

ISSN 1503-4135

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr.114 nov. 2003



Tertitten

Medlemsblad for Venneforeningen Tertitten
Redaktør: Jan Deram

Redaksjonens adresse:
Postboks 59 - 1921 Sørumsand
Annonsepriser:
Baksiden kr. 1400,-, 1/1 side kr. 800,-
½side kr. 500,-

Medlemsskap: Støttemedlem kr. 250,-
Aktiv kr. 125,-
Familie: En betaler full pris, deretter kr. 125,-
pr. person.
Livsvarig medlem: kr. 1750,-
Bedriftsmedlem kr. 1000,-

Bankkto: 1602 51 69089

e-mail: tertitten@online.no

Formann Venneforeningen: Kjell Wiulsrød

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

Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 16.00
Kontor: Sørumsand stasjon Tlf. 63 86 8150
Museumsbest./daglig leder: Petter Tønder
Jakobsen
Stiftelsens formann: Linda May Kallestein

Damptog kjøres i desember 2003:

søndagene 7. 14. 21. og 28. desember
dessuten nyttårsaften 31. desember
kl. 12, 13, 14 og 15.

Denne utgaven

av Tertitten blir et kombinert høst og julenummer. Tid og ressurser har ikke strukket til for å lage 2 utgaver denne høsten.

Vi har lagt bak oss en fin sommersesong, og i denne utgaven av medlemsbladet vil du finne en god del stoff om og bilder fra sommerens forskjellige arrangementer.

Den største begivenheten denne sommeren var naturlig nok H.M. Kong Harald V's besøk hos oss i august, i forbindelse med sitt "statsbesøk" på Sørumsand. Du finner en fyldig reportasje fra besøket i bladet.

Om sommeren reiser Tertittens mange aktive på ferie når de ikke tjenestegjør på banen. Enkelte av disse feriereisene resulterer i reisebrev fra spennende jernbane-reisemål forskjellige steder i verden. I dette nummeret har Håvard og familien vært en tur på den tyske øya Rügen og du kan lese om et mangfoldig jernbaneliv der. Likeledes har Erik Borgersen vært en tur i Severn Valley.

En av Tertittens aller første og sterkeste støttespillere, Leif Løhren har gått bort. Olaf Wiegels, også en av våre første og største entusiaster, har skrevet minneord om Leif Løhren.

Julen står for døren, og med den Tertittens tradisjonelle julekjøring, alle søndager i desember + nyttårsaften. Vi ser deg vel hos oss i løpet av julemåned?

Tertittens redaksjon og administrasjon ønsker alle bladets lesere

En riktig god jul og et godt nytt år!

Jan Deram

Forsiden:

Kong Harald V på vei for å innta sin plass i kongevognen BC03 den 26.08.03 (Foto: Anders Henriksen)

Sommersesongen 2003

Lena Moen

Togrøverier under Sørumsanddagene!

Lørdag 21. juni ble en knalldag i bokstavelig forstand! Da møtte nærmere 400 cowboyer opp for å forsvare Tertitten mot tre (!) angivelige togrøvere på Bingsfos stasjon. Det ble løsnert mange skudd fra kruttpistoler og det lyste fra ivrige barneøyne som ønsket å gjøre en innsats for å "redde" Tertitten. Togrøverne kom fra Øvre Nyland Western Raiders og de gjorde en profesjonell røverjobb slik at barna opplevde spenning uten å bli redde. Sekkene med "gullmynter" (som viste seg å inneholde sjokolade!) ble fordelt til barna av sheriffene Thomas Haugen og Torstein Neset etter at de hadde gjort en flott innsats og ledet barna i forsvaret av Tertitten. Togrøveridagen ble arrangert i forbindelse med Sørumsanddagene som arrangeres av handelsstanden hvert år. Dette må vi gjenta neste år! Planleggingen og gjennomføringen vil bli litt lettere neste gang, etter erfaringen vi fikk i år.



Torstein Neset leder an i angrepet på togrøverne, som har måttet overgi seg. (Foto: Lena Moen)

Driftssesongen 2003

Nok en aktiv sommer ved Urskog-Hølandsbanen har gått over i historien! Denne sommeren vil bli husket lenge fordi vi var så heldige å få det ærefulle oppdraget å kjøre HM Kong Harald V fra Fossum stasjon til Sørumsand tirsdag 26. august. Det var en feststemt dag som blir nærmere omtalt et annet sted her i bladet.

Vi åpnet sesongen søndag 29. juni. Vi samarbeidet med Blaker Skanse som hadde historisk marked i tillegg til det historiske spillet denne helgen. Det ble satt opp 17 vogner trukket av hester som tok de reisende med videre fra Fossum og opp til Blaker Skanse. Nesten alle som ville fikk plass, og det var et vakkert skue med alle de fine hestene og vognene på rad og rekke opp mot Blaker.

Øvrige spesial-arrangementer i sommer har vært:

Den lille rundreisen som ble arrangert tre ganger, og fortsatt er like populær. Mange kommer igjen og ”ryktet” sprer seg. Vi har folk fra nærområdet og fra de områdene som dekkes av vår avisannonsering. Den lille rundreisen går med veteranbuss fra Fossum stasjon, langs den gamle traseen og med en stopp på Aur Prestegård der det er utstillinger og servering. Deretter går turen opp til Urskog fort, bygget rett før unionsoppløsningen i 1905.



Et knippe glade reisende på ”Den lille rundreisen” på vei til Blaker skanse (Foto: Lena Moen)

Friluftsgudstjeneste på Bingsfos stasjon. Dette har også blitt en tradisjon og det var mange som tok 13-avgangen søndag 27. juli og deltok i gudstjenesten som ble arrangert av Sørums menighet.

Barnas dag gikk av stabelen 10. august, med færre reisende enn vi har hatt de siste to årene. Været denne dagen – søndagen før skolestart – var litt for fint til at folk tok turen hit til oss. Badestranda fristet nok flere denne dagen. Men til tross for dette var det et vellykket arrangement med mange aktiviteter for barna.

Musikk langs sporet ble arrangert 24. august. Tertitten musikkorps og Glomnabredden janitsjar underholdt i Stomperudparken mens Gunhild og Ole Fretheim spilte valthorn ved Bingsfos stasjon. Et vellykket arrangement, to dager for kongebesøket!

Veteranbildagen 7. september fikk en trang start og et dårlig vær. Men de som ville ta ut kjøretøyene i regnværet dukket opp. Det ble foretatt overflyvninger ved "Warbirds of Norway" veteranflyklubb, så publikum måtte titte fram fra paraplyene for å se hva som foregikk – også oppe i lufta. Neste år vil vi samkjøre arrangementet med Motormuseet på Strømmen som har kontakt med mange i veteranbilmiljøet, slik at arrangementet ikke kolliderer med andre tilstelninger for veteranbiler.

Denne dagen hadde vi også et meget vellykket samarbeide med Valstad Café. Hølands bilruters veteranbusklubbb fraktet passasjerer fra Tertitten til Valstad Café og tilbake. På Valstad Café ble videoen "Det var en gang" (fra før nedleggelsen i 1960) vist til de som var interessert – og det var mange! I tillegg fikk de en liten orientering om hva som skjer hos oss nå i dag. Vi skal fortsette det gode samarbeidet med Valstad Café.

To-togsdrift og avslutning av sesongen 14. september. Det ble en vellykket avslutning der vi også fikk besøk av Antony Cock (og medhjelpere) med sin "store" dampdrevne modelljernbane, stor nok til at barna kunne sitte på. Vi håper han kan komme hit på Barnas dag neste år.



Anthony Cook med medhjelpere sørget for at alle barn som ville fikk en ekstra damptogtur i Stomperudparken (Foto: Erik Borgersen)

Charterturer og arrangementer

Vi har hatt større aktivitet på disse arrangementene i år enn tidligere fordi vi i år har kunnet tilby et utvidet alternativ. Vi har tilbudt servering, enten grilling eller spekemat, besørget av D. Rosenberg, leid partytelt slik at en ikke blir totalt væravhengig. Booking av musikkunderholdning har vi også tilbudt. Dette er noe vi bør satse mer på i fremtiden, for de som arrangerer firmaturer forespør om hele arrangementet. Kanskje kan vi neste år tilby tur med veteranbuss videre til et annet severdig sted i området? Det største arrangementet vi ordnet med ble dessverre avlyst på grunn av for få påmeldte fra firmaet, og det er selvfølgelig noe vi også må være forberedt på.

Statistikk sommersesongen 2003

Ordinære tog søndager:

Tog	29.6	6.7	13.7	20.7	27.7	3.8	10.8	17.8	24.8	31.8	7.9	14.9	Tot.
751/52	77	43	68	68	65	111	54	58	101	33	41	44	763
753/54	83	85	74	151	144	145	119	72	88	108	91	52	1212
755/56	65	125	78	95	127	122	79	57	111	65	50	88	1062
757/58	122	142	49	58	74	76	7	36	56	47	35	70	772
759/60	37	89	14	38	57	38	37	26	14	60	15	45	470
2011/12												31	31
2013/14												33	33
2015/16												33	33
Totalt	384	484	283	410	467	492	296	249	370	313	232	396	4376

Andre arrangementer:

Arrangement	Antall
Skole/barnehagekjøring 16.-20.6 + 23.6	2020
Sorumsanddagene/togrøveri	365
Kongebesøket 26.8 + ekstatog samme dag	158
8 charteroppdrag	748
Totalt	3291

For sammenligningens skyld.....

Type kjøring	2003	2002	Endringer
Søndagsdrift	4376	4480	-104
Andre arrangement	329	2273	+1018
Totalt	7667	6753	+914

Bilder fra sommersesongen 2003:



Glade barnehagebarn
fra Øvre Grefsen
barnehage i Col under
skole og barnehage-
kjøringen i juni
(Foto: Erik Borgersen)



Et knippe av
Tertittens yngre
garde i samtale
med Øyvind
Hofseth. Fra v.:
Torstein Neset,
Thomas Haugen og
Tore André Moen
(Foto: Erik
Borgersen)



Øverst: Siste driftssøndag hadde vi to-togsdrift med kryssing på Bingsfos. Som vi ser var det mange reisende denne dagen.

Nederst: Samme søndag, tidlig på morgenen. Lok og togpersonalet slapper av en stakket stund, mens lokene får opp dampen. Mats Anders og Martin på vei ut av lokstallen. (Fotos: Erik Borgersen)

Minneord – Leif Løhren

Leif Løhren døde 21. september i en alder av 78 år og ble bisatt i Stalsberghagen kapell 26. september 2003.

Vi som var tilstede ved bisettelsen fikk høre om liv og gjerning til en entusiastisk og samfunnsengasjert person. Leif Løhren hadde et vidt spekter av interesser og hadde evnen til å få folk med seg i de tiltak han engasjerte seg i. Han fremhevet aldri sin egen innsats og betydning.

For de fleste lesere av disse linjer, vil Leif Løhren være et navn i historieboken. For undertegnede var på mange måter Leif Løhren inngangen til et liv som "fritidsrallar". Mitt første møte med Leif Løhren var da jeg oppsøkte han på Sørumsand i 1961. Jeg hadde lest om arbeidet med å bevare "Tertitten" og tilbød min arbeidsinnsats.

Leif Løhren var ikke spesifikt jernbaneinteressert, men var lokalpatriot og dengang som mange ganger senere opptatt av å få noe i gang. UHB som museumsjernbane er nok uten tvil det mest varige. Allerede før siste tog var gått engasjerte journalisten Leif Løhren (signatur lelø) seg med iver og entusiasme, gjennom reportasjer i pressen, i ideen om å bevare Urskog-Hølandsbanen som en turist- og kulturattraksjon i sitt eget miljø, basert på frivillig innsats.

Begrepet "museumsjernbane" var ikke oppfunnet i 1960. Og at entusiaster skulle drive hobby-jernbane i sin fritid, fortonte seg for de fleste hinsides enhver virkelighet.

Turistsjef i Oslo Alfhild Hovdan ble tidlig interessert i saken og stilte sitt administrative apparat til disposisjon. Hennes tanke var å få i gang turistdrift på hele strekningen, men dette måtte snart modereres til en begrenset del.

10. november 1961 ble Andelslaget Hølandsbanen dannet med Leif Løhren som styrets fomann. En fast organisasjon var myndighetenes og Statsbanenes betingelse for å overlate grunn og materiell til entusiastene.

Neste og svært viktig sak fant sted i 1964. Andelslaget ble stevnet for retten av Sørumsand Verksted, etter at Andelslaget hadde hentet tilbake lokomotivene utlånt til "Sørumsand Jernbanemuseum". I Nes namsrett førte Løhren en glitrende prosedyre på Andelslagets vegne og domsavsigelsen falt til Andelslagets fordel. Deretter ble museet oppløst og Andelslaget overtok alt materiell inklusive 5 godsvogner.

Det var Leif Lørens natur at når det hele var etablert, - kunne han i 1964 trekke seg ut som aktiv i Andelslaget og søke nye utfordringer. Men han glemte ikke UHB og fulgte som journalist med i store og små begivenheter i mange år. Således bidro han til å befeste "Tertittens" plass som kultur- og turistattraksjon på Romerike.

Vi i UHB vil huske Leif Løhren for hans pionerarbeid og engasjement for å bevare "Tertitten". På tross av motstand og dårlige odds, samlet Løhren interesserte i og utenfor bygdene. Sett i historiens lys er det min personlige oppfatning at uten Leif Lørens utrettelige innsats og med den profilerte offentlige person Alfhild Hovdans støtte, - er det tvilsomt om det hadde blitt noe av bevaring av "Tertitten" i sitt opprinnelige miljø.

Vi minnes Leif Løhren med respekt og takknemlighet.

Bærum den 30. oktober 2003

Olaf Wiegels

Side 9

Det gamle skrivebordet fra Hornåseng stasjon er i dag skrivebord på gårdssaga til Olav Hornås

Dagfinn Lunner

På gårdssaga til gårdbruker Olav Hornås (85) står det gamle skrivebordet fra Hornåseng stasjon. Da stasjonen ble lagt ned spurte Gina på stasjonen Olav Hornås om han ville overta bordet. Det svarte han ja til og dermed fikk skrivebordet en ny oppgave, og dessuten er det på denne måten blitt bevart for ettertiden.

Olav Hornås, som har gården sin like over Hornåseng stasjon rett syd for Bjørkelangen, minnes tidene da Tertitten gikk med litt vemod. Som nabo til tertittlinja fulgte han med på togene som passerte, og den holdt folk orientert om hvor mange klokka. Tertitten var livsnerven for oss; med den ble det sendt og mottatt varer, og posten kom med banen sier Olav Hornås. Hvem som reiste og hvem som med toget var også av stor interesse.

Hornåseng var som kjent ingen stor stasjon, men det var samlingspunktet for de som bodde i området rundt. Begge de kvinnelige ”stasjonsmestrene”, (offisiell tittel var poståpnerske og ekspeditrise) først Anne Sannerud (1889-1943) og senere søsteren Gina Sannerud (1897-1981) var avholdte, hyggelige og sosiale personer som holdt stasjonen åpen for ungdommen og folk forøvrig som ville slå av en prat. Stasjonen var åpen når folk trengte den. Søstrene var ugifte, men når det var selskap i nabolaget ble søstrene alltid invitert.

Hornåseng stasjon var ingen stor stasjon. Arne Halvorsrud fra Aurskog som vokste opp i nabolaget og dessuten var i familie med Gina husker stasjonen som smågutt. Stasjonsbygningen besto av venterom og kontor med en stor luke mellom rommene. Arne Halvorsrud husker at posten ble sortert i hyller inne på kontoret, og når folk møtte opp for å hente posten sin måtte de henvende seg til Gina for å få den utlevert.

Olav Hornås minnes at Anne Sannerud om vinteren måtte tidlig opp for å rydde sporvekslene for snø og is. Posten kom toget fra Sørumsand ved 11-tiden på formiddagen. Da var det travelt med å få sortert og delt ut posten.

Når det gjelder godsmengden ved Hornåseng forteller Olav Hornås at husker at det ble sendt en del trelast, planker og ved til Sørumsand. Slipen ble sendt til Skulerud. Vogner som skulle losses eller lastes ble satt inn på sidesporet og arbeidet måtte utføres så raskt som mulig slik at vognen kunne bli tatt med i neste tog. Melkespann fra bøndene i området ble sendt til meieriet på Løken.

Det kom også pudrett vogner til Hornåseng fra Oslo som skulle losses for så å bli spredd ut på jordene. Dette var ikke alltid så populært, det var visst mye rart i pudretten, minnes Olav Hornås.



*Mange postsendinger, togbilletter og småpakker er blitt ekspedert over det gamle skrivebordet fra Hornåseng stasjon som i dag har fått et nytt liv på gårds-saga til Olav Hornås
(Foto: Dagfinn Lunner)*

Den gamle, men ikke glemte brua

Lena Moen



I begynnelsen av juni dro gutta fra Tertitten og jeg på en liten studietur til Setesdalsbanen. På turen nedover gjorde vi en liten sving innom "brua vår" som står i vakre omgivelser og ruster opp ett sted i Vestfold! Dette er brua vi skal benytte ved en eventuell forlengelse av banen fra Fossum og videre...en gang i fremtiden... Men det er nok bare å innse at brua nå befinner seg i mye vakrere omgivelser enn hva tilfellet blir en gang i tiden som bru for Tertitten over riksvei 171 ved Fossum! Men ei bru kan "inte tala" og det er vel neppe noen som spør hva den ønsker! Noen har lovt å stelle pent med den der i Vestfold et sted, men det ser ikke ut som det blir prioritert av de lokale kreftene der... Og kanskje den gamle jernbanebrua er glad til at den får stå i fred! Den nyter jo sitt otium på et stille, vakkert sted uten pesende og fløyende damplokomotiver og uten å bli tråkket på av føtter ute på tur.

Side 11

Juniormedlemmenes egne sider

Rool Houtsma (red.)

Meningen med egne sider for juniormedlemmene på Tertitten er først og fremst at dere skal føle dere velkommen i vår forening. Her kan man lese og skrive om hva man opplever i togverdenen. Redaktørens oppgave er å samle innlegg og komme med forslag.

I denne utgaven skal jeg skrive om juniormedlemmenes bidrag til denne utgaven og hva man kan forvente i framtiden. Dere kan for eksempel ta eget initiativ ved å ringe hvis dere ikke står på tjenesteplanen. Vi trenger alltid ekstra folk på Bingfos for salg av postkort osv. Redaktøren vil komme med forslag for en eller flere (junior)medlemsturer. Det hadde vært fint om dere kunne gi tilbakemelding. Denne gangen har Simen Aasheim Pedersen intervjuet tre juniormedlemmer og spurte dem hvorfor de ble medlem. Til slutt blir det en liten konkurranse.

Jeg håper at dere liker initiativet og håper at juniordelen av Tertitten er kommet for å bli.

Det viktigste først

Sikkerhetsregler og antrekk i tjeneste for juniormedlemmer. Følgende vedtak (i henhold til driftshåndbok og gjeldende regler) ble gjort på styremøtet i Venneforeningen Tertitten 17 februar 2003:

Alle som deltar i driften ved Urskog Hølandbanen skal uttas og godkjennes i henhold til prosedyrer beskrevet i driftshåndboken. Aktive som ikke har fylt 16 år, men som for øvrig er godkjente i henhold til gjeldende regler, kan utføre oppgaver ved betjent stasjon (stasjonsbetjent) som ikke berører sikkerhetstjenesten. Disse er å anse som aspiranter under opplæring. Det er en forutsetning i hvert enkelt tilfelle at den ansvarlige tjenestegjørende på forhand har akseptert å påta seg ansvaret for opplæring av en aspirant, men det ansvar som dette innebærer.

Personer som har fylt 16 år og avlagt sikkerhetsprøve med godkjent resultat bærer uniform i tjeneste. Personer under 16 år skal ha mørk bukse, sko, sokker og lys/hvit skjorte (ikke uniform), og de vil ble tildelt skilt med påskriften "Under opplæring".

Hvilke aktiviteter kan juniormedlemmer utføre? Vi har mange ideer, men alle kan gjøre noe. Mulige oppgaver for juniormedlemmer kan være:

- Salg av souvenirer på Bingfoss stasjonsbygging
- Vask av bord og stoler i gamle lokstallen Bingfoss
- Salg av Tante Pose produkter fra Narvesen kiosken
- Stasjonsbetjent (krever ikke sikkerhetsgodkjenning) Stasjonsbetjent bistår togleder med oppgaver i og utenfor stasjonsbygningen på Sørumsand. Fin tjeneste med praksis før sikkerhetsprøve tas.
- Lokomotivtjeneste som pusser. Er nødvendig som opplæring for å bli lokomotivfører, og er i tillegg en fin måte å bli kjent med hvordan et damplokomotiv fungerer.
- Dugnader, fin måte å komme sammen og bli kjent med hverandre på
- Pakking og utsendelse av medlemsblad
- Delta i de ukentlige dugnadene på godsvogner
- Under julekjøring servering av gløgg/pepperkaker. Hjelp til med å holde sporveksler fri for snø/is (Infoskriv/trafikkinfo nr 1 2003)

Noen juniormedlemmene har i sommer solgt souvenirer på Bingfoss, Jobbene som stasjonsbetjent og pusser var også populære. Tjeneste eller dugnad er i tillegg en fin måte å bli kjent med hverandre og med Tertitten på.

Simen Pedersen har intervjuet tre aktivejuniormedlemmer.

Mats Anders Grensemo, 15 år

Mats bor ved Bjerkebanen i Oslo
Han meldte seg inn i sommersesongen 2001.
Ved siden av å være på Tertitten, driver han med Kung-Fu.

Hvorfor Tertitten?

Jeg meldte meg inn fordi toget og miljøet her oppe fascinerte meg. Banen kunne gjerne gått litt lenger forbi Fossum.



Martin Schøyen Welle, 15 år

Martin bor på Grefsen i Oslo.
Han meldte seg inn og ble aktiv her i fjor sommer.
Martin vil gjerne ha forlenget banen til Monsrudpensen. Ellers er han flyinteressert.

Hvorfor Tertitten?

Jeg hadde vært her en del ganger før, så da jeg hørte at Mats Anders drev her oppe meldte jeg meg inn og.



Thomas Haugen, 15 år

Thomas bor på Eidsvoll

Han meldte seg inn som støttemedlem for tre år siden, og ble aktiv her i fjor.(2002)

Thomas er sønn av Jan Haugen som også ble aktiv på banen i 15 års alderen.

Ellers han også aktivt med i GM-gruppen og Kløfta modelljernbaneklubb.

Hvorfor Tertitten?

Det var damplok'ene som begeistret meg!

Medlemsturer neste sesong

Noen forslag til juniormedlemsturer. Kom gjerne selv med forslag!

- På begynnelsen av sommeren til Lommedalsbanen
- Midtsommers kan vi gå tur på flere dager langs gamle traseen. Kanskje med telt?
- Om høsten 2 dagers tur til Sverige

Vinn CD-kort på 150 kroner

- Hva kan juniormedlemmene gjøre på Tertitten?
- Kom med forslag til et navn på juniorsidene
- Det mest originale navnet vinner
- Vinneren blir annonsert i neste "juniørblad"



Visst er det bofaste på Bingsfos! I sommer var denne vaffelspisende rodreven en hyppig gjest på stasjonen til stor glede for alle våre reisende. (Foto: Erik Borgersen)



H.M. Kong Harald V har akkurat steget ut av "Kongevognen" Bco3 og blir mottatt med blomster.

Tirsdag 26. august var en historisk dag for Tertitten. Den dagen kjørte vi kongelig ekstratog nr. 2 i banens over 100-årige historie. Vi er nøye med nummereringen – kongelig ekstratog nr. 1 gikk i 1909 og den gang var det kong Harald's bestefar, kong Haakon VII, som besøkte Hølandsbygdene.

Det hele begynte tidlig i sommer, da det ble klart at kong Harald hadde sagt ja til et "statsbesøk" på Sørumsand, i forbindelse med 100-årsjubileet til Sørumsand Verksted (nå GE Hydro) og et besøk på den nye videregående skolen. Frå slottet kom et ønske om at kongen gjerne ville ankomme Sørumsand med Tertitten, og det var jo et ønske vi med stor glede straks sa ja til å etterkomme. Dagen for besøket var satt til 26.08, og alle gode krefter og myndigheter på Sørumsand satte straks i gang med forberedelsene. Mange ble involvert, for et kongebesøk er en alvorlig sak, må vite. Fylkesmann, politimester og ordfører var sentrale personer i disse forberedelsene, og etterhvert ble også våre folk trukket inn i de delene av besøket som angikk oss.

Det ble sendt ut påmelding til tjeneste denne dagen, og det gikk raskt å få fylt opp de ca. 30 tjenestene som krevdes. Kongelige ekstratog kjøres etter sedvane med to lokomotiver (man blir ikke stående med ødelagt maskin med kongen om bord!),

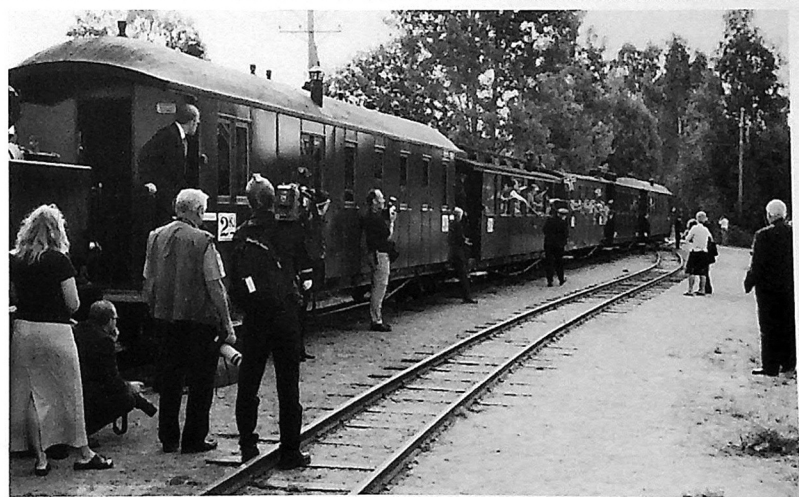
og alle vognene i toget skulle bemannes med sikkerhetsklarerte konduktører. Dessuten trengtes fullt personale på alle tre stasjonene, samt folk til å bevokte alle planoverganger. Det siste var en tjeneste vi delte med politiet. Det var med andre ord et solid oppbud av personale som trengtes.



Et par timer før kongens ankomst. De siste beskjeder gis, og man blir enige om alle de små detaljene som skal stemme ved en slik høytidelig anledning. Fra venstre (med ryggen til): Knut Hansen, deretter Kjell Wiulsrod, Håvard Apeland, Hans Bjerke, H-G Larsson, Erik Borgersen, Roar Stenersen, Stein Olav Hohle og museumsbestyrer Petter Tønder Jacobsen. (Foto: Lena Moen)

Den store dagen opprant med strålende sol, en perfekt ramme rundt besøket. Alle tjenestegjørende var tilsagt kl. 08.00 i nystriglede uniformer. Før denne tid var allerede lok-personalet i gang med å fyre opp Setskogen og Prydz, som sammen skulle trekke kongetoget. BCo3 var grundig rengjort, gulvene var bonet, og vognen "satt bort" i lokverkstedet dagen i forveien, med forbud mot å gå inn i 2.-klasseavdelingen.

Alle tjenestegjørende ble samlet, og de siste nødvendige beskjeder og rutiner gitt, uniformene sjekket og hvite hansker utdelt. Ved kongebesøk bruker alle tjenestegjørende hvite hansker – bortsett fra lokpersonalet selvfølgelig! Kongetoget ble nå kjørt frem til plattformen og gjort til gjenstand for en meget nitid undersøkelse av spesialister fra den kongelige eskortetjeneste med hunder. Hver vogn ble nøye undersøkt innvendig, og det ble ført speil med lys inn under alle vognene, samt lokomotivene. Etter at togsettet var klarert, fikk ingen andre enn tjenestegjørende UHB-ere nærme seg toget.



Øverst: Like før togavgang fra Sorumsand til Fossum, der kong Harald skulle gå om bord. Fra venstre kongens guide Finn Halling, ordfører Hans Marius Johnsen, fylkesmann Hans Rosjorde, en lokal politimann og helt mot høyre politimesteren på Romerike, Jørgen L. Hoidahl.
Nederst: Alle venter på kongen på Fossum, sekunder etter at bildet ble tatt kom det kongelige følget frem bak bakerste vogn. (Fotos: Erik Borgersen)



Øverst: 1.-klassingene fra to skoler i Sorum hadde fått lov å være med kongetoget som passasjerer, og de var sprekkeferdige av stolthet. Her er kongetoget kommet tilbake til Sorumsand, kongen har gått av, og vi kan slippe elevene "løs". Vogn Bco2 bevoktes av Rool Houtsma.
Nederst har vi samlet de fleste av de tjenestegjørende denne dagen, foran stasjonbygningen på Sorumsand.

En stund før togavgang ble toget fylt opp av 1.-klassinger fra to av skolene i Sørum, og i kongevognens 3.-klassedel tok representanter for presse og kringkasting plass. Kongevognskonduktør Jan Deram var også UHB's representant overfor pressen, og alle mediefolkene fikk utdelt hvert sitt faktaark om Urskog-Hølandsbanen. Dette faktaarket inneholdt en del historikk, litt om togsammensetning av dagens kongetog og ellers det som pressen burde vite om UHB.

Det ble blåst avgang, og toget satte seg i bevegelse på vei mot Fossum. En iherdig representant fra Sørum kommune prøvde å få pressefolkene i BCo3 til å forstå og være enige i de oppsatte "spilleregler" for oppførsel vis a vis kongen og øvrigheten. En viss interessekonflikt kunne spores, idet pressen gjerne ville stå der hvor kommune og eskortetjeneste mente de ikke burde stå, men da alt var over var alle parter tilfredse.

Vel oppe på Fossum ble det tid til å sjekke de siste detaljer og skolebarna fikk lov å forlate vognene for å korte ventetiden i det fri. Fem minutter før kongens ankomst ble de sluppet om bord i toget igjen, og togpersonalet tok oppstilling ved vogner og lokomotiv.

Så opprant det store øyeblikket. Kongen dukket opp bak bakerste vogn i toget, sammen med ordfører, fylkesmann, politimester, sikkerhetsvakt og adjutant. Etter hvert som han passerte vognene ble det hilst til luene av konduktørene, og ved stigtrinet til BCo3 ble Kongen hilst velkommen til Tertitten av museumsbestyrer Petter Tønder Jakobsen. Kongen m/følge gikk om bord og det ble blåst avgang. Kongelig ekstratog nr. 2 var på vei (eller rettere sagt på skinnene!) Inne i kongevognen orienterte Finn Halling Hans Majestet om Tertitten og dens historie.



Gemyttlig stemning i kongevognen på vei fra Fossum til Bingsfos. (Foto: Anders Henriksen)

På Bingsfos gjorde toget en kort stopp, men kong Harald valgte å bli sittende i vognen, og så bar det videre mot Sørumsand i hele 35 km/t. Presterud planovergang ble bevoktet av Sørums Brannvesen og straks etter passering av denne var toget på vei inn i Sørumsand sentrum. Her var et folkehav uten like, barn og voksne i skjønn forening, og selvfølgelig mengder av norske flagg. På perrongen sto togleder Stein Olav Hohle i stram givakt og hilste kongen, som også fikk overrakt blomster av en lokal blomsterpike. Inne i vognen hadde han for øvrig blitt overrakt Tertittens jubileumsbok "Banen og bygda", som et minne om turen og Tertitten. Det ble en kort ventepause for kongen og hans følge mens toget trakk videre vekk fra planovergangen, og dette ga skolebarna i vognene en kjærkommen anledning til å se kongen på helt nært hold.

Hans majestet takket for turen, og bega seg så til fots ned mot plassen der det skulle avdukes et turbinhjul i forbindelse med Sørumsand Verksteds 100-årsjubileum, og deretter skulle han besøke den nye videregående skolen.

Kongens Tertitt-besøk var imidlertid slutt, men vi kjørte en ekstra tur for de som ville, når vi først var i gang. Ekstra gjevt var det selvfølgelig å få sitte i kongevognen, og aller gjevst var kongens sete!



Kongen og hans følge får en liten pause mens toget trekkes vekk fra planovergangen på Sørumsand. Legg merke til togleder Hohles stramme positur. Er det kongebesøk, så er det kongebesøk! Ikke noe slinger i valsen der. (Foto: Lena Moen)

”Hilsen fra Romerike” – Ny bok med gamle postkort!

(Omarbeidet pressemelding fra Romeriksforlaget v/Lena Moen



Gammelt postkort som viser Sørumsanden station m/Tertitten og Kongsvingerbanen.

Den 20. november 2003 vil ei spesiell bok foreligge til salgs hos lokale bokhandlere, og også her på Tertitten: ”Hilsen fra Romerike” med nesten 400 gamle postkort fra hele regionen. Postkortene er en kulturskatt, og boka byr på interessante opplysninger omkring hvert eneste kort. Boka utgis av Kjell Aasum på eget forlag: Romeriksforlaget, og er på 208 sider.

- Jeg har gått med en drøm om å få utgitt denne boka i flere år. Som samler tenker man at det er flere interessante kort jeg mangler, men nå var tiden overmoden for å realisere bokplanene, sier Kjell Aasum.
- Jeg ble sendt på en jubileumsfest i Aarnes og Omegns Vel i 1974 og der var festbordet pyntet med lokale kort fra gamle dagers Årnes. Siden flere av festdeltakerne ikke viste like stor interesse for kortene, fikk jeg med meg 4-5 stykker fra 1920-årene hjem. Der og da ble jeg postkortsamler, forteller han.

Kjell Aasum har trålet antikvarier, frimerkebutikker og loppemarkeder for å jakte på gamle postkort fra Romerike. Han har også annonsert flittig i lokalavisene under "Ønskes kjøpt", og på den måten skaffet seg store og små samlinger. Nå er de beste kortene valgt ut og klare for gjengivelse i boka "Hilsen fra Romerike".

- Andre som har laget tilsvarende bøker har valgt en kommunevis inndeling. Jeg har i stedet redigert den tema for tema i 16 kapitler. Boka innledes med ei reise blant Romerikes mange jernbanestasjoner – og avsluttes i et eneste "Romerike rundt".

Til tekstingen av kortene har han hatt verdifull hjelp av kjentfolk som Eirik Sundli, Kristian Lieungh, Odd Skullerud, Alf Stefferud, Gunnar Horverak, Erling Syversen og Geir Kaasa.

- Vel har jeg lært mye om Romerike og gamle dager gjennom 23 år som journalist i Romerikes Blad, men det disse karene ikke vet om sine bygder og byer er det neppe verdt å vite!
- Hvis denne boka blir godt mottatt, vurderer jeg å komme med et bind 2 med litt nyere utgivelser om noen år. Postkort og lokalhistorie er spennende, sier Kjell Aasum.

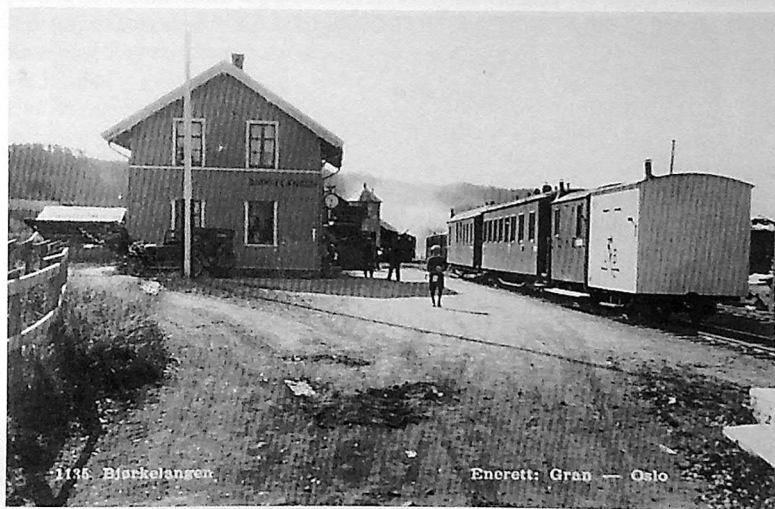
Forfatteren

Journalist Kjell Aasum, født på Årnes 27. mai 1955, nå bosatt på Algarheim i Ullensaker, har lenge interessert seg for lokalhistorie og gamle fotografier. På midten av 1970-tallet begynte han å samle postkort, og jakten førte ham helt til norsk-amerikanske emigranter.

Kjell Aasum er medlem av Norske Postkortsamlere og redaktør for tidsskriftet *Postkortet*. Han har tidligere også vært formann i den riksdekkende samlklubben.

Til daglig er Kjell Aasum journalist i Romerikes Blad. Hver uke siden 1990 har han redigert den nostalgiske spalten: "Det var en gang". Da RB fylte 100 år i 2002 hadde Aasum ansvaret for de to jubileumsavisene og spørrekonkurransene om Romerike i "RB-quiz".

Bestill boka hos oss: 63868150 eller via e-post: tertitte@online.no.



To andre gamle postkort. Øverst fra Lierfoss stasjon, og nederst fra Bjorkelangen. Slike gamle postkort er en utmerket dokumentasjon på hvordan det har sett ut på steder som nå er totalt forandret.



Øverst: "Aquarius C" i Binz (Foto: Håvard Pedersen)

Nederst: Kryssing, også i Binz, der 99 784 møter et av sine sosterlok. Med en tjenestevekt på 50 tonn gjør disse maskinene UHB's lok til "småtasser". (Foto: Simen P. Aasheim)

Rasender Roland

Tekst: Håvard Pedersen

Foto: Simen P. Aasheim og Håvard Pedersen

Bak denne –for de fleste- intetsigende tittelen skjuler seg intet mindre enn noe som kan karakteriseres som en nær slektning av vår egen Tertitten. Sporvidde og alder er den samme. Tyskproduserte damplok, og enkelte er av samme fabrikat som Prydz. Vogner med åpne endeplattformer og innredning er nesten som våre. Timesruter om sommeren, -men her stopper likheten: Mens våre tog som oftest tar en uke fri fra søndag ettermiddag, fortsetter Rasender Roland fra morgen til kveld 365 dager i året. Rügensch Kleinbahn (RüKB) som den offisielt heter, er nemlig i full drift!

Tysklands største øy Rügen i Østersjøen, har en variert og spennende jernbanehistorie, -en historie som enkelte innbittne UHBere vil hevde nådde sitt høydepunkt i 1993, da vår eminente salongvogn Ao 100 passerte øya i sensurerte hastigheter til og fra et storslagent salongvogntreff utenfor Berlin.

På turen ble det snakket om en operativ bane med 75 cm sporvidde, og nysgjerrig på dagens status søkte jeg på endestasjonsbyen Göhren på internet. Her var det link til jernbanestasjonen, og ikke før hadde jeg gått inn på denne ”da to armer fra Rasender Rolands hjemmesider grep tak i meg og slapp ikke før ferie på Rügen var bestilt!”

Hva så med de 3/5 deler av familien som av uforståelige grunner ikke lar seg fascinere av paralleltgående stålbjelker i landskapet, og hvor det fra tid til dukker opp sammenhengende stålkasser som dundrer forbi? Rügen intet problem: kilometervis med sandstrender, naturparker, turistbyer, kultur osv. Banen forbinder flere badebyer, men går ellers i et landskap som gir UHB-fornemmelser.

Glimt fra historien.

Denne 950 km² store øya har hatt et tett jernbanenett hvor normalspordelen stort sett er inntakt. Det var også denne sporvidden som innledet jernbanehistorien med strekningen fra Altefar til øyas største by Bergen i 1883. I Altefar var det ferje til Stralsund på fastlandet, men 1936 ble ferjen erstattet med 2,5 km med fyllinger og broer. Sidelinjen Bergen-Putbus kom til i 1889, og ble senere forlenget til havnebyen Lauterbach. Denne strekningen betjenes i dag av dieselmotorvogner.

Havnebyen Sassnitz fikk sporforbindelse fra Bergen i 1891, og 18 år senere var jernbanefergen Sassnitz-Trelleborg i Sverige et faktum.

Ferjehavnen er nå flyttet til Mukran noen km sør for Sassnitz. Her befordres daglig et stort antall godsvogner (i tillegg til folk og biler), men persontrafikken med tog fra Trelleborg begrenser seg nå til nattog Malmö-Berlin.

Den siste normalsporbanen Lietzow-Binz er et kapittel for seg. Hitlers trolig mest absurde forsøk på å gjøre seg populær blant de arisk-tyske horder i 30-årene, var et forsøk på åpne for masseturisme langs noen av Tysklands flotteste strender. Av tre utvalgte steder nådde han lengst i Prora nord for Binz. Gjennom fritidsorganisasjonen "Kraft durch Freude" (kraft gjennom glede), lot han få ført opp to seksetasjes "hotellkompleks", hver på en lengde av 2,2km(!), med til sammen plass for 20.000 gjester. Bygningene lå på linje parallelt med stranda, og med festplass og kaianlegg seg i mellom. Monsterbygningene som de nå kalles, ble nesten fullført før krigsutbruddet, og er i dag hovedsakelig spøkelseshus. Alle de påtenktebadegjestene måtte også ha befordring, og i motsetning til monsterhusene er banen modernisert med elektrisk drift med både lokal- og fjerntog.

Men Binz har en stasjon til, beliggende to km sør for hovedstasjonen, og her er vi over på sporvidde 75 cm.

Nedleggelse og satsing.

Det var ikke bare på Romerike folk feiret åpning tertiærjernbaner i 1890 årene. Putbus-Binz-Sellin sto ferdig i 1896, med forlengelse til Göhren i 1899, til sammen 24,4 km. I 1896 kom også strekningene Putbus-Garz-Altefar 35,3 km, og Bergen-Altenkirchen 37,5 km. I den sistnevnte inngikk og en liten jernbaneferge. Mot slutten av 1960-årene var alt nedlagt unntatt Putbus-Göhren som hadde så stor persontrafikk, at omlegging til normalspor ble vurdert.

I stedet skjønte man at selve toget med smalspor og damp var en vesentlig del av trafikkgrunnlaget, og lok og vognpark ble derfor utvidet og "fornyset" med enheter fra andre tyske 75cm-baner etter hvert som disse ble nedlagt. Det foregår for tiden en betydelig oppgradering av så vel spor som stasjoner. Mellom Putbus og Sellin er sporet nå utstyrt med kraftig, til dels helsveiset skinnegang på nye grove tresviller i pukk. Den øvrige strekningen ligger skinnene på tre- eller betongsviller i grusballast. Den gamle UHB-stilen med avtigning rett i grusen på stasjonene er her i ferd med å forsvinne idet stasjonene utstyres med nye plattformer med fliser i betong. Stasjonsbygningene er eller blir restaurert.

I 1999 ble det lagt en tredje skinnestreg i normalsporet Putbus-Lauterbach 2,4 km. I sommermånedene alternerer smalsportogene med de normalsporede dieselmotorvognene trafikken her, og de korresponderer med båter ut til den naturskjønne øya Wilm, som Øst-Tysklands siste statssjef Erich Honecker gjorde til sin private ferieøy. Her er og det eneste sted RükB anvender dieseldrift i sine persontog. Av mangel på omkjøringsmuligheter i Lauterbach Mole, som endestasjonen heter, trekkes toget av et av RükB to diesellok den ene veien mens dampen henger på bak.

Tradisjonstog.

Grunnruta på RüKB (2003) er syv togpar med to timers intervaller året rundt. I sommermånedene settes inn et tidlig morgentogpar, samt forsterkning midt på dagen til timesintervaller det meste av strekningen, til sammen 11 togpar totalt. Over deler av strekningen kjøres to togpar som tradisjonstog med originalt lok- og vognmateriell fra RüKB. Mens grunnruta betjenes av to togsett, er fire sett operative i sommermånedene.

RüKB har ni damplok (se egen tabell), to diesellok og 26 personvogner hvorav syv er tradisjonsvogner. Alle vognene har platebekledning, åpne endeplattformer, elektrisk belysning, trykkluftbremser i tillegg til skrubrekk, samt varierende grad av oppvarming fra intet til vedovner og dampør. I tillegg kommer fem godsvogner som hovedsakelig brukes for sykkeltransport.

I tillegg til driftsmateriellet er det i Putbus et lite jernbanemuseum med et damplok, noen godsvogner og en passasjervogn.

Stasjonene er verken utstyrt med togekspeditører eller noe form for lyssignalanlegg, så kryssingene, som det er mange av om sommeren, ser ut til å bli styrt av ruteboka!

Loktabell

Damplok Loknummer/ navn	Byggeår	Fabrikk	Bygge nr.	Ytelse (kW/PSL)	Siste hovedrevisjon
52 Mh	1914	Vulkan (Stettin) (org. RüKB-lok)	2951	136/185	27.07.00
53 Mh	1925	Vulkan (Stettin) (org. RüKB-lok)	3851	136/185	24.02.00
99 4801	1938	Henschel	24367	180/245	18.09.01
99 4802	1938	Henschel	24368	180/245	10.05.01
99 782	1953	LKM Babelsberg	32023	338/460	04.03.99
99 783	1953	LKM Babelsberg	32024	338/460	22.02.00
99 784	1953	LKM Babelsberg	32025	338/460	17.02.98
Nicki+Frank S:	1941	Henschel	25982	73,5/100	23.05.01
Aquarius C	1939	Borsig	14806	175/240	10.12.01
<i>Diesellok</i>					
V51 901	1964	Gmeinder		2x270 PS	28.12.99
Köf 6003	1944	Gmeinder		130 PS	08.12.00



Øverst: Tradisjonstog (tog m/originalt RÜKB-materiell, trukket av Mh53.
Nederst: Interior fra en av de originale RÜKB-vognen. (Begge fotos: Simen P. Aasheim)



Øverst: Verkstedområdet i Putbus (Foto: Simen P.Aasheim)

Nederst: For liten plass hjemme? Da finner du noen km. med ledige rom i Prora, (Foto: Håvard Pedersen)

Nesten som en reise til Bjørkelangen.

Gjør et tankeeksperiment og gå tilbake til UHBs nedleggelse i 1960, og forestill deg at Sørumsand-Bjørkelangen ble beholdt som lokalbane med etter hvert forbedret spor, men fortsatt dampdrift. En reise med RükB er som en realisering av drømmen! Både reiselengde, fart og terreng er temmelig likt. Fra toget ser du ikke badestrender og turisthoteller, bare småkuppert bonde- og skoglandskap hvor sporet bukte seg i kurver og stigninger som Urskogbanen.

Som nevnt er det ikke vanskelig å besøke Rügen med et ikke toginteressert reisefølge, for øya er full av parkeringsplasser for dem. Men sett gjerne av tid selv til å beskue mye flott arkitektur, -det var Berlins overklasse som satte normen for de mange badhotellene her i slutten av 1800-tallet, da jernbanene åpnet veien til øyas fantastiske strender. Interessante museer er her og, bl.a. i "monsterhusene" i Prora, og like ved disse et kjøretøymuseum med en god dose jernbanemateriell. Rosinen her er et russisk P 36 damplok som med en lengde på 29,8m, bredde 3,2m, høyde 5,2 m og vekt 250 tonn gjør selv Dovregubben til "smågutt".

Men tilbake til RükB. Besøker du denne, så gjør ikke klokkeslettavtaler med andre. Alle de store stasjonene har servering, og når man sitter der og nyter god mat og godt drikke mens dampfløyter kiler luften i det fjerne fra to kanter og varslar nært forestående kryssing, er det pussig nok fort gjort å glemme klokka. Skulle du forresten glemme helt å spise på stasjonene, fører togene i grunnruta kafeteriavogn.

Prøver du å fotografere på en av de større stasjonene oppdager du raskt at du ikke er den eneste på stedet med interesse for tog. Men du verden så mange fine fotosteder det er langs linja, men bruk ikke bil. Sykkel får du leid i alle byer, og alle RükBs tog + en del lokale bussruter medfører sykkelvogner. Med sykkel kommer du bl.a. fram i avkrokene i skogen mellom Binz og Sellin hvor banen har mange stigninger i naturskjønne omgivelser.

Svingskiver finnes ikke på banen, og alle lok i retning Göhren kjøres med rumpa først.

Skulle du la deg friste til en tur til Rügen, er tysk omtrent det eneste språk. Prøver du deg likevel med andre språk, kommer du trolig lenger med russisk enn engelsk.

Og vil du vite mer om RükB, og bl.a. se flere bilder, så er nettstedet:

www.rasender-roland.de

Men pass deg for de tidligere nevnte fangarmene!

Blaker skolemusikkorps med SHOWBIZ i lokstallen!

Lena Moen

For femte året på rad avholdt Blaker skolemusikkorps sine tre konserter i lokomotivstallen til Tertitten nå i helga (18. og 19. okt).

For oss som var så heldige å få delta på konserten var dette en flott opplevelse! Her fikk vi høre alt fra viser til storbandjazz. Korpsset holder høy standard tross lav gjennomsnittsalder, (11,5 år!!). Mange av musikantene viste frem flere av sine talenter enten ved solo-spill eller –sang. Showets konferansier var 11 år gamle Simen Moen fra Blaker som bandt det hele sammen på en morsom og fin måte. I tillegg til egne solister som fikk vise hva de er gode for, var Harald Næss som er utdannet trompeter ved Norges Musikkhøgskole invitert med på konsertene, og ga publikum en flott opplevelse.

Det har blitt en årvis begivenhet med høstkonserter i lokstallen og vi håper denne tradisjonen kan fortsette.



Bilde av Marte Brakestad Ihlebæk og hennes nydelige fremføring "Birdland". Lokstallen er ikke til å kjenne igjen med belysning og storskjerm! (Foto: Helge Lethigangas)

Reisetips!

Erik Borgersen

Severn Valley Railway

Noen ganger får jeg lyst til å komme tilbake til steder jeg har vært før. Ikke så sjelden faktisk, selv om mange eksotiske reisemål lokker, så er det noen steder jeg har vært flere ganger før som jeg godt kan vende tilbake til. Et av disse er Severn Valley Railway i England. En av verdens flotteste museumsjernbaner, etter min vurdering.

Hva er det så som gjør Severn Valley så spesiell?

- Den er 26 km lang,
- går gjennom et typisk engelsk landskap "in the country-side" med koselige små byer,
- har 6 nydelig restaurerte stasjoner med semaforanlegg, grøntanlegg mv.
- I to av stasjonene er det pub, og uansett er det kort avstand til slikt
- SVR har en stor samling av rullende materiell
- Togene kjører hele året, riktignok mest i helgene i november, januar og februar.

Kommer man til Severn Railway får man i større grad enn andre steder en følelse av å reise tilbake i tiden. Her kan man nyte den dampdrevne jernbane ca. 1930-50 i fulle drag, reise litt, sitte på en stasjon og se på tog eller skifting, spasere langsmed banen og se store og små damplok i aksjon.

Selv om de fleste tog kjøres med damp har man også noen diesellok, og fra tid til annen er det "Diesel- Gala". Jeg besøkte banen en gang under en slik weekend, men pga. streik på British Rail hadde ikke alle diesellokomotivene kommet til banen slik at det måtte kjøres damp som erstatning...

Autumn Gala

Autumn Steam Gala er det største arrangementet på banen. Da kjøres det damptog hver time hele døgnet fra fredag kl. 18 til søndag kl. 18. Det er en dampopplevelse som er i særklasse. Alle stasjonene er selvfølgelig betjente og i venterommene er det fyr i ovnene.

I sommer var jeg i embeds medfør i London, og lysten til et gjensyn var stor. Jeg gikk ned på Paddington-stasjonen og om bord i et Thames Trains med kurs for Great Malvern. Direkte romslig er det ikke på disse togene, men vi fikk nå ålet

oss ned på et sete. Fra London gikk ferden raskt på gamle gode Great Western mot Oxford og videre mot Worcester Foregate Street.

Etter Oxford et sted ble banen mer og mer "nostalgisk". Her var det enkeltspor med semaforer på stasjonene og "tablets" (togstav). Fra Worcester gikk ferden videre med en "sprinter" retning Birmingham, men jeg gikk av i Kidderminster.

Kidderminster er overgangsstasjon til Severn Valley Ry. Der er det også mulighet til å kjøre tog over i fra det nasjonale jernbanenett. SVR måtte her bygge en helt ny stasjon, men i gammel stil i det som tidligere var gods-området på stasjonen.

King & Castle

Etter en pint i stasjonens pub "King & Castle" (Anm: Navn på lokomotivtyper på Great Western) gikk jeg om bord i et tog bestående av teakvogner fra LNER (London North Eastern). Denne dagen var det enkleste ruteplan med tre togsett i drift. Vel framme i Bridgnorth ruslet jeg opp i Hightown og sjekket inn på "stamhotellet" The Croft.

Bridgnorth er en meget gammel by, med bindingsverkshus (skjeve) og masse historikk. Byen er delt i Hightown og Lowtown. Mellom de to bydelene går The Cliff Railway. To vogner på hvert sitt meget bratte spor som er forbundet med wire og drives av en elektrisk motor på toppstasjonen. Banen åpnet i 1892 og er fortsatt i drift. Kun tur-retur billetter selges.

I Bridgnorth har SVR lokomotivstall og verksted. Og en kveld i Bridgnorth tilbringer man på stasjonens pub, "The Railwaymans Arms", der det bare er å gå ut av døra, over gangbroen og se: Der står damplok på damplok på rekke og rad og damper i kveldslufta. Er man heldig er det kanskje et ekstratog ute å kjører, eller litt skifting... Forrige gang jeg var i Bridgnorth var i slutten av oktober i 2002, og i høstmørket med litt tåke, lys i semaforene, skifting med damp – ja jeg trenger vel ikke si mer, så var det en helt spesiell stemning.

Som vanlig tilbragte jeg tiden med å reise med togene, spasere langs banen, fotografere – og sørge for at maven fikk sitt. Togstammene på Severn er gjerne "rene" i forhold til de enkelte selskapene som var i England. Denne dagen gikk det en LNER stamme, en Great Western stamme, en London Midland and Scottish og en British Rail-stamme. Alle besto av 8 vogner. Lokomotivene matchet selvfølgelig togsettene i forhold til selskap.

Etter et par dager gikk ferden tilbake til London, men jeg kunne faktisk ha tilbrakt en dag eller to til på denne måten.

Reise til Severn?

Severn Railway går altså mellom Kidderminster og Bridgnorth (Shropshire). Det er ca. en halvtime med lokaltog fra Birmingham New Street til Kidderminster. Du kan også ta buss fra Wolverhampton eller Shrewsbury til Bridgnorth.

Birmingham har internasjonal flyplass. På flyplassen er det jernbanestasjon. Det går også ofte tog fra London. Mest regelmessig er Intercity-tog fra London Euston (West Coast Mainline). Tog hver halvtime, og ca. 1,5 time reise.

Informasjon, rutetabeller med mer finner du på <http://www.svr.co.uk>. Der finner du også link til <http://www.bridgnorthshropshire.com> med informasjon om overnatting og andre attraksjoner. Særlig interessant er museene ved Ironbridge. Banen går ikke lenger forbi, men du kan enkelt komme dit med buss. Se :

<http://www.ironbridge.org.uk/ironbridge/> .

Informasjon om alle museumsjernbaner og jernbanemuseer i Stor-Britannia finner du på: <http://ukhrail.uel.ac.uk/>



Lokstallen i Bridgnorth (Foto: Erik Borgersen)



Øverst: Stemningsbilde fra lokstallen i Bridgnorth. Lok nr. 60009 "Union of South Africa" titter frem mellom to andre lok. 60009 var så blankpusset at en ifølge artikkelforfatteren kunne slikke maskinen uten å få et stovkorn på tungen!

*Nederst: Highley stasjon, en idyllisk plett på Severn Railway.
(Begge fotos: Erik Borgersen)*

Nå er det jul igjen.....

og med den Tertittens tradisjonelle julekjøring.

Vi kjører juletog på følgende datoer og tidspunkt:

Søndag 07.12	kl. 12, 13, 14 og 15
Søndag 14.12	kl. 12, 13, 14 og 15
Søndag 21.12	kl. 12, 13, 14 og 15
Søndag 28.12	kl. 12, 13, 14 og 15
Onsdag 31.12	kl. 12, 13, 14 og 15

Vi håper å se deg på Sørumsand under julekjøringen!



Tertittens redaksjon og administrasjon ønsker alle en riktig god jul og et godt nytt år!