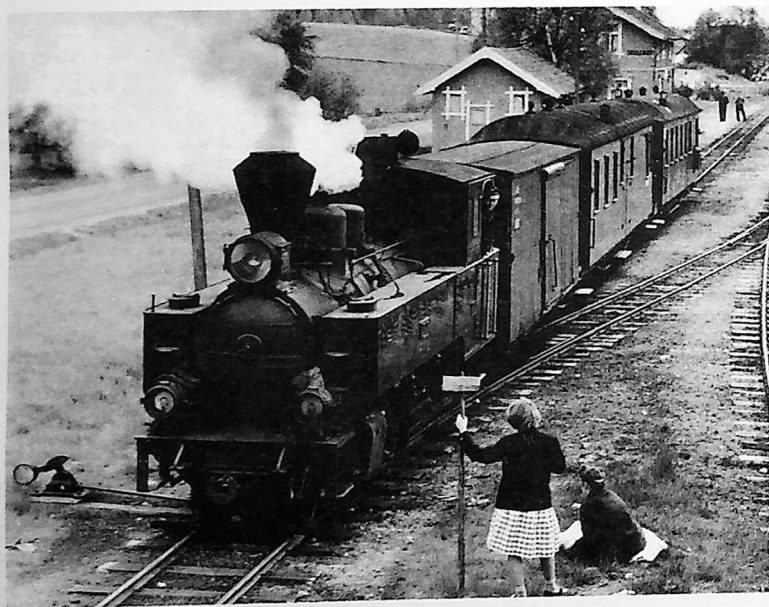


# Tertittten

HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD



*Nr. 12*

JUNI 1968



# TERTITTEN

Ex HØLANDSBANE-NYTT

Medlemsorgan for Andelslaget Hølandsbanen - Nr. 12 - april - juni 1968

Foreningens adresse:  
Postboks 31, Vinderen, Oslo 3

Bankkonto: Bergens Privatbank  
5001.30.56983

Formann:  
Hans Petter Grøner  
Slemdalsveien 81 d, Oslo 3

Kasserer:  
Jørgen Seemann Berg  
Jenshaugveien 8b, Blommenholm

Driftsbestyrer:  
Olaf Wiegels  
Greverudkollen 5, Oppgård

Redaktør: Ole Mjelva

Redaksjonens adresse:  
Gabels gate 1 B, Oslo 2  
Postgiro 20 53 22

A/L Hølandsbanen har følgende formål:

Å ivareta og opprettholde drift med det materiell som er bevart etter nedleggelsen av Urskog-Hølandsbanen,

Å arbeide for utbredelse av alminnelig jernbaneinteresse.

Medlemskap koster kr. 25,- pr. år.

Herved foreligger enda et nummer av "Tertittten" til disseksjon. Igjen har det vist seg at plassen er blitt i trangeste laget, og det har dessverre gått noe utover endel av stoffet. Likevel kan vi ikke fri oss fra å ønske oss litt mer tiltak i vår leserkrets. Alle går jo rundt med stoff om løst og fast i hodet som også andre kunne ha glede av å bli delaktige i, bare man kunne få seg til å skrive det ned. Husk at det er dere som skal bestemme bladets innhold. Hvess pennene og sett igang!

Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen melder: Hølandsbanen skal åpne for turisttrafikk søndag 23. juni (St. Hansaften) med 4 ordinære togpar, kl. 11, 12.30, 14 og 15.30, se forøvrig ruteplan inntatt i HB-Nytt nr.9.

Det er likevel uhyggelig meget igjen å gjøre før vi kan ta imot reisende. Banens forlengelse gjennom tunnelen og mot Sørumsand er kommet igang med ca. 100 m lagt spor. Dette arbeide må forseres sterkt. Medlemmene anmodes om ta seg selv i nakken, møte opp og gjøre sitt beste.

Av utført arbeide ellers kan vi nevne at de 500 NSB-svillene nå er kappet opp med elektrisk sag (arbeidet ble gjort i påsken, se lokalpressen i den anledning). Et 40-tall av dem er allerede lagt inn i sporet her og der. Videre er Eyen vikespor nå ferdig spikret, pakket, justert og prøvekjørt. Det er lagt elektrisk ledning fra Bingsfoss hytte til Bingsfoss, dette vil være til stor hjelp i oppussingen av materiellet. Personvogn ABO3 har fått nymalt rød vognekasse og nye endeplattformer. "Høland" har fått reparert endel rustskader i fronten, og "Setskogen"s oppussingsarbeide går fortsatt fremover med langsomme skritt. Se forøvrig arbeidsplanen.

Persontrafikken skal etter planen holde på til 1. september.

## *Fortsatt fra side 12*

en NSB-buss tok med seg hele Hølandsbanen på en halvtimes tur til Skarnes stasjon, slik at vi rakk lokaltoget til Oslo kl.18.05.

Vi takker alle impliserte for at turen ble så vellykket som den gjorde. En spesiell takk til et hyggelig togpersonale og til betjeningen i lokstallen på Hamar, som etterkom selv de minste ønsker fra de hundre og femti ivrige fotografene.

Vi vil samtidig benytte anledningen til å lykønske SJK for dens ti tilbakelagte år og håpe på alt godt i de kommende 90.

Red.

## RUBRIKKANNONSER MOTTAS

og annonseprisen er latterlig lav: Kr. 5,- for inntil 30 -tredve- ord.

MEDELMER og andre som har fotos av arbeid på Hølandsbanen bes henvende seg til undertegnede, som er interessert i å kjøpe kopier av slike fotos. Olaf Wiegels. Greverudkollen 5, Oppgård.

Som FORSIDEBILDE har vi valgt en illustrasjon fra "Historien om Urskog-Hølandsbanen" (se siste side): "Prydz" med tog ut fra Skulerud i 1959.





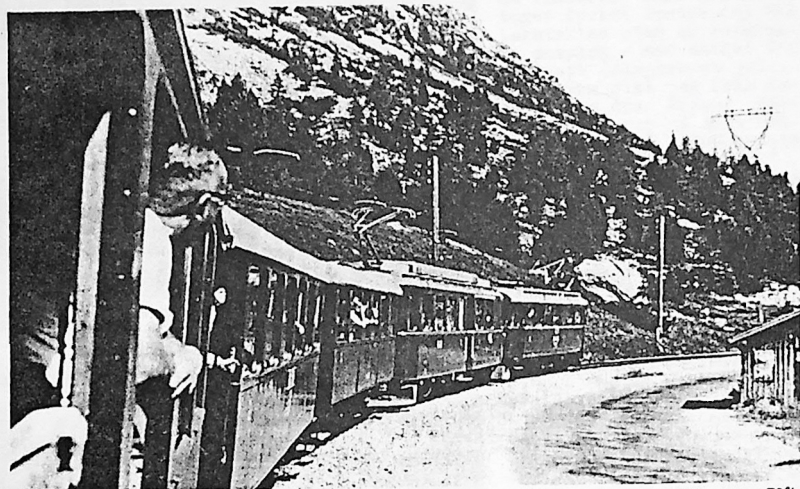
## Veterantog

Snaut to år er gått siden Norges Første Veterantog rullet avsted til Krøderen en strålende septemberdag i 1966. Vi som var med på den turen, sitter igjen med mange hyggelige minner fra den gangen: Det vakre landskapet, feststemningen blant lokalbefolkningen, passasjerene og personalet, "høytideligheten" på Krøderen stasjon (avbildet ovenfor), og fremfor alt det kjære, gamle toget: Blankpussede "Svarten" som med fleytehyll og pust og stønn dro oss både frem og tilbake, de koselige, gamle og snirklede vognene med takoppbygning og smale kupeer hvor man ristende og småhumpende kunne sitte og beundre det forbisusende landskap på den andre siden av de to smale urikkelige vinduene, ofte spedd opp med drivende kullrøk fra lokomotivet. For mange av oss var dette en helt ny og spennende opplevelse, for de litt eldre en reprise på noe engang kjent og hverdagslig. Skulle vi få sjansen til å oppleve dette flere ganger i fremtiden?

Joda, bevares. Det var iallfall meningen. Men alt som het gammelt og koselig jernbanemateriell var nå for alvor kommet i faresonen. NSB hadde for lengre siden erklært sine gamle vogner krig, "hele ruklet" skulle nå vekk i løpet av få år og erstattes av deilige stålvogner med liggestoler, så sant det stod i statlig makt. Forsåvidt kan man vel ikke betenke Statsbanens i det, for er det noen her i verden som i årevis har slitt med altfor meget altfor gammelt materiell og tapt både penger og reisende på det, så er det vel NSB. Men se nå om bare en liten brøkdel, ganske enkelt ett tog, av alt dette "gamle rasket", kunne reddes unna smelteovnene og bevares i kjørbær stand for ettertiden, nettopp for å kunne vise noe av det materiell som i 2-3 generasjoner så trofast har bragt sitt ferdefolk dit det ville. Åneida, den gikk ikke. Problemet med gammelt materiell var steget de arme Statsbaner til hovedet og blitt til et kompleks. Nå skulle det VEKK, alt det man hadde sett seg arg på gjennom de siste førti år.

Allerede før Krøderturen var påtenkt, hadde etpar av våre medlemmer under besøk på Grorud Verksted (hvor man bl.a. brenner vogner) kommet over to rett og slett bedårende toakslede personvogner, den ene fra Carolinetidens Kongsvingerbanen, den andre fra Valdresbanens åpning i 1902. Brev ble sendt Hovedstyret med bønn om å få de to vognene bevart. Senere ankom ytterligere etpar klenodier til Grorud på siste reis. Snart utkrystalliserte det seg en ide innen laget om å få tatt vare på en togstamme av slike vogner med henblikk på gjentagelser av suksessen Krøderturen, som da just var avholdt. Etter en prat med NSB ved Pressekontoret ble det innsendt et komplett forslag til sammensetning av et slikt veterantog, ledsaget av noen argumenter for bevarelse av et sådant. (Man kan jo også f.eks. tenke på de stadig flere filmselskaper, senest nå i januar, som ønsker "gamle tog" til sine opptak). Dette var for 1½ år siden, og der står saken. I mellomtiden har nesten alle de vogner vi foreslo bevart, vandret all heden. (Se f.eks. "Tertitten" 11s.7) En separat anmodning ble sendt for 2 måneder siden om å redde Hovedbanens første turistvogn, nr.78, og resulterte i et negativt svar. Nå ser det også ut til at det foreslåtte damplok (nr.134, se side 14), Norges desidert eldste i drift, skal måtte strykes av tilværelsen.

Så elendige er altså de museale interesser i Norges Største Bedrift.



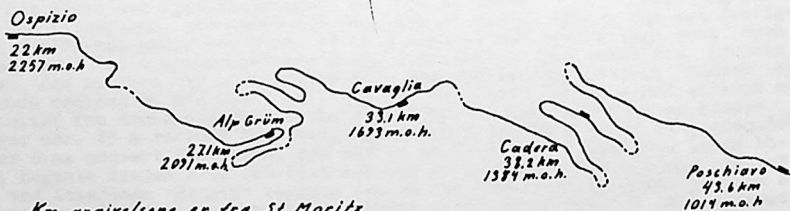
Over: På vei opp gjennom passet. stigning 70%

## Med **RH.B.** gjennom Berninapasset

Hva står Rh.B. for? vil vel enkelte spørre. Banen heter altså Rha-tische Bahn, efter Rhätikonfjellene, som den ligger i nærheten av. Den er den minste av de 3 "trans-alpine" baner i Sveits.

Grunnen til at jeg siste sommer la reiseruten over denne banen, var meget tilfeldig. Jeg hadde i tidsskriftet "Det Beste" sett et bilde av en bro som het "Landwasser Viaducht" - denne broen må jeg se på i sommer, tenkte jeg. Den skulle ligge i nærheten av et sted som het Filisur, og i et atlas fant jeg så ut hvor stedet lå. På kartet så banen nokså krokete ut med mange slyng og spiraler. Slikt tyder vel på store høydeforskjeller, og det er jo også noe en jernbaneentusiast liker.

Banens hovedlinje løper fra Chur i kanton Grävbinden, via St. Moritz til Tirano i Italia. Den er smalsporet (meterspor) men meget moderne, f.eks har den lyssignaler og ikke semaforer som ellers er alminnelige både i Tyskland, Sveits og Østerrike. De i Sveits så tradisjonelle perrongklokker (noen svære, massive støpejernsgreier) som brukes til å melde togavganger o.l. har den imidlertid. Banen ble ferdigbygget i 1910 og har fra begynnelsen av hatt elektrisk drift. Spenningen er 11 000 V, 16 2/3 Hz, men strek-





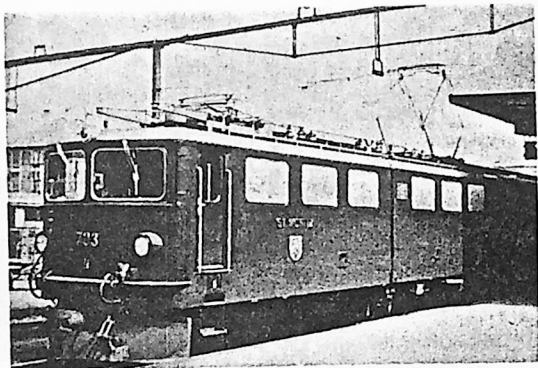
ningen St. Moritz-Tirano drives med 1000 V likestrøm.

Turen begynte i Buchs (St.Gallen) hvorfra SBBs normalsporete bane går sydover mot Chur. Ved Landquart ligger Rh.B.s verkstedanlegg og mellom Landquart og Chur går SBBs og Rh.B.s spor side om side. De nyeste lokene på banen har alle sitt navn, loket som var spide for "mitt" tog var nr.703 "St.Moritz". Det var et leddet lok, Bo'Bo'Bo', og kunne ifølge lokførerene yte 2400 HK. Toget hadde ellers 10 boggivogner, derav en spisevogn (!). Vognene var stort sett forminske utgaver av normalsporete sveitsiske vogner, også boggiene var av den typiske sveitsiske "Winterthurtypen".

Mellom Chur og Filisur gikk banen opp gjennom "Schynschlucht" i et ganske lavtliggende men likevel vilt lende, her renner også den øverste delen av "Rhein" (Rhinen) som ikke er særlig stor der oppe. Toget kjørte over den ene stenbroen etter den andre. Broene var ofte etpar hundre meter lange og lå så godt som alltid i kurve, så det manglet ikke gode fotoobjekter. Toget begynte å nærme seg Filisur.

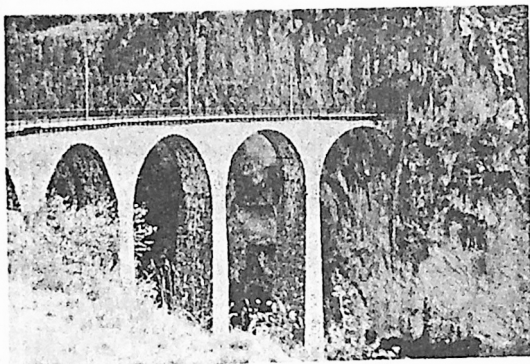
Jeg hang ut av vinduet og speidet etter Landwasser Viaducht, og håpet inderlig at den måtte ligge på denne linjen - det går nemlig også en annen linje fra Landquart til Filisur - og der dukket den opp borte i kløfta, frem med fotoapparatet! Det var en imponerende bro (se neste side), den går over et 65 meter dypt juv og stuper rett inn i den loddrette fjellveggen på den andre siden av juvet. Broen ser heller spinkel ut til stenbro å være. Joda, en imponerende bro som sagt; men den skulle nå likevel "drukne" fullstendig i det som kom etterpå....

Hittil hadde linjen holdt seg på omtrent samme høydenivå, men etter Filisur begynte den å stige (og det tilgagns). Ganske snart passerte vi 2 spiraler rett etter hverandre. En stund senere begynte linjen å gå inn og ut av en rekke tunneler. Jeg hang i vinduet så lenge vi var ute i lyset og så oppdaget jeg plutselig to-tre sporsløyfer som snodde seg ut og inn i tunnelen en 50-60 meter lavere ned på fjellsiden i den kløfta toget nå holdt på å klatre opp igjennom. Nå vet jeg at vi kjørte oppover, men akkurat da var jeg helt i villrede om vi hadde kjørt eller skulle kjøre på disse sporene. Det gikk såpass fort unna at jeg stusset på om vi virkelig kunne være på vei oppover, og jeg er ennå ikke helt klar over hvordan dette partiet virkelig



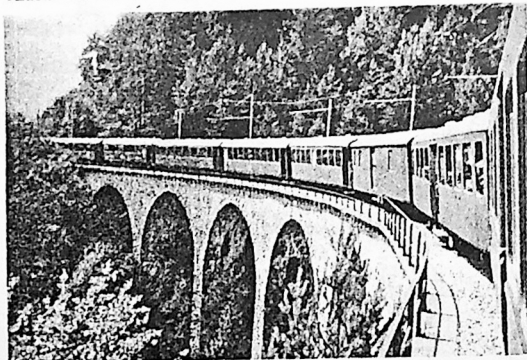
Rh.B.s lok nr. 703. "St.Moritz" i Chur

så ut. Toget passerte den vel 5 km lange Albulatunnelen og nærmet seg St.Moritz. Her danner linjene sør og nordfra en trekant, da det mellom "Samedan" på den nordgående og "Pontresina" på den sydgående linjen er lagt et direkte spor. Jeg hadde dessverre ikke tid til noe opphold i St.Moritz, så jeg benyttet "der Kurswagen" til Pontresina hvor det ble noen minutters opphold og togbytte. Toget som nå kom fra St.Moritz bestod av 2 motorvogner, 3 toakslede personvogner + 4 boggi tankvogner. (Se bildet på forrige side.) Nå skulle vi virkelig opp på høyfjellet, viste det seg. At sel-



Over: Landwasserviadukten ved Filisur.

Under: En av de mange naturstensviadukter i Schyns Schlucht



godt være kaldt! Nå begynte banen etterhvert å klatre ned igjen og antok i gjenn en helling på 70%, og ved stasjonen "Alp Grün" begynte et skuespill som man antagelig ikke finner maken til noe sted (det er vanskelig å unngå å bruke superlativer om denne banen), jevnfør nærv.kartskisse. At det her var utsikter som kunne ta pusten fra noen hver er vel nødvendig å si. Vi kunne se stasjonen "Cavaglia" nesten 400 m lavere nede, den syntes å ligge fra hjulene og skinnene mens toget sneglet seg nedover, kurvene var som det vises temmelig krappe. Toget kom så ned til Cavaglia, og jeg trodde at nå var det slutt med fjellklatringen. Men nei da! Etter 1 km til ble jeg berøvet den illusjonen. Her åpner det seg enda et svelt, dyper enn det forrige, og i fjellsiden under oss kunne vi se 4 etasjer med sneoverbygg samt byen "Poschiario" (nå begynner navnene å bli italienske). Det skrek fra hjulene igjen, for kurvene var like krappe her. Jeg tenkte sånn omtrent "Radien må da være nedimot 50 m - nei - nei! Det går ikke an!" Men en stund etterpå kom det altså fra denne banearbeideren som fremdeles var med: "Det er krappe kurver her, 45 m radius! For tredje gang holdt jeg på å falle av pinnen." Etter å ha passert Poschiario, som var en av de større landsbyene langs banen, begynte linjen å ta det litt mer med ro i strevet for å komme nedover. Men ved stasjonen "Brusio" begynte den på med 70% igjen og gikk igjennom et par mindre slinger og en ny spiral, denne siste var forresten ikke sprent

skapet har problemer med sne om vinteren, fikk jeg se da toget forlot Pontresina. Ved lokstallen stod en roterende sneplog - med Mallet C'C' drivverk (dampdrevet ja). Dessverre fikk jeg ikke fotografert den. Alpene tårnet seg nå opp på alle kanter, topper på 3-4000 meters høyde - "Il Chapitschin," "Bernina," "Cras" "Aqüssa" og hva de heter alle sammen. Toget klatret bratt oppover, meget bratt syntes jeg, og tenkte at dette måtte da nærme seg Flåmsbanens stigning på 55%. Jeg satt og snakket med en banearbeider som i mellomtiden var kommet på toget, nå sa han "Her er det sterk stigning - 70% (!) Jeg er glad jeg satt da jeg hørte det."

Oppe i selve passet var banen noe av det mest "uryddige" jeg har sett, slynget seg ofte frem og tilbake som om den skulle vært anlagt på en gammel gårdsvei. Alle passasjerene hang i vinduene, for her var det landskap å se på. Jeg frøs og kunne ikke forstå hvorfor, det var jo flott vær, solen strålte fra en skyfri himmel. Så spurte jeg denne banearbeideren hvor høyt vi nå var. "Zweitaussenddreihundert meter" kom svaret som den selvfølgeligste ting i verden. Jojo, da kunne det jo



## INNVIELSE AV ÖSLJ

Søndag den 19. mai i år mente våre svenske kolleger i Östra Södermanlands Järnväg at tiden var inne til en høytidelig gjenåpning av hobbybanen Mariefred - Läggesta Östra for drift 1968.

Åpningen av banen i Mariefred falt også sammen med Svenska Järnvägs-klubbens 10-års-jubileum, som bl.a. ble markert med en veteranogtsreise til Hamar i dagene 25-26. mai.

Undertegnede kom som innbudt representant fra A/L Hølandsbanen til Mariefred om morgenen den 19. Værgudene hadde dessverre lagt vrangsidene til, og det var i løpet av natten kommet 5 cm sne. Vedvarende regn greide ikke å

få sneen vekk før utpå eftermiddagen. Isteden ble den omdannet til en ubehagelig sørpe som skvatt rundt fettene.

Som seg her og bør var det hektisk virksomhet på banen utover formiddagen, med reising av flaggetenger og talerstol, strekking av blå-gult silkebånd, oppsetting av stasjonsskilt og pussing på lok og vogner. Hele 4 lok var under "ånga", LOTTA og DYLTA som skiftelok, VIRÅ og HAMRA som toglok.

Den høytidelige innvielsen tok til kl.13.00 med hornmusikk

fremført av en oktett, hvorpå Ordförande i ÖSLJ, Gösta Wikander, ønsket de fremmøtte velkommen (det var sendt ut ca.200 innbydelser) til enkeltpersoner, institusjoner, fjernsyn, radio og presse. Selve Åpningen av banen ble foretatt av kommunikasjonsministeren, statsrådet Svante Lundkvist.

Da det blå-gule silkebånd vel var overklippet tok vi innbudte plass i innvielsestoget. Dette bestod av alle de brukbare personvogner man hadde, forspent lokene Virå og Hamra. Virå var besmykket med bjerkeløv og flagg. Til sang fra Stockholm arbeidersamfunns menns kor satte toget seg i bevegelse. Senere overtok hornmusikken, som var plassert i en "sommervogn". Toget dro således avsted bokstavelig talt for full musikk, her og der også akkompagnert av lokomotivens iltre fløyte-toner.

På Läggesta Ö. ble lokene vendt på drieskiven (dette pleier man ikke gjøre i vanlig trafikk). Vel tilbake i Mariefred ble vi i den nye vognhallen servert kaffe og smörgås på to flatvogner som var omgjort til bord. Under serveringen opplyste Ordföranden i Mariefred stad i en tale at stadsstyrelsen, for på en måte å råde bot på den skepsis overfor banen som tidligere var kommet til uttrykk på lokalt-kommunalt hold, hadde besluttet å tilby ÖSLJ forlengelsesmuligheter (ca.300 m) til Mariefred havn. Ordföranden overleverte utskrift av møteprotokollen. "Derved kunne man kanskje også oppleve å få Mariefred Centralstation" mente han og opplyste at man nu etterhvert forstod at banen økonomisk var til fordel for Mariefred. ÖSLJ-ordföranden takket for dette initiativ og lovet at man straks skulle gå igang med planer for en sporforbindelse til havnen.

Efter at de innbudte var forsynt og de mest blåfrosne hender var tint opp i verkstedsbygningen, gikk togene inn i den ordinære rute resten av dagen. Undertegnede vil gjerne få takke ÖSLJ for den opplevelse det var å være tilstede innvielsesdagen i Mariefred.

Olaf Wiegels.

inn i fjell, men bygget opp ute i dagen, på en kurvet stenviadukt! Så slappet banen litt av på hellingen igjen og passerte småbyene "Campaschio" og "Campolongo". Her fulgte banen gatene og hadde holdeplass midt i byen som en annen sporvei. Men nå var vi straks ved vels ende, knapt en km etter Campolongo passerte vi grensen og var i Italia, og efter enda etpar km rullet vi inn på stasjonen i Tirano, efter den - ja jeg kan uten å overdrive si: mest fantastiske jernbanereise jeg har opplevet. Og det faktisk på grunn av at jeg så et bilde av en bro i et tidsskrift.

Arne Række.

# GENERALFORSAMLING 27/3-1968

Det møtte ialt 22 andelshavere. Møtet ble satt kl. 18.10, og formannen ønsket alle hjertelig velkommen. Årsberetningen ble så vedtatt.

Kassereren refererte regnskapet for året 1967 og leste opp revisorenes anmerkninger. Regnskapet ble godkjent.

Formannen la derefter frem styrets forslag til budsjett for året 1968 og for disponering av overskuddet 1967. Hans P. Grøner gikk i sterke ordelag inn for at mest mulig av overskuddet skulle gå til reservefondet. Han sa at vi nå etterhvert nærmer oss den dagen da et av lokomotivene må ha en hovedrevisjon, og det vil ikke bli billig. Derefter forklarte formannen hva "Strømmen-fondet" er (gave fra Strømmens Værksted A/S til oppussing av personvogn Co2), og han ville i den anledning rose Carl Fr. Thorsager som gjorde dette bidrag mulig.

Lagets organisasjonsform ble så diskutert. Formannen kunne fortelle forsamlingen at styret hadde anbefalt opprettelse av en separat redaksjon for "Tertitten" samt en museumsavdeling. Det ble endel diskusjon om hvorvidt disse to avdelingene skulle ligge under D & V eller ikke. Det ble til slutt vedtatt at de to nye avdelinger skal underlegges Driftsbestyreren. Oppgaven som informasjonsleder, som i utkastet i "Tertitten" 11 var oppført separat, ble vedtatt tildelt ett av styrets medlemmer.

Man gikk derefter over til å behandle de to innkomne forslag til vedtaksforandringer. Formannen gjorde oppmerksom på at forslagene ikke hadde styrets anbefaling. Etter en heftig diskusjon trakk H.P. Grøner sitt og sine meningsfellers forslag tilbake. Thor Mellin-Olsen forfattet isteden en henstilling til styret fra generalforsamlingen, som etter noen forandringer ble vedtatt enstemmig: "Generalforsamlingen henstiller til styret ikke å utbetale godtgjørelser eller honorarer til andelslagets medlemmer og tillitsmann uten at dette foreligger generalforsamlingen". Ole Mjelvas forslag ble derefter tatt opp til votering. Denne viste et stemmetall på 68 for og 14 imot. Forslaget var således vedtatt, det lyder: "Endelslaget drives på idealistisk basis", og blir føyet til i § 3 som sluttsetning.

Etter en kort debatt vedtok man at alle andelshavere også for fremtiden bør få tilsendt årsberetning og regnskap. Styret ble bedt om å sørge for opprettelse av en komite til å finne flere inntektsmuligheter for laget.

Siste punkt var valg av nytt styre. Bortsett fra sekretæren og varamennene var alle på valg. Etterat formann Hysing hadde gjort det klart at han ikke ville stille til gjenvalg, oppstod en ganske heftig diskusjon og en tildels panikkartet rundspørring av hver enkelt, hvor det ble truet og lokket, om hvem som kunne tenke seg å bli formann for den neste toårsperioden. Endelig ble H.P. Grøner valgt til formann etter forslag fra Leif Løhren. Valgkomiteens forslag til styre ble forøvrig stort sett fulgt.

Møtet ble hevet kl. 20.15.

Lars Liaaen  
sekretær.

H. Andersen-Wingar (sign.)

Carl Frederik Thorsager (sign.)

Etter generalforsamlingens "hevelse" var det proklamert en innsamling blant de tilstedeværende andelshavere til inntekt for restaureringen av D/S "Skibladder". Under innsamlingen fremkom det imidlertid endel opplysninger om foretagendet som gjorde at det innsamlede beløp ble mindre enn ventet. Styret har derfor besluttet å oppbevare beløpet inntil videre.

På det nye styres konstituerende møte ble de forskjellige arbeidsoppgaver fordelt, og styret har nå følgende sammensetning:

Formann	Hans Petter Grøner	1. Varamann	Ole Mjelva
Varaformann	Preben T. Hysing	2. Varamann	Thor Omejer
Kasserer	Jørgen Seemann Berg	Revisorer	Øivind Lier
Sekretær	Lars Liaaen		Arne Orderud
Styremedlem	Knut Berg		

Desuten møter Driftsbestyreren (Olaf Wiegels) fast på styremøtene.

Red.



"Arbeta jäklar, i graven kan ni vila"

# ARBEIDSPLAN 1968

Med ovenstående rallarfyndord i friskt minne går vi løs med liv og lyst på årets arbeidsoppgaver. At det i år er mer å gjøre enn noensinne og sysselsetting nok for alle som melder seg, skulle tydelig fremgå av teksten nedenfor. Arbeider som allerede er utført ivår står i parentes.

## Baneavdelingen

Fra og med 1.1.68 inndeles banestrekningen Presterudkrysset-Fossum i 3 baneformannsstrekninger:

1. strekning Presterud (km 0,63) - Småfoss (km 1,66)
2. strekning Småfoss (km 1,66) - Fjeldvang grind (km 2,80)
3. strekning Fjeldvang grind (km 2,80) - Fossum (km 3,64)

For hver strekning er tilsatt en baneformann. Baneformannen er ansvarlig for daglige vedlikeholdsarbeider i og langs linjen på vedkommende strekning.

I utførelse av større arbeider, i denne arbeidsplan nevnt i punktene 1-10, deltar alle medlemmer av D & V. Baneavdelingens medlemmer arbeider da på tvers av baneformannsstrekningene.

Arbeidsoppgaver:

1. (Kapping av 350 sviller til baneforlengelsen mot Presterud.)
2. (Kapping av 150 sviller til vanlig vedlikehold.)
3. Legging av 250 m spor fra km 1,00 til km 0,75.
4. Bygging av provisorisk plattform og montering av billettbod ved 0,75.
5. Spikring og justering (løfting, pakking og baksing) av Fyen vikespor.
6. Total vegetasjonsbekjempelse med vegetasjonskontrollerende preparater i banelegemet fra Presterud til Fossum.
7. Løfting av sporet (5 cm) mellom Sætra planovergang (km 3,25) og Sætra brønn (km 3,06)
8. (Innbytte av 50 sviller ved km ca. 3,32.
9. Innbytte av 100 sviller på strekningen nevnt i punkt 7.
10. Opprensning i bekkeløp mellom Fyen og Presterud.

Disse oppgaver er ført opp i den rekkefølge de skal utføres.

For utførelsen av arbeidsoppgavene nevnt i punktene 11-29 kan alle medlemmer beordres til assistanse etter behov, etter Dbs nærmere bestemmelse.

### 1. strekning Presterud (km 0,63) - Småfoss (km 1,66)

Baneformann: P. Gillebo  
Banevogtere: E. Nielsen, P.I. Michalsen, H.M. Preus  
Aspiranter:

11. Montering av midlertidig stasjonshus ved Fyen kryssingspor.
12. Løfting av innerstreng i hovedspor på Fyen.
13. Grøfting ved uttatt sporveksel ved Fyen.
14. Ballastsupplering og justering av sporet ved utglidningsparti ved Fyen.
15. Rustbanking og maling av Fyn bro.
16. Demontering og opprydding av midlertidig plattform ved km 0,75.
17. Porter på tunnelen.

### 2. strekning Småfoss (km 1,66) - Fjeldvang grind (km 2,80)

Baneformann: P.T. Hysing  
Banevogtere: A. Andersen-Wingar, J. Omejer, T. Omejer  
Aspiranter:

18. Grøfting langs mur ved Småfoss.
19. Grøfting langs mur ved Bingsfoss.

20. Overskuddsmasse ved Fyen vikespor lastes på K 19 og kjøres til ny sidesportrasé ved Bingsfoss.
21. Stasjonsbygningen på Bingsfoss flyttes 1 m tilbake.
22. Legging av 120 m spor på banestrekning 1 fra km 0,75 til km 0,63.
23. Tilkjøring av 40 m<sup>3</sup> grus i vike- og lokstallspor på Bingsfoss.
24. Innlegging av sporveksel for sidespor til Bingsfoss hytte.
3. strekning Fjeldvang grind-(km 2,80) - Fossum (km 3,64):
- |                 |                                    |                             |
|-----------------|------------------------------------|-----------------------------|
| Baneformann:    | Banevogtere:                       | Aspiranter:                 |
| F. Månster-Mohn | L. Omejer, M. Engh,<br>H. Pedersen | E. W. Johansson,<br>B. Næss |
25. Eftersyn og reparasjon av gjerder på begge sider av linjen mellom Fjeldvang og Fossum.
26. Reparasjon av Sætra planovergang.
27. Opprydding i grøfter og skråninger på strekningen Sætra planovergang - Fossum.
28. Grøfting mellom Fjeldvang ca. km 2,85 og Sætra brønn km 3,06.
29. Innkjøring av brukte sviller og diverse opprydding langs linjen.

## Maskinavdelingen

- Lok nr. 4 Setskogen: (Ny injektor monteres på venstre side. En av bakrutene monteres etterat ny ramme er innsatt.) Oppussing av loket fullføres etter samme mønster som på Høland. To lekkasjer i vanntankene tettes. Loket godkjennes for drift av Kjelkontrollen.
- Lok nr. 6 Høland: Endel alvorlige rustskader i røkkassens front repareres. Omløpsmekanismen er blitt for slarkete og må demonteres og justeres.
- Lok nr. 8 dieselloket: (Motoren monteres i rammen. Ny kobling av vanlig UHB-type monteres bak på loket.) Loket pusses opp utvendig - grunnes først med Arcanol. Eksosanlegg monteres.
- Vogn Co1: Vognkassen males rød. Endel vinduer må kittes. Gulvet innvendig lakkeres. (Knuete vindusruter erstattes.)
- Vogn ABo3: (Vognkassen males rød og de fjernede skilt monteres. Nye inngangsplassformer og stigtrinn i begge ender. Øvre veggfelt i 2. kl. kupé males furugrønt.)
- Vogn BPo5: (Nytt stigtrinn monteres på den ene siden.) Vinduer kittes hvor dette er nødvendig.
- Vogn N 105 Liermosen: Vognen bygges opp som åpen sommervogn.
- Telefonanlegget: (Den oppkuttete ledningen repareres slik at linjen kan benyttes.) Ledningen henges opp på gjerdet langs linjen på nedre banestrekning. Ny telefonkasse settes opp på Fossum ved gjerdegrensen på stolpen mot "avholdslokalet".
- Togtelegraf: Anlegget monteres i størst mulig grad. Strekningen Bingsfoss-Presterud prioriteres.
- Elektrisk signalanlegg Bingsfoss: Arbeidene er av liten viktighet og skal bare foregå når det ikke stjeles arbeidskraft fra andre gjøremål. Signalene pusses opp og monteres i stasjonens begge ender. Det legges 220 volts ledning fra Bingsfoss hytte til Bingsfoss snarest.
- Hans Petter Grøner  
verksmester.
- Olaf Wiegels  
driftsbestyrer og banemester.

## Disposisjon av rullende materiell 1968

Følgende materiell skal benyttes i trafikken i tiden 23. juni-1. september:

- Lokomotiv nr. 6 Høland.
- Lokomotiv nr. 4 Setskogen som avløser, hvis dette lok blir godkjent og klart til bruk.
- Lokomotiv nr. 8 benyttes til skifting og i arbeidstog.
- Vognene Co 1, ABo 3, BPo 5 og N 105 Liermosen.



Brussalget skal foregå fra BFo5. N105 innredes som åpen sommervogn. Vognene G 9 og G 13 er redskapsvogner for henholdsvis bane- og maskinavd. Vogn K 19 disponeres av baneavdelingen. Vognene To1 og Go26 blir stående på Sørumsand.

Olaf Wiegels  
Driftsbestyrer.

## — Vi får brev

Hr. redaktør.

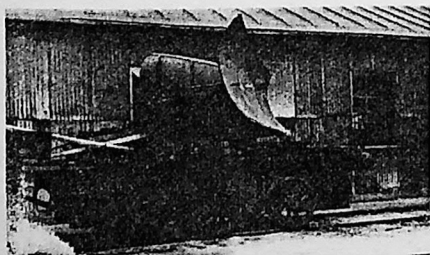
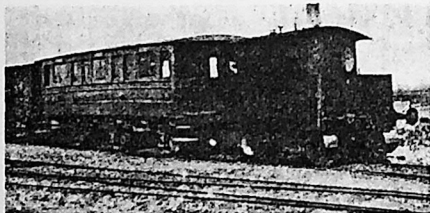
Med stor interesse har jeg læst det nydelige og velskrevne blad, og jeg slutter mig til andre læsers gode ønsker om held og fortsatt fremgang. I artikkelen om Gribskovbanen var der imidlertid nogle unøjagtigheter og mangler, som jeg mener bør rettes af hensyn til de mange, der særligt interesserer sig for GDS. Kagerup-Helsing-banen var ikke Danmarks korteste privatbane, da den er 6 km lang (ikke 3,7). Den blev iøvrigt drevet af GDS og var derfor ikke helt selvstændig. Damplokomotiv III var trods sin lidenhed (10,1t) trods alt tungere end I og II. Disse var dampmaskinerne fra dampvognerne, der i 1890'erne blev til personvogne, medens maskinerne ombyggedes til to ejendommelige lokomotiver.

Som illustrationen viser, var grydesporet (Liwesey's pottespor) ikke sammenholdt af T-jern, men af fladjern. Foruden det i artikkelen nævnte oprindelige materiel fik GDS fra starten en post- og bagagevogn og to lukkede godsvoerne. Foruden persontogene, der udelukkende formeres af Y-materiel og skinnebusser, køres i mindre omfang godstog, der fremføres af diesellokomotiverne L 1 og 2. Den bevarede oprindelige åbne treakslede godsvogn P 209 (oprindelig C 4), der blev skænket DJK af et af dets medlemmer, opgives at "sandsynligvis" være sort. Dette kan man overbevise sig om ved besøg på museumsbanen i Maribo. Der hentydes muligvis til dens oprindelige farve, men denne var enten lysgrå eller gul.

Det spørgsmål om det norske materiel som "ingen herhjemme" kan besvare er intet stort problem, hvis forfatteren havde spurt de rigtige steder. De norske tegninger var udlånt til GDS, som agtede at bygge en sneplov og sporrensere. Banen havde netop delvis ophugget sit lokomotiv nr.5, på hvis understel skulle anbringes en kraftig vingeplov. Vingen blev fremstillet, men man kom aldrig videre. Vingen anbragtes på en godsvogn, og denne fungerede i en længere årrække som sneplov. I 1961 ophuggedes både vingen og resterne af loko nr.5, som vist på illustrationen.

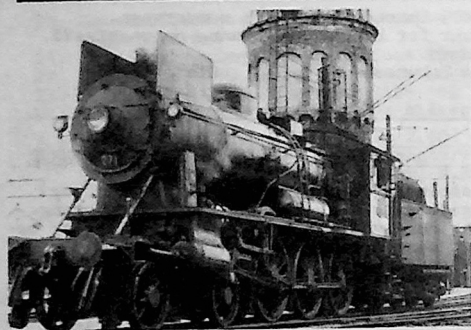
Med tak for optagelsen  
P. Thomassen.

T.v. Ombygget dampvognmaskin rangerer 1923.  
Bemerk den 3-akslede personvogn.  
Nederst t.v. Vingeplov oppå restene av  
damplokomotiv nr.5. Ophugget 1961.  
Under: Grydesporet i Græsted.



# VETERANTOGTUR '68

## Hamar — Elverum — Kongsvinger

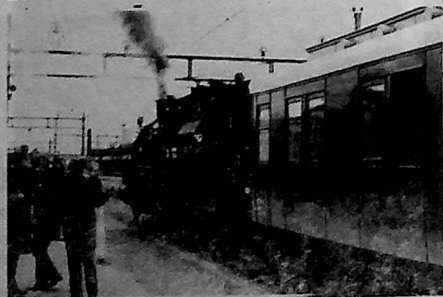


Joda, det ble veteranogtur også i år. Riktignok på en spesiell foranledning: Vår store kollega Svenska Järnvägsklubben har nådd

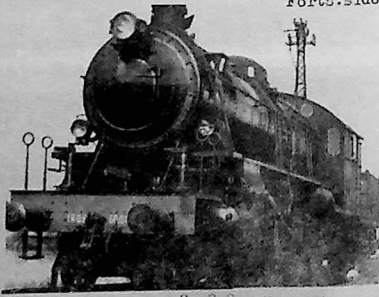
den anselige alder av 10 år, og feiret dette ved et todagers raid til Norges Jernbanemuseum ved Hamar. Med dampvog, selvsagt. Det svenske ekspressloket A8 1808 trakk de fem rødmalte trevognene fra Karlstad til Kongsvinger og tilbake, mens trekraften på strekningen Kongsvinger-Hamar-Kongsvinger utfjordes av NSBs lok 411, type 26c, bygget i Hamar 1922.

Efter overenskomst med SJK og NSB bestod Hølandsbanens tur i vi stilte med "egen" vogn på Hamar og heftet oss på under tilbakereisen fra Hamar til Kongsvinger, mens vi fra og til Oslo fikk reservert plasser i rutegående tog. Det var trykket opp spesielle rundreisebilletter for turen vår, som startet om morgenen søndag 26. mai i svært lovende vær. I Åndalsne toget med avgang 9.10 hadde vi fått nesten en hel turistvogn, og vi var en flokk på ca. 50 "entusiaster" da toget dro ut fra Oslo Ø. Vel ankommet Hamar dro alle mann sporenstreks bort til damplokestallen, for her ble lokene trukket ut for fotografiering! Vi hilste på et hundretall svenske kolleger og foreviget lok etter lok så godt det lot seg gjøre for menneskemengden. Tiden var nå inne for Veteranogtets avgang. Vår vogn var en tidligere NHJ-vogn, nr. 81 (ikke 78 som vi tidligere hadde anmodet om, da denne alt var utrangert) bygget i 1910. SJKs ordførende, Urban Thiel, benyttet stasjonens høytaleranlegg til å si takk for SJK og ønske oss velkommen, og så bar det iveri mot Elverum. Under stasjonsoppholdene underveis spratt vi av og fotograferte av hjertens lyst. På Elverum var loket som snarest bortom dreieskiven, før det ble tilkoblet i den andre enden og det bar ut på Solørbanen. 81 var nå kommet nærmest loket, og dens åpne plattformer ble populært tilholdssted for de ekstra barske av oss som ikke hadde noe imot vind og regnskurer og kullbiter i øyene. Et par fotostopp ble arrangert, dyktig ledet av SJKs egen Tågmästare som fulgte med på loket. Likevel ble ruten holdt: På den siste delen av Solørbanen gikk det "over stakk og stein", og kl. 16.00 bremsset vi opp på Kongsvinger st. Her stod det svenske loket klart til å dra toget videre mot Karlstad med det samme. Selv fikk vi tid til litt sightseeing rundt på stasjonen, før

Forsside 2



Klar til avgang med lok 411 fra Hamar.



Det svenske loket A8 1808 i Kongsvinger.



The cameraman's camera

# Nikon

Importør:

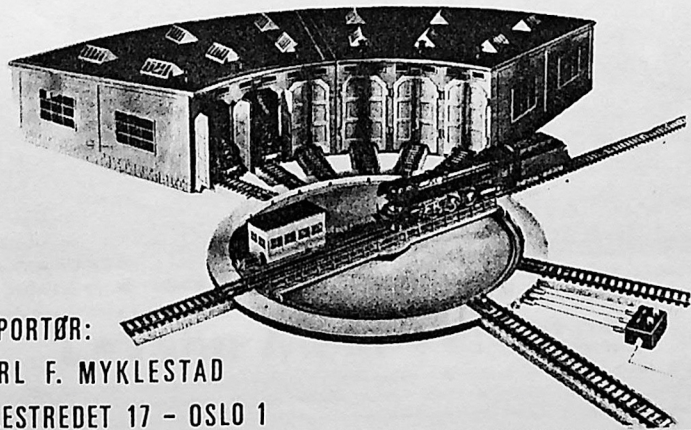
INTERFOTO A/S

Haakon VIII's gt. 5 - Oslo 1

Tlf. 41 28 93 - 42 17 43

# MÄRKLIN

For ungdom i alle aldre



IMPORTØR:

CARL F. MYKLESTAD

PILESTREDET 17 - OSLO 1

Lok 134 drar avsted med påsketog ut fra Dokka stasjon på Valdresbanen.  
J.S.Berg.



## NSB DAMP

Under et besøk i damplokstallen i Lodalen for noen tid tilbake ble vi fortalt at mesteparten av de damplok som da stod der skal hugges opp. På et skriv til Verkstedene i Oslo fra Hovedstyret var følgende lok oppført:

Lok nr. 134	type 18c	bygget	Chemnitz	1900.
Lok nr. 195	type 24b	bygget	Hamar	1909.
Lok nr. 210	type 24b	bygget	Hamar	1910.
Lok nr. 264	type 24b	bygget	Thune	1913.
Lok nr. 458	type 23b	bygget	N.M.I.	1925.

De tre 24'erne skal ut fordi de etter Hovedstyrets oppfatning er for langsomme og stive. Vi har tidligere hørt uttalelser fra lokførere som kjørte lok av denne typen på Valdresbanen og Skreialinjen som understøtter dette syn. Et lok av typen, nr. 236, ble reddet ved at det var bruk for det i Drammen distrikt.

Lok 458 blir hugget fordi det forfaller til hovedrevisjon. Kjelen er imidlertid bare 9 år gammel, og vil bli sendt til Verkstedet Sundland i Drammen for lagring. Som bekjent forfaller et lok første gang til hovedrevisjon 9 år etter at en ny kjel er tatt i bruk, ved senere bruk er det 6 år mellom hovedrevisjonene.

Lok 134 er det eldste lok i drift ved NSB idag.

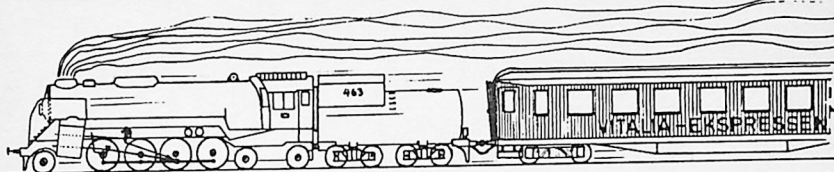
Hans Petter Grøner.

Jørgen Seemann Berg.

Lok 195 klar med passasjertog på Dokka st.  
J.S.Berg.







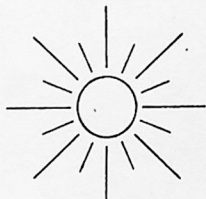
MED VITALIA-EKSPRESSEN TIL HELSELAND

Spis daglig

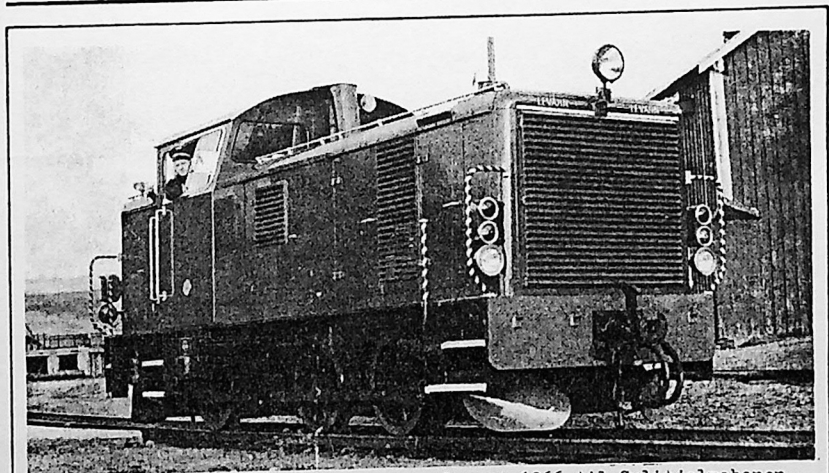


**VITALIA**

HELSEPRODUKTER



Taremel - Taretabletter - Ølgjær - Hvitløktabletter  
Nypepulver - Druesukkertabletter - Soyamel



Treakselet 40-tonns diesellokomotiv levert 1966 til Sulitjelmabananen.

**Levahn Mek. Verksted** A/s

Anleggs- og transportmateriell - Løpekraner - Motorlokomotiver - Savo betong-  
proporsjoneringsverk - Jernkonstruksjoner - Maskinarbeider - Tlf. 68 85 80

# Nå er den kommet!

Endelig er den her - "boken" som vi alle har ventet på. "Historien om Urskog-Hølandsbanen" har vært under utarbeidelse av et par av lagets medlemmer i et halvt års tid, og er blitt et interessant - og vi våger å si nydelig - lite hefte på ialt 52 sider, alle spekkfulle med stoff.

Heftet har samme format og utførelse forøvrig som "Tertittent". Her står omtrent alt som en vitebegjærlig UHB-tilhenger måtte ønske å få greie på! Vi følger banens livshistorie fra dens anleggstid omkring 1895, høytidelige åpningsseremonier og kongebesøk, videre gjennom opp- og nedgangstider i århundrets første decennier. Tallrike anekdoter og pussige beretninger ledsager stoffet. Vi kaster et blick på den hyggelige kollega D/S "Turisten" som nå har vandret all heden, og på banens skarpe konkurrent, biltrafikken. To verdenskriger og overdragelse til staten (i 1945) fikk jo banen også oppleve før den sa takk for seg i 1960. Et 40-tall fotografier ledsager teksten. Dessuten får vi servert en ganske fyldig materiellfortegnelse, og til slutt et resymé over Tertittens utvikling og oppbygging som hobbybane.

Og alt dette for bare 6 -seks- kroner!

Hvordan skaffer man seg så et eksemplar eller ti av dette unike historiske verk? Jo, på følgende - og kun følgende - måte:

På tak i en postgiroblankett og fyll den ut med det beløp som tilsvarer antall hefter á kr.6,- som ønskes. Husk også å anføre antall hefter på talongen. Blanketten sendes så til:

Postgiro 20 53 22  
A/L Hølandsbanen -  
"Tertittent"  
v/red.Ole Mjelva  
Gabels gate 1 B  
OSLO 2

snarest.  
"Historien om Urskog-Hølandsbanen" vil så følge i posten umiddelbart.

Vi gjør oppmerksom på at heftet egner seg utmerket som gave til slekt og venner og til å spre kunnskap og interesse om vår virksomhet!

OBS!  
Alle bestillinger må være innkommet innen den 30. juni. Etter denne tid blir heftet bare å få på drfts dager ved billettkontoret på Hølandsbanen.

Redaksjonen.



## Historien om URSKOG- HØLANDSBANEN

og hvordan den ble hobbybane