

Norsk jernbanemuseum har fire tog i drift; to i museumsparken og to på nasjonalt spor. Tertittoget er ett av togene vi opererer i museumsparken om sommeren, og her er litt bilder og informasjon om toget.

Tertittoget

Det lille smalsporede toget - Tertittoget – har kjørt gjennom museumsparken vår hver sommer siden 1962. Toget er vår mest populære attraksjon, og består av tre vogner og ett lokomotiv. Materiellet kom fra Urskog-Hølandsbanen, bedre kjent som "Tertitten" i 1962. I 2008 åpnet baneforlengelsen helt fram til hovedbygningen – nå Smalåsen stasjon. For å unngå forveksling med «Tertitten» på Urskog-Hølandsbanen, så kaller vi vårt museumstog for «Tertittoget». Lokalt på Hamar bruker fortsatt folk navnet «Tertitten» om vårt tog.

Urskog-Hølandsbanen damplokomotiv nr 2 «Urskog»

Richard Hartmann/Sächsische Maschinenfabrik i Chemnitz, Tyskland, 1895.

I 1895 kom to små lokomotiver, nr 1 «Urskog» og nr 2 «Eidsverket» til den smalsporede Urskogbanen. I 1925 ble nr 1 «Urskog» utrangert og hugget. Nr 2 «Eidsverket» fikk ny kjel og nytt navn; «Urskog».

Nr 2 «Urskog» har tøffet og gått på museet siden 1983, men har hatt et par verkstedopphold. Fra 1960-1982 var det lokomotiv nr 7 «Prydz» som hadde tjenesten. Vinteren 1996-98 var «Urskog» på NSBs verksted Sundland i Drammen, og fikk blant annet ny oljefyrt kjel. Vinteren 2009-10 var lokomotivet igjen på verkstedet og fikk da ombygget fra oljefyrt kjel til ristfyring med pellets/vedbriketter. Således tør vi påstå at Urskog er verdens mest miljøvennlige damplokomotiv! Lokomotivet fra 1895 er visstnok ett av to gjenværende i sitt slag i verden.

Urskog-Hølandsbanen personvogn BCo 4

Skabo jernbanevognfabrikk AS, 1898.

Da BCo 4 kom til museet fra Urskog-Hølandsbanen i 1960 var den antakelig i svært dårlig stand. Den ble forsøkt reparert uten noen form for faglig veiledning på slutten av 1970-årene. At det var gjort dårlig arbeid ble klart da vognen høsten 2011 ble tatt inn på museets verksted fordi den var moden for oppussing, og det var klager på vond lukt inne i kupeene. Da man tok av de utvendige veggplatene var det fullt av mugg og sopp i nedre halvdel, og ny vognkasse måtte bygges.

BCo 4 er blitt restaurert til det utseende og med det utstyret den hadde i første halvår 1956 og var klar for nye turer sesongen 2013.

Urskog-Hølandsbanen personvogn CFo 8

Skabo jernbanevognfabrikk AS, 1895.

Vogn CFo 8 ble levert til Nesstun-Osbanen ved Bergen i 1895 som banens vogn nr III. Denne typen vogn veier bare vel seks tonn og er de minste boggipersonvogner som er bygd til norske jernbaner.

Vognen ble solgt til Urskog-Hølandsbanen etter Osbanens nedleggelse i 1935, og kom til NSB ved baneovertakelsen i 1945. CFo III ble hetende SVo 8 etter overtakelsen, og kom til Norsk jernbanemuseum i 1960.

Urskog-Hølandsbanen personvogn Co 9

Skabo jernbanevognfabrikk AS, 1914.

Denne vognen er den andre av Osbanens personvogner som kom til Urskog-Hølandsbanen i 1935, og i likhet med Cfo 8 kom den til museet i 1960. På Osbanen hadde alle vognene skyvedører, men dette ble forandret etter at vognene kom til UHB.

Både vogn 8 og 9 er totalrenoverte i museets eget verksted i tiden 1993—95.

Kilde: Guide Norsk jernbanemuseum, 2003.