konfirmert i Lunner kirke fikk jeg gå Lunner fortsettelsesskole. Ved siden av skolegangen drev jeg endel i skogen og med gårdsarbeide hjemme.

I mine yngre dager var jeg også en ivrig skiløper, men det var storebror Asbjørn som drev det lengst i skisporet. Han tok bl.a Kongepokalen i kombinert

i Norgesmesterskapet i 1924 og i Holmenkollen i 1925. Dessverre frøs han på seg hjernebetennelse under et skiløp i Finland året etter. Det var 43 minusgrader, og han døde 8 dager etter at han kom hjem, bare 26 år gammel. Aker skikrets reiste forresten en bauta på graven hans på Lunner kirkegård noen år senere.

- Og så bar det ut i yrkeslivet?

- Ja, og forhistorien til det er egentlig litt morsom. I 8-årsalderen hadde jeg reist med tog for første gang, og jeg ble så fascinert av dette og av konduktøren med den fine lua, at jeg bestemte meg der og da for at det var konduktør jeg skulle bli! En slektning ville ha meg inn på underoffisersskolen, men det ble nå til at jeg den 22. september 1922 begynte som stasjonsbetjent-lærling på Grefsen stasjon, som den gang var en virkelig stor stasjon med over 60 ansatte. På Grefsen hadde jeg plattformtjeneste, godshustjeneste, skiftetjeneste og stillverkstjeneste. Det var forresten semaforanlegg den gangen. Her ble jeg godkjent til sikkerhetstjeneste, og jeg ble på Grefsen i 9½ år.

Deretter bar det til Oslo Ø der jeg den første vinteren holdt på med togoppvarmingen på driftsbanegården. Det var jo damp den gangen. Siden tjenestegjorde jeg i telegraftjenesten noen måneder før jeg ble bedt om å hjelpe til i NSB's hovedbokholderi, først som bud i ett år, og deretter som fungerende assistent ved hoved-

kassererens kontor. Siden hadde jeg samme stilling ved personaldirektørens ekspedisjonskontor.

- Du husker godt. Dette er jo vitterlig nokså lenge siden.

- Ja, jeg har vært heldig i så måte, noen ting har jeg notert ned, men det meste sitter i hukommelsen ennå.

- Nå var det jo konduktør du ville bli. Inntil nå har du bare nevnt ulike former for stasjons og administrasjonstjenester.

- Ja, men slikt gikk ikke så fort den gangen. Det kunne gå svært lang tid mellom avansementer og forfremmelser, men i 1935 var jeg tilbake på Oslo Ø som konduktørspasirant. Den gang måtte man etter noen tids tjeneste kvalifisere seg til opptak på Jernbanekolen, og denne gjennomførte jeg i 1937. Jeg ble ansatt som konduktør på Oslo Ø, og var der i mange år.

- Krigen kom 9. april 1940. Hvordan innvirket den på jobben din som konduktør?

- Allerede fra krigens start var jeg aktivt med i motstandsarbeid, som så mange jernbanefolk. Tyskerne krevet at togene skulle gå som normalt, og dette gjorde det lettere for oss å drive illegalt arbeid. Nå satte tyskerne arbeidstidsbestemmelsene ut av kraft etter kort tid, og det ble drevet en voldsom rovdrift på jernbanepersonalet. Det var

et under at det gikk så godt som det gjorde når personalet ofte var nærmere søvnen enn våken tilstand. I de første krigsårene reiste jeg mye på Hamar med militær gods og persontrafikk.

- Husker du noen spesielle episoder fra krigstiden?

- Ja, jeg husker ikke nøyaktig når, men én gang overtok jeg i Hamar et tog med Terboven og hans kumpaner ombord. Han reiste jo forresten i salongvogn Aø100 - den som nå tilhører UHB. Det var et uforventet krav om at alle stasjoner skulle passeres på nøyaktig klokkeslett, og dette klarte vi ved hjelp av dyktig lokpersonale. Etter ruten skulle vi ha ett kvarters opphold i Lillestrøm, men så snart vi hadde stoppet toget kom det kontrabeskjed om øyeblikkelig avgang, sannsynligvis på grunn av redsel for sabotasje eller angrep på toget.

Det var ofte tysk kontroll på persontogene. dette artet seg slik at 4 tyskere gikk mot hverandre fra hver ende av vogna, slik at ingen skulle kunne unnsnippe. Det var pass, reisebrev og bagasje som ble kontrollert.

En gang vi sto på en stasjon og oppdaget at det ville bli kontroll, kom en nervøs reisende bort til meg og sa at han måtte være med toget, men han måtte på ingen måte bli sett. Kunne jeg hjelpe ham? Jeg ba ham gå inn på WC og stille seg bak døren, men for alt i verden ikke låse den. Dette var en måte vi ofte lurte tyskerne på. Når de så at det ikke var opptatt på WC, gløttet de



Tre bilder som viser Ivar i tjeneste: Øverst t.v har han tatt et grepa tak rundt Petra utenfor stasjonen på Fossum. Ved siden av i samtale med db. Finn Halling og en for anledningen sivil Aud. K. Brevig. Nederst er Ivar på plass på Fossum, som nå er ferdig innredet.

bare på døren, og tenkte øyensynlig ikke den tanken at det kunne stå noen bak denne, klistret opp mot veggen. Av og til loset vi også ryggsekker og annet inn i konduktørvogna, som som regel ikke ble kontrollert, da alt reisegods den gang ble innskrevet og kontrollert ved avreise.

- Du nevnte en gang for meg en spesiell episode på Eidsvoll under krigens. Kan du fortelle mer om den?

- Ja, det var da jeg lærte begrepet englevakt å kjenne, og jeg er til dags dato sikker på at det var en høyere makt som beskyttet meg denne kvelden.

Det hadde seg slik at jeg var togfører på et persontog fra Oslo Ø til Hamar. På Eidsvoll skulle vi krysse med et militært godstog der det også befant seg en G-vogn med russiske krigsfanger. Min kollega på godstoget spurte om jeg hadde noe mat. Joda, jeg hadde en matpakke, som han kunne få noe av. Nå viste det seg at det ikke var han, men de utstultede russiske krigsfangene som trengte maten. Han selv kunne ikke gjøre noe, men lurte på om jeg kunne prøve å smugle maten inn gjennom en luke i G-vogna. De 2 tyske vaktene gikk langs toget med maskinpistoler - vekslesvis mot og fra hverandre. Da de var kommet et stykke fra hverandre tok jeg sjansen og fikk dyttet matpakken inn gjennom luken. Uheldigvis ble jeg oppdaget idet jeg hoppet ned fra stigtrinnet. Tyskerne ropte "Halt", og jeg hørte at de tok ladegrep

på våpnene sine. Jeg presterte et kjempchopp inn mellom to av vognene på mitt eget tog og greide å komme meg opp på perrongen på den andre siden. Der sto nemlig stasjonsmesteren og lurte på hvor jeg var hen. Han ga avgang for toget, og sjelden har en ordre vært oppfattet raskere. Noe reglementert avgangssignal ble det ikke akkurat, men jeg fikk fisket opp flagget av lomma og vinket avgang. Fløyta hadde jeg ikke tid til å blåse i, her gjaldt det å få toget i bevegelse og redde seg unna. Lokpersonalet hadde ikke oppfattet noe av den dramatiske situasjonen som utspant seg lenger bak, men satte umiddelbart etter mitt signal toget i bevegelse. De tyske soldatene, tungt bevæpnet som de var, måtte løpe bak toget og rundt, og var for sent ute til å få gjort noe. Jeg må tilstå at jeg var nokså skjelven hele veien videre til Hamar, og da vi kom dit var jeg svært forsiktig i tilfelle det skulle være kommet noen beskjed fra Eidsvoll. Det var det heldigvis ikke, og alt gikk bra denne gangen.

- Du reiste også endel på strekningen Oslo Ø - Halden?

- Ja, og her ble det ofte gjemt folk som var på flukt til Sverige. Da jeg tjenestegjorde der var det spesielt studenter og lærere tyskerne var ute etter. Det ble mange spennende opplevelser og også endel komiske. En yndet "sport" var å feilmerke viktige vogner (f. eks. MOSS / VOSS) slik at de havnet på galt sted til enorm er-

grelse for tyskerne.

Merkelig nok hadde tyskerne en viss respekt for dem som svarte dem på samme måte som de selv taltale folk. Jeg hadde en gang noen gjenstridige soldater som kom på toget på Eidsvold. De ville absolutt sette seg sammen med de sivile reisende, og der var det allerede trangt om plassen. Det var satt opp egne vogner for soldatene, men de gadd ikke høre på min ordre til dem om å sette seg i de tilviste vognene. Jeg ringte kommandanten på Oslo Ø og fremla problemet, og fikk beskjed om å beordre dem til de anviste vognene. Ville de ikke, fikk de bare stå igjen på stasjonen. Ordren ble gitt med kommandatens velsignelse og nå turde ikke soldatene mukke, de måtte pent flytte på seg. Jeg tror jeg tør si at jeg var dagens helt blant de sivile reisende etter denne episoden.

- Du drev med illegalt arbeide under krigen. Hva gikk dette ut på?

- Det kan jeg ikke komme så mye inn på, men jeg hadde mye kontakt med politiet i denne tiden. På Rådhusgaten politistasjon kjente jeg de fleste, og ved et besøk der ville politiinspektøren snakke med meg. Han fortalte at han kjente til den illegale virksomheten jeg og stasjonens forværelsebetjent var med i, og ville at jeg skulle begynne på Møllergaten 19 som konstabel. Jeg fikk beskjed om å melde meg for politiinspektøren på Nr. 19, og bega meg fra Rådhusgaten og ditover. På Jernbanetorget snudde jeg meg og

så på Østbanebygningen, og dermed styrte jeg skrittene mot den og ikke mot Møllergaten 19. Jeg forsatte i NSB, men det illegale samarbeidet med betjenten på Rådhusgaten politistasjon fortsatte krigen ut.

- 8. mai 1945, hvordan opplevde du den dagen?

- Jeg hadde fri denne minnerike dagen, og reiste inn til Oslo for å være med å feire freden. Tanken om å begynne i politiet hadde nå modnet seg, og jeg meldte meg for politiet, som da hadde hovedkvarter i 2. etasje i Glassmagasinets gård. Jeg ble antatt på stedet, og fikk tjeneste som fast konstabel. Nå hadde jeg jo forsåvidt et lite problem: jeg var fortsatt ansatt i NSB. Jeg ringte dit, forklarte situasjonen og ba om permisjon. Det fikk jeg, og på ubestemt tid. I politiet fikk jeg uniform og en kort opplæring, og så bar det ut som konstabel i Oslo med hovedkvarter på Møllergata 19. Jeg hadde vanlig patruljetjeneste og vaktjeneste ved ambassader, legasjoner og andre viktige offentlige steder. Fredssommeren ble en stri arbeidstid med mye å gjøre. Det var naturlig nok mye feiring av vår nyvunne frihet, så det ble endel arrestasjoner i forbindelse med vel overdreven festing. Jeg var også med på å hente flere nazister og NS-folk i forbindelse med landssvikersakene denne første fredssommeren. Like etter tok jeg et kriminalkurs på Victoria Terrasse og var tilknyttet kriminalavdelingen ved Oslo Politi frem til 1947. Da skulle NSB

opprette sitt eget jernbanepoliti, og hovedstyret ba meg om å tjenestegjøre her. Stillingen hørte inn under Takst og Erstatningskontoret ved Statsbanene. Jeg oppklarte spesielt én sak som hadde pågått i årevis. Det gjaldt forsendelser av bildekk fra Askim til Oslo. Her forsvant det stadig en rekke dekk uten at noen klarte å finne ut hvor. Det viste seg dessverre at det var en utro tjener innen NSB's egne rekker, og han tilsto da han ble forelagt bevisene. På denne tiden fikk jeg forresten også et stipendium av Norsk Jernbaneforbund for å reise til København og studere det danske jernbanepolitiet.

- Du fikk ikke være i denne stillingen så lenge?

- Nei, byråkratiets veier er uransakelige. Da jeg ble ansatt i Jernbanepolitiet ville Hovedstyret at Oslo Distrikt skulle ha én overkonduktør mindre. Min gamle stilling skulle ikke besettes. Dette ville ikke Oslo Distrikt gå med på, og jeg ble beordret tilbake til stillingen som overkonduktør. Riktignok skulle jeg fremdeles ha oppsyn med tyverier etc, men dette falt etterhvert svært vanskelig på grunn av tjenesten i faste tog, men tillatelsen til å utføre dette spesielle arbeidet gjaldt så lenge jeg var ansatt i NSB.

- Du har vært lensmannsbetjent også?

- Ja, du skjønner at lensmannen her i Oppegård hadde sett at jeg gikk i

politiform, og han var ofte i beit for mannskap, spesielt i week-endene. Dermed ble jeg fungerende lensmannsbetjent i min fritid og fikk av politimesteren i Follo full politimyndighet. Denne jobben besto for det meste i å ta seg av krakilske og fulle festdeltakere i Oppegård lensmannsdistrikt, samt utrykninger til husbråk, trafikkulykker o.a.

- Jeg så også en Heimevernsluc på hyllen i minimuseet ditt.

- Å jada. Fra 1946 var jeg med i heimevernet i Oppegård. Jeg var faktisk med å starte dette, og ble etter en tid sendt på Heimevernets befalsskole. Deretter ble jeg troppssjef for Regiment I. R. 1 med fenriks grad. Jeg fikk ansvaret for opplæring av nye rekrutter, men ble etter en tid overført til staben, som sjef for stabslaget. Senere ble jeg løytnant, en grad jeg fremdeles har.

- Si meg, fikk du tid til alt dette? Du var jo ansatt i NSB.

- Jeg har alltid likt å være aktiv, så foruten min tjeneste som overkonduktør satt jeg som redaktør av Oslo Distrikts konduktøravis i 3 år. Det var også på denne tiden jeg ble tatt ut av Konduktørenes Landsråd til å representere dem i en uniformskomite, som forhandlet med Hovedstyret om endringer i uniformsreglementet.

I tillegg til dette var jeg medarbeider i Akershus Arbeiderblad med spesialfelt alle små og store lokalny-



*Ivar med polities gamle
uniformslue m/messing-
kule*



*Et utsnitt fra Ivars
minimuséum i entréen.
En kavalkade over hans
voksne liv.*



*Ivar er fremdeles en
meget habil trekk-
spiller, og tar gjerne en
"trudelut".*

heter fra Oppegård og reportasjer fra sportsstevner.

Sport har alltid interessert meg, og i tiden etter krigen tok jeg langrennsporten opp igjen, nå i Old Boys-lassen. Jeg tok med meg noen klubb og kretsmesterskap og ett jernbanemesterskap. Gjevest var en bronsemedalje i Nordisk mesterskap i langrenn for old boys. Denne medaljen, sammen med endel andre idrettsutmerkelser henger ute i museet mitt.

- Du har også vært lokalpolitiker.

- Ja, jeg satt én periode i kommunestyret i Oppegård, innvalgt for Arbeiderpartiet. Dessuten var jeg i mange år formann i Oppegårds kommunikasjonsnevnd før jeg ble nestformann i kommunens trafikksikkerhetsutvalg. En tur innom edrulighetsnemnda ble det faktisk også.

- Så i 1966 var det slutt i NSB?

- Ja, da syntes jeg jeg hadde gjort mitt der. Men etter en god og lang ferie var det brått slutt på den nyopnådde pensjonisttilværelsen. Jeg så at det ble avertert etter fengselsbetjenter til Oslo Kretsfengsel, og meldte meg der. Jeg fikk jobben og var der ca. ett år før jeg havnet i Handelsdepartementet, først en kort stund som betjent og deretter som fullmektig på økonomikontoret. Arbeidet her besto i å ha ansvaret for innkjøp av alt fra binders til møbler og kontorutstyr. Her var jeg i 11 år, men i mellomtiden var

jeg også innom det nyopprettede Oljedirektoratet der jeg "pådro meg" tittelen økomom. Hele tiden mens jeg jobbet her opprettholdt jeg mitt politiarbeide, inntil tjenestebevis og politiskilt ble levert tilbake i 1980. Da ble jeg pensjonist på nytt.

- Og nå satte du deg ned for å nyte ditt otium?

- Nei, egentlig ikke. Jeg hadde fattet interesse for museumssaken, og meldte meg til tjeneste på Jernbanemuseet på Hamar. Der hjalp jeg til i noen år, samtidig som jeg bisto Norsk Jernbaneklubb med konduktørtjeneste og kontroll.

Dessuten fikk jeg nå noe bedre tid til å vie meg til en annen av mine hjertebarn: Frelsesarmeen. Jeg hadde helt siden begynnelsen av 1970-årene tilhørt denne bevegelsen, og hadde spesielt arbeidet med eldretjenesten i Templet korps, som velkomstersjant.

Tilbake til Jernbanemuseet. Her tjenestegjorde jeg nå og da som togfører på Tertitt-toget, og kom på denne måten i kontakt med Urskog-Hølandsbanen på Sørumsand, der jeg meldte meg til aktiv tjeneste i begynnelsen av 80-årene. Jeg var fascinert av det trivelige miljøet og de små koselige vognene og lokomotivene. Her tjenestegjorde jeg som overkonduktør til jeg i 1987 ble utnevnt til museumsbanens første togkontrollør. Jeg har prøvd å møte opp på driftsdagene så sant jeg har kunnet, frem til idag. I de siste årene har jeg fungert som "stasjons-

mester" på Fossum stasjon.

- Jeg ser et trekkspill borte i sofaen der. Jeg tar vel ikke mye feil hvis jeg antar at det er du som trakterer det?

- Musikk og sang har jeg alltid vært glad i. Jeg har stått i Jembancoret i 24 år, og har dessuten drevet litt med komponering på si'. Jeg har komponert og laget tekster til flere sanger som er utgitt, endel av dem i Frelsesarmeen. Jeg er faktisk også medlem av TONO.

- Frimurerringen på fingeren din forteller meg at du også er frimurer.

- Ja, jeg har vært medlem i Den norske Frimurerorden i mange år.

- Du giftet deg jo så langt tilbake som i 1932. Du må ha hatt en snill og forståelsesfull kone.

- Ja, det skal være sikkert. Uansett hva jeg drev med visste jeg at min kjære Ragnhild støttet meg like trofast og tålmodig hele tiden. Det er et stort savn for meg at hun nå er borte. Hun døde i 1991. Men jeg har likevel en stor familie: 3 barn (to piker og en gutt), 11 barnebarn og 9 oldebarn som ofte besøker meg.

Det er blitt mørkt ute, og siden det er typisk norsk sommer, fosser regnet ned. Jeg tar noen bilder av Ivar og av museet hans, og takker for be-

vertning og intervju, før jeg nærmest seiler bilen hjemover gjennom styrt-sjøer av regn.

Og mens jeg gjør dette sitter jeg og tenker på alt det denne hedersmannen har opplevd, og på hvor fint det må være å ha fått anledning til å leve et så spennende, rikt og langt liv. Det er ikke mange forunt.

Og på søndag møter jeg Ivar igjen - klar til tjeneste på UHB i sitt 90. år!!



På Fossum stortrives Ivar Elgstøen.

Til Potsdam

Erik Borgersen



El 11-2107 med vognene Ao100 og BCo348 på havnen i Trelleborg.

20. - 23. mai var vi på tur igjen med Ao 100. Denne gangen gikk ferden til Potsdam i eget tog - hele veien. Ja riktig! Potsdam, rett sør for Berlin. Det ble en fantastisk opplevelse for deltakerne, og turen må vel sies å ha vært tidenes mest vanvittige UHB-utflukt. I tillegg til Ao 100 var vogn BCo348 innleid fra NJK som mannskapsvogn.

Den gamle keiserbyen Potsdam sør for Berlin feirer i år 1000-årsjubileum, og i den anledning arrangerte byen et imponerende tog-treff med utstilling av salongvogner fra hele Europa. Vi fikk invitasjon til å være med i fjor, og svarte selvfølgelig ja. Det vi ikke ante akkurat da var hvilket arbeid som lå foran oss med å få til fremføringen av

vogna. Hadde vi visst det hadde det neppe blitt noe av.

Vi bestemte oss i hvert fall for at til Potsdam, dit skulle vi. Systematisk tok vi fatt på oppgavene. Arbeidet konsentrerte seg om fremføring Oslo - Trelleborg - Sassnitz - Potsdam over NSB, SJ, TS-line, og DR, om klargjøring av vogna, og om praktiske

forhold under selve turen. I Sverige gjelder spesielle regler for museumsmateriell, og i Tyskland måtte vi fremføres som spesialtransport.

Tilsynelatende skulle vårt tyske vertskap ordne alt praktisk fra Trelleborg og sørover. Det viste seg etterhvert at vi måtte gå i inngrep med svært mange detaljer også der, men vi er en stor takk skyldig til gode kontakter i DR og byen Potsdam.

Skjemaer

Norske vogner har et bredere profil enn i Tyskland, og dette førte til at spesielle forholdsregler måtte tas. Det krevde også en del forholdsregler, og valg av riktige skjemaer. Riktig skjema på rett sted, for å si det slik. Vel, for å gjøre en lang historie kort: Vi hadde ikke funnet fram i denne jungelen før dagen før avreise. Kl. 15.00 kom den etterlengtede telefax fra DR med "alt klart".

Da Kristi Himmelfartsdag opprant hadde nervene på de mest involverte, nemlig arrangementsutvalget Halling, Deram, Borgersen, Midtskogen - med svensk underavdeling Bergmann, roet seg så noenlunde ned. Og ekstratoget ség avgårde fra Grorud stasjon nesten rutemessig.

Etter måneder med telefaxer, telefoner, beskjeder og kontrabeskjeder, ja og nei og tja, pluss praktisk arbeid, kunne vi nå virkelig slappe av. Fra nå av, skulle det vise seg, gikk alt som smurt. Nå kunne vi nyde turen, med service i beste *ICUHB*-stil, vel besørget og administrert av Jan Deram med

frivillig beordret assistanse av deltakere.

Vi ankom Trelleborg i god tid, og kunne gå og legge oss i vognene. Midt på natten våknet vi av et skikkelig røsk. To radiostyrte Ub-lok dyttet oss inn på fergen i en vanvittig fart. Tanken om et bad i Østersjøen i en flis- haug lå snublende nær, men det stoppet da omsider i butten på fergen.

Effektivt

Tysk effektivitet har vi hørt om. Vi var spente på hva de hadde klart å organisere siden vi fikk bekræftelsen to dager i forveien, ja dagen i mellom var jo en helligdag også. Vi ble hurtig beroliget. Rett ut fra fergen, til teknisk kontroll, pass-sjekk og opp til Sassnitz stasjon innimellom tunge tog og masse skifting. På stasjonen stod toglok'et klart og ventet. Semaforen opp i "kjør", avgang - og vi var i gang på Deutsche Reichsbahn. Det gikk i de foreskrevne 100, med hastighetsreduksjoner der det var trangt profil. I Angermünde var det "Lokwechsel", kjapt og uten tidsspille. På Berlin Aussering stoppet vi på en liten stasjon ute i buskaset, og fikk en ny maskin forspent. Nemlig en seksakslet diesel av russisk fabrikat. Den trakk oss så frem til Potsdam.

Jernbaneknutepunkt

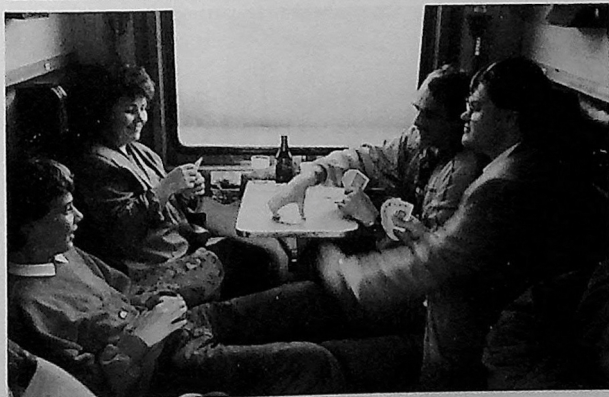
Potsdam har lenge vært et jernbaneknutepunkt, og Deutsche Reichsbahn har et stort vogn-verksted der. Utstillingen av luksusvogner var inne på verkstedområdet, mens det i tillegg



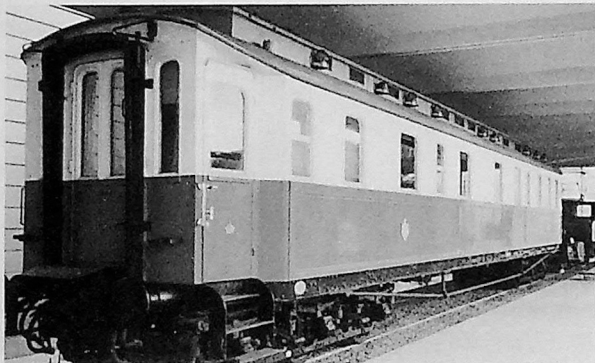
*"Uten mat og drikke
duger UIB-ere ikke".
Det var sørget for
rikelige forsyninger
underveis.*



*På hjemtur! Kvelds-
stemning fra stasjonen
i Pasewalk.*

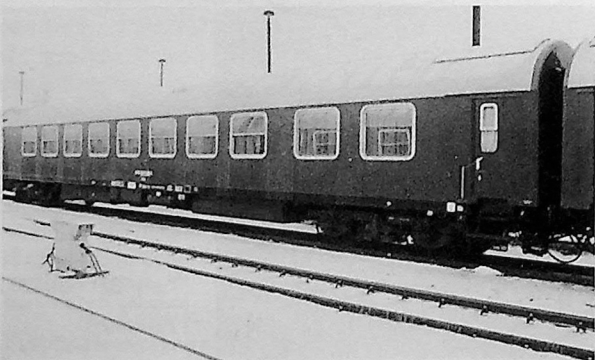


*God gammeldags stem-
ning i kupéen i 348,
mens de nordtyske
sletter farer forbi uten-
for.*



Vogner fra utstillingen:

Salongvogn for den siste tyske keiserinne: Augusta Victoria Louise



Representasjonsvogn for den nå avsatte DDR-regjeringen



Salong-utsiktsgavn, spesialbygget for toget "Blauen Enzian" i 1940

ved stasjonen var en stor jernbaneutstilling med lokomotiver og vogner. Slike samlinger er folkefest på de kanter - I beste tysk stil selvfølgelig, med ompa-musikk, kraftige pølser og seidler med øl. Utstillingen bød på lekkerbiskener som Den tyske keiser og keiserinnes vogn, Italienske presidentvogner, Walther Ulbrichts vogn og over 30 andre vogner i luksusklassen.

Vogna vår vakte oppsikt. Flere tusen var innom i løpet av første dag, til tross for regn og surt vær. Vi guidet på beste UHB-tysk, og tjenesten gikk på skift.

Det ble også tid til å se seg omkring i den gamle keiserbyen, og flere fikk tid til en Berlin-visitt.

Søndag stengte utstillingen kl. 18.00. Fem minutter etterpå var skiftmaskinen på plass og skiftet Ao 100 og BCo 348 over i togspor på stasjonen. En ung DR-togfører dukket opp og gliste fra øre til øre. Etter at UHBs trafikk sjef og nevnte togfører hadde virret rundt med fotoapparater, reiste semaforen seg og fru Ixp Potsdam ga avgang. Vi var på tur nordover.

Den absolutte hvile

Nå kunne vi sitte ute på plattformen på Ao 100 og se bakover, vinke til folket, og ha det helt kjempemessig bra. Den absolutte hvile, nærmest. På Berlin Ausserring var blokkstrekningene så korte at vi flere ganger så bakenforliggende tog.

I jevn og god hastighet klikket-i-klakket vi nordover hovedlinjen Berlin-Sassnitz og kom i god tid frem til

Sassnitz-Hfn. Vi kjøyet i vognene, og ut på morgenkvisten var vi på plass i fergen.

I Trelleborg var nok El11-2107 glad for å bli rigget opp igjen, derfra gikk det støtt og rolig, og kjapt mot nord. Siste delen av turen kjørte vi som nattog, og i den årle morgenstund ankom vi Grorud. Etterhvert som deltakerne (19 i tallet) våknet opp av dvalen, dro man hver til sitt, og for å avslutte på beste skolestilmanér: **Alle var enige om at det hadde vært en enorm tur!**



En rask konferanse et sted i "gamle" DDR. Loket bærer umiskjennelig preg av å være produsert i det tidligere Sovjet.



A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand



Hva avisene skriver...

Jan Deram

Det faller i redaktørens lodd av og til å motta aviser eller utklipp fra interesserte medlemmer og venner av Tertitten. Disse artiklene inneholder som regel stoff om banen vår. Denne gangen sakser vi fra to forskjellige utklipp, det ene fra Akerhus Romerikes blad fra mandag 2. august, og det andre fra Halden Arbeiderblad 23. og 24. september.

Tertitten til Bjørkelangen

Akershus Romerikes blad har intervjuet formannen i stiftelsen UHB, Gunnar Apeland:

"Urskog-Hølandsbanen bør forlenges til Bjørkelangen. Det vil bli en enorm turistattraksjon", sier Apeland.

- Jeg synes det er på tide å få løftet spesialmuseet opp på det nivået der attraksjonen virkelig hører hjemme. Vi har hatt uformelle drøftinger med Aurskog-Høland kommune, og ser helt klart hvilken turistattraksjon dette kan bli.

Dersom vi kunne krysse fylkesveien ved Fossum og opparbeide den gamle traseen videre mot Bjørkelangen ville vi kunne tilby våre reisende en større og mer helhetlig opplevelse enn den de møter idag. Vi har jo år om annet ca. 10.000 passasjerer, og mange av dem lurer fælt på om vi ikke snart skal komme oss videre.

UHB har jo ved flere anledninger bevist at intet er umulig for dem, den store bøygen ved en slik videreføring er som vanlig finansiering

gen. Nå som UHB er klassifisert som et spesialmuseum blir det noe enklere å fange opp offentlige tilskudd. Vi må ha med oss fylke og stat i en slik sak. Det grenser til det uforsvarlige å la arbeid som dette bare gå på dugnad, avslutter Apeland.

Tertitten mellom Haldenvassdraget og Stora Lee?

Noe mer "fantastisk" virker i alle fall bildet som ledsager en artikkel i Halden Arbeiderblad 23. september. Avisen har nemlig satt inn nedenstående bilde av vårt lokomotiv nr. 4 "Setskogen" på Bingsfoss, med følgende tekst: *"Til nå har transporten av båter mellom Haldenvassdraget og Stora Lee foregått med lastebil, men nå lanseres et nytt prosjekt. Muligheten for å frakte båtene med et damp tog som skal gå i skytteltrafikk mellom vassdragene"*

Samme dag, litt lenger inn i avisen, har de for sikkerhetsskyld nok et bilde, denne gang av Hovedbanens

Litra A nr. 5 fra 1853 med herrene Graham og Adamsen ombord. Dersom man har tenkt å la disse to lokomotiver alternere med hverandre tipper Tertittens redaktør at de nokså snart vil få problemer med sporvidden, eller kanskje har de tenkt seg et treskinnespor? At lok litra A nr. 5 ble hugget opp så tidlig som i 1911 bekymrer ikke Halden Arbeiderblad! Det er greit å ha noen jernbanebilder på lager.....

Fra spøk til alvor. Siden Tertittens jo hadde en slags forbindelse med Haldenvassdraget som del av "Den store rundturen", som var så populær på 50-60-tallet, hitsetter vi den "seriøse" del av artikkelen.

For lystbåtflåten har det i lang tid vært ønsket en forbindelse mellom Haldenvassdraget og Stora Lee i Sverige. Det er allerede mange som lar sine båter frakte på lastebil den forholdsvis korte distansen (1,2 km) mellom vassdragene. Selvfølgelig har man (det dreier seg jo om båter og vann) vurdert muligheten for å grave en kanal med sluser, emn denne løsningen faller meget dyr. Lyse hoder har derfor kommet på å vurdere bruken av en damptrukket jernbane for å utføre den transporten som idag går pr. lastebil.

Respsjonen på ideen har vært overveldende, forteller prosjektleder Steinar Fundingsrud i Haldenvassdraget Bygdeutviklingsprosjekt. Såvel de som bor i det berørte området ved Otteid, som det offentlige både på svensk og norsk side synes ideen er vel verd å

arbeide videre med. Fylkesmann Erlig Nordvik ler imidlertid høyt når planen om en damptrukket jernbane mellom vassdragene presenteres for ham. Så kommer det: - Jeg synes ideen er altfor god til at den skal få dø!!

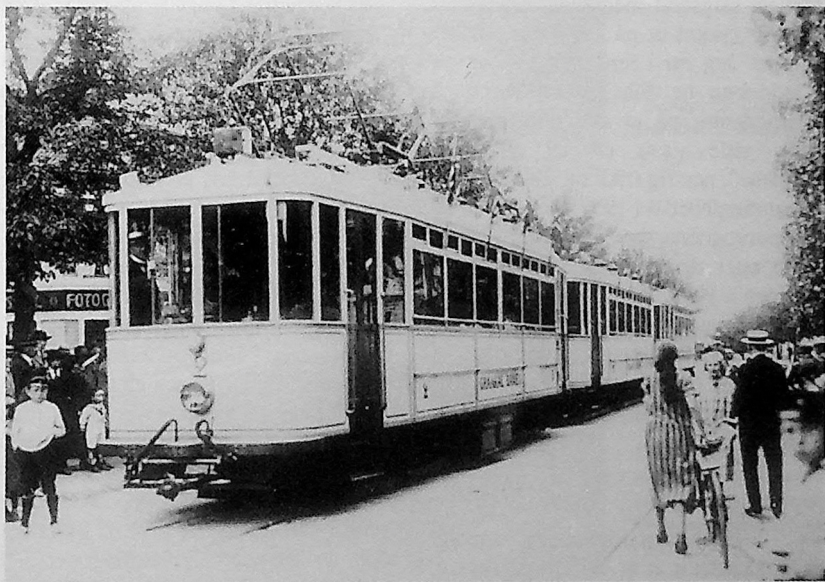
Hva det blir til med prosjektet får vi nok vite mer om, vår "reporter" i Haldenområdet har lovet å holde oss informert.



Muligens har Halden Arbeiderblad tenkt å sette Tertittens lokomotiver i drift ved Haldenvassdraget, men her er i hvert fall lok nr. 4 "Setskogen" på vei ut fra Bingsfoss og skal ta fatt på stigningen opp mot Fossum.

På besøk hos smalsporede "slektninger" Graakalbanen i Trondheim

Jan Deram



Fra åpningen av Graakalbanen 18. juli 1924. Motorvogn nr. 2 sees i forgrunnen. Vognen var levert av Hannoversche Waggonfabrik/Siemens

Den som følger litt med på sporveisfronten i Norge vil vite at det i de senere årene har vært relativt turbulent rundt begrepene Trondheim og trikk. Selve bysporveien i stiftsstadene er jo forsvunnet, men Graakalbanen ruller og går fortsatt på strekningen fra St. Olavsgt. i Midtbyen og opp til utfartsstedet Lian. Under et ukelangt opphold i Trondheim i august, oppdaget jeg plutselig i Adresseavisa at det søndag den 22. skulle arrangeres "Graakalbansens dag" med kjøring av veterantrikker og leddtrikker, og ikke minst annonserte den driftige Trondhjems Sporveis Historiske Forening (TSHF) med førpremiere på åpning av det kommende Sporveismuseet på Munkvoll og hva var vel mer naturlig enn at Tertittenredaktøren søndag formiddag styrte sinne skritt i retning St. Olavs gt.

Været var, den norske sommer til tross, faktisk meget bra, da jeg bega meg fra hotellet til Graakalbanens endestasjon i Trondheim by, beliggende i St. Olavs gate. Det var ikke så vanskelig å oppdage at det var noe spesielt på ferde, idet en salgsbod med diverse effekter o.l. var rykket ut på gaten der trikken stoppet. Jeg var i ferd med å stige inn i leddvogn nr. 92, da jeg ble gjort oppmerksom på at den etterfølgende trikk ville være en av "veteranvognene", nemlig trikk nr. 22, levert av Strømmen/NEBB i 1957. Dette er én av de sporvognene som ble levert Trondheim etter den forferdelige vognhallbrannen i 1956, der samtlige av byens boggisporvogner bortsett fra én, brant opp. I den samme brannen omkom tragisk nok også 3 vaskekoner, som denne natten var iferd med å gjøre rent vognene.

Nr. 22

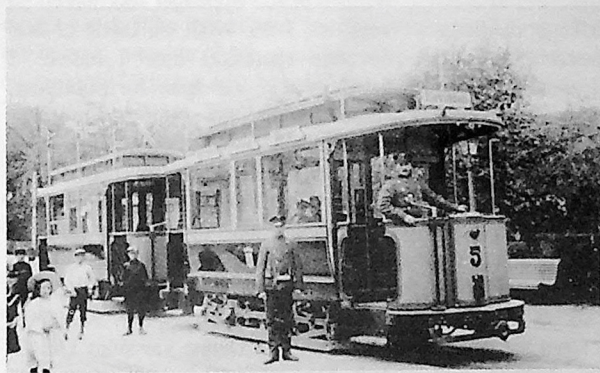
Etter noen tids venting forkynte et klokkeklemt at nr. 22 var på vei inn i St. Olavs gt. En rekke Trondheimsborgere sto pent i kø, og sin vane tro ville de alle inn gjennom fremre dør. Men den gang ei! For første gang siden 1968 kjørte man trikk i Trondheim **med konduktør**, og sogar en meget vennlig sådan. Det manglet ikke på kommentarer fra de reisende, som altså måtte begi seg bakover for å komme inn. Å kjøre trikk med konduktør fikk tydelig gamle minner til å dukke opp hos flere. Morsommere og morsommere ble det etterhvert som vi kom til nye holdeplasser. Folk "røsket og dro"

i fordøren, men den forble lukket, og ivrig peking og gestikulering fortalte den reisende på utsiden at han/hun nok måtte begi seg bakover. Særlig hos endel eldre kom det hyggelige bemerkninger til konduktøren, der han tronte på sitt sete bak i vognen for første gang på 25 år.

Idet Graakalbanen svinger ut av Midtbyen ved Ila, går den over på egen trasé, og begynner klatringen oppover Byåsen mot Lian. Størstedelen av denne strekningen er enkeltsporet, og trafikken dirigeres ved hjelp av signallys. På alle holdeplasser er det vikespor, og oppadgående vogn kjører da ut i avvik på høyre spor. Terrenget langs banen kan i mangt og meget sammenlignes med Holmenkollbanens, der sporet først slynger seg gjennom villa-bebyggelse, for etterhvert som man nærmer seg Lian, å gå gjennom noe mer skogsterreng. Jeg ble med nr. 22 helt opp til endestasjonen, for er man først i Trondheim får man da kjøre det som er av sporveisstrekning der! På grunn av stor trafikk i forbindelse med "Graakalbanens dag" fortsatte trikken umiddelbart nedover mot byen igjen for å holde ruten.

Munkvoll og sporveismuseet

Omtrent midtveis mellom Lian og byen finner vi Munkvoll, der Graakalbanen, som vel og merke er i daglig drift igjen, og er et eget selskap, har sin hovedbase med en moderne vognhall. Her finnes også en vendesløyfe. Litt nord for denne finner vi en tidligere garasje, som av TSHF benevnes Munk-



"Gammeltrikken" i Trondheim. Motorvogn nr. 5 fra 1901



"Den glade enke" fra 1942. Denne stilfulle vognen var den eneste boggivogn som overlevde vognhallbrannen i 1956



Graakalbanens motorvogn nr. 5 bygget av Skabo/SSW i 1942. (Alle bilder: Postkort fra TSHF)

voll Nord. Denne fine sensommer-søndagen hadde de driftige medlemmene av Trondheim Sporveishistoriske Forening med Rune Kjenstad i spissen laget et virkelig fint arrangement rundt sporveismiljøet på Munkvoll. Her var det mye å se og mye å foreta seg. En leddsporvogn var kjørt frem på vognhallområdet, og i denne kunne man for en billig penge få prøve seg som trikkefører. Dette var jo særlig poulært hos barna, men jeg tror nok at begrepet barn ble tøyd temmelig langt for enkeltes vedkommende. En belgisk tilhengervogn, som sporveien i Trondheim anskaffet på 50-tallet gjorde tjeneste som kafévogn. En sær egenhet med denne vognen er at den har klaffebord mellom setene, og den egnet seg derfor utmerket til formålet. Selve vognhallen var også åpen, og man kunne gå dit inn og se seg rundt.

Selve "rosinen i ølsen" denne dagen var nok "førpremieren" på åpningen av TSHF's sporveismuseum. I en garasjebygning (uten sportilknytning!) har de aktive medlemmene i foreningen bygget opp en særdeles fin samling av sporvogner, annet materiell, effekter og billedserier langs veggene, som på en meget oversikkelig måte dokumenterte Tronheims sporveishistorie fra starten med "den 2-akslede type: "Gammeltrikken" fra 1901, og frem til dagens drift med leddsporvognene. Dessverre er museet ennå ikke satt i vanlig drift grunnet mangel på ressurser og bevilgninger, men foreningen håper å kunne åpne ordinært neste sommer. Mange besøkende fylte hallen, og de

ivrigste hadde oppdaget fotklokken på vogn nr. 1 fra 1903, og lagde et øredøvende spektakkel inne i hallen. 3 gamle trikker var åpne for publikum, mens en fjerde var under restaurering. Utenfor på sporene inntil garasjen (inntil, ikke inn i, for dit hadde man måttet trekke vognene på asfalten, noe meterbrede, dype furer vitnet om) sto også endel forskjellige typer trikker, bl.a Trodhjem Sporveis nr. 6 også kalt "Den glade enke", bygget av Skabo og SWW i 1942. Denne var snart klar til drift, bare mindre arbeider gjensto på kontrolleren og rundt vognførerstolen. Navnet "Den glade enke" fikk denne motorvognen, fordi den var den eneste av Trondheims boggivogner som overlevet den tidligere nevnte trikkestillbrannen i 1956. Som man vil se av bildet er trikken sjeldent pen og stilren, og inventaret sto ikke tilbake for vognens ytre.

Etter å ha "mesket" meg med trikk i flere timer, var det på tide å begi seg nedover mot byen igjen. Nedover fra Lian kommer en virkelig veteran, HaWA-vogn nr. 3 fra 1924 med tilhenger 54 fra 1946. Nr. 3 ble anskaffet til åpningen av Graakalbanen i 1924 og serien med boggimotorvogner fra 1-4 var, tross sporvidden på 1000 mm, de første sporvognene i Norge som ble bygget hele 2,6 meter brede. De satte forøvrig standarden for alle senere leveranser til sporveiene i Trondheim. Dette var sterke vogner, de kunne med letthet dra 2 tilhengere oppover i de bratte stigningene til Lian. Teknisk sett lignet de meget på vognene som sam-

tidig ble levert til Bærumsbanen. I 1968 slutte man i Trondheim med konduktører, og det var da ikke lenger bruk for disse vognene. 2 av trekkvognene og 2 tilhengere ble hugget, mens nr. 3 ble satt tilside. Vogn nr. 4 tok man i bruk som arbeidsvogn, og den var faktisk i drift helt frem til 1985.

Trondheim Sporveis Historiske Forening har idag i sitt eie eller til sin disposisjon hele 13 motorvogner og 6 tilhengervogner, fra forskjellige epoker og av forskjellige fabrikater. Det fine med denne samlingen er at den representerer et tilnærmet fullstendig tverrsnitt av trikketyperne som har gått i Trondheim. Det mangler bare to typer. De gikk begge tapt i brannen i 1956.

Dersom du til neste år er i Trondheim, er museet på Munkvoll så absolutt verd et besøk. her er mye fint og interessant å se, og kjenner jeg TSHF rett vil de også neste sommer arrangere "Graakalbanens dag"!

SØRUMSAND BYGG

BYGNINGSARTIKLER

1920 Sørumsand. Tlf. 06-82 72 66. Fax 06-82 73 33.



BYGG og
hobby

Numedalsbanens Venner

Før sommeren fikk Tertitten tilsendt årsmeldingen til Numedalsbanens Venner. I tidligere nummer av bladet har vi hatt flere artikler om denne spesielle banen. Det finnes jo også en billedbok om Numedalsbanen, og den er varmt å anbefale.

Konsesjon til 1995

Etter at NSB la ned driften på banen, har den fått konsesjon bare for ett år ad gangen. Nå har foreningen, etter lang saksbehandling, fått konsesjon frem til 1995. Det gir rom for bedre planlegging av de kommende sesongene. Gledelig er det også for banen at Statens Veivesen har tatt dem med på råd angående strekningen ved Laugi, der man ønsket å bruke jembanetraseen i forbindelse med utbedring av riksveien. Med hjelp fra flere gode krefter ble dette forhindret.

Bevaring med på fylkesplanen

Foreningens siktemål har hele tiden vært å arbeide for bevaring av banetraseen med det siktemål å ta opp igjen ordinær drift på banen. Dette, forteller årsmeldingen, har ikke alltid vært like lett, men i fylkesplanen for Buskerud, som ble enstemmig vedtatt i Fylkestinget høsten 1992, sies det med klare ord at fylket skal arbeide for å sikre banelegemet, søke å få tilskudd til omlegging til turistformål og endelig vurdere bruken av banen til tømmertransport og annen godstransport.

Det arbeides også hardt med å

få til tømmertransport på den delen av linjen som ligger ovenfor Rollag, og samarbeide med NSB, som som bekjent har satt igang igjen tømmertransport på banens nedre del.

For å få til dette må øvre del av banen opprustes, og et eget utvalg har vurdert kostnadene ved dette, og kommet til at det trengs ca. 5,5 mill. kr. Utvalget arbeider nå med en utredning vedrørende omfanget av tømmertrafikken, økonomi, evt. opprustning og finansiering av denne.

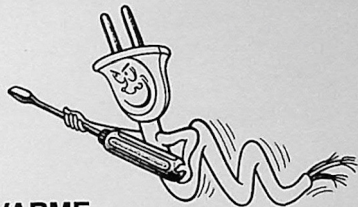
Arbeid på banen

Årsmeldingen forteller videre at det i løpet av 1992 er nedlagt et stort arbeid på den strekningen av banen som A/S Nye Numedalsbanen disponerer. Det er kjørt målevogn (obligatorisk hvert år), det er utarbeidet informasjons-skriv til banens naboer m/ usikrede planoverganger om at det er togtrafikk på banen, og det er kjørt sprøytetog for første gang siden nedleggelsen. I 1992 har Nye Numedalsbanen A/S også hatt flere personer engasjert i banevedlikehold gjennom ordningen med "Arbeid for trygd".

Alt i alt ser foreningen relativt lyst på kommende år.

**Fagmessig utførelse
- din sikkerhet!**

Tiden med kalde gulv er nå forbi !



NUFFEN GULVVARME - Billigere enn du tror !

FAKTA OM NUFFEN STØPEMASSE:

- Energisparende* på grunn av optimal varmeutstråling. Kan spare 30% i forhold til vanlig betong (sement).
- Miljøvennlig* uten bivirkninger. Ingen avgasser - luktfritt.
- Vantett - svinnfritt - sprekker ikke.*
- Legges på alle underlag.
- Bygger maks. 2,5 cm på eksisterende gulv inkl. fliser.
- Bygger maks. 3,5 cm på eksisterende gulv m/brennbart underlag.
- Renslig - raskt - effektivt.*
- Hittil lagt i Europa 650 000 ,- m² uten reklamasjoner.
- Fast pris.*



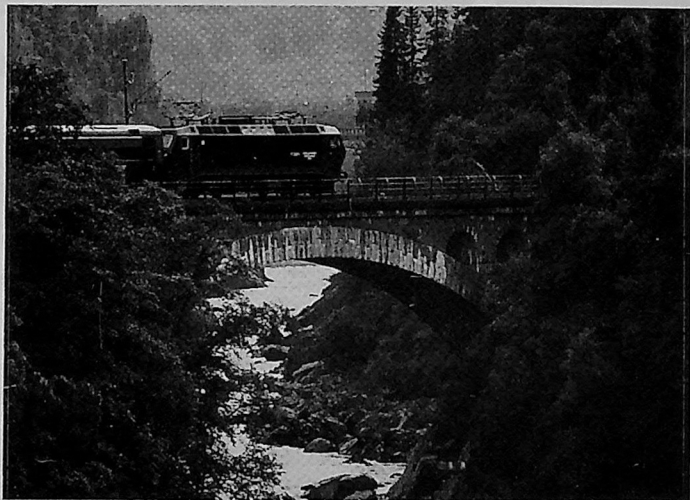
Ornulf Wiig Installasjon A.s

AUTORISERT INSTALLATØR

SKYTTERDALEN 5 - 1300 SANDVIKA

TLF. 54 29 95 - TELEFAX 51 92 10





Redd skogen!
Redd ozonlaget!
Redd for ulykker?
Ta heller toget . . .

NSB

