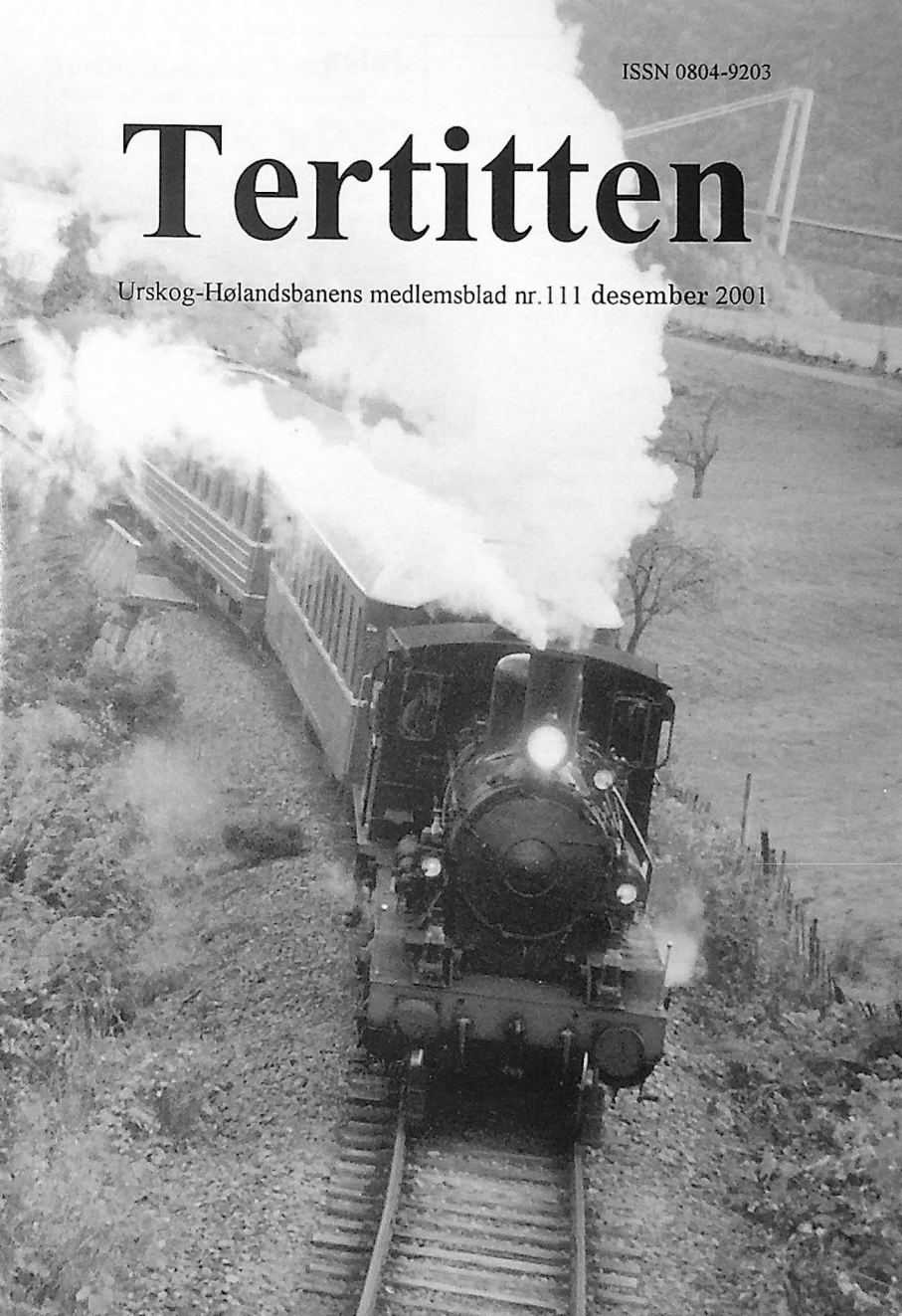


ISSN 0804-9203

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 111 desember 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: 1624.65.35500

Postgiro: 05305134408

E-mail: tertitten@sorum.online.no

Internett: www.tertitten.no

Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 16.00

Kontor: Sørumsand stasjon Tlf. 63 86 8150

Museumsbest./daglig leder: 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,-

Dampptog kjøres i desember 2001:

søndagene 2. 9. 16. og 23. desember

dessuten nyttårsaftnen 31. desember

kl. 12, 13, 14 og 15.

Julen

står for døren, og med den Tertittens tradisjonelle julekjøring. Denne julen overgår vi oss selv og kjører hele 5 søndager med 4 turer hver gang. Det blir 20 muligheter for en stemningsfull og avslappende togtur i julemåneden. Som vanlig vil det være pepperkaker og gløgg, julenisse og julemusikk. Dessuten har vi bestilt snø og kaldt vær, slik at vi virkelig kan få skikkelig julestemning på banen.

I dette nummeret av Tertitten får du variert lesestoff. Du kan lese om aktiviteter på banen i høst, de aktives tur til "Gamle Vossebanen", noen filosofiske betraktninger rundt emnet tog og en samling reiseskildringer fra Vestfold.

Som leserne vil skjønne vil vi ikke på våre laurbær selv om publikumstrafikken har tatt en pause. Det planlegges allerede nå for neste driftssesong. Det gjelder å være tidlig ute ellers risikerer vi å oversitte frister for å komme med i ulike publikasjoner for 2002.

Internettsiden www.tertitten.no oppdateres med jevne mellomrom, og der vil kunne finne opplysninger om aktuelle arrangementer.

Vi ønsker deg hjertelig velkommen til én eller flere turer i desember måned. Unn deg en liten pust i bakken i julestria og besøk oss på Sørumsand!

Tertittens redaksjon og administrasjon ønsker alle bladets lesere

En riktig god jul og et godt nytt år!

Jan Deram

Forsiden:

UHB's normalsporede vogner anført av lok 18 c 255 på Gamle Vossebanen under turen for de aktive i høst. I bakgrunnen skimtes Osterøybroen.

(Foto: Linda Myklebust)

Tertitten-høsten 2001

Lena Moen/Jan Deram/Linda Myklebust



*Sørumsand søndag 26.08.01. Tross noe dårlig vær var det mange reisende denne dagen, og vi hadde besøk av over 40 småbiler av god, gammel årgang
(Foto: Thorleif Pedersen)*

Etter at sommerens driftssesong er over og høsten står for døren tenker kanskje mange at Tertitten går i dvale. Det var nok kanskje sant for 10-15 år siden, men definitivt ikke nå lenger.

Høsten er en tid da det skjer mye bak kulissene, ting som ikke våre reisende og besøkende merker så mye til, men som er viktig både for julekjøringen og for neste sommersesong. I hele høst har Morten Skallerud holdt på med sitt spennende IMAX-prosjekt, som vi gleder oss til å se ferdig i løpet av 2002.

Lokstallen på Sørumsand har igjen vært i ilden som konsertlokale idet Blaker Skolemusikk har hatt en konsert der.

Lenger inne i bladet finner du omtale av høstens to ryddedugnader, og i oktober dro en rekke av de aktive m/familie på en avslappende og hyggelig tur med våre normalsporede vogner til Gamle Vossebanen.

I lokverkstedet er godsvogn G9 under restaurering under Trond Dehli's kyndige ledelse, og vår museumsbestyrer, Linda; har vært en tur i Trondheim for å snakke med foreningen "Smørekoppen" om lok 5 "Bjørkelangen" som står på NTNU der oppe. Kort sagt – det slappes ikke av, selv om sesongen er over!



Øverst: Skogpartiet i Sætrabakken før dugnaden.
Nederst: Slik så det ut etter innsatsen (Fotos: Håvard Pedersen)

Skogrydding langs banen

Håvard Pedersen

Som kjent for de fleste går banen vår langs mange åpne partier, men der skogen får gro, gror den til gjengjeld svært godt. Partiet mellom planovergangene i Sætrabakken er et eksempel på dette.

Den smale skogstripa her, mellom sporet og åkeren bak, er et kjærkomment brudd med åkerlandskapet i resten av bakken. I de senere årene har skogen begynt å bli vel "intim" i forhold til banens profil, og samtidig så tett at det ligner mer på en grønn vegg av kjerr enn skog.

Søndag 23.september 2001 var det varslet dugnad, og i løpet av noen timer endret skogbildet seg ganske radikalt.....



Dugnadsgjengen tar seg en velfortjent pust i bakken. Fra venstre finner vi Ola og Simen Aasheim, Anne Hilde Gudmundsen, Nina Bauge, Erik Borgersen med barna Synnøve og Trygve, Hans Erik Bjerke, Thorleif Pedersen og Rune Brakestad.

I løpet av noen intense søndagstimer hadde denne ryddegjengen virkelig satt spor etter seg i terrenget.

(Foto: Håvard Pedersen)



To bilder fra Gamle Vossebaneturen for de aktive i oktober. Vi ser lok 18c 255 og UHB-vognene.
(Fotos: Erik Borgersen)

En ”outsiders” bekjennelser

Av Linda May Myklebust

”Når er vi fremme?”. Spørsmålet kom før jeg nesten hadde klart å sette fra meg all pikk-pakk som ble drasset med for helgen. Fireåringen ventet utålmodig på svaret. ”Vi er aldri fremme,” svarte jeg. ”Vi skal bare kjøre tog.”

Forundringen i blikket hans var for så vidt ikke uventet. Vanligvis er reisen et middel til å nå et mål. Først når man er fremme ved målet skal man oppleve det man har kommet for å oppleve. Reisen i seg selv er bare det praktiske bindeleddet mellom punkt A og punkt B. For en fireåring er dette mellompartiet den store tålmodighetsprøven. Hvordan skulle jeg forklare at denne gangen var reisen i seg selv målet?

Han skjønnte det etter hvert. Det samme gjorde jeg.

Norge suste forbi utenfor vinduene. Først byen med boliger, industri, mennesker i bevegelse. Etter hvert fjellet, ikledd sin vakreste høstprakt. Stille og majestetisk, som bare norsk natur kan være. Det skulle bli mange timer ved vinduet og på plattformen” på bakerste vogn i stille kontemplasjon. Aller først måtte imidlertid vårt hjem for de neste dagene sjekkes ut.

Helt fremst var selvsagt lokomotivet, men der kom vi ikke til. Vår lille verden startet med sovevognen. Her var det en liten arena tilegnet privatlivet hvor man kunne lukke en dør og være alene. Alene sammen med de som man delte kupeen med, riktig nok. Neste vogn var restaurantvognen. Kjøkkenet og spiserommet var hjertet, som i alle hjem. Bakerst var salongvognen, A0100. Noen mindre kupeer og én stor salong gjorde det mulig å være sosial med større eller mindre grupper av reisefølget.

Den første ettermiddagen var det faktisk litt spennende å gå fra den ene vognen til den andre. Det var alltid en småtass som måtte på do eller som var tørst, men som ikke helt turde å krysse vognene under fart. Å beskytte seg mot det uhyggelige støynivået i slusene kom fort i konflikt med forsøk på å forhindre kroppen i å bli kastet vilkårlig hit og dit. Dilemmaet for de små var, skulle hendene plasseres over ørene eller brukes til å ta seg for?

Å bli husvarm i sitt eget private tog, er en helt spesiell opplevelse. For meg har alltid togreiser vært å reise kollektivt, omgitt av fremmede mennesker som man tilfeldigvis deler noen timer av sitt liv sammen med. Stort sett side om side, i høflig taushet. Skjønt, jeg har faktisk opplevd å utveksle dype betroelser med tilfeldige medpassasjerer. Det tilfeldige møtet og det å være på reise kan være en

underlig kombinasjon som åpner dører inn til en sjel. Dører som raskt lukkes når reisen og møtet er over, avløst av hverdagen og det virkelige livet.

Denne turen skilte seg på alle mulige måter fra alt jeg ellers forbinder med togturer, enten det er de korte intercity-turene til og fra Oslo eller de lange reisene mellom Øst- og Vestlandet. Toget var vårt lune hjem. Følget bestod i stor grad av kjente og bekjente. Så var det dette: reisen var målet og ikke middelet. Vi var riktignok på vei til Gamle Vossebanen, men Midttun utenfor Bergen var et vendepunkt - ikke et endepunkt – for reisen.

Hva kan fortelles fra en slik tur? Jo da, jeg kan fortelle at vi var ca 25 reisende, små og store, inkludert. Yngstemann var fire år og eldste nok passert de 70. En del av oss hadde aldri vært med på en slik tur før, mens flertallet mimret tilsvarende turer fra tidligere år. Her var fedre med barn, mødre med barn, ungarer og en familie hvor tre generasjoner var med. Ungene spilte sjakk og andre brettspill, samt "linket" seg sammen med medbrakte Game Boyer. De voksne hadde annet medbrakt, som ble tatt frem da de små sov søtt i køyene. Vi spiste felles måltider, laget i fellesskap på kjøkkenet. Tidvis pratet vi sammen, tidvis var vi stille sammen. Noen leste, mens enkelte sprang rundt med fotoapparatet for å forevige det hele. Slik kan turen oppsummeres, men slik vil den aldri bli husket av oss som var med.

For mens Norge i all sin mangfold passerte i revy og vi bedrev våre hverdagslige gjøremål i vårt rullende hjem, senket roen seg i sjelene. Vi var nok et underlig skue for dem vi passerte og vinket til på vår ferd. En gruppe med mennesker i alle aldre, i eget tog. Ikke noe man ser så ofte, om noensinne.

Jeg kom til å tenke på mitt første møte med en såkalt "togentusiast". Han kunne gledestrålende bekrefte at ferien virkelig hadde vært årets høydepunkt. Spørsmålet om hva han hadde gjort ble smilende besvart med, "Tok toget til Trondheim. Først morgentoget til Oslo, så ettermiddagstoget videre til Trondheim." I min naivitet ville jeg vite hva han gjorde da han kom til Trondheim. "Tok toget tilbake. Først til Oslo, så hjem." Jeg var sikker på at kommunikasjonen mellom oss hadde sviktet på et punkt og gjentok spørsmålet om hva han GJORDE i Trondheim. Han gjentok sitt opprinnelige svar. Uttrykket i ansiktet mitt var nok like spørrende som tankene i hodet, for han presiserte, "Jeg var på TOGTUR." Han skjønnte at jeg ikke skjønnte og gav opp forsøket på å dele sin opplevelse.

Nå var vi på en reise. Vi reiste med tiden og brukte tiden. Vi reiste i rom, frem og tilbake. Vi reiste sammen og hver for oss. Vi var 25 mennesker som foretok hver våre egne reiser, ut fra egne forutsetninger og behov. For noen var det belønningen etter alle forberedelser som var målet. Bakom en slik tur ligger det utallige timers forberedelser. Man setter nemlig ikke bare opp et togsett på det



Øverst et bilde fra restaurantvognen på turen til gamle Vossebanen, dette var en skikkelig familietur, og på bildet ser vi to blad Myklebust jr. og unge frk. Moen.
Nederst: Ao100's utsiktsplattform er et nydelig oppholdssted på turene våre. Her sees fra venstre Rune Brakestad, Kari Pedersen, Anne og Øystein Halling. (Foto: Linda Myklebust)

nasjonale skinnenettet, på samme måten som man setter seg bak bilrattet og kjører av sted... Andre tok en veltrengt pust fra hverdagen. Endelig kunne ta seg tid til ikke annet enn å slappe helt av... Spør du en av de andre om å fortelle fra turen, vil sikkert deres skildring være noe lik min, samtidig som den er helt annerledes enn min.

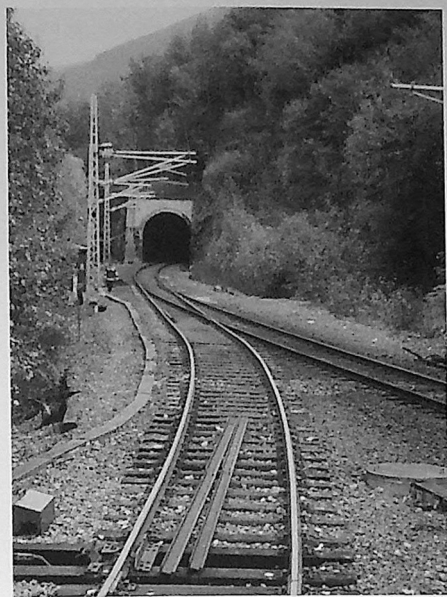
Jeg slappet helt av. Totalt ansvarsløs for turens fremgang. Jeg trengte ikke å gjøre noen ting, vi beveget oss like mye fremover for det. Ungene lekte og koste seg under trygge forhold. De stilte ingen krav til underholdning eller det å "finne på noe". Jeg kunne nyte naturen og trekke innover i egen tankevirksomhet med A0100 som ramme. I denne vognen hadde historiske skikkelser som Joseph Terboven, Nikita Krustsjov, sjahen av Persia, Farah Diba og kong Bhumibol og dronning Sirikit av Thailand sittet og sett det norske landskapet fare forbi blikket. Hvorvidt deres tanker kretset om viktigere filosofiske problemstillinger enn det å være på reise for reisens egen skyld, er meg ukjent. Sannsynligvis var de heller ikke på en reise hvor reisen var målet. Da de slappet av i denne flotte trevognen, var de nok på vei til et bestemt sted.

En gang i tiden tok det dager å reise fra øst til vest her til lands. Valget lå mellom å følge kysten eller å krysse fjellet. Slik hadde det vært i uminnelige tider. I tusenvis av år. Da jernbanene ble anlagt, ble det med ett mulig å tilbakelegge samme avstanden i løpet av noen timer. Toget var et moderne og effektivt fremkomstmiddel og et symbol på fremtiden. Tiden da sjøveien var raskere og bestod av mindre hindringer enn landeveien med sine uoverstigelige fjell, var tilbakelagt. Mennesket hadde underlagt seg verden. A0100's historiske passasjerer må ha følt at de var en del av den moderne tidsalderen.

Ironisk nok ble dette symbolet på fremtiden og menneskets krav til effektivitet fort innhentet og forbigått av tekniske nyvinninger. I dag flyr vi over samme avstanden i løpet av minutter. Vi har vunnet tid, blitt om enda mer effektiv. Men hva har gått tapt?

Slike tanker kretset i hodet mitt, i min indre reise. Jeg reiste sakte i landskapet, hvor reisen var målet og ikke middelet. Da jeg satt fortapt i mine egne refleksjoner om reisen, ble jeg avbrøt av en vennlig, myk stemme. "Bare innrømm det," sa hun, en av mine medpassasjerer. "Du er blitt litt togentusiast, du også."

Som outsider i togmiljøet, må jeg nok komme med en bekjennelse. Vel hjemme igjen ringte jeg til en venninne for å dele helgens begivenheter. Ivrig fortalte jeg at vi hadde tatt toget til Bergen. "Hva gjorde dere der?" ville hun vite. "Vi tok toget til Bergen, så hjem igjen." Hun var tydelig sikker på at kommunikasjonen mellom oss hadde sviktet på et punkt og gjentok spørsmålet om hva vi GJORDE. Jeg gjentok mitt opprinnelige svar. Det ble taust ett par sekunder, så jeg presiserte, "Vi var på TOG- TUR." Med ett skjønte jeg at hun ikke skjønte og måtte smile for meg selv. For jeg hadde skjønt det.



*Tunestvei veksler. Her tar Gamle Vossebanen av fra hovedsporet.
(Foto: Linda Myklebust)*



Toget vårt sakte dampende gjennom frodige vestlandsk høstnatur (Foto: Linda Myklebust)

Medlemsturen til Gamle Vossebanen

Kjell Wiulsrød

Forventningsfulle møte en del av oss på Grorud stasjon på fredag den 19.oktober med en gråkald tåke hengende over oss. Hutrende sto vi der og skottet forventningsfulle nedover linjen i håp om å se toget vårt dukke opp. Alle var like nyfikne på togturen over Bergensbanen mot vårt mål, Gamle Vossebanen.

Gleden ble stor da vi endelig kunne skimte vår salongvogn Aol00 komme bakkende oppover mot Grorud stasjon. Turen vår kunne endelig starte. Resten av reisefølge hadde allerede etablert seg om- bord. Utfluktstoget vårt besto av et El 13 lok, 3 vogner; salongvogn, restaurantvogn og sovevogn.

Første del av turen gikk over Roa mot Ål stasjon hvor vi skulle overnatte. Underveis ble det servert lapskaus i restaurantvogna. Mørket hadde allerede falt på da vi startet på Bergensbanen med retning Ål stasjon for overnatting på et sidespor.

Dagen etter, lørdag den 20.oktober, begynte vi på klatreturen oppover mot Hardangervidda. Frokost ble servert mens vårt utmerkete togpersonale sørget for at vi kom oss velberget fram til Tunestveit veksler hvor turen på Gamle Vossebanen startet. Det varmet mangt et hjerte da vi fikk forspent type 18c nr. 255 bygd ved Hamar Jernstøberi i 1913, et flott lok som gjør sin tjeneste på den 18 km lange strekningen mellom Garnes og Midttun. Første stopp på turen vår ble da også på Garnes stasjon. Vi fikk omvisning i miljøet på stasjonen og fikk handlet en del suvenirer, før vi kunne rulle videre innover sporet mot endestasjonen på Midttun.

Og hvilket vær Vestlandet kunne tilby oss! Høstprakten hadde inntatt Vestlandet. Det var ingen tegn til at dette kunne være langt ut i oktober. Et flott solskinn med en temperatur som minnet mer om sommer enn høst. Det kunne ikke bli en bedre ramme rundt en slik tur. Det ble anledning til to fotokjøringer underveis bl.a ved Brattlandsfyllingen. Vi hadde en flott utsikt over linja stående høyt oppe i åskanten. Kan en da tenke seg et bedre syn enn et damplokomotiv som gir av all sin kraft og dekker horisonten med store skyer av damp, speilende mot et stille og blankt vann med fine rammer av bjørk og løvskog ikledd sin høstprakt. Jeg tror nok at jeg har mine ord i behold når jeg hevder at dette varmet alle våre hjerter da vi sto oppe i bakken og lot bilde etter bilde bli festet til filmrullen..

Dagen hadde allerede fått en fint utgangspunkt med opplevelser av en tur gjennom flott natur der vi kunne sitte i vår salongvogn og nyte utsikten med speilblanke fjorder og høye fjell som strekker seg opp mot en knall blå himmel.

Tilbaketuren gikk med 18c spent foran balkongen på Aø100. Dette ble utnyttet av en del av oss slik at vi kunne suge inn inntrykk fra dampkraft på nært hold. Mange av oss sto der i en drømmetilværelse og bare tok inn over oss alt det dette var verdt. Både lukt og lyd sendte oss bakover i tid til tider som lå langt bak oss, og til tider da de fleste av oss ikke var født!

Vi var tilbake på Tunestveit da sola var på vei ned. Nå var tiden inne for å ordne til med mat igjen i restaurantvogna. Vi begynte å merke at det var et stykke ut i oktober. Det ble kaldt. Mens vi var på Vossebanen med vognene våre hadde vi ikke tilgang på strøm. Et varmt måltid mat var tingen nå for å få balanse i kroppsvarmen igjen. Mens vi spiste satte toget vårt nesen tilbake mot Voss stasjon, dit vi ankom utpå kvelden for å overnatte.

Søndagen bød på nok en dag med fint vær. Dette gav oss en fin avslutning på turen med Hardangervidda badet i et flott sollys.

Vi satt igjen med et inntrykk av en tur hvor opplevelser og inntrykk sto i høysetet. Min sønn kunne ved hjemkomst uttrykke sin glede over turen med å si: "Dette har vært en opplevelse for livet."

Jeg vil til slutt takke de som har stått på for å få stablet på plass en slik tur, og i tillegg en stor takk til de som sørget for at vi kom trygt fram og tilbake på turen.



UHB-ere og Vossebane-entusiaster i skjønn forening på Garnes stasjon lørdag 20. oktober, en vakker høstdag på Vestlandet.

(Foto: Linda Myklebust)



Øverst: DS Statdshauptmand Schwartz på land igjen, fotografert i juni 2001 av Thorleif Pedersen. Nederst: Eidsfoss stasjon i 1904 med et tog ankommet fra Tønsberg med loket "Eidsfoss" (Foto: Fred Nordseth)

Reisebrev fra Thorleif, del 1 – Båter på Eikeren

Thorleif Pedersen

En sommerdag tar vi en dagstur fra Oslo via Drammen og Vestfossen, og følger veien på østsiden av Eikeren til Eidsfoss. Her på den 20 km. lange innsjøen begynte i 1860-årene hjulbåten DS Ekren trafikk mellom Eidsfoss og Vestfossen.

I 1904 overtok DS Stadshauptmann Schwartz. Den hadde 101 passasjerplasser, 2 klasser og egen røkelugar. Båten gikk i samme rute som tidligere DS Ekren til 1926, og fraktet mange passasjerer. Det gikk her som med så mange andre innsjødampere, det ble flere og bedre veier, og bilen overtok både last og reisende. I 1931 sank DS Stadshauptmann Schwartz ved brygga i Eidsfoss.

Etter noen år ble det gjort forsøk på å få den hevet. Andre forsøk var totalt mislykket og båten fikk store skader. Endelig etter tredje forsøk i 1995 kom båten på land etter 64 år på bunnen. Da vi dro dit den gang, vi var jo litt spent på å se, var det et heller trist syn. Det var mange og til dels stor rusthull hvor vi kunne se inn i båtens indre. Vridde jernplater, skrot, møkk, kort sagt bare elendighet. Det var klart at den aldri kom på vannet igjen, det ville kreve en uhorvelig entusiasme og innsats for å få den til å se så noenlunde ut igjen.

På de 6 årene siden sist vi så til båten, hadde det skjedd stor forandring. Båten var blitt rengjort, alt løst inventar var fjernet og noen strøk med maling hadde gjort sitt. En nystøpt bedding var klar til å ta imot båten. Den skal ikke på vannet igjen, men restaureres og ligge på land som et kulturminne. I dag har en ny og større båt, MS Eikeren. tatt over og frakter turister hele sommersesongen.

Litt om DS Stadshauptmann Schwartz.

Som før nevnt opphørte dampskipstrafikken i 1926 pga. for liten trafikk. Båten ble liggende ved bryggen i Eidsfoss og i 1931 solgt som skrap. Arbeidet med fjerning av inventaret var begynt da vinteren kom. En dag sank båten plutselig, og en antok at det var isen som var årsaken.

En eldre mann ved Eidsfos Værk har fortalt følgende: Han hadde fulgt båten i alle år og orket ikke å se dens skjebne. En natt gikk han om bord i båten, åpnet bunnventilen og gikk i land. Om morgenen var båten borte. Bevisene for denne historien fant de kanskje i 1996 da båten kom opp fra sjøens bunn.

Ved Revetal Station



Øverst ser vi Revetal stasjon i 1910. Håvard Pedersen fikk postkortet av en eldre mann som bodde på stasjonen i 1971. (Fotograf ukjent)

Nederst: Revetal stasjon i 1971 før den ble bygget om til kafeteria.
(Foto: Håvard Pedersen)

Reisebrev fra Thorleif, del 2 – Litt om Eidsfoss

Thorleif Pedersen

Eidsfos, det er det gamle navnet på stedet som ble grunnlagt i 1697 av geheimeråd Caspar Herman Hausmann. Stedet var i generasjoner et levende selvstendig samfunn der folk kunne leve fra vugge til grav. Verket hadde sin storhetstid under Peder von Cappelen (1782 – 1837) og var tidlig kjent for sitt ovnsstøperi. I dag kan en på museet her se flere flott ovner og andre av verkets produkter fra 1697 til 1960. Produksjonen opphørte i 1961. Produksjonen av jernbanevogner ble tatt opp i 1899 og godsvogn nr. 2000 (talet står på Eidsfoss turistkontor) ble levert i 1960. Verket var også en betydelig produsent av jordbruksredskap. Fortsatt eksisterer industrien (mekanisk) som bidrar til at Eidsfoss ikke blir en tom kulisse.

De 25 verneverdige bygningene fra 1700 – 1900 danner en helhet som kanskje representerer et av Norges best bevarte jernverkssamfunn.

Etter besøk på museet med guide, og besøk på det gamle postkontoret som også foretar særstempling, går veien videre til den gamle pusse/lokstallen. Her ble togene fra Eidsfossbanen pusset, og målet her er å skape en bit jernbanehistorie. Et eget utvalg er i gang for å utvikle dette. I 1962 ble Eidsfoss jernbanestasjon og hotell revet. På en høyde med utsikt over det gamle verkssamfunnet ligger Eidsfos Hovedgård, oppført i rokokko ca. 1750. Den har vært privatbolig for verkseieren fram til høsten 1987. Fra 1990 overtok en stiftelse gården som i dag brukes til selskap/kursvirksomhet.

Et besøk her med middag, hvor det meste er bevart fra gammel tid, får en til å tenke på et referat i Morgenbladet 18. og 19. 10 1901: Til Tønsberg-Eidsfosbanens åpning for trafikk fikk Eidsfoss et kortvarig besøk av en rekke høye herrer som skulle overvære begivenheten. Det var statsråd Løvland og stortingspresident Berner, som i spissen for et selskap på ca. 30 deltakere kom med tog fra Kristiania til Flesaker. Her møtte major Schwartz opp, og med hjulbåten DS Ekren dro selskapet over Fiskumvannet og Eikeren til Eidsfoss. Til dundrende salutt la båten til brygga og musikken spilte. På brygga sto et flaggsmykket lokomotiv, som hadde vært Randsfjordbanens første lokomotiv. Gjennom en praktfull æresport bega selskapet seg fra brygga til Eidsfos Hovedgård, der de på det elskverdige ble mottatt av fru major Schwartz i deres gjestfrie hem. Det ble servert en "splendid" frokost, majoren holdt tale og han utbrakte en skål for autoritetene som hadde bidratt til det nye tilskuddet til vår jernbanehistorie. Ute på tunet ble det spilt musikk, og en dundrende salutt og et kraftig "Leve Eidsfoss" fra deltakerne avsluttet det hele, og like før festtogets avgang fra Eidsfoss til Tønsberg ankom et tog med reisende derfra.

nr. 9 1895 f.d.

1909

ROUTE

1909

for

post- og turistdampskibet

„Stadshauptmand Schwartz“

paa indsøen Ekern.

Vaarroute: fra fartens begyndelse til 1ste juli:

mandag, onsdag og lørdag.

NB. Dampskibet gaar i vanlig route pintseafsen samt første, anden og tredje pintsedag.

Sommerroute: fra 1ste juli til og med 21de august:

søndag, mandag, onsdag og lørdag.

Høstroute: fra 23de august til fartens ophør:

mandag, onsdag og lørdag.

NB. Skulde baaden kunne gaa udover november maaned, forbeholdes ret til ogsaa at sløife onsdageruten den sidste tid.

Fra Eidsfos	kl. 6.16 fm	og kl. 4.16 em.
Flesaker	.. 11.10 7.30 ..
Til	Do.	.. 8.00 ..
Eidsfos	.. 12.00 9.16 ..

med anløb af de sædvanlige stoppesteder. Dampskibet er postførende

Passagertaxt Eidsfos—Flesaker eller omvendt	tur	1ste pl.	2den pl.
		kr. 1.00	kr. 0.70
	tur og retur ..	1.50	1.00

- 1) Paa Flesaker direkte correspondance med togene til og fra Christiania og Drammen. Paa Eidsfos direkte correspondance alle dage med togene paa Eidsfosbanen i maanederne maa, juni, juli, august og september. I den øvrige tid corresponderer hverdage og dage for hellegdage søndag og hellegdage med togene til eller fra Tonsberg og Holmestrand. Paa de øvrige hverdage upaaen lodstideler med togene til eller fra Tonsberg og Holmestrand eller omvendt paa Eidsfos.
- 2) Jernbanelinjer til Christiania, Drammen, Hougund, Vestfossen, Dalsu og Kongsberg sælges omlovd paa dampskibet.
- 3) Hundeshælløtter Drammen—Flesaker (Vestfossene) Flesaker—Eidsfos (D/S «Stadshauptmand Schwartz») Eidsfos—Tonsberg (Tonsberg—Eidsfosbanen) Tonsberg—Christiania (D/S «Horten» eller «Jordberge») og Christiania—Drammen (Vestfossene) reiserikes paa Christiania V. st., Drammen, Tonsberg (begge stasjoner) omlovd i sifattens og Jordsberge, samt paa turistbureauer i Christiania. Billetpris for tur/retur: kr. 2.70 for 1ste plads dampskib og II cl. jernbane eller kr. 7.35 for 1ste plads dampskib og III cl. jernbane.
- 4) Hundeshælløtter Drammen—Flesaker—Eidsfos—Holmestrand—Holmestrand—Drammen sælges i Drammen, Holmestrand (begge stasjoner) og ved Eidsfos. Pris kr. 4.95 for 1ste plads dampskib og II cl. jernbane, eller kr. 3.76 for 1ste plads dampskib og III cl. jernbane.

Paa Eidsfos godt jernbanehotel.

Udgivningssted: Nordal Lyngre & Co. Kristiania

NB. Hvis forholdene tillader det, gaar baaden til Vestfossen.

NB. Hvis forholdene tillader det, gaar baaden til Vestfossen.

Reisebrev fra Thorleif, del 3 – Eidsfossbanen

Thorleif Pedersen

Etter en planlegging og utbyggingsfase på åtte år, åpnet Tønsberg-Eidsfossbanen 18.10.1901. Det var handelsforeningen i Tønsberg som lanserte ideen. de mente at en jernbane innover i landet kunne skaffe flere kunder til forretningene i byen.

Jernbanen ble kalkulert til 1,2 mill. kr., en uhorvelig sum på den tiden. Staten ga tilskudd på 596.000 kr. Resten ble finansiert med kommunale og private bidrag. Strekningen fra Tønsberg til Eidsfoss var 48 km. lang og største høydeforskjell var 38 meter. Sporvidden som ble valgt var lik med Jarlsbergbanens, nemlig 1067 mm. Banen hadde 18 stasjoner og stoppesteder og utgangspunktet var ved Stensarmen i Tønsberg, der vi i dag kan kjøre bil gjennom tunnelen som førte banen ut av byen, like ved dagens hotell "Klubben"

De to første damplokomotivene "Eidsfoss" og "Tønsberg" var amerikanske Baldwin-lok. Det var to riktige prærielok som hver veide 21,3 tonn. Av personvogner ble det fra Skabo Jernbanevognfabrik på Skøien levert 6 personvogner. Eidsfoss verk disponerte til sammen 48 godsvogner. Her var de åpne vognene i flertall. Banen fraktet tømmer, kraftfor, melk, korn, slakt, og til Eidsfoss verk trekull og jernmalm. Det var også en jernbane folk i indre Vestfold var avhengige av.

En tid var det noe turisme. Folk kunne ta en rundreise fra Kristiania over Drammen til Flesaker ved Vestfossen. Derfra tok de båten til Eidsfoss, så tog til Tønsberg og båt tilbake inn Oslofjorden. Rundturen tok 2 dager og kostet kr. 9,70 i 1905. En lav sum nå, men mange penger den gangen. En vanlig billett fra Ramnes til Tønsberg kostet 25 øre i 1910, men så var daglønnen 80 øre på den tiden.

Det skulle ikke bli sorgløse år for banen, ikke en gang en sorgløs barndom fikk den. Noen år med et samlet overskudd på kr. 8.712 var på langt nær nok til å dekke de virkelige avskrivningene. Jernbanen var et underskuddsforetagende nesten hele sin levetid.

Det ble kjempet lenge for å beholde den, men ingen ville være med på å finansiere videre drift. Etter 37 års drift var det slutt i 1938.

Få dager etter nedleggelsen begynte det å gå busser i jernbanens distrikt og kort tid etter ble skinnene tatt opp og sendt som skrapjern til Spigerverket. Slik endte saga om Tønsberg-Eidsfossbanen.

Reisebrev fra Thorleif, del 4 – En reise med båt og tog

Thorleif Pedersen

I skoleferien sommeren 1932 skulle jeg til en bondegård i Vestfold, en lang reise for en som var 13 år, med båt og tog.

I Bjørvika og på Østbanebrygga er det travelt denne lørdagen. Mye gods tar sjøveien til begge sider av Oslofjorden. Trailere er det få av, og jernbanen som går ut fra Østbanen og Vestbanen når ikke fram alle steder. Det er for det meste mindre dampbåter som ligger ved kaien, men størst av dem alle er DS "Jarlsberg", den hurtigste båten i Oslofjorden. Den skal jeg reise med helt til Tønsberg! Kokka nærmer seg 15 og svart røyk fra båtens skorstein ligger som en sky over havna. Om bord leser jeg på et skilt: "Byggnr., Lindholmen Varv 1932." Gjennom en åpen dør går lederen ned til maskinrommet, og lukten av damp og varm olje strømmer opp.

Det ringer for avgang, et kort støt høres i dampfløyten og i sakte fart legges det fra kai. Ved Nakholmen, som er den ytterste av øyene innerst i fjorden er det mer "åpent hav". Fra broa blir det gitt signal om større fart i maskinen.

Ut fra bryggene ved Tordenskiolds plass og det gamle Vika (det finnes ingen Rådhusplass ennå), kommer båtene som går i trafikk på vestsiden av fjorden. Der er "Ceres", "Sport" og "Louise". Fra før av har jeg gått søndagstur med far langs bryggene og kjenner de fleste av båtene. Nå har "Jarlsberg" fått opp farten, og snart forsvinner både de andre båten og Oslo bak oss.

Første stopp er Drøbak og derfra går det videre til Horten og Åsgårdstrand. Ved ankomst Tønsberg er det ikke så mange passasjerer igjen, og 13-åringen finner veien til jernbanestasjonen og kjøper billett til Revetal stasjon på Eidsfossbanen. Det er en heller stille lørdagskveld her påstasjonen. Ikke noe tog. Jeg treffer en mann og spør ham om toget jeg skal reise med. "Nei", sier han, "Eidsfossen går ut fra Stensarmen den", og da dukker toget opp på den andre siden på vei ut av stasjonen. Toget **må** jeg være med. Det går ikke flere tog denne kvelden. Jeg løper over sporene og når nesten fram, men kofferten sinker meg. Om Eidsfossen ble det sagt at den somme tider gikk så sakte at passasjerene kunne gå og plukke bær langs sporet. Men i kveld gikk den fort nok. Jeg når ikke toget og er helt slått ut! Men undre over alle undre. Lokføreren eller en annen har sett gutten med kofferten. det blir togstopp og to karer hjelper meg inn i vogna der jeg etter hvert kvikner til. På Revetal stasjon er jeg kommet så noenlunde til hektene igjen og blir møtt av dem jeg skal bo hos. Da er det bare de siste 2 km. til fots til gården før vi er fremme. I sommerferien neste år drar jeg tilbake til Vestfold. Da skal jeg ta tog til Drammen og reise videre med Vestfoldbanen til Skoppum. Her er det en ny bussrute til Fossan stasjon på Eidsfossbanen, så reisen neste gang blir nok noen timer kortere.

Togdag

Kjell Wiulsrød

Solen har så vidt tittet fram over tretoppene i øst og har gitt dagen et nytt liv. Himmelen gir fra seg sine blå toner gjennom små dotter med hvite skyer. En ny dag er i ferd med å fødes.

Solen legger fra seg sine solstråler på en spinkel skinnegang som ligger stille og venter. To mennesker beveger seg rolig bortover skinnegangen småpratende mot et bestemt mål. Store dører blir åpnet i lokstallen. Disse to skal vekke til live dagens arbeidshest. Togdagen er i ferd med å bli født.

Solen danner lange skygger. Varmen stiger jevnt og nattens fuktige luft løfter seg fra bakken.. Det damper rundt om på mark og eng. Det dufter sommer.

Det begynner å bli liv i lokstallen. Det prates jevnt, kun avbrutt av god latter. Ingen kan ta de menneskene det gode humøret selv etter en kort natts søvn og en tidlig søndags morgen.

Flere mennesker kommer til. Stasjonen begynner å våkne til liv. Men fremdeles er det stille rundt omkring i bygda. En og annen bil haster forbi ute på veien. Ellers er det stille bortsett fra en livlig knitring fra brennende ved oppe ved lokstallen. Loket er i ferd med å vekkes til live.

Forventningsfulle barn og voksne dukker opp for å nyte en togtur på spinkel skinnegang og med vogner som er så små at det kunne ha vært en drøm fra en dukkeverden.

Stemningen stiger betraktelig når vognene blir satt på plass på sporet utenfor Sørumsand stasjon. Flere folk dukker opp, og det blir liv rundt omkring på stasjonsområde. Billetter selges til dagens første tur. Det er klart til å få liv i lok og vogner oppover linjen til endestasjonen Fossum.

Fløyta går og grønt flagg vises. Toget gjør et lite rykk. Loket gir fra seg et kort signal i dampfløyta. Det er i gang.

Livet på stasjonen endres. Det blir stille en liten stund før neste innrykk av forventningsfulle reisende dukker opp, klar for neste tur.



*Blandet tog på vei ut fra
Sørumsand søndag 19.08.01.
(Foto: P. I. Michalsen)*

Et juleminne fra Urskog-Hølandsbanen

Marie Knutsen

Julen 1928 var jeg 10 år gammel, og skulle reise med mor og far til Aurskog for å feire julen hos tante og onkel som hadde bondegård der. Det var første gang vi ikke feiret julen hjemme i byen, og jeg husker ennå denne opplevelsen.

Julaften var da som nå en arbeidsdag, men den gang var det ikke snakk om avspasering eller kortere arbeidsdager, så far, som arbeidet på kontor, måtte pent være der arbeidstiden ut. Mor og jeg hadde pakket kofferten og en pappeske med julegaver i, og reist med trikken ned til Østbanen, og der møtte far oss. Jeg tror toget til Sørumsand gikk ved 17-tiden, i alle fall var det mørkt, og snøen drysset lett og lagde en fin hvit julestemning. På Oslo Ø var det fullt av mennesker som skulle hjem til jul, men vi fikk i ihvertfall sitteplass på toget som tøffet av gårde mot Sørumsand og julen.

Selve togturen var spennende nok for en tiåring som sjelden hadde vært ute og reist, og selv om det ikke var så mye å se ut av vinduet i kupéen, tror jeg at jeg satt med nesen trykket mot vindusglasset mesteparten av tiden.

Da toget stoppet på Sørumsand gjaldt det å få med seg alle pakkenellikene og skynde seg ut. Jeg husker jeg var litt engstelig for at toget skulle gå videre før vi alle tre sto trygt ute på plattformen, men det gjorde det selvfølgelig ikke.

Vi krysset plattformen, og der sto det som i mine øyne måtte være verdens minste tog! Far sa at det var "Tertitten" og at vi skulle reise videre med dette toget. Om bord kløv vi, og fant oss plasser på noen harde trebenker. Her var det da mye koseligere enn i den store jernbanevognen, tenkte jeg. Like bortenfor der jeg satt sto det en vedovn på gulvet, med et rør som gikk opp gjennom taket. Der hadde det vært noen og lagt i ved, så da vi kom inn brant ovnen lystig og spredte en god og deilig varme i den lille vognen.

Elektrisk lys fantes ikke, her rådde parafinlampene grunnen, og de kastet et trolsk skjær over unge og gamle som utålmodige ventet på togets avgang. Varmen og spenningen gjorde meg døs, og jeg la hodet inn mot mors trygge favn, og jeg tror kanskje jeg registrerte at noen blåste i en fløyte utenfor og at toget med et rykk dro av gårde mot juleeventyret før jeg ble borte.

Far vekket meg en stund før vi kom til Aurskog stasjon, og jeg hørte den jevne dunkingen av hjulene mot skinneskjøtene og lokomotivets pusting og pesing der foran et sted. Endelig var vi fremme og på plattformen sto onkel med hest og slede og ventet. Mens toget tøffet videre mot Bjørkelangen og Hølandsbygdene ble vi plassert i sleden, og med dombjeller på, la hesten (som jeg ikke er istand til å huske hva het) av gårde mot det store jule-eventyret!



Noe bilde fra Marie Knutsens juletur har vi ikke, men vi kan da skape julestemning på Tertitten nå til dags også. Øverst et bilde fra Sørumsand med juletog klart til avgang,. Nederst er toget kommet til Bingsfos og et par små passasjerer skal være med videre. (Foto: Erik Borgersen)

Avgangstider julekjøringen 2001

Siden forrige utgave av Tertitten forelå i oktober har styret i Venneforeningen besluttet å utvide antall kjøredager i desember måned.

Nedenfor finner du oversikten over datoer og klokkeslett:

- **søndag 2. desember**
- **søndag 9. desember**
- **søndag 16. desember**
- **søndag 23. desember**
- **mandag 31. desember**

Alle dagene har vi avganger

kl. 12, 13, 14 og 15



Velkommen til en hyggelig tur!