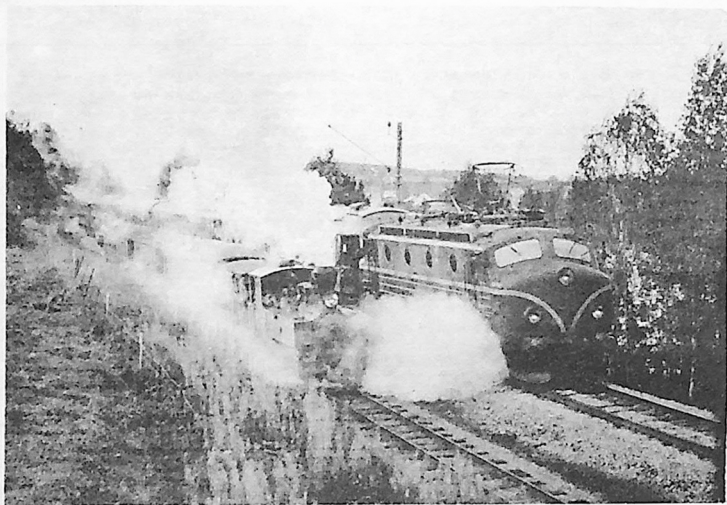


# Tertittten

HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD



*Nr. 11*

MARS 1968



# TERTITTEN

Tidligere HØLANDSBANE-NYTT

Medlemsorgan for Andelslaget Hølandsbanen - Nr. 11 - jan. - mars 1968

Foreningens adresse:  
Postboks 31, Vinderen, Oslo 3  
Bankgiro: Bergens Privatbank  
5001.30.56983

Formann:  
Preben T. Hysing  
Holmenveien 14 b, Oslo 3

Kasserer:  
Olaf Wiegels  
Greverudkollen 5, Oppegård

Leder for Drifts- og  
Vedlikeholdsavdelingen:  
Olaf Wiegels  
Greverudkollen 5, Oppegård

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.

På den lille plassen som nå er tilovers, kan vi bare si: Takk. Våre forventninger m.h.t. "Tertittten" var spent høyt, og ble tilfulle innfridd. Bladet er blitt godt mottatt på alle hold og selv om redaksjonen, dens adresse og postgirokonto ennå ikke er blitt godkjent av Generalforsamlingen (vår adresse må således betraktes som illegal inntil videre), nærer vi håp om at den side av saken lar seg ordne i minnelighet. Vi har fått beskjed om at bladet så langt mulig skal være selvfinansierende. Dette medfører både at vi herefter må drive en tidskrevende klappjakke på firmaer som kan tenke seg å tegne støtteannonser (kan De hjelpe oss? Kr.100 for 1 side og 50 for ½), og dessuten at vi må be de andelshavere som ikke er D&V-medlemmer om å betale en abonnementspris på kr. 10,- pr. år.

En hjertelig takk også til de som har bidratt med innlegg til redaksjonen. Det var ikke få! Mengden av leserpost oversteg våre dristigste forhåpninger, og vi får håpe at skrivekløen ikke gir seg på de første årene. Vi har faktisk måtte la en masse stoff ligge til neste nummer, hvilket jo må kunne kalles gledelig!

Frist for stoff til neste "Tertittten": 10. mai.

Et par fotos fra arbeidet i fjor høst, som vi ikke fikk plass til i forrige nummer.

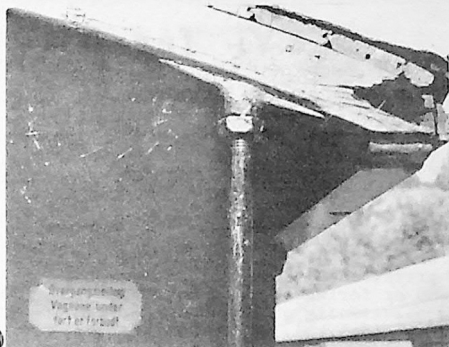
Øverst fra storopprydningen med "Liermosen" i november, og nedenfor litt av svillebunken som et utslitt arbeidslag hadde kjørt ut og stablet opp 17/11.

FORSIDEN: Dette bildet blir ikke prospektkort; "Tertittten" og morgenspressen med Rapidlok kl.8.10.

Trykket i Brumunddal  
Ofset, Brumunddal. Opplag 300.







## Noen betraktninger om Hølandsbanens fremtidsperspektiver

Som vel alle er klar over, har arbeidspresset på Hølandsbanen i de to årene banen nå har vært i drift - samt de nærmeste foregående år - vært særdeles stort. I øyeblikket er det også klart at noe bedre i inneværende år blir det ikke, snarere tvert imot. Vi skal forlenge banen frem til Presterud og fullføre kryssingsspor på Fyen, og både Setskogen og

Co2 må nærmest hovedrevideres. - Mange av dem som i sin tid ivret mest for åpningen av banen og tok en stor del av arbeidet som dette ville medføre, er etterhvert falt av lasset, noen er gått lei og andre har ikke tid ved siden av studier o.l. Resultatet er blitt at en liten gruppe av de mest aktive både må vedlikeholde og drive banen ved ganske enkelt å ofre all sin fritid og vel så det.

Flere av de mindre aktive er imidlertid varme talsmenn for tiltak som ytterligere utvidelser av banen, lengre drifts sesong og kjøring på lørdager.

Dette har nå for enkeltes vedkommende etter mitt skjønn begynt å grense til det latterlige. Man kan ikke for evig og alltid forutsette at noen få skal slite seg fra forstanden forat andre skal kunne være med å bestemme.

Det har fra de flestes side alltid vært en forutsetning at dette med hobbybanen skal være en hobby, det vil si at det skal være noe vi hygger oss med i vår fritid. Dette er etter min mening Hølandsbanen i ferd med ikke lenger å være, vi nærmer oss raskt metningspunktet for hva de fleste kan klare. Det må derfor nå foretas en begrensning av den videre utvidelse såvel av banen som av driften. Vi må sørge for å holde oss innenfor rammen av hva man med glede er villig til å gjøre.

Når Hølandsbanen er blitt ført frem til Presterud og alt materiell er satt i drift, er vi etter min mening kommet så langt som vi i første omgang bør gå. Det må i fremtiden legges større vekt på at de ting som er påbegynt blir gjennomført på en kvalitetsmessig måte. Det vil med andre ord si at vi istedenfor å utvide og utvide burde samle oss om å forbedre og i meget større grad vedlikeholde allerede eksisterende anlegg og installasjoner. Dette vil ikke skape et så stort arbeidspress på de enkelte medlemmer og skulle derigjennom gjøre det betraktelig mer trivelig på Sørumsand, samtidig som det vil gi de mest aktive anledning til å ta seg en aldri så liten ferie uten at banen må lide av den grunn.

Da vi begynte, var Hølandsbanen for oss en enestående måte å få utløp for vår jernbaneentusiasme; la oss nå sørge for å innrette oss slik at den fortsetter å være det!

Hans Petter Grøner.

Til dem som nå har lest denne artikkelen og forstått at det vi trenger er arbeidskraft og gjerne vil hjelpe oss litt i vårt arbeid, vil vi gjerne gi noen praktiske opplysninger: Arbeidet ventes å ta til i påskeferien og fortsette hver søndag frem til åpningen i juni (det vil si, frem til jul, for å være nøyaktig). Arbeidstiden er søn- og helligdager kl. 8-21 og ellers når det måtte være anledning til det. Av de ting som skal gjøres først nevner vi svillesaging, graving av 300 m grøft, utlegging av spor mot Presterud og avslutning av arbeidet med Fyen kryssingsspor. Overnattningsmuligheter for et begrenset antall personer. Hjertelig velkommen.

Red.

## — Vi får brev

Hr. Redaktør.

Først vil jeg takke for det gode blad, som jeg håber må bestå længe fremover.

Dernæst vil jeg lige bemærke et par ting til artiklen om DJK og MBJ. Maribo-Bandholm Jernbane er Danmarks ældste privatbane og Bandholm station Danmarks ældste privatbanestation - anlagt 1869.

På kortet over jernbaner på Lolland mangler banen fra Nykøbing til Nysted.

Jeg ville gerne bidrage med en smule artikelstof til bladet.

Det drejer seg om GDS, Gribskovbanens Drifts-Selskab, som løber fra Hillerød-Kagerup til Gilleleje og Tisvildeleje, altså en gaffelbane. Den er nummer 5 i anlægsrekkefølge af privatbaner i Danmark. Første afsnit, Hillerød-Græsted, blev anlagt i 1880 og forlænget til Gilleleje i 1896. Så fulgte Kagerup-Helsingør i 1897 som selvstændig privatbane under navnet KHB og dermed Danmarks korteste privatbane (3,7 km), og endelig Helsingør-Tisvildeleje i 1924.

Oprindeligt blev banen drevet som dampsporvej, med to dampvogne og et loko, Danmarks mindste normalsporede damplok - GDS Nr. III vægt 10,1 tons.

Banens anlægsform i 1880 var den enklest mulige. Skinnerne var de før så berømte grydespor; en let skinne 7,5 cm høj, hvilende på omvendte jerngryder med T-jern som afstandsstykker. Materiellet ved åbningen var:

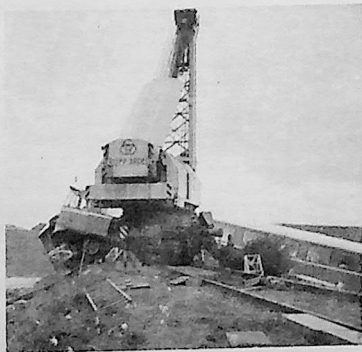
- 1 stk. lokomotiv
- 2 stk. dampvogne
- 2 stk. 3-akslede personvogne
- 15 stk. 3-akslede åbne godsvoгне
- 4 stk. 2-akslede åbne godsvoгне.

De 3-akslede vogne var forsynet med forskydelig midteraksel, der stod i forbindelse med yderakserne således at disse drejede sig i kurverne, hvor-



ved modstanden forminskedes. Dampvogne, der var det mest bemærkelsesværdige ved det rullende materiel, bestod af en lang 2-etages vognkasse hvilende på 2 bogier, hvoraf den ene udgjordes af et lille "lokomotiv" med opretstående kedel. Vognens forreste endevæg kunne åbnes på hængsler, således at dampmaskinen kunne køres til eftersyn o.l. Det fortælles om den røre det vakte, når den lille maskine som særtog kørte ad statsbanernes spor til reparation i Helsingør eller København. Dampvognene kunne indvendig rumme 32 og ovenpå 60 rejsende. Det var ellers ingen lystur at sidde ovenpå, hvor man foruden regn og blæst var udsat for at få al regnen fra lokomotivet i hovedet.

Banen har gennem tiderne haft 15





damplok og de 2 dampvogne, 5 motorvogne, 2 diesellok, 5 skinnebusser og endelig 3 Y-tog magen til LJs på Lolland. Banen er nu fuldt moderniseret og drives udelukkende med Y-tog og skinnebusser. Den er også fuldt fjernstyret. For et par år siden blev den sluttet sammen med Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane (HPHJ) under navnet Hillerød Privatbaner.

For et stykke tid siden havde banen et grimt uheld, under et regnskyld var en gennemskæring skredet ud se billederne, men ingen personer kom noget til.

Jeg kan dessuden oplyse at Hillerød Privatbaner kører 68 tog i hvert døgn.

Lørdag den 28/1-68 var der igen udflugt på GDS med DJK. Turen foregik med DSB litra D 825 (1'G), 1 bagagevogn fra HPHJ, en meget farvestrålende vogn, rød forneden, blå stribe i midten og cremegul øverst, samt en DSB bagagevogn og 2 CL-vogne.

I mellemtiden har jeg for søgt at tegne en af GDS ældste vogne i mål 1:87. På grund af det lette spor var vognene 3-akslede, og affjedringen skete ved fjedre som lå på tværs, som på en gammel Ford. Vognen er bygget i 1879 af Scandia i Randers. Nu er den overtaget af DJK. De sidste år kørte den som ukrudtsprøjtevogn, derfor er den ikke hugget op. Farven er sandsynligvis sort.

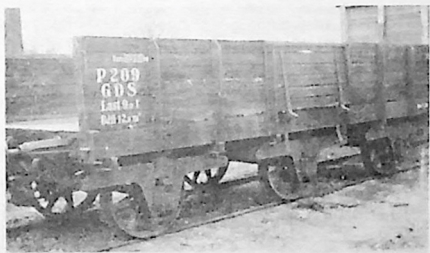
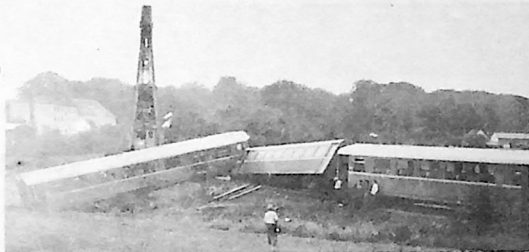
Til sidst har jeg et spørgsmål som jeg håber De kan hjælpe mig med at løse da ingen herhjemme kan. Jeg haver gennemgået GDS tegninger over lok og vogne og der har jeg fundet to norske tegninger af en vingeplow og en sporrensevogn.

På tegningen for vingeplowen står: NSB Drammen Distrikt 4/10-26 tegn.nr. D 2668. På sporrensevognen står: NSB Drammen Distrikt Dm 29/7-29 Tegn.nr. D 2798.

Er dette noget som GDS har lånt, forhandlet om køb af eller eventuelt har haft købt?

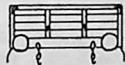
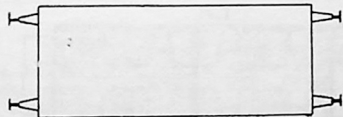
På forhånd tak.  
Venlig hilsen

Claus R. Jensen.



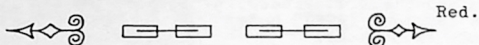
G.D.S. CH (Pc 209)

Bygget: 1879 „Scandia”



TEGNET 1967 C.R.J.

Svar: Vi har forelagt spørsmålet for NSBs hovedstyre, som velvillig har undersøkt saken med Drammen Distrikt. Imidlertid har det ikke lyktes å finne noen løsning på problemet, da de nevnte tegninger ble makulert etter krigen ved overgangen fra dato- til nummerregistrering. Det er ikke videre trolig at en dansk privatbane skulle ha kjøpt sneryddingsmateriell fra Norge, og det mest sannsynlige er nok at en eller annen ingeniør ved GDS etter et besøk i Norge har fått med seg tegningene som en "god idé".



Herr "Tertitten"-redaktør!

Som en ektefødt sønn av U.H.B. følger jeg med interesse alt som kommer fra Hølandsbane-fronten og la meg med en gang få gratulere med det nye medlemsbladet, som jeg håper kan fortsette etter det planlagte opplegg.

Da jeg ser at bladet også skal ta inn stoff om andre baner, har jeg skrevet en liten artikkel som kanskje kan ha interesse. Den omhandler et tema som jeg mener ikke bør gå i glemmeboken.

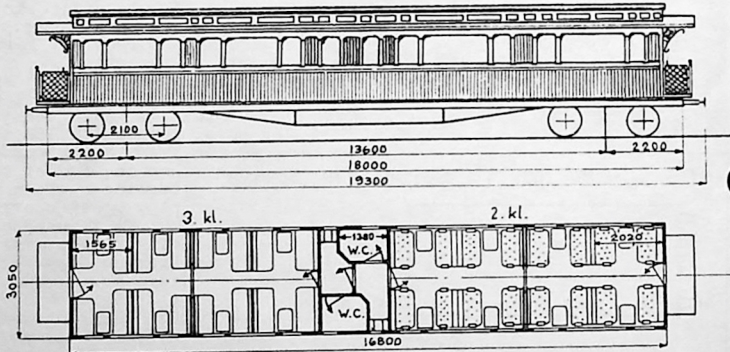
## Norges første turistvogner

### Valdresbanens boggivogner litra BCo nr. 107 og 108

Da det i 1894 ble bestemt at Bergensbanen skulle gå gjennom Hallingdal og ikke gjennom Valdres som mange hadde håpet på, - "Den bergenske hovedvei" gikk jo gjennom Valdres, - gikk Valdresene resolutt igang med å skaffe midler til en privatbane, som ble åpnet frem til Fagernes høsten 1906. Tar en i betraktning at man under anleggstidens siste del kom opp i store finansielle vanskeligheter, er det bemerkelsesverdig at banen ved åpningen disponerte over to etter den tid flotte boggivogner som vel må betegnes som særlig avanserte.

Vognene var bygget ved "Skabo Jernbanevognfabrik, Bygdø pr. Kristiania" som midtgangsvogner med plass for 64 passasjerer, likt fordelt på

**Bo4d**  
TYPE 5

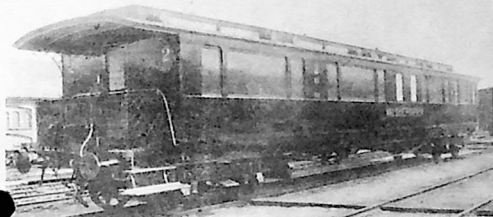


2. og 3. klasse og adskilt ved et W.C. og toilet for hver avdeling. For utsiktens skyld var der store vinduer - noe større enn på senere vogner - hvilket ga vognene et nesten elegant preg. I derene mellom kupeene hadde man innfelt karter - og på veggene landskapsbilder fra banens trafikkområde.

Disse vognene var noe helt nytt og vakte selvsagt stor oppsikt, og det er verdt å nevne at en av dem i lengre tid stod til beskuelse i et av



buttsporene på Oslo Ø. Opprinnelig var det meningen at det skulle settes inn klaffebord i kupeene av den type som senere ble alminnelig, men dette kunne NSB ikke gå med på, ihvertfall ikke på 3.kl. da det kunne få konsekvenser for Statsbanene. Vognene skulle jo benyttes i samtrafikk Oslo - Fagernes. Vogn nr. 107 gikk derfor ut fra fabrikk uten bord på 3.kl.,



BCo nr.107 på Skabo i 1905 som Valdresbanens stolthet og Norges første turistvogn -



og som NSBs nr.233 på huggeplassen på Grorud verksted.

som egentlig var tenkt brukt vesentlig om sommeren.

Et av argumentene for at Valdresbanen skulle bygges, var at dalen var et av de beste turiststrøk i landet og derfor har det nok vært satset på spesielle utsiktsgagner alt fra starten. I denne forbindelse kan det nevnes at det hver sommer fra 1909 til 1914 da den første verdenskrig satte en stopper for turisttrafikk fra utlandet, ble kjørt spesielle turisttog Oslo-Fagernes-Oslo, med stopp bare på noen få stasjoner. Disse togene ble fra først av supplert med turistvogner fra Hovedbanen, som fikk lignende vogner omtrent samtidig.

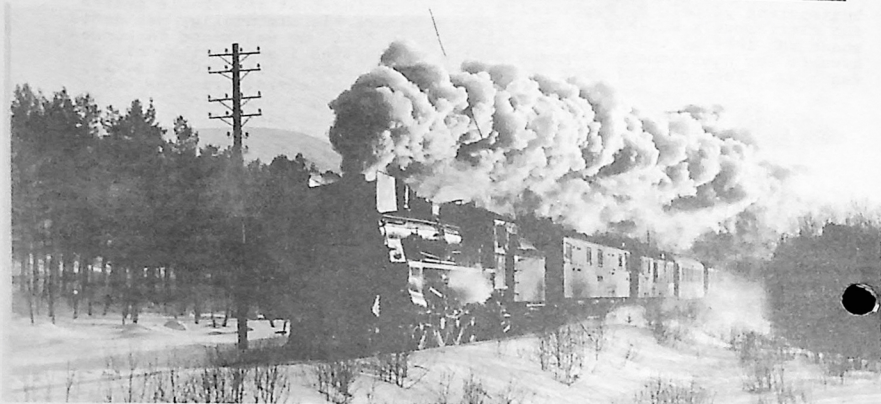
Da Valdresbanen i 1937 ble overtatt av staten, fikk alt materiell andre nummer, og de første turistvogner som hadde gjort god tjeneste i 30 år ble ombygget til lokaltogsvogner og visstnok vesentlig brukt på Østfoldbanen.

Bjarne Sørtrang.

De to turistvognenes triste sjebne har ikke fått gå helt upåaktet hen fra A/L Hølandsbanens side. Ved statsovertagelsen i 1937 fikk nr.107 og 108 henholdsvis nr.233 og 234. Sistnevnte ble enkelt og greit opphugget i 1956, og samme år ble 233 etter en brann totalt ominnredet. Toalettene og 2.kl.-setene forsvant til fordel for lokaltogsbenker, likesom dampoppvarmings-systemet ble fjernet. Således gikk vognen til 1966, da den ble utrangert. A/L Hølandsbanen hadde hos NSB inne et forslag om å bevare bl.a. denne vognen for ettertiden med sikte på et veteranog, men forslaget er tydeligvis gått bort, og vognen ble brent på Grorud høsten 1967.

Også andre interessante vogner fra Valdresbanen har fått en eiendommelig sjebne, dette vil vi få komme tilbake til senere.

Red.



**NSB DAMP** Den 1. januar 1968 hadde Norges Statsbaner ialt en del damplokomotiver, fordelt på tanklok og tenderlok (lok m/ tender). Det samlede antall er noe mindre enn ifjor på denne tiden, da noen lokomotiver i mellomtiden er blitt utrangert. Man tar sikte på å få de fleste damplok utrangert innen et visst antall år.

Fot. Å Røkke

(Offentliggjort med tillatelse av Hovedstyret, drifts- og trafikkavdelingen)

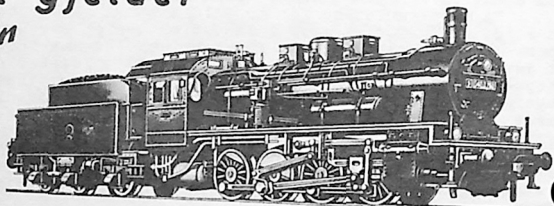
Når det gjelder

*Fleischmann*  
HO

MÄRKLIN

EGGER-BAHN

*rapido*



KONTAKT

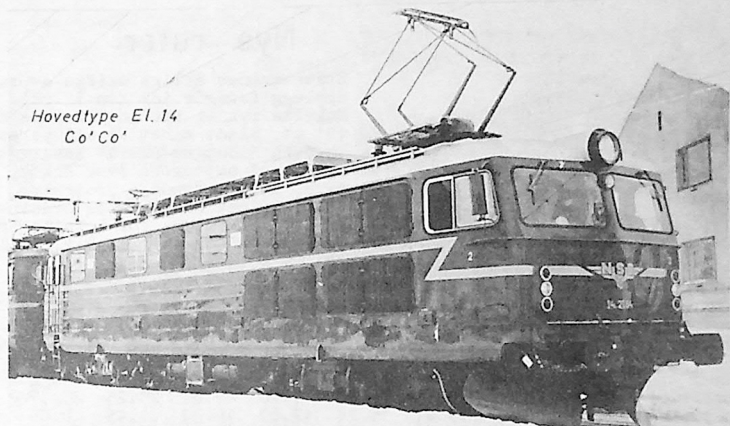
*Modell-Hobby*  
H. GREFTEGREFF

SKOVVEIEN 13, OSLO 2

Spesialforretningen i teknisk hobby





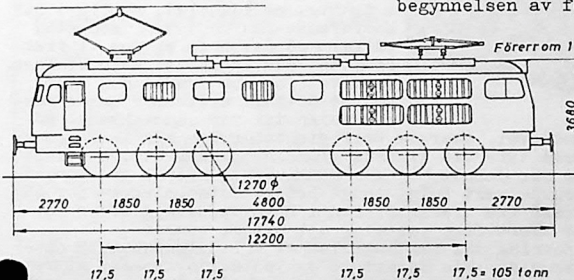


Hovedtype El.14  
Co'Co'

Foto: A. M. Waaler

**NSB ELLOK** Det har vel ikke gått norske jernbaneentusiaster hus forbi at leveringen av El 14 nå har begynt, og da de fleste formodentlig allerede har spist seg mette på teknisk avisstoff om det vidunderlige loket, vil vi her innskrenke oss til å bringe foto, tegning og kommentar. De som vil ha tekniske data henvises til Hølandsbane-Nytt nr.8.

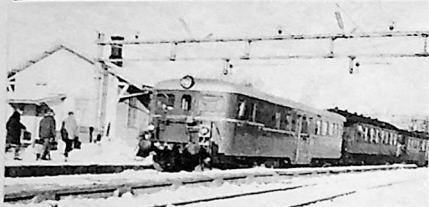
Fabrikken Thune og NEBB leverte altså den første maskinen, 2164, i begynnelsen av februar, ca. 5 måneder



forsinket. Ialt 20 lok er bestilt, og vil bli levert med ca. 1½ måneds mellomrom. Prøveturene med 2164 har forløpet bra, endel feil er oppdaget og forsøkt rettet. Loket har ikke uttak for multipelkjøring, da man mener dette aldri vil bli nødvendig. Ei heller kan det utstyres med sentralkobling, som skal innføres om noen år.



Vi synes vi skylder å bringe i det minste et foto av den fordums El 2.2024, knipset på dens siste hvilested. Som de fleste vet, var det dette lok Hølandsbanen kunne få overta vederlagsfritt, dersom vi kunne få museumsgjenstanden over på vårt område og holde det i skikkelig stand. Dessverre fant vi å måtte si nei takk til tilbudet, og opphugging fulgte i september 1967. Kommentari i HB-nytt nr. 9.



## Nye ruter

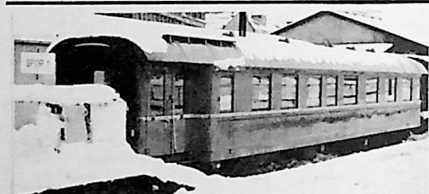
Statsbanenes årlige skifte av ruteopplegg foregår i år den 12.mai. Enkelte rykter har jo allerede sivet ut, blant annet at all persontrafikk Eidanger-Brevik nedlegges og likeså nattogene over Røros, på tross av innstendige protester. Blant de mer nærliggende ordninger er det vel rutene for lokaltogene

Oslo-Sørumsand som interesserer oss mest. Følgende tog vil bli kjørt til og fra Hølandsbanen på søn- og helligdager:

Tognummer	1051	1065	1057	1071	1073	1053	1077	1079	1097
Fra Oslo	7.40	9.35	12.40	15.15	16.05	18.15	19.20	21.15	23.35
" Lillestrøm	8.05	10.00	13.00	15.37	16.35	18.37	19.58	21.42	0.02
til S.sand	8.22	10.23	13.18	16.00	16.58	18.56	20.20	22.08	0.22

Tognummer	1066	1054	1070	1058	1072	1076	1052	1080
Fra Sørumsand	7.35	9.09	12.58	16.02	17.10	19.07	21.25	23.37
" Lillestrøm	8.05	9.25	13.27	16.24	17.35	19.30	21.45	0.05
til Oslo	8.40	9.50	13.47	16.46	18.10	19.55	22.12	0.40

Forevrig merker vi oss med sorg notisen om at ikke et eneste tog har trafikert Krøderbanen, vår første veteranogbane, siden ifjor høst.



## Tulemøtet

gikk av stabelen slik som ammonsert i forrige medlemsblad, nemlig i NSB konferansevogn B 19930, som stod parkert på Østbanen og som vi fikk benytte vederlagsfritt hele kvelden. Oppmøtet var noe skuffende, idet kun et 30-tall medlemmer hadde funnet veien til vår sammenkomst. Ef-

ter at kontingent var inndrevet, overtok Driftsingeniør Wiegels ledelsen av møtet. Drift og Vedlikehold 1967 ble tildels grundig gjennomgått, spesielt ble dieselloket gjenstand for debatt, og man konkluderte med at den oppsatte arbeidsplan kunne og burde vært fulgt langt bedre. Ruteopplegget for 68 ble godkjent slik det forelå fra trafikksjefen i HB-nytt 9, dog etter en smule debatt. Det vil bli kjørt fire faste og ett ekstra togpar.

Driftsingeniørens forslag til fastleggelse av A/L Hølandsbanens oppbygning, gjengitt på neste side, ble debattert og vedtatt oversendt styret og generalforsamlingen til avgjørelse. Samtidig ble de fleste av de oppsatte stillinger besatt med medlemmer. Da det hadde vært meget stort svinn i brussalget siste sesong, ble en spesiell bruskomite nedsatt med det mandat å sørge for en håndfast omsetning av brus herefter. Den nåværende instruks for D&V ble funnet lite tilfredsstillende, og man vil prøve å fastsette spesielle retningslinjer for hver enkelt stilling i D&V.

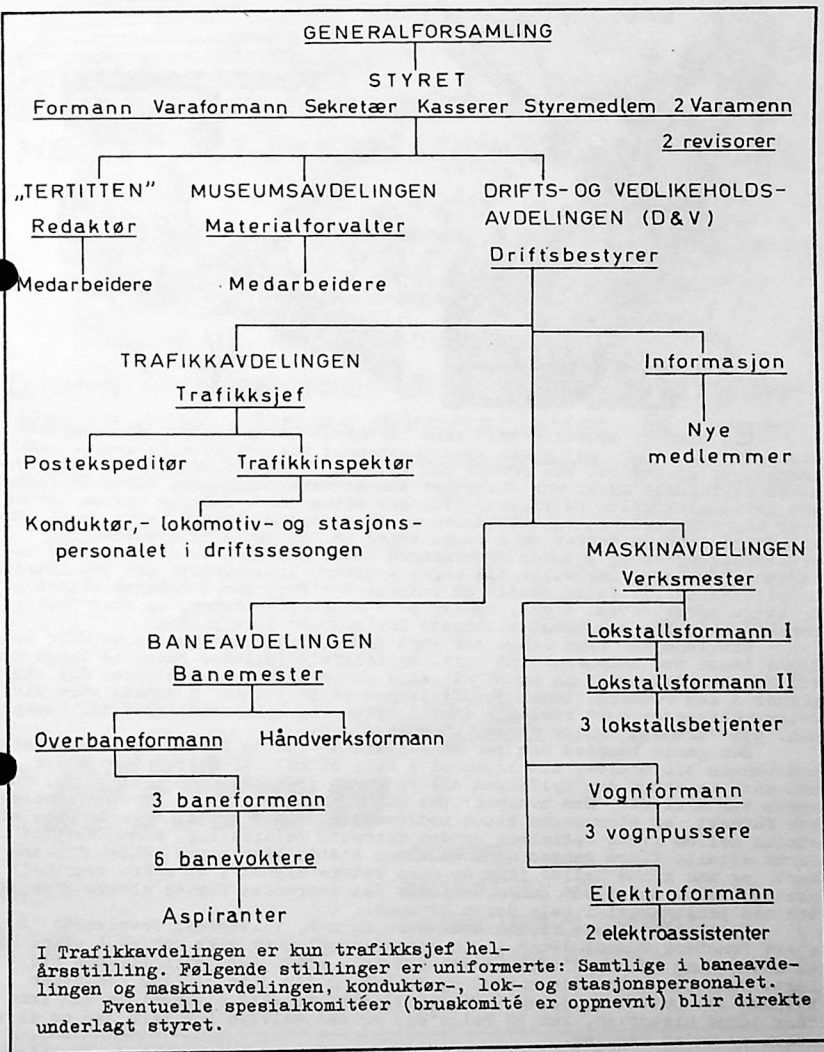
Wiegels hadde bedt om å bli løst fra sitt mangeårige verv som leder av D&V, men etter endel parlamentering om arbeidsbyrde osv. ble han likevel valgt til driftsbestyrer for 1968-69. - Spisepause. - Etpar forslag ble vedtatt oversendt styret, bla. spørsmålet om å gi Db. adgang til styrets møter og et forslag om å endre betegnelsen styre til Direksjon, i samsvar med UHBs privatbanetidspraksis.

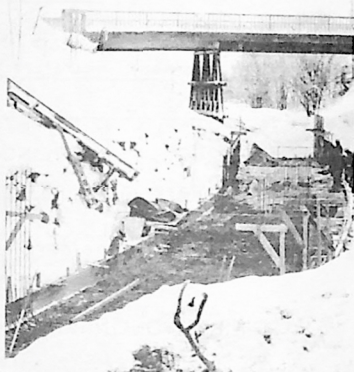
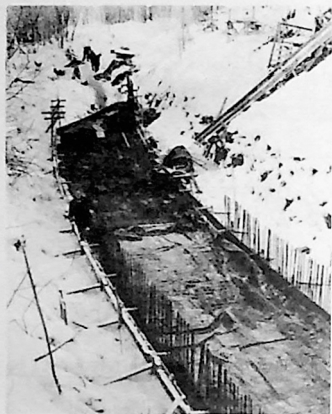
Så fulgte aftenens clou, auksjonen. Det var ikke så veldig interessante saker å skue, men auksjonarius G.Narverud ledet forestillingen meget dyktig og fikk prisene til å klatre i været for den minste lille fraktgodsseddel.

Da det ble klart at den lovede filmforevisning måtte avlyses fordi man ikke greide å skaffe strøm, var det allerede midnatt, og møtet ble hevet.



Utkast til organisasjonsplan for Andelslaget Hølandsbanen.





En ting vi praktisk talt ikke har nevnt her i bladet, men som det siste året har vært det store spenningsmoment for nesten alle aktive medlemmer, er spørsmålet som såvidt ble tatt opp i HB-nytt nr.6: Får Hølandsbanen en tunnel? Saken var i korthet den at veimyndighetene ville få fjernet grisehalekrollen på riksvei 170, der veien går i S-sving mellom broene over Kongsvingerbanen og Hølandsbanen, og samtidig utbedre veien endel. Man var først inne på tanken om å legge veien på den gamle UHB-traseen fra Presterudkrysset og gjennom undergangen under NSB, men da en nødvendig undergangsfornøyelse her ville bli meget kostbar, konsentrerte man seg isteden om alternativ II: Veien skulle gå omtrent som før, men S-svingen rettes ut og begge broer rives. 1 stk. ny bro over Kongsvingerbanen, og over "hobbybanens" skjæring den langt billigste løsning: En jordfylling.

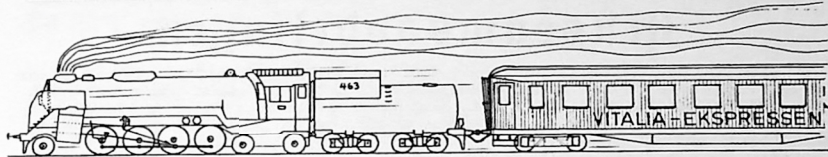
Eftersom vår drøm lenge har vært å få belegge mest mulig av UHBs nedlagte trase med skinnegang på nytt, og iallfall forlenge banen så langt som til Presterudkrysset, må en si at dette satte en effektiv stopper for våre planer i den retning. Denne jordfyllingen ville foruten å stanse våre utvidelsesmuligheter også ødelegge enhver skikkelig adkomstmulighet til Hobbybanen, som vørsågod skulle få snu på Fyenjordet.

Den gamle kampånd som var så avgjørende for de første år av A/L Hølandsbanens tilværelse, slo igjen ut i full blomst. Vi måtte på en eller annen måte igjennom den fyllingen ellers kunne vi pakke sammen om få år, så meget var sikkert. Men hvordan? Det kunne ingen svare på. Alle muligheter ble forsøkt, og stemningen blant medlemsstokken det neste halve år vekslet stadig mellom ivrig optimisme og den mørkeste forvillelse. Kommunestyret i Sørum uttalte flere ganger at noen slags støtte ikke kunne ventes fra den kant, og man kunne heller ikke se noen rettferdighet i at andre eventuelt skulle hjelpe oss i vår knipe, så lenge det overhodet fantes uløste prosjekter med pengemangel i hele Sørum kommune.

Imidlertid løste floken seg, utrolig nok, veivesenet involverte "Prosjekt Tønsberg Tunnel 1968" i sin ombygningsplan, og gikk med på å støpe en 42 meter lang betongkultvert på det kritiske sted, før jordfyllingen ble lagt. Tunnelen blir både kurvet og dosert og får UHBs riktige 6-kantede tverrsnitt. Dette var jo en 100% oppfyllelse av våre drømmer! De som ikke tror denne historien, kan jo reise opp og ved selvsyn forsikre seg om at tunnelen er under bygging.

Den er lovet ferdig til påske. Vi vil komme tilbake til de praktiske detaljer i neste nummer av "Tertitten".





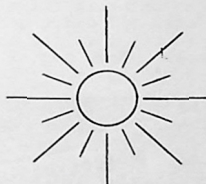
MED VITALIA-EKSPRESSEN TIL HELSELAND

Spis daglig



**VITALIA**

HELSEPRODUKTER



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

The cameraman's camera

**Nikon**

Importør:

INTERFOTO A/S

Haakon VIII's gt. 5 - Oslo 1

Tlf. 41 28 93 - 42 17 43

# Museumsavdelingen

På Drifts- og Vedlikeholdsavdelingens julemøte den 28. desember ifjor ble det vedtatt å opprette en museumsgruppe. Etter de 6½ år som nå er gått siden A/L Hølandsbanen ble stiftet, har det meldt seg behov for en sådan gruppe. Vi har jo i flere år forsøkt å samle sammen gamle ting fra Urskog-Hølandsbanen som vi kunne få bruk for, og her har vi også kommet over gjenstander av museal interesse.

Det er ikke så overveldende meget vi har fått tak i fra banen, og det er heller ikke så meget vi har å stille ut av dette, da tingene for det meste brukes under driften. Hølandsbanen er jo i seg selv et rullende museum, og som en naturlig følge av dette har vi forsøkt å strekke de museale interesser også til andre norske privatbaner. Pussig nok har det her vært lettere enn ventet å få tak i gamle gjenstander som kunne være verdt å stille ut i et museum. Enda det er over 30 år siden de fleste privatbanene ble nedlagt har vi kommet over mye interessant, og dette vil bli behørig tatt vare på.

Urskog-Hølandsbanen er jo vår hovedinteresse, og herfra har vi blant annet fått tak i billettsskap, skrivebord og noen billettstemplingsmaskiner. Av mer historisk interesse kan nevnes endel gamle regnskapsprotokoller fra 1914 og fremover. Det eldste vi har fått tak i er en gammel "Copiebog" fra 1897 som har vært i bruk ved Kvevli stasjon.

Det er vært håp at vi en gang i fremtiden kan få vist frem de innsamlede gjenstander i en egnet bygning, f.eks. Kvevli st. som



jo tilhører laget. Dette hører imidlertid fremtiden til, og i mellomtiden konsentrerer vi oss om å samle inn museums-gjenstander.

Hvis noen av leserne har vært i Aurskog eller Høland i det siste, vil de kanskje ha merket at navneskiltene på de gamle stasjonsbygningene er fjernet. Disse ble nemlig av oss utpå forsommeren reddet ned fra sin solstekende tilværelse. Særlig har skiltet fra Løken st. flasket av p.g.a. solen, og det var nå bortimot uleselig. Heldigvis var skiltteksten nedskrevet på baksiden, så det skal ikke bli vanskelig å få skiltet restaurert. Skiltene fra Pinstadbru og Killingmo befinner seg på Jernbanemuseet.

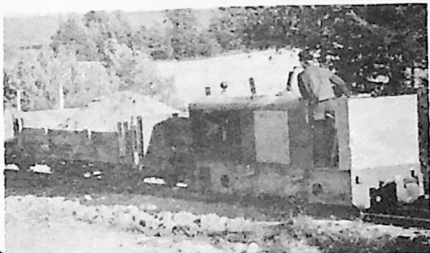
I sommerens løp gjennomgikk vi alle UHB-stasjonene på jakt etter noe som kunne ha interesse, men det har bare vært sirkulærer og rundskriv fra Statsbanene å finne. Det som nå eventuelt er igjen av interessante ting finnes hos privatpersoner, og jeg oppfordrer herved ethvert medlem om å merke fra om fotografier, billetter, aksjebrev osv. fra UHB-tiden som De vet om eller måtte være i besittelse av. Vi er i alle tilfelle interessert i å registrere sakene, og om mulig avfotografere dem. Hvis noen (mot formodning) kunne tenke seg å forære bort de gamle klenodier, kan vi love et trygt oppbevaringssted inntil vi får utstillingsmuligheter ved vår bane på Sørumsand.

Jeg må samtidig innstendig oppfordre alle som måtte sitte inne med avisutklipp om A/L Hølandsbanen eller Urskog-Hølandsbanen til å sende inn disse til vår adresse. Undertegnede forsøker å samle den presseomtale som er blitt både den gamle og den nye Hølandsbanen til del, og det er jo ikke lite. Det er ugjærlig for meg å nå over alt, og jeg må derfor be om medlemmenes hjelp i denne saken. Send inn; alt har interesse! Adressen er:

A/L Hølandsbanen - Museumsavdelingen  
Postboks 31, Vinderen, Oslo 3

Carl Frederik Thorsager  
Materialforvalter.



„En bemerkning fra medl.nr. 33 i forbindelse med diesellokomotivet“

ene ved vår strekning. Dette var som kjent vanlig ved Urskog-Hølandsbanen i den tiden banen var privat, og jeg foreslår at diesellokets navn blir enten "Fyen", "Bingsfoss" eller "Fossum". Mest naturlig er "Bingsfoss", gitt etter vår første skiftestasjon og "depot". Rent praktisk er imidlertid "Fyen" det beste, når en skal tenke på arbeide og omkostninger med de to store navneskilt i messing.

Det ville være fint om medlemmene ville sende inn sin mening om hvilket navn de synes passer best. Dette innlegget kan betraktes som forslag til behandling ved vårens generalforsamling, og en slik forhånds-gallup vil lette behandlingen av dette spørsmålet.

Forøvrig kan opplyses at diesellokets motor i disse dager er ferdig etter revisjon ved Oslo Yrkeskole på Sogn, og loket vil etter planen være disponibelt for driften når banelegemet igjen er fritt for sne. Ellers er det meningen å la nr.8 gjennomgå en ombygging, som vil gi loket et utseende som ikke lenger minner om anleggstraktor. Her er det imidlertid vanskelig å love noe tidspunkt for fullførelsen.

Arne Magnus Waaler.

## — Det hendte en gang —

Om reisendes opplevelser på Urskog-Hølandsbanen fortelles mange historier. Dessverre er svært få av dem blitt forevige, men fra Trafikkinspektør S.Mathiesen i Oslo Distrikt har vi fått denne beretningen om et uhell som en svensk jernbane-esperantist, Hermann Nordling i Kil, ble vitne til. Vi tar sjansen på at leserne er fortrolig med svensk, og gjengir historien på originalsproget:

"Händelsen inträffade en söndagsmorgon 1949 eller 1950 då nattåget från Sverige stoppat för möte i Serumsand och stod en längre stund. Mina båda söner gick av för att se på det lilla trevliga tåget som just skulle avgå. Frälsningsarmeen stod på plattformen och skulle på utflykt samt spela, vilket bidrog till att poj-karna blevo intresserade. Då resenärerna stigit på tåget samlade alla sig på plattformsidan i vagnen och då loket ryckte till vid igångsättningen blev det för mycket och vagnen välte mot stenplattformen. Musik-kåren lade sina instrument och skyndade ut och lyfte upp vagnen på spår. En tax (liten hund) som befann sig inne i vagnen hoppade ut genom fonstret och ställde sig på plattformen och skällde på vagnen och så gick tåget! Pojkarna och andra åskådare tyckte det var et trevligt syn."

Dial Wiegals



Blant dem vi skylder omtale her i "Tertitten" er vel Setesdalsbanens Hobbyklubb, vår kollega på Sørlandet. Klubben ble dannet temmelig straks etter Setesdalsbanens nedleggelse høsten 1962, og driften av Hobbytog på strekningen Grovane-Beihølen (4,7 km) har pågått siden sommeren 1964. Driftsresultatene ser slik ut:

	1964	1965	1966	1967
Antall driftsdager	12	13	11	13
Antall togpar pr. dag	3	2	2	2
Antall reisende	1906	1369	810	2979
Herav i ekstrapag				2135

Det ualmennelig gode resultat siste sesong skyldtes etpar skipsladninger med engelske og skotske skolebarn, mens publikumstilstrømmingen forevrig ikke er så imponerende. Områdene rundt Kristiansand er jo meget tynnere befolket enn her i Oslotraktene, og det er vel fare for at man'en gang i fremtiden ikke vil finne en eneste sørrending som er villig til å ta en tur med Setesdalsbanen. Vi får imidlertid håpe at Hobbyklubben klarer brasene, ønsker lykke til i de år som kommer og regner med å kunne bringe mer stoff om banen senere.

## Av vår utenlandskorrespondanse

Det later til at A/L Hølandsbanen nå så smått begynner å bli kjent også utenfor landets grenser. Fra herr MVDr. J. Joachymstal i Tsjekkoslovakia har vi mottatt et par brev, hvorav det fremgår at han har lest om "Tertitten" i et engelsk jernbaneblad, og gjerne vil ha noe stoff om A/L Hølandsbanen for selv å skrive en artikkel om hobbybaner i Norden. Damp er fremdeles den dominerende trekkraft i Tsjekkoslovakia, skriver han, selv om diesel- og ellok nå begynner å overta. Tanken om å bevare gamle jernbaner er omtrent like fremmed som den var i Norge for bare 5-6 år siden, men hr. Joachymstal er nå med på å grunnlegge en forening som tar sikte på å bevare en av de småsporede skogsbanene i Slovakia. Han har også sendt oss endel fotos av gammelt og nytt materiell på de tsjekkiske statsbaner, og vi viser litt av dette nedenfor.

