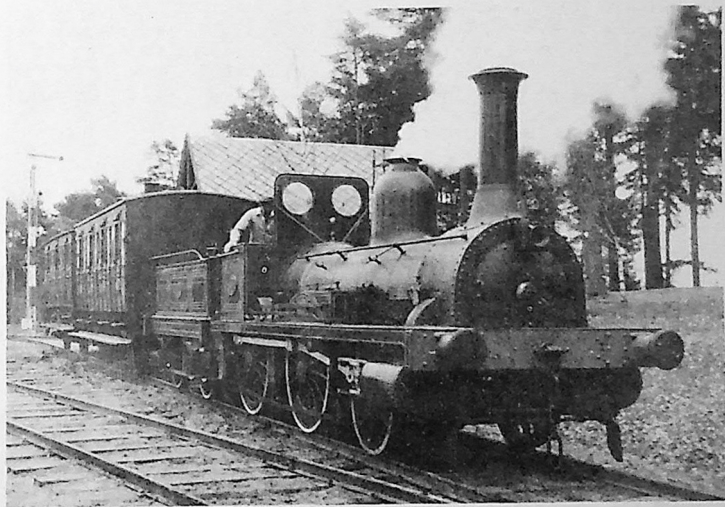


Tertittten

HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD



Nr. 14

DESEMBER 1968



TERTITTEN

Ex HØLANDSBANE-NYTT

Medlemsorgan for Andelslaget Hølandsbanen - Nr. 14 - okt. - des. 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, Oppegård

Redaktør: Ole Mjelva

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

A/I 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 allmennlig jernbaneinteresse.

Medlemskap koster kr. 25,- pr. år.

Enkelte av våre lesere har gitt uttrykk for at de synes "Tertittten" blir tynnere for hver gang. Rent faktisk er jo dette selvsagt ikke tilfel- le, men i påstanden ligger også en uttalt bebreidelse som vi må prøve å ta oss ad notam. Nåvel, dette nummeret kan dere vel ikke klage på i så henseende. Nå var vi nødt til å gå drastisk til verks for å få med oss alt sammen, og resultatet måtte altså bli et tykkere blad enn vanlig.

Kjære leser: Putt ikke "Tertittten" i arkivet med det samme, selv om det er jul og mye å gjøre! Alt innenfor disse permer er skrevet i håp om at nettopp du skal lese det, sluke det med interesse. Sett deg godt til rette og la stoffet riktig få synke i deg; kos deg med bladet eller bli sur av det, men reager iallfall! Og la så oss få vite reaksjonen; leserbrev er meget kjærkommen.

Så gjenstår det bare å takke alle bidragsytere til dette nummer, og vi sier som bergenseren: God jul og takk for det gamle.

Onsdag 30. og torsdag 31. oktober kunne man se Kongsvingerbanens lok nr.17 "Caroline" under damp på Jernbanemuseet. Det var første gang loket gikk for egen maskin siden jubileumsfeiringen i 1954. For anledningen var det foretatt liten revisjon (trykkprøve), og kjeltrykket var som tidligere også nu 9,85 kp/cm² (140 ~~kg~~ pr.σ").

Årsaken til oppfyringen var filmopptak for Narvesens Kioskkompani i anledning deres 75-års jubileum i år.

"Caroline" med de to karetene på forsiden er nå bragt over på NSBs linjenett. I slutten av januar skal hun gå for egen maskin under filmopptak fra Eidsvoll til Oslo, som endel av festlighetene i forbindelse med at Rutebok for Norge feirer 100-års jubileum.

Efter denne turen bærer det direkte tilbake til Jernbanemuseet, der gamle "Caroline" skal spille en aktiv rolle under noen opptak til storfilm- men om Edvard Grieg, "Songs of Norway". I den anledning skal "Caroline" komme dampende inn på Bestum stasjon med Grieg ombord. Han blir her mottatt av Bjørnstjerne Bjørnson som står og venter på plattformen, - i snestorm.

Hans Petter Grøner.

Vi har, stikk i strid med opparbeidede tradisjoner, satt "Caroline" på forsiden idag. Fotografiet, som er tatt under den ovenfor nevnte kjø- ring på Jernbanemuseet i oktober i år, viser det eneste rullende materiell som Norges Statsbaner foreløbig har tenkt å bevare i kjeibar tilstand for å vise sin utvikling gjennom mer enn hundre år: Et engelskbygget lok fra 1862 og to karetar fra 1862 og 1882.

H J E L V A !

Hvordan lok nr. 4 „SETSKOGEN” ble til

"Setskogen" har jo vært endel i "skuddet" i det siste, og i den anledning kan det jo være av interesse å se litt nærmere på hvordan loket ble til.

Som vi vet hadde Urskog-Hølandsbanen 3 lok i begynnelsen av århundret, 2 C-maskiner bygget i Tyskland og en 1'C 1' fra USA. Felles for disse lok var at de hadde en meget begrenset trekraft. Det største, 3 "Høland", hadde dessuten altfor liten kjelkapasitet i forhold til sylinderdampforbruket, og var håpløst tungfyrt. Alt ved et trykk på 4 kp/cm² sluret loket på tørr skinnegang på grunn av de enorme sylindrene.

Da banens trafikk etterhvert tiltok merkbart, fant dav. driftsbestyrer Hagen Westbye det riktig å gå til anskaffelse av et nytt lok. Han ville ha et lok med større akseltrykk og flere drivaksler enn det som var i bruk. I den anledning ble det sendt forespørsel til tilsynshavende for de private jernbaner, overing. Rostad, om mulighetene for å øke akseltrykket til 7 t. Rostad fant imidlertid ikke å kunne tillate det. Der stod saken 1. juni 1908.

Det ble da foreslått av Rostad at man skulle bygge et lok av samme type som ved Holmestrand-Vittingfossbanen, etter mål som angitt på skissen neden-



for. 2. og 4. drivaksel var tenkt forskyvbare sidelengs for å tillate lett gange gjennom Urskogbanens skarpeste kurver, med 50 meters radius.

Brokontoret ved NSB fant imidlertid at broene på UHB ikke var konstruert for et så tungt belastningstog som et slikt lok ville representere, og kunne følgelig ikke tillate at et slikt lok ble benyttet.

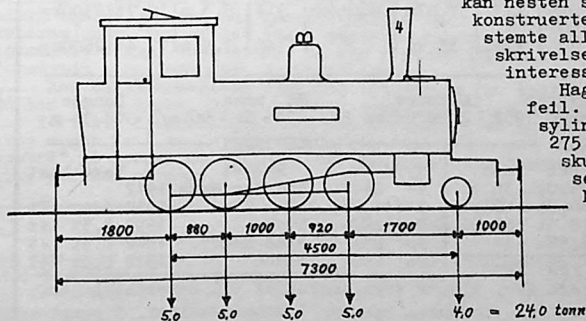
Dermed var det klart at UHB var tvunget til også for ettertiden å holde seg til en loktype med et max. akseltrykk på 5 tonh og totalvekt ca. 20 tonn.

Hagen Westbye skrev derefter egenhendig en utførlig anbudsbeskrivelse på et tanklokomotiv med akselanordning 1'C 1' til Urskog-Hølandsbanen. Man

kan nesten si at Hagen Westbye konstruerte loket, idet han bestemte alle vesentlige mål. Beskrivelsen ble sendt ut til de interesserte utpå høsten 1908.

Hagen Westbye gjorde en feil. Han gav loket for stor sylinderdiameter, nemlig 275 mm. Dampforbruket

skulle derfor senere vise seg å bli for stort for kjelens kapasitet, og sylindrene ble foret ned til en diameter på 260 mm.



Det kom inn følgende anbud:

Anbyder	Pris i kroner	antatt leveringstid	kjelflate	vekt
Henschel & Sohn, Cassel	19 535,50	7 måneder	38 m ²	16 200 kg
A. Borzig	19 650,-	9 måneder	35 m ²	15 500 kg
Orenstein & Koppel	18 500,-	5-5½ måneder	47,6 m ²	16 000 kg
Hamar Jernstøberi	25 000,-	14 måneder	ikke oppgitt	
Nydquist & Holm AB	22 000,-	Juli 1909	39 m ²	?
Sächsische Maschin- fabrik	17 700,-	Nov.-des. 1909	36 m ²	15 500 kg
Krauss & Cie, München	21 182,-	5-5½ måneder	37 m ²	?

Anbudet fra Sächsische ble som vi nå vet antatt, dog med et par forandringer. Man ønsket Sandviken stål i kjelrørene og hjulringer av Diegelstål. Dette førte til ekstra omkostninger på kr. 100,- for hjulringer og kr. 65,- for kjelrørene. Loket kostet således levert fra fabrikkens kr. 17 865,-.

Hagen Westbye reiste selv til Tyskland for å være tilstede ved den avsluttende dampprøven.

At loktypen etterhvert viste seg helt å svare til forventningene, viser ikke minst det faktum at det senere ble bestilt ytterligere 3 lok av nesten samme konstruksjon.

"Setskogen" ankom til Bjørkelangen den 26. november 1909 og ble uken etter prøvekjørt til alles tilfredshet.

Hans Petter Grøner.



Vi lovet i nr. 13 å få med en liste over Setesdalsbanens gjenværende lok og vogner m.v., og for en gangs skyld vil vi holde ord. Her kommer

MATERIELLFORTEGNELSE FOR SETESDALSBANENS HOBBYKLUBB

Juli 1965.

DAMPLOK

Nr.	Aks.	Bygget	Type	Hete- flate	Trykk	hjul- diam.	Lengde	Vekt	syl.- trekk	
2	1'C 1'	Dubs & Co	1895	XXI	37,87m	10kp/cm	914	8,3 m	18,7t	2300kp
5	"	Thune	1902	"	"	"	"	"	"	"
6	1'B 1'	"	"	XXII	33,7m	"	1146	7,9 m	17,4t	2600kp

Motorvogner

Nr.	Type	Bygget	Motorer	HK	pass.	Lengde	
2672+2674	Embo	Strømmen	1932	2 Hercules	HXB.224	56,60km/t	18,34 m

PERSONVOGNER

Type	Nr.	Bygget	Vekt	Pass.
CFo	115	Skabo 1893	16,0t	38 pl.
Co	333	" 1898	18,9t	62 pl.
Co	335	" 1913	18,0t	62 pl.
F	41	" 1913	6,67t	

GODSVOGNER

Type	Nr.	Bygget	Vekt	Last
T*	240	Eidsfos Brug	1912	
T*	244, 253, 260	"	1912	4,4t 7t
To**	280	Skabo	1897	8,3t 14t
To+	294	Fr. stad Mek.v.	1912	8,3t 14t
To+	296	Skabo	1912	8,3t 14t

*Tidl. litra N, omb. i Krs. 1939.

**Oppr. litra An. senere Nfo. Eldste vogn anskaffet til Setesdalsbanen.

+ Tidl. litra No.

Dessuten har man 2 motordresiner, 1 pumpe-dresin, 3-hjuls sykkel-dresiner og arbeidstraller.

·BJØRKELANGEN·

Mellom Vasskraftlaboratoriets og Bergavdelingens bygninger på Norges Tekniske Høyskole i Trondhjem står et noe forlatt lite lokomotiv. Det heter "Bjørkelangen" og var i sin tid Urskog-Hølandsbanens "beste" lok.

Kanskje noe uvanlig ved jernbaners nedleggelse ble ingen av Urskog-Hølandsbanens lokomotiver hugget i 1960. "Bjørkelangen" var det som skulle ut på den lengste reise til sitt nye oppholdssted.

Studentene på Maskinlinjen ved NTH har sin egen linjeforening, "Smørekoppen" kallet. "Smørekoppen" søkte i 1960 NSB om å få overta et lok fra Urskog-Hølandsbanen. NSB stilte seg meget velvillig, og sørget også for transport. "Bjørkelangen" ble på behørig måte, med orkester, taler og stor oppslutning (inkludert TV) møtt på stasjonen og derfra kjørt på trailer til plenen utenfor Vasskraftlaboratoriet. Og der har den siden stått på to stk. av UHBS 15 kgs skinner festet til normalsporede sviller.

Den ovenfor beskrevne ankomst fant sted den 1. november 1961. Denne dato er nå "Bjørkelangen"s fødselsdag, og blir hvert år behørig feiret. Feiringen blir grundig forberedt, idet lokfører og fyrbøter foretar puss av lokomotivet. På selve Dagen prøver de å fyre

opp. I år klarte man etter 15 timers fyring å få trykk til fløyten. Hvorvidt dette magre resultat skyldes tekniske mangler ved loket eller uknydig oppfyring eller begge deler skal være usagt, men faktum er dessverre at "Bjørkelangen" idag lider av visse mangler. Foruten den sveisede sprekken i kjelen, som var årsak til lokets "førtidspensjonering" i 1958, er et sylinderlokk demontert (det stod lenge med en efterhvert større og større sprekke) og exhaustdampprøret i røkkammeret er erstattet med et nytt som vel neppe gir så god trekk. Dessuten kan enhver bileier i Trondhjem bekrefte at luften her i byen i sterk grad fremmer korrosjon (salt fra sjøen og røk fra to smelteverk). Dette stiller ekstra store krav til folkene som foretar den årlige "fødselsdagspuss".

"Bjørkelangen" blir altså pusset en gang i året og "blanke" deler innsett med fett. Men "Smørekoppen" har ikke rett alle de feil som tidens tann må få skylden for. Dette er kanskje ikke så rart. Man mangler økonomiske midler, og man har kanskje heller ikke så stort behov for å foreta reparasjoner. Her er det ingen ventende passasjerer som er avhengige av et lokomotiv i tipp topp stand. Og som påskudd til en NTH-fest er jo loket forsåvidt like godt uten sylinderlokk.

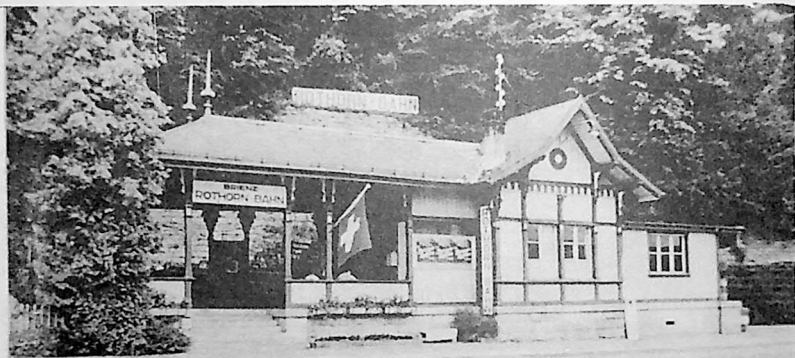
Men har lokomotiver sjel (og det har de jo, iallfall damplokomotiver), så kan de jo tenke. Og vi kjenner personlig flere som ad tankeoverføring har fortalt "Bjørkelangen" hva som foregår på en hobbybane sydpå. Og tar vi ikke meget feil av "Bjørkelangen" så ønsker den nok at den var hos "sine søstre" på Sørumsand, eller i det minste at den kunne få enda bedre behandling der den nå står.

Rolf Gillebo.

RUBRIKKANNONSE

Er De sent ute med julepresangen? Gled Deres familie. Deres venner og Dem selv med en hovedtegning av et smalspordamplok i 600 mm sporvidde! Tegningen er i målestokk 1:20 og i format A3. Lokomotivet er bygget av Orenstein & Koppel i 1904 (side 15). Send kr. 10,- pr. tegning til Olaf Wiegels, Greverudkollen 5, 1415 Oppegård.

Rubrikkannonser mottas også telefonisk! Kr. 5,- pr. 30 ord. Red.



Pr. tannstang til Brienzer Rothorn

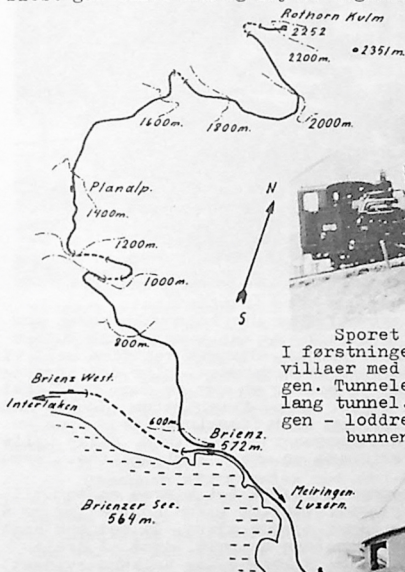
Når man i Brienzi i Berner Oberland stiger av toget på SBBs smalsporede Brunigbahn, vil man uvilkårlig bli stående og stusse; Klart over hele byen høres tøffingen av damplok, og disse lydene er idag ukjente overalt ellers i Sveits. De fleste av Sveits' tannhjulbaner har vel opprinnelig vært dampdrevne, men nå er alle så nær som to elektrifisert. Monte Generoso-bahn ved Lugano kjører med diesel, mens altså Brienzer Rothornbahn fremdeles har damplokomotiver - og bare damplokomotiver.

Brienzi, som ligger ved den 15 km lange Brienzersee, er en koselig liten by med typiske sveitserhus. Den er hovedsentrum for Sveits' høyt utviklede treksjærerkunst, det vises tydelig av alle forretningene hvor en kan få kjøpt alle mulige slags trefigurer. Bare en ting er litt synd; en hovedvei løper rett igjennom byen, og trafikken der er irriterende stor, særlig sett med jernbaneøyne.

Rothorn-bahns dalstasjon ligger kloss i bergveggen, og inntil denne er banens brennstoffbeholdning - engelske kullbriketter - stablet opp. Banen ble bygget i 1892, har sporvidde 800 mm, er 7,65 km lang og har hele veien dobbel tannstang. Høydeforskjellen fra Brienzi (572 m.o.h.) til Rothorn Kulm (2252 m.o.h.) er 1680 meter, og maksimalstigningen er 250%. Banen har 7 lokomotiver. Nr.1-5 er omtrent identiske, selv om den nævrende nr.1 inntil 1962 tilhørte Monte Generoso-bahn, og nr.5 er overtatt fra Wengeralp-bahn i 1913. Alle disse er bygget av SLM i Winterthur i årene 1890-92. De var antagelig standardtyper den gangen. Nr.6 og 7 er av en helt annen type og bygget i 1933 og 1936, også i Winterthur. Alle lokene har overheterer og hjulanordningen Bizzt (B-1 zahnstangzug-tanklok). Betegnelsen er en smule misvisende, da "drivhjulene" slett ikke driver noe som helst, de er tvertimot løse på akslene, og trekraften er helt overlatt tannhjulene. På grunn av at lokene har kjelen montert skrått og kjører i meget varierende stigninger er ikke vannstandsglassene som vanlig montert inne i førerhytten, men midt ute på kjelen.

Ja, så får vi gå "ombord" - er lokene standardtyper, så utgjør vognene til gjengjeld en herlig "typesalat". Av de 10 vognene er noen lukkede, andre

Åpne med markiser til å rulle ned i styggevær, én er en ombygget godsvogn mens andre igjen er åpne i den ene og lukkede i den andre enden. Vognene er malt knallende røde med gule tall og initialer. Lokene er grønne med sorte kjeler og alt stål og metall skinnende blankpusset, så toget er i sannhet et festlig skue. Loket på denne turen var nr.7. Her som på tannhjulsbaner flest går loket bak og skyver vognene opp. Det er ingen kobling mellom lok og vagner, bare en sentral buffert. Som regel (ved stor trafikk)



kjører togenlike etter hverandre, 3 tog opp og 3 ned, men denne gangen hadde det ene toget banen for seg selv.

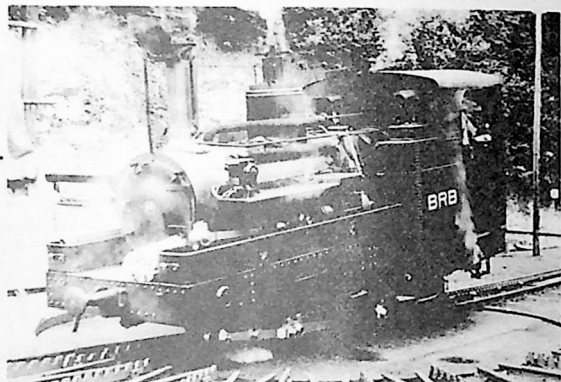
Sporet stiger bratt helt fra begynnelsen av. I førstningen går banen mellom små gårdsbruk og villaer med haver omkring, siden går den ut i skogen. Tunneler er det mange av. Nå er vi inne i en lang tunnel. Plutselig går det hull på tunnelveggen - loddrett stup med spredt småhusbebyggelse på bunnen.

Mørkt igjen, og så enda et hull og nytt stup og nå utsikt over Brienz og mye av Brienzersee, vi kan også se sporet vi selv har kjørt på en 100 meter under oss. Hver gang toget er inne i en tunnel blir en slags hette foran på skorstenen svingt ned, og røken blir blåst rett bakover for ikke å sjenere passasjerene. Inne i mørket kan man tydelig se det fyrverkeri av gnister som fyker fra skorstenen.

Oppover bar det, utsikten over Brienzersee ble finere og finere. Det ble mindre skog efterhvert, og i 1400 meters høyde forsvant de siste trærne. Halveis - ved Planalp - ligger en kryssingssstasjon. Denne gangen var det altså ingen tog å krysse med, men det var stopp for vannfylling, og loket fikk en ordentlig omgang med olje i sitt innviklede drivverks mange smørekopper. Avgang igjen, og så -- begynner tåkedottene å drive rundt oss. "Selvfølgelig" kunne ikke denne tåka holde seg borte! Ingenting å se nå lenger, bare en eneste grå masse. Det kunne flere ganger skimtes at banen klorte seg fast på kanten av berghyller og bratte stup, men særlig mange meter nedover kunne vi ikke se. En ting slår imidlertid aldri feil når en reiser med en damp-tannhjulsbane: "Hele tiden" lå jeg ut av vinduet med øret



inntil skorstenen(!), for hvilken musikk er egentlig bedre å høre på enn et damplok som arbeider for full kraft? På toppen snudde toget 180° i en vendetunnel og rullet andpustent inn på Rothorn Kulm stasjon. Jeg hadde håpet at toget skulle klatre over skydekket, men nei. Rothorns topp ligger bare en 100 meter høyere enn stasjonen, men jeg gadd ikke gå opp, for tåka var tykk som grøt. Isteden gikk jeg inn i restauranten som selvfølgelig ligger her oppe. Av prospektkortene en der kan få kjøpt, ser man hvordan utsikten i klarvær kan være (fantastisk).



Turen gikk så ned igjen, når det går utfor er det mottrykkbremsen som brukes. Maskinen arbeider da som luftkompressor, og den komprimerte luften slippes ut i det fri gjennom en regulerbar ventil. Stenges ventilen helt vil toget stoppe. Forat sylindrene ikke skal bli overopphetet, blir det sprøytet kjølevann inn i dem. Det står derfor også på nedturen en sky av damp fra loket. Riktignok ikke fra skorstenen, men fra et rør under førerhytten. Skulle hastigheten under nedkjøring bli for høy, vil en sentrifugalregulator åpne en ventil for friskdamp til båndbremsen. Klossbrems er finnes ikke, slike ville det heller ikke være mye hjelp i, for skinnene er overalt oljeglatter. Dessuten er det jo som nevnt 250% stigning.

Så var vi atter nede. Ifølge kjøreplanen skulle det kjøres en tur til, men den ble sløyfet da ingen hadde kjøpt billetter. I luken spurte jeg om å få titt i lokstallen, og det måtte jeg da så gjerne gjøre. Da det som sagt bare er tannhjulene som trekker, er det tannstang overalt, også på dreieskiven og i stallen. Der inne stod nå alle de 7 lokene, og folkene svinset rundt dem som flittige maur med white spirit-bøtter og tvisdotter. Spesielle lokpussere har selskapet ikke, og lokfolket gjør pussingen selv. Alle deksler var åpnet og karene vasket og pusset der de kunne komme til, med sveitsisk grundighet. Det var virkelig velgjørende å se på. Da de var ferdige, skinte lokene som (for å bruke et sitat) nyslåtte kronestykker.

Jeg snakket med noen av karene og spurte om det fortsatt var meningen å kjøre med damp. "Ja, så lenge det går" ble det svart. (Måtte det bare gå riktig lenge.) Etpar steder hadde jeg tidligere lest at det var planlagt en taubane til Rothorns topp, så jeg spurte om det ikke var planer om å bygge en taubane her. "Ja det var planer, men de kom ikke til utførelse." En taubane ville høyst sannsynlig stanse tannhjulsbane, så la oss innerlig håpe at slike planer ALDRI kommer til noen utførelse, og at banen får kjøre fortsatt, ikke minst til glede for alle riktige dampentusiaster.

Arne Røkke.

JULEMØTE

vil på grunn av omstendighetene bli kunngjort i eget sirkulære.

For å si det kort: Tradisjoner skal holdes høyt i ære! Etter denne regel har vi også i høst hatt brutale innbrudd på Bingsfoss. To ganger til og med! Først et "leilighetstyveri", hvorunder restepølget av brusen og kjekean forsvant ut av kumste ruter og en oppbrukt dør i BFO5. Derneft et regulært gangsterraid utført av målbevisste folk på jakt etter penger. Resultat: Splintrede dører og låser i kiosken samt et ødelagt UHB-pengeskap. Enda godt vi ikke hadde noen verdier å miste der!

Utspekulerte pågripelses- og straffemetoder ønskes: Send inn forslag.

Helsingør Veteranjernbane (se kart i nr. 11)

I Danmark er jernbaneinteressen i stadig stigen og der er ikke længere nok med DJKs museumstog på Lolland. I Jylland mellem Mariager og Handest startes til sommeren landets 3die veteranog, og i Helsingør er veteranog nr. 2 allerede en realitet med en sæson på bagen.

Helsingør Jernbaneklub, der for 10 år siden startede som modeljernbaneklub, fik netop i foråret rigtig fyr under kedlen på sit lille 1-B-0 tenderlokomotiv bygget i 1924 af Henschel & Sohn som nr. 20273. Lokomotivet blev købt af den nedlagte Skive-Vestalling Jernbane (SVJ nr.1) ved dennes nedlæggelse og har i sommerens løb vist sig som en kvik og velegnet maskine for vore tog på HHGB; - ja vi har sågalt presteret at holde skinnebustider med 4 vogne på krognen.

Vi har i sommerens løb haft adskillige morsomme opgaver, således startede vi med at køre 200 spejdere til "Mafeking" i Afrika, under Boerkrigen - nå ja, det var altså Aalsgaarde, der i dagens anledning havde fået navneforandring. Succesen blev fulgt op med kørsel på havebanen til byfesten i Helsingør og senere med forskellige udflygtstog, hvoraf især skal nævnes vor tur til Gillelejes stort anlagte sommerfest. Her bestod toget af ialt 4 vogne med 150 fremder, men der var både frem og tilbage over 200 passagerer + etpar barnevogne, cykler og hunde med, så der var læs på. Toget kørtes i anledningen af 4 pensionister, der alle var ansat ved HHGB for 50 år siden...

Senere havde vi fornøjelsen at køre et par dage til optagelser af 2 spillefilme, bl.a. OLSENBANDEN, der er en forrygende kriminalgæde, hvor vi bl.a. skulle "tabe" en vogn, der løber ind på et sidespor og smadrer en politibil. - Det lykkedes til fuldkommenhed! Vor vogn tog ingen skade. Hele klubben med koner blev iøvrigt inviteret med til premièren i København...

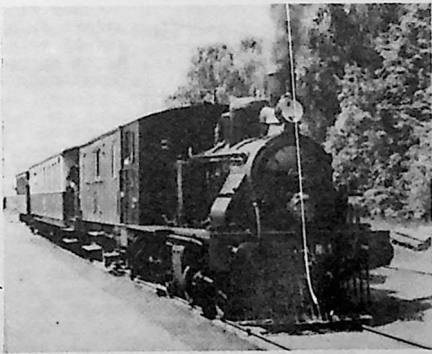
Sæsonen afsluttedes med et arbejds- og oprydningstog for HHGB, og der fik vi brug for både evner og maskinens sandbeholdning, for der var på den bakkede skovstrækning mere end meget fedtet. Vi klarede turen fint, men både HHGB, GDS og DSB havde samme dag svære forsinkelser på grund af løvfald og fedtede skinner.

Nu er så maskinen sat i hus - måske skal vi dog ud at hente julenissen, hvem ved; men ellers er vi i fuld gang med at restaurere et par vogne, bl.a. en fin gammel tagryttervogn fra den her i landet navnkundige Slangerupbane. Vognen har kun 6 m akselafstand, åbne endeperroner og er iøvrigt magen til 2 vogne, der for mange år siden kørte netop på vor værtsbane, HHGB.

Vore fremtidsplaner går iøvrigt ud på at få endnu et lokomotiv, og vi håber at erhverve et par virkelig gamle vogne.

Må vi til slut anbefale alle læsere af "Tertitten" at aflægge såvel HHGB som Helsingør Jernbaneklub et besøg, og vi vil gerne sende vore bedste hilsener og ønsker om en god jul og et godt nytår.

Svend Jørgensen.



Av hensyn til vårt medlemsregister ber vi våre medlemmer og abonnenter i utlandet om snarest å sende oss (red.) sin adresse med POSTNUMMER.

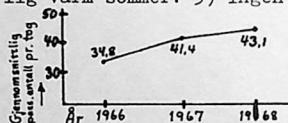
Samtidig ber vi alle bladets lesere om å være raske med å skrive til oss når de skifter adresse eller telefonnummer, så våre fortegnelser kan følge med tiden. Opplysningene sendes redaksjonen.

Takk skal dere ha.

Red.



Ut fra Sörumsand 30. juni med flagg for å markere 8-årsdagen for UHB's nedleggelse. Tilskrives følgende: 1) Sen sesongstart og kortere driftssesong. 2) Usedvanlig varm sommer. 3) Ingen organisert reklamekampanje på forsommeren.



Oppgjørslistene (se nedenfor) forteller også om en jevnere fordeling av trafikken de enkelte søndager enn tidligere. Vi har kjørt ekstratog (tog 9-10) bare to søndager, den 7. og 21. juli. Dette har gjort at personalet har kunnet avslutte dagen i rimelig tid. Det viser seg at togene 3-4 og 5-6 stadig er de mest populære, men belegget i togene 1-2 og 7-8 er fortsatt såpass stort at disse må kjøres.

Nedenstående tabell viser sommersøndagens passasjerbelegg 1968. Tabellen går over på neste side.

Driften

Det tredje driftsår er unnagjort, og vi kan gjenta tidligere års erklæring "Driften er avvirket uten uhell og uten nevneverdige forsinkelser".

På grunn av arbeidet med å forlenge banen og fullføre vike- og buttsporet på Ryen, ble driftssesongen ikke åpnet før St.Hansaften, 23. juni (forøvrig en redselsfull dag hva været angikk). Det er kjørt 11 søndager frem til 1.september. Dette er to søndager mindre enn ifjor. Sluttresultatet, inkludert et lite ekstratog med diesellok 8.sept., er 2023 reisende i tilsammen 47 togpar. Denne tilbakegang på 746 reisende fra ifjor må tilskrives følgende:

1) Ser vi nærmere på det trafikkarbeidet vi har utført de siste 3 år, - f.eks. forholdet mellom antall reisende og antall kjørte togpar, viser dette en positiv tendens mot bedre belagte tog. Hosstående kurve viser utviklingen.



"Sörumsand" - vårt midlertidige utgangspunkt i år.

Dato	Tog 1 og 2		Tog 3 og 4		Tog 5 og 6		Tog 7 og 8		Tog 9 og 10					
	Retur	Enveis	Retur	Enveis	Retur	Enveis	Retur	Enveis	Retur	Enveis				
23.6	2	12	3	1	9	16	-	2	7	4	-	-	-	-
30.6	38	26	-	-	33	44	-	-	24	41	3	-	8	11
7.7	19	10	3	2	37	38	-	-	21	51	1	3	9	9
14.7	13	9	-	-	24	27	-	-	25	38	-	-	19	19
21.7	23	20	1	1	43	44	-	-	26	36	-	1	11	20
28.7	12	17	-	-	23	18	-	2	15	27	-	-	10	14
4.8	13	12	1	3	18	28	-	2	30	43	1	1	8	21
11.8	10	18	-	-	27	33	-	-	21	36	-	2	3	10
18.8	25	22	-	-	43	43	1	-	25	36	-	-	13	20
25.8	18	18	-	-	33	36	4	1	22	40	1	1	16	23
1.9	10	12	-	-	17	16	-	2	14	25	-	-	16	13
*8.9									4	5	-	-		
Sum	183	166	8	7	307	343	5	9	234	382	6	8	117	169
Sum pr. tog	374		664		630		325							

* = "Høstkjøring" med diesellok, Co1 og G13.

Det økonomiske resultat må sies å være tilfredsstillende, alle forhold tatt i betraktning. Nytt av året er farveprospektkort og "Historien om URB", en trykksak som vel alle kjenner (og har kjøpt) og som fortjener all honnør. Videre har det vært forutsatt at innkjøp og salg av frimerker skulle utelates av driftsregnskapet, da disse posteringer oppgjøres med 0 i resultat.

Et utdrag av inntektssiden i driftsregnskapet pr. 1.10.68 ser slik ut:

Billetsalg

Barn tur-retur,	849	stk.	a	kr. 2,-	=	kr. 1698,-
Barn enveis,	42	"	"	" 1,-	=	" 42,-
Voksne tur-retur,	1087	"	"	" 4,-	=	" 4348,-
Voksne enveis,	45	"	"	" 2,-	=	" 90,-
						kr. 6178,-

Salg av mineralvann, kjeks og prospektkort, nettoinntekt " 850,-

Salg av UHB-historiehefter under driften, 220 stk. " 1100,-

Bidrag gitt av reisende " 12,-

Sum driftsinntekter pr. 1.10.68

kr. 8140,-

Oversikt over driftsutgiftene vil først foreligge i forbindelse med regnskapets avslutning ved årsskiftet.

Olaf Wiegels
Driftsbestyrer.



Tabellen nederst på siden viser hvordan det rullende materiell er disponert under driften. Trafikkavviklingen med ett lok foregikk stort sett slik: Toget trekkes fra Sørumsand til Fossum med bare små opphold, og etter en spise- og fotopause går det til Bingsfoss med loket bak. Her kjøres loket om toget og trekker det videre til Sørumsand, hvor passasjerene går av, derpå rangeres toget til Fyen sidespor, loket kjøres atter om og skyver så toget inn til stasjonen igjen, klart til neste avgang. Dette tjener ikke minst til å gjøre turen mer interessant for passasjerene, som derved får se mer av loket under drift. Da "Setskogen" kom inn i bildet, hadde vi oftest et lok i hver ende av toget og unngikk omkjøring. N105 "Liermosen" ble meget populær som åpen sommervogn, som bildet viser. Den hadde nytt rekkeverk og seter fra Co2. BFo5 gikk i nesten samtlige tog, da den huset brus- og kjeksutsalget. Mer nytt fra maskinavd. har vi idag ikke plass til.

Sum		Turretur		Enveis		Total
B	V	B	V	B	V	
22	41	3	3			69
103	122	5	-			230
92	120	6	6			224
81	93	-	-			174
105	125	6	5			241
60	76	4	7			147
69	104	3	6			182
61	97	2	8			168
106	121	5	5			237
89	117	8	3			217
57	66	-	2			125
4	5	-	-			9
849	1077	42	45			2023
Total						

Lok- og vognløp, utkjørt distanse i persontrafikken.

Dato	Lokomotiver			Personvogner			Godsvogner			
	Lok4	lok6	Lok8	Co1	ABO3	BFo5	N105	G 9	G13	K19
23.6		30			22	30				
30.6		30		8	24	30	30			
7.7		36		36	30	36				
14.7		30		30	30	30				
21.7		36		36	36	36	36			
28.7		30		30	30	30	30			
4.8		30		8	30	30	30			
11.8		33		30	33	33	33			
18.8		33		33	30	33				
25.8	30	30		30	30	30	30			
1.9	30	15		30	30	33	3	3	3	3
*8.9			10	10						
Sum	60	335	10	280	295	350	195	3	13	3

Prøvekjøring med "Setskogen" 23/8 og 24/8 tilsammen 20 km. Ekstrakjøring med "Høland" 19/10 for Fjernsynet: 8

km. "Høland" har inntil nå gått ialt 1132 km. For begge lok: Ialt 1212 km.

„Vedlikeholdet”

Ser vi tilbake på året som nå nesten er gått, må det innrømmes at det har skjedd imponerende ting.

Allerede i midten av januar var det grunner til å avlegge et besøk på Sørumsand, for da begynte de første gravearbeidene i forbindelse med tunnelen (Tertitten nr. 11). Den 31. januar var leiren gravet ut 1,6 meter under underkant av tunnelgulvet og erstattet med grus. Forskaling og støping av "såle" fulgte umiddelbart, derefter forskaling av selve tunnelen. Arbeidet skred frem i raskt tempo, og tunnelen var lovet ferdig til bruk før påske. Dette holdt - forsåvidt.

Vår egen arbeidsinnsats i denne forbindelse var forsåvidt påbegynt høsten i forveien, da vi den 5. november efter dødsgjengmetoden tok opp ialt 80 meter spor med sviller for å holde dette unna tunnelbyggingen.



12/11. Sporet er tatt opp. Vi venter... 14/2. Tunnelgulvet ble støpt i -20° under OL.

I år ble vår arbeidssesong innledet i påsken, da 450 NSB-sviller til baneforlengelsen og vedlikehold ble skåret med elektrisk sag i løpet av 3 dager (palmesøndag, skjær-torsdag og 2. påskedag). Denne innsatsen utløste en konflikt med våre nærmeste naboer ved Fyen, som mente seg forurettet av motorstøy.



31/3. Veggene skal støpes. Litt forskalingsbrod.

7/4. Fyen Svillekapperi.

I noen uker ventet vi så spent på å komme igang med å legge spor gjennom tunnelen (tro nå ikke at "venting" betyr at vi satt med hendene i fanget!). Det viste seg imidlertid at arbeidet med rivning av innvendig forskaling og utkjøring av materialene var ment som utfyllingsarbeide fra entreprenør F.Selmers side, og følgelig kunne ta lang tid. En rask beslutning ble tatt: Vi fikk rydde tunnelen selv, skulle vi ha håp om noen baneforlengelse innen sommeren. På to søndager i slutten av april var tunnelen ryddet og materialene oppstabet utenfor. Nøk et problem oppstod: Innkjø-



Over: Innstøpt navneplakat ved tunnelåpningen ble ordnet av et av medlemmene ihøst. Til høyre: I september kom så turen til Tønsberg bro fra 1932. Her ser vi de siste rester.



ring av ny grusballast var ikke medtatt i tunnelbyggingen, dessuten var traseen fremover mot Presterudkrysset i vårlesningen for oppbløtt til å trafikkeres av biler med tunge gruslass.

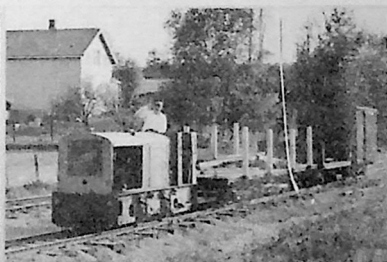
Denne gang ble ventetiden kortet med et intensivert arbeide på Fyen sidespor. Den ifjor tilkjørte grusen ble planert og sporet lagt ferdig, hevet og pakket i løpet av mai. Etter ferdigspikring og justering kunne Fyen kryssingsspor erklæres åpnet for trafikk den 1. juni.

Vi var nå kommet frem til pinse, og kappløpet med tiden begynte; skulle vi få stasjon på den andre siden av Kongsvingerbanen innen den 23. juni? Mange mente nei. Det utgikk bud til alt folket om at nå gjaldt det: Pnseaften og 1.dags formidag medgikk til avslutning av Fyen-spor.

Så startet arbeidet med baneforlengelsen. Nå kom tiloversbleven svillekapp fra påsken godt med. To langsgående rader med kapp ble lagt på



23/5. Anlegget av Fyen kryssingsspor.



1/6. Driftsbestyreren prøvekjører sporet.

gulvet i hele tunnelens lengde og de vanlige svillene på tvers oppå. Her inne ble det av hensyn til sporets stabilitet lagt NSB-sviller av full lengde, og skjotsvillene ble lagt ut mot ytterveggen for å hindre sideforskyvning av sporet. 70 meter spor ble utlagt 1. og 2. pinsedag, og vi var igjennom tunnelen. I første omgang ble skinnene bare festet med dogs i hver ende og på midten, slik at traller kunne kjøres ut. Resten av spikringen ble utført på kveldstid de påfølgende ukedager.

En eftermiddag ble en bulldozer stillet vederlagsfritt til disposisjon og traseen ble "høvlet" fra tunnelen og så langt mot Presterudkrysset som det var mulig å komme.

Den 9. juni var sporet lagt med 20,5 kilos skinner frem til undergangen ved Kongsvingerbanen. Et lite uhell inntraff samme dag idet man under fremtrilling av et lass skinner på "Liermosen", sporet av på den ennå delvis uspikrede skinnegangen. Vognen var imidlertid snart på sporet igjen og med forsiktighet ble skinnelasset ført til enden av sporet (se bilde) og skinnene lagt ut langs traseen. Vi gikk her over til å legge 15 kilos skinnegang videre fremover. Denne gir et langt mer "primitivt" inntrykk.

I løpet av uken 10.-15. juni fikk vi tilført 48 kbm ballastgrus, som ble tippet ned fra taket i begge ender av tunnelen. Derefter fulgte litt slit med å spa grusen innover i tunnelen. Lørdag 15. engasjerte vi en firemannsgjeng fra Kongsvingerbanen til å pakke og justere hele kurven mellom tunnelen og Statsbanenes undergang.



3/6. Skinnelleggergjengen. Ute av tunnelen.

9/6. "Liermosen" fremme ved undergangen.

Innspurten foregikk den 15. og 16. juni. Ca. 90 meter spor med 15-kilos kinner (som er meget lettere å hankses med) ble lagt og justert fra undergangen og fremover mot veikrysset. Det begynte å li utpå kvelden den 16. da den midlertidige plattformen var ferdigbygget og billettboden var oppsatt. Noen mindre arbeider angående adkomst for passasjerer ble utført i uken som fulgte. Ialt 260 meter spor var lagt, - og publikum kunne slipes til på ny banestrekning den 23. juni (St.Hansaften), som planlagt!

Lysten på å legge skinnegang var nå dempet for en stund hos de fleste og man regnet ikke med noen ytterligere forlengelse denne sesongen. Likevel tok noen iherdige sjeler atter redskaper fatt en gang i august, og gav banen et lite tillegg på ca. 3 skinnelengder.

I forbindelse med Fyen kryssningsspor må nevnes at bygging av det 30 meter lange buttsporet ble utført som kveldsjobb av to mann midt i perioden med forlengelsesarbeidet.

Men andre oppgaver er også løst. Det er under driften og senere byttet sviller på forskjellige steder, 120 stk. tilsammen. Noe under programmet riktignok, men allikevel!

Bekkeløpet under Kongsvingerbanen ved Fyen er nå ryddet og utbedret. Ny sporveksel ble i tiden 15/9-13/10 innlagt ved Bingsfoss til et påtenkt nytt lokomotivstallområde.

Sætra planovergang er utbedret.

21. september møtte 7 mann opp på Sæner st. i Østfold og lastet opp 170 sviller på jernbanevoagn. Denne gikk så til Lillestrøm hvor 6 mann kapet svillene den 24. Tilslutt ble svillene lastet av ved Fyen den 26.

Den store overhøyden i hovedsporet til Fyen ble redusert ved å løfte innerstrengen. Arbeidet ble utført på en vanlig trafikkdag, forevrig første søndag "Setskogen" var i trafikk, og vi fikk et morsomt innslag i trafikken ved at togene måtte passere i sidesporet.

Ellers er arbeidet med en høyst påkrevet opprydding og nedskjæring av kratt langs linjen fra Sætra overgang til Fossum kommet igang.

Hele skinnegangen var forutsatt sprøytet med vegetasjonskontrollerende preparater, men dette ble bare delvis utført.

En verdifull forbedring av forholdene på Bingsfoss st. er fremføringen av elektrisk strøm ivær. Spesielt vil dette bety endel for vedlikehold av materiell. Kabelen, som går ut fra Bingsfoss hytte, skal graves ned, og arbeidet med dette er kommet godt igang.

Fremførelsen av elektrisitet har også ført til at det er satt opp elektriske innkjøringsignaler i begge ender av stasjonen. Signalene kommer opprinnelig fra Bjørkelangen, der de ble satt opp først i 1940-årene.



alt går
bedre
med
Coca-Cola



AUTORISERT TAPPERI: JARLSBERG MINERALVANN A/S

Hva har vi så ikke rukket, og hva må vi ta fatt på neste år?

a) Sporforlengelsen videre frem mot Presterudkrysset, b) opparbeidelse av romsligere stasjonsområde ved Sørumsand, c) opprensning i grøfter og d) reparasjon av gjerder.

Tilslutt en liten klagesang:

Ordringen med 3 nye baneformannsstrekninger og spesielle arbeidslag på disse, har totalt slått feil. Meg bekjent har det overhodet ikke forekommet at en tillitsmann (baneformann) har kontaktet medlemmer av sitt lag og avtalt en fremmøtedag og jobb, slik meningen med arbeidsplanen for den enkelte strekning var, - og på den avtalte dag kommet sammen og utført jobben.

Olaf Wiegels
Driftsbestyrer og banemester.

Også i år har Holandsbanen én gang tatt Fjernsynet i bruk som PR-organ. Det skjedde riktignok etter driftsesongen, men bragte likevel litt fortjent mynt i vår slunkne kasse. Opptak ble gjort i strålende høstvær den 19/10 til et skole-TV-program om dampkraft, sendt 26/11. Vi ser NRK-fotografene på taket av G13 mens Holand gir "full pinne" ut av Bingsfoss stasjon.



DE SMALASTE SPÅREN →

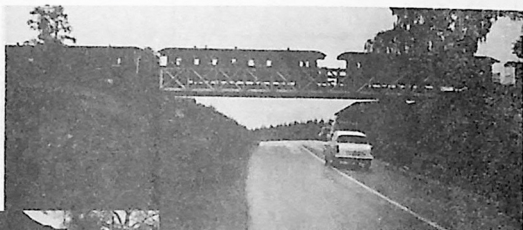
Det svarte feltet til høyre forestiller Norges eneste kjente gjenlevende 600 mm-damplok, av et tidligere ukjent men stort antall små anleggsløp rundt om i landet. Loket har gått på en 3 km lang grubebane i Bjeråsveien ved Narvik, men har henstått i de siste årene, inntil det i november ble fraktet sydover for å nyte sitt otium i en Oslo-have tilhørende et av våre medlemmer.

Foto: P.I. Michalsen 1/8. (Se s.5)



Sic transum alti pontes

Var det noen som gikk rundt med et stille håp om at Holandsbanen en vakker dag skulle få lov å ta spranget over riksvei 170 og fortsette i traseen på den andre siden? Neitakksann! Når Vegvesenet og de kommunale instanser (ikke minst jordstyret!) har kommet med kategoriske uttalel-



Fossum bro 10/11 kl.10. Ovenfor Kl3 ved stoppbukken, samt "Bedehuset" (Blaker avholdsslokale).

ser, har man ikke mye man skulle ha sagt. NSB så seg etter meget påtrykk nødt til å få broen avhendet, og da vi ikke ubetinget våget å kaste oss over den med kjøpesum og det hele, solgtes den til opph.firmaet Rolf Bakke, som lettvint skar den i småbiter den 9-10.nov.(t.v.)

Fossum bro har en greit fortalt forhistorie: Anskaffet av Db. Prydz til UHB ved tidligere veiomlegging, kom da fra Hegra på Meråkerbanen (broen har normalspordimensjoner). Etter nedleggelsen i 1960 ble den hevet 1 m på klosser for å nå godkjent høyde over riksveien.

Siden lå den der og innebar fristende forhåpninger for oss. Idag er begge deler vekk. Ole Mjelva.



Nå er det mening med sparingen! | MULTI KONTO

Bergens Privatbanks nye kontotype MULTI-konto er en kombinasjon av sparing og lån. Setter De inn en fast sum hver måned, kan De etter ett år uten videre låne like meget som De har spart. Etter 18 måneders sparing kan De låne et beløp som er halvannen gang så stort, og etter 24 måneder kan De låne det dobbelte. De får lånet uten å stille sikkerhet, og De kan bruke pengene til hva De vil. Sparer, De regelmessig og overholder den månedlige tilbakebetaling, er det all. Snakk med oss om en MULTI-konto. Det er en kort og rimelig vei til målet.



BERGENS PRIVATBANK
SØRUMSAND

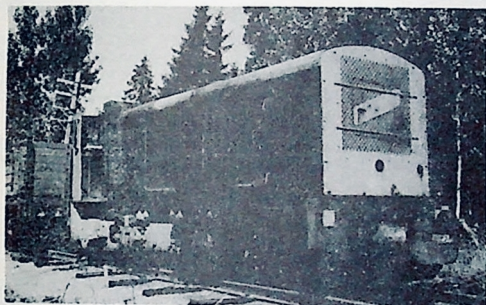
Vi får brev

DIESELLOKET

Som bidrag til diskusjonen omkring det fremtidige navn på vårt lokomotiv nr. 8 - diesellokomotivet, vil undertegnede gi uttrykk for følgende: Diesellokomotivets naturlige navn må være "Bingsfoss", da den absolutt overveiende del av de opplevelser - til glede og sorg - vi har hatt med lokomotivet, har funnet sted på Bingsfoss stasjon.

Videre er Bingsfoss stasjon A/L Hølandsbanens lokomotivstallsområde og utgangspunkt for all vår drift og vårt vedlikehold.

Olaf Wiegels.



Herr Redaktør.

I "Tertitten" nr. 11 lufter hr.Arne M. Waaler tanken om å få legalisert vår arbeidshest Dieselloket en smule ved bl.a. å sette skikkelige navn på det. Samtidig blir medarbeidere og kolleger innbudt til å gi sitt besyv med i spørsmålet "Hva skal barnet hete".

Siden saken ennå ikke er avgjort, vil undertegnede gjerne bidra med et navneforslag. Og jeg foreslår at lokomotivet for fremtiden skal hete "Ola". Av følgende grunner:

1) Navnet er a) kort, b) greit, c) lett å uttale raskt, d) lett å huske, og skulle nettopp derfor ha muligheter for å bli brukt til daglig, hvilket vel må være en av hovedhensiktene med navnet.

2) Anvendelse av et av banens stedsnavn må ansees svært lite ønskelig da dette i praksis vil føre til sammenblanding og dette i sin tur til at lokets navn vil bli lite brukt. Husk her på at av UHBs 7 lok hadde bare 2 stk. (ikke 6) stasjonsnavn.

3) "Ola" assosieres gjerne med en sliter, en real arbeidskar - og det er jo lok nr.8 også, sporadisk iallfall. At navnet vil gi vann til noen mølle tilhørende enkelte av våre mest lavpannede bespottere, har jeg ingen større tro på. Disse henter så allikevel vann nok fra andre sumpige steder. Vi kunne jo for den saks skyld godt ta navnet fra en av banens stiftere, (til dømes "Stenbock") men "Ola" er jo allerede omtrent innarbeidet!

Det er vel tilstrekkelig å nevne årsak 1a) "når det gjelder arbeide og omkostninger med de to store navneskilt i messing".

Ole Mjelva.

PERSONALPLAN — HVORFOR IKKE ?

ER PLANLEGGING AV TJENESTE I TRAFIKKEN TIL NOEN NYTTE?

De siste to år har medlemmer i D & V fått tilsendt rundskriv med forespørsel om hvilke tjenester de helst ville ha i trafikkavviklingen, og om hvilke dager de kunne møte opp. Innkomne besvarelser har vært grunnlag for å fordele tjeneste i tog og på stasjon rettferdig blant medlemmene. De fleste aktive medlemmer har besvart forespørslene. Det har derfor vært mulig å sette opp en tjenesteplan som sikrer at alle ansvarlige funksjoner i trafikken blir utført av personell med bestått prøve i sikkerhetsreglene.

Det er vel verdt å nevne at medlemmer som sender sin besvarelse, er de samme som er ivrigst på banen også utenom driftsseasonen. Disse medlemmene er derfor blitt tilgodesett når det gjelder fordeling av tjeneste.

I sommer ble utsendelsen av tjenesteplan stanset. At flere som hadde gitt tilsagn om fremmøte bestemte dager uteble, kan vel rimelig nok skyldes

at man har antatt at det ikke har vært behov for en, når en ikke har "hørt" noe. Jeg tror det er til nytte for medlemmene å vite på forhånd hva man skal settes til en driftsdag i sommersesongen, - man slipper blant annet å ha med seg to sett klær, - både arbeids- og hvitstippantrekk. Videre må det være riktig at alle på forhånd kjenner hverandres tjeneste. I enkelte spesielt slitssomme jobber må det allikevel selvsagt være adgang til avlønning.

Vi er berømmet utenifra for våre ordnede tjenesteforhold, og jeg vil tro at en tjenesteplan inngår som et naturlige og nødvendige ledd i planleggingen hos våre kolleger ved ÖSLJ. Jeg kan derfor ikke forstå dem som mener at vi ikke har behov for å planlegge tjenesten i trafikken.

Jeg har heller ikke fått noen fullgod forklaring for dette standpunkt. For å gjøre min oppfatning klar: Jeg mener at vi i fremtiden bør ha fastlagte tjenester for billettsalget, lokomotivpersonalet, togfører, brus-salgs- og togledertjeneste for trafikken tar til. Øvrige tjenestefunksjoner besettes med andre fremmatende medlemmer. En forutsetning for bruk av tjenesteplan er imidlertid at alle er innstilt på å følge den, - ellers er arbeidet med den bortkastet.

Jeg håper med dette innlegg å få utløst en diskusjon om emnet "kan tjenesteplanlegging være til noen nytte?", og at vi kan bli enige om at vi fra neste år skal få en tjenesteplan for de viktigste trafikkkfunksjoner, - en som vil bli fulgt!

Spalten er åpen for bidrag! Red.

Olaf Wiegels
Driftsbestyrer.

Nedleggelse av sidebanene - en feilvurdering av NSB?

En del av "Tertitten"s lesere vil muligens huske en artikkel i Aftenpostens aftennummer fra 9. januar 1967 med ovennevnte tittel. Etter nesten 2 år kunne det være interessant å se hvilke forandringer som har skjedd m.h.t. til trafikken på disse sidelinjer.

Krøderbanen hadde forrige vinter ikke trafikk, da NSB ikke har vært interessert i å bryte linjen. I sommer har



trafikken stort sett gått som før, men når driften ikke opprettholdes hele året, kan man vel regne med at denne vakre sidelinjen om ikke lenge vil være en saga blott. I det siste har man da også satt stykkgodstrafikken over på leiet biltransport, og nedlagt flere av ekspedisjonsstedene.

Strekningen Nelaug-Treungen er tross iherdige protester blitt nedlagt, skinnegangen er alt tatt opp, og arbeidet med å få innstilt Numedalsbanen og Namdalsbanen er blitt intensivert, bl.a. ved nedleggelse av en lang rekke stasjoner. Ellers er all persontrafikk

innstillet på strekningene Hønefoss-Randsfjord, Skoppum-Horten og Eidanger-Brevik, og distriktenes personbefordring overført til elendige veier.

På samme tid har Statsbanene satt opp takstene 2 ganger. Som man vil skjønne kan man nu bare reise med tog mellom de store byer, og på disse strekningene er det i praksis nesten like billig å fly.

Quo vadis - NSB ?

Gaute Narverud.

NYE MAL

For å vise at vi virkelig kan sette oss nye og større mål på Sørumsand, skal vi sitere litt fra "Modern Tramway":

Det britiske sporvognsmuseet (bygget opp av entusiaster på en nedlagt stenbruksbane) ligger ved landsbyen Crich i Derbyshire. Den 1. og 2. sep-

tember (Bank Holiday) arrangerte man en "Stor Transportfestival".

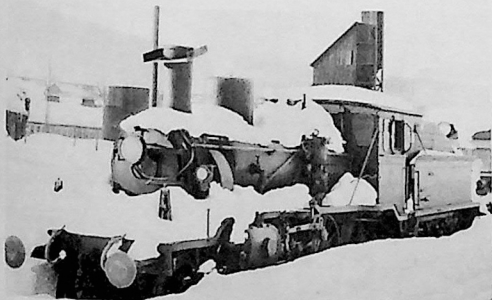
På tross av tordanvær første dag og regnbyger annen dag besøkte 21 tusen mennesker tilstelningen. Det frivillige driftspersonalet var på mer enn 150 mann. Mer enn 190 kjøretøyer ble fremvist og parkeringsplassen var omgjort til en stor, gemeldags markeds plass. For å klare trafikken kjørte vognene to og to istedenfor enkeltvis. Søndag kveld ble det arrangert et stort ballongslipp.

Tilstømningen var så stor at veitrafikken bød på problemer. Politiet hadde satt i verk enveisregulering; en gang måtte de likevel dirigere mulige besøkende bort fra Crich idet trafikken var i ferd med å bryte sammen. Hele den lokale presse var meget begeistret, og "Derbyshire Times" uttrykte i en leder håp om at festivalen måtte bli et årlig arrangement som kunne strekke seg over en hel uke.

Rolf Gillebo.

Fra lokfronten

NSB DAMP



Fra 1/1 til 19/11-68 er 16 følgende damplok utrangert (ordnet etter utr.dat):

Type	nr.	Utr.11/3
"	18c nr. 134	" 20/5
"	24b nr. 195	" 20/5
"	" nr. 210	" 20/5
"	" nr. 264	" 20/5
"	23b nr. 458	" 20/5
"	18c nr. 226	" 9/8
"	" nr. 233	" 28/8
"	21e nr. 203	" 13/9
"	18c nr. 245	" 25/9
"	63a 7 stk.	" 13/11

Dermed er "Veterantogsloket" 134 og forøvrig alle lok fra før 1909 ute av bildet. Eldste gjenværende er nå 207 (21e), Hamar 1909. Vi merker oss at det stort sett er de mindre loktypene som har fått gjennomgå i år.

Antall damplok ved NSB er i nevnte tidsrom redusert fra 93 til 76. 5 stk. av de utrangerte 7 "stortyskerne" er muligens nr. 3437, 5606, 5841, 5843 og 6266, hensatt på Vst. Marienborg ved Trondhjem.

Efter 1. juli 1970 må vi ikke regne med å kunne se kjørende normalsporede damplok mer her i landet.

Samtlige lok av type El 3 og El 4, ialt 15 enheter, er nå utrangert.

Thunes levering av de til nå ialt 7 stk. El 14-

lok har foregått således:

2164, februar 1968	2166, mai 1968	2169, september 1968
2165, april 1968	2167, mai 1968	2170, november 1968
	2168, juni 1968	

En skiftetraktor med bensinmotor er utrangert: Skb type 202, nr. 46, bygget på Sørumsand verksted 1938.

Leveringen av en ny serie på 8 stk. Di2-diesellok fra Thune har begynt: Nr. 840 ble levert ca. 8. november. Med disse lokene skal de siste rester av urasjonell dampdrift i skifting og på sidelinjer elimineres.

Efter oppdrag,

Arne Magnus Waaler.



Hølandsbanen kjører ikke bare på gamle minner

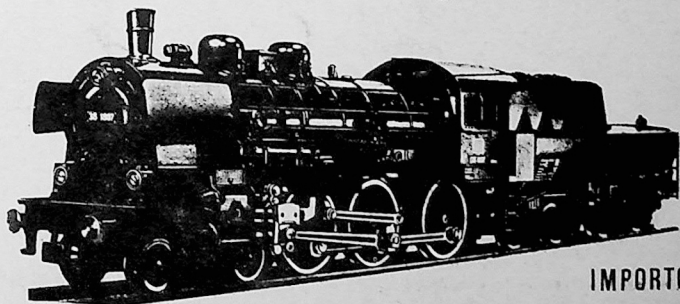
Vi kjører også på



produkter

MÄRKLIN

For ungdom i alle aldre



IMPORTØR:

CARL F. MYKLESTAD

PILESTREDET 17 - OSLO 1