

TOG

Et liv på skinner

Morten Tranøy lever og ånder for elektriske tog. Det har reddet mange norske kulturminner.

TEKST: HILDE FIRMAN FJELLSÅ
FOTO: CHRISTOPHER OLSSØN

Som barn fant Morten Tranøy den perfekte lokstallen for de skinnende plastlokomotivene sine: i mors stekeovn. Han har elsket tog så lenge han kan huske, til tross for en uheldig nedsmelting da ovnen ble satt på.

I løpet av årene har togene vokst i størrelse. Nå eier han noen digre, svenske lokomotiv sammen med en kamerat. De står også tryggere plassert, i lokstallen på Filipstad i Oslo. Sammen har kameratene nylig mottatt Riksantikvarens kulturminnepris for et livslangt arbeid med vern av tekniske kulturminner.

Interessen for elektronikk kom tidlig.

– Jeg har nok satt et par grå hår i hodet på min far, sier Tranøy.

Faren var teknisk sjef i Gjensidige forsikring og ikke alltid like glad i sønnens hang til å demontere alt elektrisk utstyr han kom over. Tranøy har fått støt mer enn én gang i oppveksten.

Han var i det første kullet som gikk ungdomsskolen i Oslo, men trivdes dårlig med teoretisk skole. Som fjortenåring meldte han seg i 1969 inn i nystiftede Norsk Jernbaneklubb og fant et miljø med samme interesser. Der var de like opptatt av gamle tog, og særlig elektriske lokomotiv, som han.

Tok vare på verdensarven

Det var på samme tid han skjønnte at det noen så på som skrap, hadde verdi.

– Vi hadde som formål å ta vare på det vi anså som historisk viktig jernbanemateriell og som Jernbanemuseet ikke ville ha.

Det samme året fikk Tranøy sin første sommerjobb med vedlikehold i lokstallen på Vestbanestasjonen i Oslo. Der jobbet han som avløser hver ledige stund frem til 1975.

– Jeg skjønner nesten ikke at jeg hadde tid til lekser og jenter på den tida, smiler han.

Da Rjukanbanen skulle avvikles i 1987, mente Morten at ni godsvogner fortsatt hadde en plass i historien, så han kjøpte dem like så godt. Det skulle vise seg at han fikk rett. Nå er både banestrekningen og seks av vognene havnet på Unescos verdensarvliste.

– En av dem som skulle bli skrap, blir nå plassert i en glassmonter,



MORTEN TRANØY

Alder: 62 år.

Sivilstatus: Gift i over 31 år med Ellen Anette Smeby. – Hun har bare vært så bra for mitt liv, og jeg satser på at det skal vare livet ut, sier Tranøy. Sammen har de to barn.

Stilling: Pensjonist og togentusiast.

Hvor er du i livet akkurat nå? For å være helt ærlig er jeg litt trøtt og sliten av å jobbe med vern. Det å få penger til vern av tekniske kulturminner er så vanskelig, og i særdeleshet i jernbanesaker. Det er altfor mange folk som er for veike til å stå for noe og ta vare på historien vår.

PÅ SPARKET

Hva leser du?

– Som oftest en blanding av fagbøker og romaner. Det siste innen romaner er Jan Guillous bokserie som begynner med «Brobyggerne» og slutter etter seks bind med «Ekke amerikanske jeans». Jeg var svært skeptisk til å begynne med, men så ble jeg etter hvert utrolig fasinert. Den siste fagboka jeg leste, var «Reichsbahn – Elloks in Schlesien», som omhandler elektrisk jernbanedrift i Schlesien fra 1911 og fram til 1945.

Hva hører du på?

– Skal jeg høre musikk, blir det gjerne ballroom-musikk fra 1920–1930. En favoritt er Max Raabe und Palast Orchester. Selvsagt har det også blitt en del populærmusikk fra hele min oppvekst.

Hva ser du på?

– Jeg ser gjerne serier på tv, som for eksempel «Victoria», «Downton Abbey» og «Frikjent». Jeg ser aldri krim bortsett fra «Poirot». Og så pleier jeg å få med meg gulltrekka.

opplyst døgnet rundt. Det viser seg at de som vil verne, sjelden tar feil, sier han med en viss resignasjon.

For kampen har ikke bare vært lett. Tranøy mener arkitekter er langt dyktigere til å få vernet sine verk enn ingeniører.

– Det er som regel bygninger som får vern, mens innholdet er plukket ut for lengst. Bygningene er høykulturen, vet du. Det er kirkene folk reiser for å se. Men husk at hadde det ikke vært et kobberverk på Røros, så hadde det ikke vært noen kirke, sier han.

Stykkevis og delt

Morten Tranøy snakker fort og engasjert når det dreier seg om hans hjertesaker.

– Jeg hadde mitt første møte med det etablerte kulturlivet i 1975, på et møte i Fortidsminneforeningen. Der delte de ut priser for vern av et gammelt gårdsbruk. Men de tekniske installasjonene var splitter nye!

Han rister på hodet. Den samme problemstillingen tok han opp da han mottok prisen for sitt arbeid fra Riksantikvaren.

– Det er for liten helhet i det som blir bevart. Det er så stykkevis og delt.

Etter gymnasiet kom Morten Tranøy inn på elektrikerlinja, og han jobbet noen år som elektriker.

– Jeg har faktisk også vært med på å legge elektrisk anlegg i de gamle lokalene til Klassekampen, i Ole Deviks vei, utbryter han plutselig.

– Det var i ml-tida, så det var faktisk vanskelig å komme seg inn i bygget for å jobbe.

Deretter ble han hentet inn til mange år på Teknisk museum. Interessen for tog lot seg kombinere med både jobb og barneoppdragelse.

– Da våre barn begynte i barnehage, skjønnte jeg at det var særdeles få av de andre barna som hadde reist med tog, og mange av dem hadde knapt vært på et museum.

Tranøy tok grep. Han arrangerte turer til blant annet sølvverket på Kongsberg og kjørte barnehagebarn landet rundt i Sesamtoget.

– En gang hadde vi med oss nesten 300 unger. Det er viktig at unger lærer å like hvordan ting fungerer og om historien vår.

Togene tøffet ut fra Teknisk museum på Kjelsås til ulike deler av Norge. Reisene ble kombinert med gamle busser, båter og hest og kjerre



«Det viser seg at de som vil verne, sjelden tar feil»

MORTEN TRANØY

til ukjente tekniske kulturminner, som for eksempel gamle industrier.

Norsk orientekspres

I Norsk Jernbaneklubb startet de også turer med historisk jernbanemateriell gjennom foreningen Norsk Museumstog. De satset på spisevogner og samarbeid med postmuseet for å skape levende tog. Planen var å engasjere utover de ivrigste jernbanenerdene.

– Det må sies å være en suksess. Fortsatt i dag er det stor pågang for å være med på tur.

Hver eneste sommer kjører Historiske Togreiser på kulinariske turer Nordmarka rundt. Vertskapet er frivillig og vedlikeholdet utført på dugnad.



I TOGETS TJENESTE: Morten Tranøy sitter i styrehuset på lokomotivet han eier sammen med noen kamerater. Det står på Filipstad i Oslo.

– Men vi har samme sikkerhetskrav som flytoget, understreker han.

– Lokførerne er de samme som du finner bak spakene på ordinære norske tog. Forskjellen er bare at de stiller frivillig.

Noen ganger hender det at Norsk Museumstog også kjører mellom Oslo og Bergen.

– Det kaller jeg å reise med stil. Det er Orientekspresen på norsk.

I de gamle togene til Tranøy er ikke noe overlatt til tilfeldighetene. For å understreke dette henter han fram et hvitt vevd linstoff.

– Vet du hva antimakassarer er? Makassarolje, det var noe oldefaren din brukte når han skulle være kjekk på håret. Dette var før bryllkremens tid, og det var noe vanvittig klin.

Et hvitt linstykke skulle derfor beskytte nakkestøtten på setene fra oljen, og den dag i dag heter alle hvite trekk på seter i transportmidler antimakassarer. Tranøy henter fram flere stoffbiter og forklarer særpreget i de ulike motivene:

– Det skulle være reinsdyr på Dovrebanen, elg på Bergensbanen og ekorn på Sørlandsbanen.

Han står der med hendene fulle av

antimakassarer og tar en liten tenkepause.

– Tenk at de tok seg tid til å gå rundt å bytte hver gang toget skulle på en ny bane. Det var tider.

På de historiske togreisene er de like nøyaktige.

– Vi kjører med riktig dyr på riktig bane, sier han.

Vanskelig vern

Selv om Tranøy nå er pensjonist, er han fortsatt aktiv i togmiljøet. På bordet ligger blader som På Sporet og Eisenbahn Kurier. I kjelleren har han et helt lite bibliotek av togbøker.

– Jeg fant interessen min i togets gullalder, sier han.

Han er bekymret for veien videre.

– Nå er det blitt så konformt. Det er litt trist at det er historieløse blåross som skal styre retninga. Da handler det utelukkende om profitt, og det blir ikke plass til vern.

Han mener også at kunnskapsnivået om tekniske kulturminner er for lavt på saksbehandlernivå når noe først skal vernevrdes.

– Når man ikke vet hvilke spørsmål som skal stilles, blir selvsagt svarene helt feil eller mangelfulle.

Helt mørkt er det likevel ikke når

«Det skulle være reinsdyr på Dovrebanen, elg på Bergensbanen og ekorn på Sørlandsbanen»

MORTEN TRANØY

det finnes frivillige krefter som drar i samme retning. Sammen med fire jernbanevenner har Tranøy laget et lite AS med base på Notodden, som skal prøve å få liv i Tinnosbanen ved hjelp av gammelt elektrisk trekraftmateriell. Utfordringer har de nok av.

Egentlig er banen fredet og en del av det nasjonale jernbanenettet. Men banen, som strekker seg over 30 kilometer, har blitt frastjålet ikke

mindre enn 20 kilometer kjøreledning i kobber. Det er bare skinnene som står igjen. I tillegg er det et spørsmål om banen skal være elektrisk i tidene som kommer.

– Der er vi ikke helt enige med Jernbaneverket. Banen står på Unescos liste som en av de første elektriske jernbaner i verden, og det ville være merkelig om den skulle bevares som noe annet enn det.

Kona i ryggen

De svenske lokomotivene han har på Filipstad, tar også mye tid.

– Disse lokomotivene er like gamle som meg. De er godt brukt og krever mye stell, men man kommer langt med ståltråd og hammer i motsetning til dagens elektroniske greier.

Ildsjelene som bevarer kulturarven står ikke alene. I tillegg til gode jernbanevenner har også familien mang en gang trått til.

– Barna mine har stilt masse opp for å hjelpe faren sin. Og så må du få med at ingenting av dette hadde gått uten kona mi, smiler han varmt.

– Jeg hadde aldri fått til å gjøre en slik innsats for norsk kulturliv uten kona i ryggen.