

# Tertitten



*Nr. 10*

DESEMBER 1967



# TERTITTEN

Tidligere HØLANDSBANE-NYTT

Organ for Andelslaget Hølandsbanen

Nr. 10 - sept.-des. 1967

Foreningens adresse:  
Postboks 31, Vinderen, Oslo 3

Redaktør: Ole Mjelva  
Redaksjonens adresse:  
Gabels gate 1 B, Oslo 2

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

A/L Hølandsbanen har følgende formål:

Kasserer:  
Olaf Wiegels  
Greverudkollen 5, Oppegård

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

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

Å arbeide for utbredelse av alminnelig jernbaneinteresse.

Medlemskap koster kr.25,- pr. år.

Endelig! Herved følger vårt første forsøk på å komme inn i mere ordnede former. Har det lykkes? Er stoffet interessant og festlig? Det er det opp til leserne å avgjøre! Faller det nye halvformatet i smak? Vil forandringen fra "Hølandsbane-Nytt" (5 stavelser, 15 bokstaver + bindestrek) til "Tertittten" (3 stavelser, 9 bokstaver) vise seg å være vellykket? La oss håpe det. La oss håpe at "Tertittten" blir et blad der driftsbestyrerens kunngjøringer i ro og harmoni kan blandes sammen med artikler og meningsyttringer fra leserne.

Ja, nettopp leserne. "Tertittten" skal bli deres blad. Vi vil ha små og store innlegg fra dere, artikler om Tønsberg-Eidsfossbanen såvel som en liten diskusjon nå og da eller ros og ris til "avisen". Foruten at "Tertittten" selvfølgelig skal fortsette i sin forgjengers fotspor når det gjelder formidling av hendelser, planer, sorger og gleder der vandrer tilhobe i 75 cm bredde på Hølandsbanen.

Et vesentlig spørsmål står igjen å avklare: Har vi råd til dette her, en offsettrykket og forhåpentligvis nydelig (!) sak til en så liten gruppe mennesker? Nei, vil svært mange svare, ikke før vi har 3 ganger så store billettinntekter. Ja svarer kanskje noen, på denne måten kan vi skape et kontaktmiddel mellom andelshavere, medlemmer og potensielle sådanne. Og sikkert er det at "gruppa" skal bli større!

Men vil vi prøve å holde begge bena på jorden. Dette var et forsøksnummer! Og vi kunngjør herved at enten neste nummer blir sånn eller slik, så vil vi ha det ferdig i løpet av mars.

Stoff inn i god tid!

---

Idet vi ser at kalenderen raskt nærmer seg årets slutt, vil vi få ønske alle en gledelig jul og et godt nytt, jernhardt arbeidsår.

---

Medlemmer som uforvarende kommer opp på Hølandsbanen for tiden vil kunne støte på en enorm stabel med flere hundre Statsbanesviller. Det er resultatet av at vi den 17/11 greide å sammenkalle en dødsgjeng, som med 11 lass på arbeidstraller på Kongsvingerbanen fikk kjørt svillahaugen fra Sørumsand st. til Fyenjordet. Svillene har vi fått kjøpt av NSB med ca. 90 % rabatt, og de kommer godt med både til forlengelsen og til svilleskifting neste år. Nå gjenstår det bare å kappe alle svillene ned til den passende lengde. Frivillige med motorsag kan stille seg i kø.

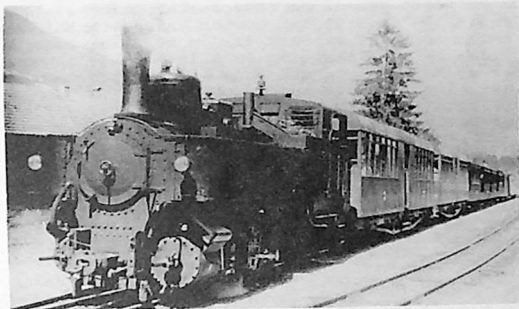
---

Fotos til de forskjellige artikler er, når intet annet nevnes, kommet fra artikkelforfatterne.

---

Forsidebildet viser "Høland" dra avgårde med liv og lyst søndag 11. juni, første driftsdag i år.





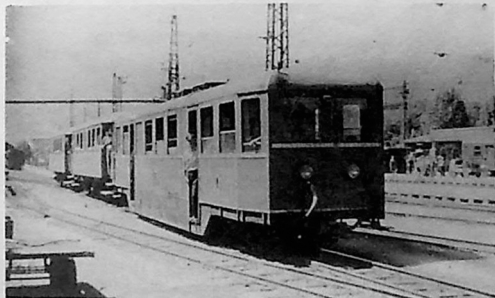
## STIPPVISITE IM ZILLERTAL

Underveis på Zillertalbahn. Lok nr. 3 "Tirol", 2-sylindret compoundlok, med togstamme.

De fleste av Hølandsbanens medlemmer vet nok om at det i Tirol i Østerrike finnes en smalsporbane som heter "Zillertalbahn". Men det er vel bare de færreste som har hatt den opplevelse å se og kjøre med denne banen. For de som ikke måtte vite hvor den ligger, kan jeg si at den løper ut fra stasjonen "Jenbach" som ligger ca. 40 km øst for Innsbruck og går 31 km sydover til "Mayrhofen". Sporvidden er 760 mm.

Jeg ankom til Jenbach 7. august i sommer og benyttet hovedsakelig denne dagen til å fotografere og se meg rundt i lokstallen og ellers på den til smalspor å være nokså store stasjonen, og for en "railfan" er det virkelig endel å se på! Banen har 5 damplok, alle har navn, de heter henholdsvis "Raimund", "Zillertal", "Tirol", "Castle Caereinion" (!) og "Gerlos". Nr. 1, 2, 3 og 5 er alle C 1'-tanklok, de to første er "vanlige" tvilling-våtdamplok, men nr. 3 er en 2-syl.compound. Det var første (og kanskje siste) gang jeg så en slik under damp. Uvant var det å høre bare 2 dampstøt pr. hjulomdreining. Nr. 5 har overheter og ventilstyring, de 3 første har flatsleider. Alle disse er 7,19 m lange og veier ca. 22 t. Nr. 4 er nå likevel det mest interessante, det er en 10-kobling (E) og har "outside frames". Maskinen er en 2-syl.tvilling våtdamp med rundsleider (!). Loket har foruten sidevanntanker en toakslert tender som ser ut til å være satt på i den senere tid, det skulle således være godt sikret mot å kjøres tørt! Det er 11,8 m langt og veier 35,5 tonn. Denne dagen stod loket kaldt inne i lokstallen, men her klarte jeg noe som man ikke oppnår særlig ofte, nemlig å overtale lokstalljungen til å ta et annet lok og trekke det ut i lyset! og så ble det selvfølgelig fotografert på alle bauger og kanter.

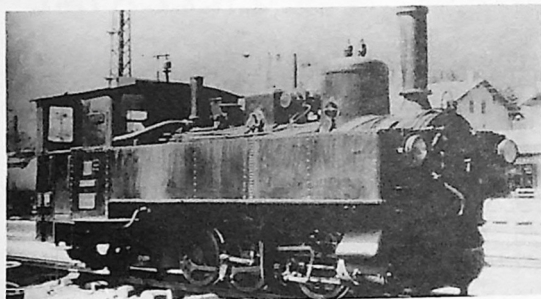
Dieselen har nær sagt selvfølgelig gjort sitt inntog også her. Godstogene trekkes nå vanligvis av de nye lok D 8 og D 9. De er Bo'Bo'-lok på 600 HK, selvsagt hydrauliske. De er bygget i 1967 hos Orenstein und Koppel. Det var noen pene lokomotiver, det må jeg innrømme, hvor meget dampentusiast jeg enn er. D 6 er et skiftelok (C), som også er nytt. Det finnes også et D 7, men hva det var husker jeg ikke nøyaktig. Banen har



Motorvognen, nr. 2, med tog i Jenbach.

også en motorvogn, men den er meget gammel og ikke særlig moderne. Den har et digert maskinrom "midtskips" som opptar nesten halve vognkassen.

Vognmateriellet på banen er meget variert til en så liten bane å være. Passasjervognene er både 2- og 4-akslede. De eldste toakslingene er rene klenodier, bare 6-7 meter lange og med åpne endeplattformformer. Inni er det lakkert trepanel både i tak og vegger, benkene også. Mange overraskelser får en på Zillertalbahn, hvem ville f. eks. vente å finne tankvogner på en slik bane? Det har de altså. Noen nette små greier!

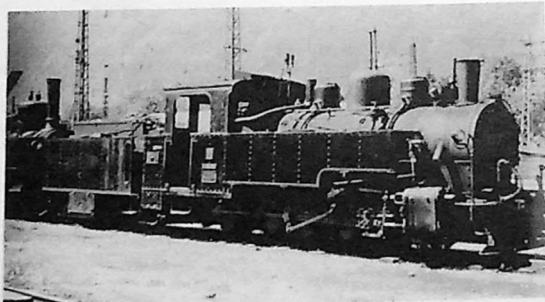


Lok nr. 1 "Raimund" i Jenbach.

Om kvelden så jeg på opplasting av normal-sporvogn på rulle-skamler. Ethvert jernbanehjerte må begynne å dunke litt hardere ved synet av de kolliene som blir fraktet over det lille sporet! Her var både 30-tonns sementvogner og en boggi-flatvogn lastet med 20 m lange takbjelker.

Dagen etter reiste jeg frem og tilbake over hele strekningen. Zillertalbanen er i den for slike småbaner noe uvanlige situasjon at den har mer enn nok å jobbe med. Godstrafikken er nok viktigst med sine 7-800 tonn gods pr. dag. (Ja!) Men passasjertrafikk er der også. Toget jeg reiste med - ja, jeg får begynne forfra:

Loket var nr.3 "Tirol" (compoundloket). Etter dette kom 2 boggivogner ("observation cars" med glasstak!), disse vogner var denne dagen reservert for Touropaturister og de blir ikke kjørt daglig. Deretter kom 5 toakslede personvogner, en konduktørvogn og 4 G-vogner tilslutt. Altså 7 personvogner ialt, men det var likevel vanskelig nok å finne en sitte plass, for ikke å snakke om en ståplass på en endeperrong. (Her var det ikke bare jeg som ville fotografere.) At toget ifølge ruteplanen var et "Eilzug" kan man jo smile litt av når hastigheten er max 35 km/h. Etter et-par stasjoner gikk jeg frem til loket. Føreren hadde jeg snakket med dagen



Lok nr. 4, "Castle Caereinion" (0-E-0) i Jenbach.



Tog med gamle passasjervogner i Mayrhofen.



før, og jeg behøvde ikke å diskutere i det hele tatt for å få stå på loket. Ute på linjen var det skinnbyttning igang - jeg vet ikke sikkert, men jeg tror faktisk det var 35 kg skinner som ble lagt inn! På en stasjon underveis, "Zell am Ziller", kjørte vi forbi et rulleskameltog med 6 sementvogner. Lokføreren var av den entusiastiske typen og fortalte en masse om banen, f.eks. det at "Tiroler Wasserkraftwerke" (som forøvrig eier banen) har en stor kraftstasjon under bygging ved Mayrhofen, så bare ved å frakte materialer og utstyr vil banen ha nok å gjøre ihvertfall en 7-8 år fremover. Han sa også fra hver gang vi nærmet oss en fin kurve e.l. hvor jeg kunne fotografere. Det er nok større interesse for jernbaner i Østerrike enn her hjemme, jeg tror f.eks. loket ble fotografert en 4-5 ganger underveis, når jeg ikke regner med meg selv.

Etter vel en times kjøring kom vi til Mayrhofen. - Mayrhofen er turiststretet i Zillertal og et meget vakker sted, dette er forøvrig et fellestrekk ved alle disse landsbyene i Vestøsterrike. I Mayrhofen hadde jeg en litt pinlig opplevelse, men det var visst morsomt for dem som la merke til det. Loket var nå koblet til i togets andre ende. Det satt endel folk i de fremste vognene, men Touropavognene som nå var bakerst var tomme. Jeg gikk på den ene av disse uten å legge merke til at de var frakoblet. Så hører jeg et fleytesignal og loket begynner å tøffe, men vognen rører seg ikke. Og for sent oppdaget jeg at det ikke var skifting de drev med der fremme. Vel, det var bare å vente på neste tog det! Og neste tog ble altså kjørt med Motorvognen og 2 boggi-vogner. De siste minnet mest om gamle bysporgvogner, mon tro om de ikke var det også. Motorvognen hadde også 35 km/h toppfart, men for et bråk den presterste, den minnet faktisk om en bil som blir presset i 1.gear. Tilbake i Jenbach hadde jeg bare såvidt tid til å hente ut bagen, og hoppe på toget videre. Jeg skulle gjerne tatt ordentlig farvel med både lokføreren og de andre jeg hadde snakket med, men det rakk jeg altså ikke. Så avskjeden med Zillertalbahn ble dessverre temmelig brå.

Arne Røkke.

Vi takker for artikkelen, og tillater oss å komme med etpar supplerende opplysninger, vesentlig sakset fra Modelbane-Nyt 1958:

Lok nr. 4, "Castle Caereinion", er ikke egentlig Zillertal-lok. Det ble antagelig kjøpt fra den kjente Salzkammergut Localbahn (Feurige Elias) fra Salzburg til Bad Ischl med 760 mm sporvidde, som ble nedlagt 1/10 1957. Zillertalbanens egentlige lok nr.4 vet vi ikke navnet på, men det var et lite 1'B-tanklok bygget i 1905 og med nokså liten trekraft. Det var dog leilighetsvis i drift om sommeren til ca. 1957.

Zillertalbanens motorvogn ble bygget i Wien 1928 med bensinelektrisk drift. Den svarte ikke til forventningene og fikk motoren fjernet for å gå som vanlig personvogn. I 1953 ble påny motor innsatt; det var to Semmeringer-dieselmotorer på ialt 230 HK.

Red.

## JULEMØTE

Tradisjonen tro avholder Hølandsbanen sitt årlige møte for medlemmene i Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen i julehelgen.  
Tid: Torsdag 28. desember kl. 18.30.  
Sted: Spor 1 på Østbanen! (Innerst i Lillestrømspedisjonen). Her vil NSBs salongvogn Bo 19930, en tidligere tysk stålvogn, stå til vår disposisjon hele kvelden. Vognen er innredet med en stor 35 kvm salong samt kjøkkenbenk, og har plass til ca. 30 personer.

Program for dagen:

- Åpning og opprop.
- Drift og vedlikehold 1967.
- Ruteforslag for 1968.
- Valg av driftsbestyrer 1968-69.
- Stillinger i D & V.
- Hølandsbanens Museumsavdeling.
- Mat og drikke (må medbringes).
- Auksjonen.
- Film.

Til auksjonen håper vi du selv har noe interessant med. Velkommen!

OBS: Medlemskontingent for 1968 kr.25,- oppkreves ved inngangen!



# DRIFTEN 1967

Driftssesongen ble i år åpnet den 11. juni. Vi kan konstatere at trafikken er avviklet uten uhell og uten nevneverdige forsinkelser. Publikumbilstrømmingen har langt oversteget våre antagelser. Spesielt må nevnes rekorddagen søndag 20. august, da vi hadde 503 reisende og ruteplanen måtte legges om fra ordinært 1½ times intervall til timeskjøring.

Ved sesongens start var det satt opp en personalplan. Hensikten var å fordele medlemmenes tjeneste i tog og på stasjon

best mulig. Planen er stort sett blitt fulgt og medlemmene har med god samvittighet kunnet ta sine "frisonedager".

Tabell 1 angir hvordan trafikken fordelte seg i sommer.

Vi ser at vi har hatt ialt 2769 reisende, tallet ifjor var 1673. Trafikkøkningen i prosent blir da 65,39%. Ved første øyeblikk er økningen imponerende, et resultat som få trafikkselskaper kan oppvise maken til fra år til annet. Trafikkøkningen blir imidlertid noe mindre imponerende når vi videre ser at vi har kjørt 67 togpar i år (inkl. 4 persontogpar utenom ordinære driftsdager) mot 48 ifjor. Siden banestrekningen er den samme, vil det si det samme som en økning i antall kjørte persontogkm på 39,58%.

Gjennomsnittlig pass.antall pr. togpar 1967:  $2769:67 = 41,35$

Gjennomsnittlig pass.antall pr. togpar 1966:  $1673:48 = \underline{34,84}$

Gjennomsnittlig økning pr. togpar 6,48

Eller med andre "ord": 18,58%.

Ser vi i tabellen hvilke tog som "selger" best, finner vi at togene 3-4 og 5-6 er mest benyttet. Togene 1-2 og 3-4 har også godt belegg, men belegget i ekstratogene dekker vanligvis såvidt driftsutgiftene. Den 20. august var en helt spesiell dag som beviser at vi har for liten kapasitet pr. tog, og vi måtte kjøre flere togpar enn vanlig. (Avgang for togene 3-8 ble fremskjøvet til timesavgang, hvorpå vi kjørte ekstratog i tiden kl. 14.30-17.00.) Vi må derfor gå inn for å få Co 2 istand til neste sesong. Den vil ha 30 sitteplasser og et ukjent antall ståplasser. N 105 (Liermosen) må også bygges opp igjen som sommervogn til bruk på varme dager, slik den ble brukt i tiden 18.6-30.7, da den rakk å bli meget populær. Passasjerene satt som oftest ute på denne såant de kunne få plass, og ofte kjørte vi med de lukkede vognene omtrent tomme.

Det økonomiske resultat av driften ser slik ut: Pr. 20.11.67.

## Faste utgifter

Arbeid til NSB for materiell og skinnegang	kr. 100,-	
Brannforsikring for bygninger og materiell	" 50,-	
Ansvarsforsikring	" 400,-	550,-

## Variable driftsutgifter for fremføring av tog

Smøreolje	Kr. 12,-	
Bensin til vannpumpe o.l.	" 17,05	
Kull	" 722,01	
Trykking av enveisbilletter	" 60,-	811,06
Dieselolje	" 135,35	
Motorolje og startfuel	" 54,80	<u>188,15</u>
		999,21

## Variable utgifter ved innkjøp av salgsvarer

Primerker		246,-
Prospektkort	366,50	
Mineralvann	1466,46	
Kjeks	140,-	<u>1972,96</u>
		<u>2218,96</u>

Sum utgifter ved driften

Kr. 3768,17



TABELL 1. Passasjerbelegget 1967.

Ordinære tog ifølge oppsatt ruteplan																
	Tog 1 og 2				Tog 3 og 4				Tog 5 og 6				Tog 7 og 8			
Dato	Retur		Enveis		Retur		Enveis		Retur		Enveis		Retur		Enveis	
	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V
11.6	6	10	-	5	25	18	-	-	20	19	-	-	2	3	4	10
18.6	13	11	-	-	17	23	2	1	20	27	-	-	9	3	-	-
25.6	16	22	-	-	33	30	7	6	24	36	-	4	17	29	4	7
2.7	13	7	1	-	14	18	-	-	13	26	3	1	12	7	1	1
9.7	12	19	-	-	11	7	-	-	20	41	1	2	5	10	-	-
16.7	4	10	-	-	19	29	-	-	11	27	-	1	3	12	-	-
23.7	7	10	-	-	3	9	-	-	14	26	-	-	5	10	-	-
30.7	14	20	-	2	18	22	-	-	30	35	1	-	3	6	-	-
6.8	24	41	-	-	33	42	4	3	9	27	5	2	23	36	1	2
13.8	16	29	-	-	23	51	8	8	31	47	1	2	16	15	-	-
20.8	35	45	-	1	37	60	6	4	28	39	4	5	53	84	5	1
27.8	31	34	-	-	39	65	3	1	47	55	5	2	19	25	-	-
3.9	18	20	-	1	37	47	6	4	19	26	2	-	6	4	-	-
Sum	209	278	1	9	309	421	36	27	286	431	22	19	173	244	15	21
Sum pr.tog	497				793				758				453			

Rubrikken forts. nedenfor

Ekstratog etter behov																					
Dato	Ekstratog		Ekstratog		Ekstratog		Ekstratog		Sum		Tur-retur		Enveis		Total						
	Ret.	Env.	Ret.	Env.	Ret.	Env.	Ret.	Env.	Tur-retur	Enveis	B	V	B	V							
	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V							
11.6										53	50	4	15	122							
18.6										59	64	2	1	126							
25.6	5	2	-	-						95	119	11	17	242							
2.7	1	5	-	-						53	63	5	2	123							
9.7	-	-	5	6						48	77	6	8	139							
16.7	3	8	-	-						40	86	-	1	127							
23.7										33	55	-	-	88							
30.7	-	4	-	-						65	87	1	2	155							
6.8										89	146	10	7	252							
13.8	3	5	-	-						89	147	9	10	255							
20.8	16	24	2	1	6	13	-	-	5	16	-	-	2	4	6	1	182	285	23	13	503
27.8	4	9	4	8						140	188	12	11	351							
3.9										80	97	8	5	190							
14.6*	-	79	-	-						-	79	-	-	79							
10.9*	-	-	2	2	-	-	2	8	-	-	3	4	-	-	7	14	21				
Sum	32	136	13	17	6	13	2	8	5	16	3	4	2	4	6	1	1022	1543	98	106	
Total	198				29				28				13				2769				

\* = Fellestur for pensjonister ved A/S Elektrisk Bureau.

+ = "Høstkjøring" med diesellok og Co 1. Tur-retur for halv pris.

## Inntekter:

## Billettsalg

Barn, tur-retur	kr.1022·2 =	kr.2044,-
Barn, enveis	" 98·1 =	" 98,-
Voksne, tur-retur	" 1543·4 =	" 6172,-
Voksne, enveis	" 106·2 =	" 212,-
Salg av frimerker		kr. 275,-
Slag av mineralvann, kjeks og prospektkort	" 2016,40	" 2291,40
Driften 1967. Sum inntekter		kr. 10817,40
Sum utgifter		" 3768,17
Overskudd på driften		<u>kr. 7049,23</u>

Tross det fine resultat må det sies å være foruroligende at salg av mineralvann, kjeks og prospektkort bare har innbragt kr.2016,40, mens de samme varer er betalt med kr.1972,96, altså en fortjeneste på kr.43,44 (2,154%).

TABELL 2. Lokomotiv- og vognl p, utkjørt distanse i km i persontrafikken

Dato	Trekkaggregat			Personvogner				Godsvogner					
	Lok 4	Lok 6	Diesel	Co 1	Co 2	ABO3	BFo5	To 1	G 9	G 13	K 19	Go26	N105
11.6		24		24		24				24			
18.6	U	24		24	U	24		M		24		M	24
25.6	n	30		30	n	24		i	6	30	6	i	24
2.7	d	30		30	d	24		d		30		d	24
9.7	e	30		30	e	24		l		30		l	24
16.7	r	30		24	r	24	3	.	3	30		.	24
23.7		24		18		18		h		24		h	18
30.7	a	30		30	a	30	12	e		30		e	
6.8	r	24		24	r	24	12	n		24		n	
13.8	b	30		30	b	24	18	s	6	30		s	
20.8	e	48		48	e	48	48	a				a	
27.8	i	33		30	i	24	30	t				t	
3.9	d	24		24	d	24	24			24			
1)	e	39		39	e	39	21		6	33	3		18
Sum A		420		405		375	168		21	333	9		156
10.6		5							5				
14.6		6		6		6	6			6			
10.9			18	18									
1)		3	3	3		3	3			3			
Sum B		14	21	27		9	9		5	9			
Sum A+B		434	21	432		384	177		26	342	9		156

1) Utkj rt distanse for tomtog Bingsfoss-Fyen-Bingsfoss eller Bingsfoss-Fossum-Bingsfoss.

Sum A = Utkj rt distanse i km på ordinære driftsdager.

Sum B = Utkj rt distanse i km ved prøve- og ekstratogkj ring utenom de ordinære driftsdager.

Av fjorårets regnskap kan vi finne ut at salg av mineralvann og prospektkort innbragte kr.1632,93 og ble betalt med kr.968,90, fortjeneste kr. 664,03. Fortjenesten i r burde altså vært ca. kr. 1100,-.

Medlemmene anmodes om   ransake sine hjerner for   finne ut hva svinnet kan komme av og melde fra til undertegnede.

Det oppsatte regnskap er "uoffisielt" og der tages forbehold om mindre summasjonsfeil.

Beregning av omkostninger ved kjøring pr. ordinært togpar 1967:

Faste utgifter kr.550,00:52 = kr. 10,58

Variable utgifter " 999,21:67 = " 14,79

Omkostninger pr. tog kr. 25,37, km.pris kr. 4,23

Ekstratog:

Variable utgifter kr.999,21:67 = kr. 14,79, km.pris kr. 2,50

NB! De lave omkostningene i r skyldes vesentlig den gunstige anskaffelse av kull ifjor høst.

Inntektene på kjøring av ekstratog dekker som nevnt vanligvis ikke mer enn driftsutgiftene. Salg av mineralvann, kjeks og prospektkort representerer beskjedne beløp i tog med få reisende.

Konklusjonen på dette må bli at selv om hver innkommet krone er kjærkommen, og selv om jeg i forrige driftsoversikt (HB-nytt 7) gav uttrykk for at vi må yte størst mulig service, bør vi prøve   unngå   kjøre ekstratogene 1,2,3 og 4, ikke minst av hensyn til vårt eget personale. (Dette problem kunne kanskje avhjelpes ved en bedre kunngjøring av våre avgangstider? Red. ann.)

Salg av enveisbilletter er nytt i r. Resultatet er 98 solgte barnebilletter a kr.1,- og 106 voksenbilletter a kr. 2,-, ialt kr. 310,-

Trykningsutgifter kr. 60,-

Netto fortjeneste kr. 250,-

Tabellen på forrige side viser med all ønskelig tydelighet at det er voksne tur-returreisende vi må satse på   få.



Tabell 2 viser hvilket materiell som er brukt i trafikken i år og antall kjørte km i persontrafikk for hver enhet.

Men disse tall kommer ikke av seg selv. Ingen kan drive banen alene. Noen få kan imidlertid klare det noen tid, men ikke år etter år. På grunnlag av personalplanen og statistikk over fremmøtte hele året, viser det seg at det stort sett er den samme dødsgjengen som forestår driften og som også møter opp når større mannskapskrevende tiltak skal gjennomføres. Noen av de som kaller seg "aktive" møter opp av og til og andre møter ikke i det hele tatt. Det beklagelige er at den gruppen som møter opp sånn dann og vann - fortrinnsvis under driften, men også enkelte andre dager - tilsynelatende ikke er interessert i å gjøre annet enn å prate og spise. Denne mentalitet er absolutt skadelig og det har vist seg at disse elementer også trekker andre med seg i uvirksomhet, flere av dem som møter opp for å gjøre noe positivt. Denne tendens synes vanskelig å bekjempe. Jeg vil derfor understreke at de som vil reise opp til banen for å drive dank eller legge beslag på verdifull tid for andre, heretter får holde seg borte.

Olaf Wiegels,  
Driftsingeniør D & V.

## KUNNGJØRINGER

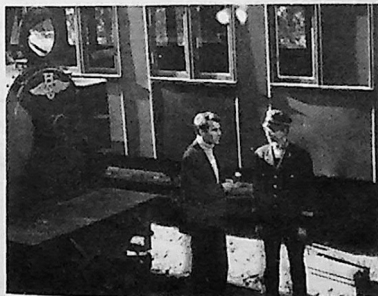
**STILLINGSBETEGNELSE.** For å følge tradisjonen fra UHB i privat- og statsbanetiden, endres stillingsbetegnelsen Driftsingeniør i Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen, til Driftsbestyrer, fra og med 1/1-68.

**REGNSKAPET.** Da det fra tid til annen kommer inn regninger som er vanskelige å postere riktig i regnskapet, skal alle kvitteringer for innkjøpte varer av medlemmene påføres hvor og til hva varen er anvendt. Eksempler: Dieseloilje - gruskjøring til Fyen sidespor, Materialer til vannårn, Smøreolje til "Høland", Motorolje til diesellok ved svillekjøring. Ordningen trer i kraft straks.

Driftsingeniøren.

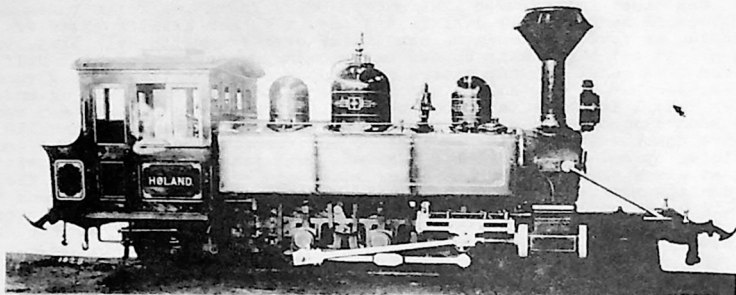
Maskinavdelingen opplyser at den noe miserable godsvogn G 9 nå er ferdig etter en aldri så liten mellomrevisjon, hvor gamle malinglag er fjernet og ny godsvognrød med sorte stafferinger er lagt på. Kun teksting av vognen gjenstår. Under avskrapingen oppdaget vi at vognen i privatbanetiden hadde hatt bokstavene UHB malt i ca.40 cm høyde på dørene. Det vil utvilsomt ta seg godt ut å få frisket opp igjen!

Historiens hittil verste innbruddstyveri er forevøt oss på Bingsfoss. Ruter i kiosken er pulverisert, alle tilgjengelige hengelåser er brutt opp, endog i billettskapet, hvor det ikke fantes noe av verdi. Hva tyvene egentlig har vært ute etter er ikke godt å si, men de har bl.a. tatt med seg vår nye verktøykasse med det verktøy de (vi) trengte mest, foruten begge våre 20-liters kanner til dieseloilje og endel annen redskap. Det ser ut til at vi må ta alt av verdi hjem til byen etter endt arbeidsdag herefter.



To ganger i år har Hølandsbanen lagt beslag på NRKs TV-skjermer. Første gang var onsdagskvelden 16. august, se passasjertallene 20/8 side 7. Andre gangen var i det selvstendige programmet "Ta plass - lukk dørene" tirsdag 24. oktober, hvor vi fikk ca.15 minutter å reklamere på. Opp-takene til dette programmet ble gjort 3/9 og (hovedsakelig) i dagene 28-29.september, da de av oss som kunne lot plikter være plikter og gjorde vårt beste for å lage et godt TV-program. Bildet skal forestille guide Carl Frederik Thorsager og programleder Gunnar Grøndahl i samtale foran "Setskosten".

# „HØLAND“ 70 ÅR



Hva for noe, tenker De kanskje, nr.6 "Høland" ble da vitterlig bygget i Tyskland i 1925, for 42 år siden. Og det må vi jo straks gi Dem rett i. Men som den skarpe leser vil ha oppdaget, forestiller ikke bildet den "Høland" vi er vant til å se. Det er nemlig UHBs lok nr.3 "Høland", bygget til åpningen av Hølandsbanen (Bjørkelangen-Skulerud) i 1898.

UHB 3 "Høland" ble bygget ved Baldwin Locomotive Works, Philadelphia, USA i januar 1898 med byggenummer 15673 og kostet kr. 18 900,-. Det ble solgt og hugget ved et svensk spikerverk antagelig i 1924, sammen med lok nr. 1 "Urskog", som var helt nedslitt.

Tekniske opplysninger om "Høland" er vanskelig å finne. Det var et 1'C 1'-tanklok med "outside frame" dvs. rammen utenpå hjulene, noe som er svært sjelden her til lands. Videre var det av typen Twilling Våtdamp og som en kuriositet kan nevnes at det istedenfor dampfløyte var utstyrt med bjelle, som vi ser mellom to av domene.

Med sin karakteristiske præriskorsten ble "Høland" et kjent trekk i bygdebildet, og røken skal ha vært synlig på lang vei. Men lokomotivet, som opprinnelig var beregnet på det før sammenslutningen selvstendige selskap A/S Hølandsbanen, viste seg å være kostbart både i drift og vedlikehold, og var dessuten beheftet med visse mangler. Blant annet hadde kjelen altfor liten fordampningsevne i forhold til sylindervolumet, slik at maskinen ofte måtte stoppe i motbakkene p.g.a. mangel på damp. Loket var heller ikke særlig godt egnet til skinnegangen. Parallellen med Baldwin-maskinen (D-tanklok) på den krokete Nestun-Osbanen er ganske slående. Også Urskogbanen var dårlig egnet til sin maskin, omenn Osbanens lokomotiv nok forvoldte adskillig større ødeleggelser langs skinnegangen. "Høland" ble også fordyret ved en nødvendig omkonstruksjon av vanntankene.

Det er "Høland" som pryder Urskog-Hølandsbanens aksjebrev fra 1903. Lokomotivet var vakkert malt fra fabrikken, som også malte navnet på førerhytten. Lokomotivbjellen skal visstnok ennå befinne seg i banens trafikk-område.

Museumsavdelingen.

Har De (eller kjenner De noen som har) gamle avisutklipp fra Urskog-Hølandsbanens tid? Eldre fotos fra norske privatbaner? Eller andre skrevne eller trykte klenodier fra svunnen tid? Hjelp oss i vårt arbeide med å lage et virkelig museum! Send inn et bidrag, til redaksjonen eller til A/L Hølandsbanen, Museumsavdelingen, Postboks 31, Vinderen, Oslo 3. Hvis De svært nødig vil skilles ad med Deres klenodium, hvilket vi jo godt kan forstå, så send allikevel inn, slik at vi kan få laget en kopi.

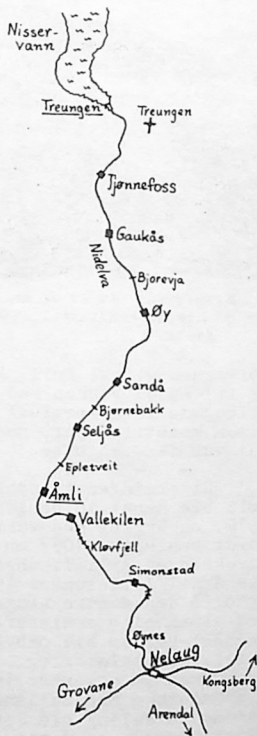
Og med det samme: Vi forsøker for tiden å kartlegge etterlevninger av gamle og/eller smalsporede vogner rundt om i landet. Har De sett noen ute i terrenget? Skriv og fortell oss om det! Gjerne med foto!



# treungenbanen

Lørdag den 30. september i år gikk siste ordinære tog på den 55 km lange jernbanestrekningen fra Treungen i Nissedal til Nelaug. Trafikken har vært ynkelig liten de siste to-tre årene, etter at jernmalmgrubene i Søftestad nord i Nissedal ble innstilt. Man var kommet frem til et årlig underskudd på 700 000 kroner ved Treungenbanen, og Stortinget fant ut at man like gjerne kunne innstille driften snarest mulig og heller bygge en kompensasjonsvei til 10-12 millioner kroner.

For å få reist på Treungenbanen før den ble nedlagt, avla jeg banen i dagene 27.-28. juni et besøk. Det viste seg at damplokdriften ved banen var opphørt for et par år siden, og man var gått over til Di 2 for fremføring av togene. Riktignok ødela diesellokene skinnegangen sterkt, men dette ble det nå ikke tatt så mye hensyn til siden nedleggelsen var så nær forestående. Med damplokrift var godstogrutene satt opp med max.hastighet 60-70 km/t, mens man med diesellok ikke kjørte særlig fortere enn 30 km/t. Passasjerene ved banen ble befordret med motorvogner type 87,



Treungen stasjon.



Åmli stasjon.



Kryssing i Treungen.

til Vennesla, borte. Den var tatt ned av Statsbanene, da Hunsfos fabrikker for transport av tømmer er gått over til tømmerkjøring med bil. Den gamle svingkranen som Søfte-land gruber brukte for lessing av malmen, stod der ennå, og den eneste godstrafikken som nå kom fra Treungen, var et vognlass bakonved til hvert godstog fra en større sag på stedet (opplysning til våre danske lesere: Bakonved er det som blir igjen av tømmerstokken når man har laget planker av den).

Godstogene gikk annenhver dag, og fra Treungen var det den dag jeg besøkte banen to vogner til Arendal. Dette var det hele, foruten at enkelte av de andre stasjonene hadde et par vognlaster.

I passasjertrafikk gikk det 4 togpar pr. dag. Det var ikke så aller verst med passasjerer ved banen, og i noen av togene var mo-

og det var etter det jeg fikk høre i Verkstedet i Arendal meningen å hugge opp noen av disse vognene etter banens nedleggelse. 2 vogner skulle imidlertid stå igjen som reservevogner i Arendal. Passasjertrafikken til Nelaug vil antagelig gå med 86-motorvogner.

På Treungenbanen ellers så det meget dødt og forlatt ut. De eneste stasjonene som var betjent var Åmli, Tjønnefoss og Treungen. Lok-vannkranene, som det stod en god del av langs banen, var ikke i bruk, og på de fleste stasjoner var sporvekslene tatt opp, og sporene lå bare igjen uten tilknytning til hovedlinjen. På Treungen stasjon var den store, moderne tømmerkranen som ble brukt av Hunsfos fabrikker for transport av tømmer



D/S "Nissen", Nisservann. Et av de dampskip som gikk på Nisservann inntil 1930-årene.

torvognen ganske full. Av og til hadde vognen med reisegods i en spesiell liten godstilhenger, men det var ikke så ofte.

Strekningen Arendal-Åmli ble åpnet 18. desember 1910, og bygget med vanlig norsk smalspor, 1067 mm. Strekningen Åmli-Treungen ble åpnet 14. desember 1913 og også denne strekningen med alminnelig smalspor. Arendal-Nelaug ble ombygget til normalspor og gjenåpnet 10. november 1935 i sammenheng med Sørlandsbanen. På Nelaug ble det nå sporbrudd, og dette



Treungen - godsvogner til Arendal.





Lokstallen (tidligere smalsporet) og dreieskiven på Treungen.

varte helt til 21. juli 1946. Da ble strekningen Nelaug-Treungen åpnet for normalsporet drift. Det er altså ikke mer enn 21½ år siden banen var smalsporet, og derfor finnes det ennå idag en del som minner om smalsporetiden. I lokstallen på Treungen kunne man tydelig se merker etter smalt spor, og langs linjen stod det ennå igjen ialt 5 gamle

godsvognkasser. Banen ble alt fra begynnelsen bygget etter normalsporet profil, så de eneste forandringene som måtte gjøres ved ombyggingen til normalt spor, var å trekke inn plattformene. Ellers er det ikke foretatt noen ombygginger ved banen. Stasjoner, vannkraner, dreieskive osv. har vært brukt til smalspor. Et eneste sted stod det en påfyllingskran som ikke hadde vært i bruk siden 1946. Tuten var plassert for lavt til å nå opp til de normalsporede lokene, og man hadde ikke tatt den ned siden.

Nå skulle man jo formode at all trafikk på Treungenbanen var innstilt fra 1. oktober, men dette er ikke tilfelle. Det var meningen at skinnegangen skulle fjernes allerede i høst, men dette er ikke gjort, da Kristiansand distrikt gjerne vil holde på banen så lenge som mulig. Det foregår nemlig massetuskiftning på strekningen Arendal-Nelaug, og denne massen får man fra Treungenbanens store grustak ved Bjorevja, ca. 38 km fra Nelaug. Tog forekommer derfor fremdeles på banen (opptil en gang ukentlig), og denne trafikken vil antagelig fortsette til sneen har lagt seg. Skinnene vil da bli tatt opp til våren eller sommeren. Således skulle det altså fremdeles være anledning til å ta en tur med Treungenbanen!

Carl Fr. Thorsager.

### Fortsatt fra side 16

Hvor mange reisende hadde de hatt idag? Tjah, litt over 700 visst. Det var omtrent vanlig. I løpet av en sesong befordrer DJK ca. 10 000 reisende. Vel å merke enkeltreisende! Man regner nemlig en turreturpassasjer som to personer, en detalj som er verdt å merke seg.

Efter en interessant prat om jernbaner i sin alminnelighet skiltes vi i Næstved med løfter om snarlig gjensyn, enten i Maribo eller på Sørumsand.

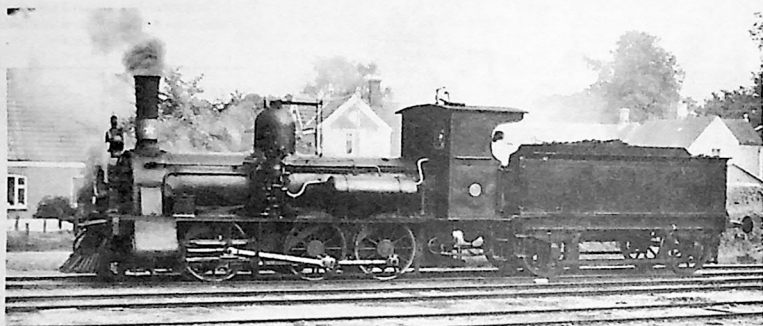
Ole Mjelva.

Vi håper våre danske kolleger samt de mer internasjonalt orienterte av våre lesere vil unnskyldte den noe selvgoede Ola Nordmann-undertone som preger artikkelen.

Red.

### TIL VÅRE MEDLEMMER

Efter nyttår er det meningen å utgi en ajourført utgave av medlemsfortegnelsen fra 2. juli i år. Stod De oppført med feil navn, adresse eller telefonnummer, eller har De fått noen av delene forandret, så vennligst skriv til redaksjonen om forholdet. I god tid!



Lok OHJ nr. 5 under rangering i Bandholm.

## DANSK JERNBANEKLUB (DJK)

### Et besøk på museumsbanen Maribo-Bandholm

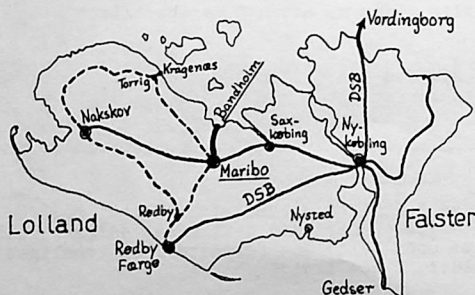
Antall museumsbaner i Skandinavia er nå oppe i 5 (2 i Sverige, 2 i Norge og 1 i Danmark), og det ville vel ikke være så dumt om vi 5 kom i bedre kontakt med hverandre og utvekslet erfaringer.

Dette var mine tanker da jeg en søndag i sommer tok en tur ned til Dansk Jernbaneklubs museumsbane Maribo-Bandholm på Lolland. Reisen gikk med DSB til Nykøbing, derfra med hurtiggående motorvogntog "Lynetten" på Lollandsbanen (privat) til Maribo. Det har tidligere vært trafikkert ialt seks privatbanestrekninger på Lolland, men banene Maribo-Torrig, Maribo-Rødby Færge, Nakskov-Rødby og Nakskov-Kragensås er nedlagt. Det som er igjen, og som trafikeres av Lolland-Falsters Jernbaneselskab (LJ), er den gjennomgående strekningen Nykøbing-Maribo-Nakskov, og altså Maribo-Bandholm. Ja, det viste seg nemlig at Lollandsbanen kjører godstog til Bandholm på hverdager og bekoster alt vedlikehold av skinnegangen, slik at DJKs medlemmer fullt kan ofre seg for vedlikehold og oppussing av materiellet, og slippe å tenke på slike problemer som svilleytting og grøftegraving!

Maribo stasjon er i likhet med LJs motorvogntogsett ganske moderne. Noen plass for billettsalg osv. til museumstoget hadde man imidlertid ikke avsett. Billetter, prospektkort, brosjyrer m.m. ble alt sammen

solgt i toget, noe som til tider skulle vise seg å bli ganske distraherende. Godt å vite at vi med vår fyrstikk-eske på Fyen ligger et hestehode foran!

Toget som omsider ség inn til perrong 3, var virkelig litt av et skue. Vognene var så uensartede som vel mulig, og alle sammen var nydelig oppusset og restaurert. Her var to midtgangsvogner, en kombinert 1.kl.karét og 3.kl. midtgangsvogn, en sidegangsvogn og en pakkvogn. Alle to-





akslede, "selvfølgelig". Over postsprekken i pakkvognen stod det: "Brevkassen tømmes ikke" (2-0 til Tertitten).

Loket, nr.5, var en O-C-O-maskin med toakslet tender, og lignet endel på DSBs litra G. I en ny-delig



"Lynetten" i Nykøbing.

veis ble det holdt en fotostopp, som forløp således: Togføreren sprang gjennom vognene og annonserte "ophold for fotografering", lokføreren brukte trykkluftbremsen og låste hjulene i god tid, og så hoppet vi av og løp noen hundre meter side om side med tykkmavede amerikanere med Super 8-apparat og båndopptager, for endelig å forevige toget på beste måte mellom hodene på alle de andre fotografene.

Noe senere ankom vi Bandholm stasjon, en liten koselig teglstensbygning med 3-4 spor foran, og fortsatte ca.100 m ned til havnen hvor der var avstigning og forfriskninger, postkort m.m. Her lå også motorbåten "Saxholm" som erstatning for d/s "Skjelskør" i den populære Veterantrekanten Maribo-Saxkøbing (todekkerbuss) - Bandholm (dampskip)-Maribo (tog). DJK hadde ved inngangen til havnestasjonen satt opp et kjempehøyt semafor-signal og bygget opp en plattform i hele togets lengde. Rundt loket samlet det seg en hel del mennesker for å beundre maski-

trykksak om DJKs rullende materiell som ble solgt underveis, kunne vi dessuten lese om dette loket at det hadde byggenr.10 hos den nå nedlagte fabrikk Vulcan i Maribo, hvor det ble bygget i 1901 til Odsherred Jernbane på Nordsjælland.

Så la vi iver ut fra perrongen på Maribo, og etter en smule rangering var vi på vei til Bandholm. Banestrekningen er 7,5 km lang, og tross sine pene omgivelser, som kunne minne noe om Krøderbanen, noe av det flateste og mest snorrete jeg noen gang har opplevd. Under-



Fotostart underveis.



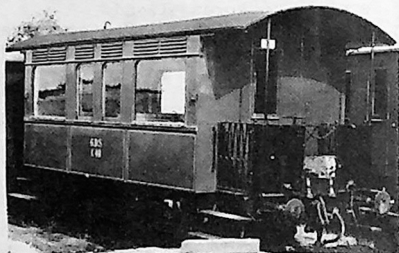
I lokstallen i Maribo ser vi fra venstre lok nr. 2 "Kjøge", OKM nr. 14 (1-C-1), og utenfor inspeksjonstrallen "Pluto", bygget 1925 til Nordfynske jernbane og utstyrt med en 35 hesters Ford AA motor.

nen og "prate fag" med lokføreren. Lokførerne på museumstogene er DJKs medlemmer, men som oftest eldre karer med maskinteknisk utdannelse.

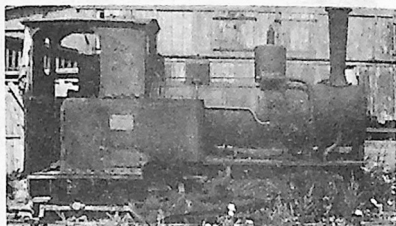
Et pift i fløyten, ferdafolket samlet seg ombord igjen, så rygget vi opp til Bandholm st. og fikk loket i den riktige enden. På tilbake turen passerte vi utallige skilt påskrevet "Giv Agt!" hvilket er utlagt "tut her", og lokføreren skal ha ros for sin tjenesteiver i så måte. Ved ytre spørveksel på Maribo hoppet jeg av for å ta resten av museumsmateriellet nærmere i øyesyn. DJK disponerer hele den gamle damplokkstallen i Maribo, som er en prektig "roundhouse" med 8 spor og dreiskive foran, og naturligvis utstyrt med maskinverktøy, oppholds-, om-

klædnings- og vaskerom så meget man kan ønske seg. Utenfor på begge sider av stallen var det 5-6 oppstillingsspor, fulle av omtrent all slags jernbanemateriell, fra fullstendig restaurerte kareter med lakken glinsende i solen og ned til rustansamlinger i form av ganle godsvogner osv. Ja, endog en liten Esso-tankvogn kunne observeres iblant det hele.

I lokstallen kom jeg i prat med en kar på min egen alder, som straks la skiftesnøkkelen fra seg og viste meg rundt på lokene. Han hadde helårsstilling som fyrbøter, men deltok for tiden i hovedrevisjon av et



Vogn GDS C 40, bygget i 1898 til Gribskovbanens Drifts-Selskab, tidligere Konge- og Inspektionsvogn G 1.



"Else", sporvidde 765 mm. Byggeår. 1921. Anleggsløse ved Orenstein & Koppel 1921. Anleggsløse ved sementfabrikk ved Mariager, gitt til DJK 1962. Etter sigende var det dette lok Hølandsbanen skulle få overta fra Danmark, men sporvidden var altså 35 mm for stor.

1'C 1'-tankklok, OKMJ nr.14, som stod fullstendig demontert over en smøregrav. Her stod dessuten de to C-tanklokene "Kjøge" og "Faxe" fra Østsjællandske Jernbaneselskab (1878), som har trukket de aller fleste av museumstogene til Bandholm. Han viste meg også inn i Danmarks eldste motorvogn fra 1921, et kolossalt uhyre som ikke hadde passasjerkupe, bare post- og pakk-avdeling. Motoren var heller ikke borte, den var på størrelse med maskinrommet i vår egen El 9 og ytet hele 120 HK! Kraftoverføringen var elektrisk, og som "kjøregreie" hadde den en vanlig sporvognssveiv. DJK disponerte pr. 1.juli i år ialt 66 stk. rullende materiell (tallene i parentes angir driftsklart materiell):

10 damplokomotiver (4)	4 post- og reisegodsvogner (2)
4 motorvogner (2)	3 benkevogner ("kuvogner") (1)
1 "skiftetraktor" (1)	12 godsvogner (6)
1 inspeksjonsmotorralle (1)	
2 boggipersonvogner (0)	5 smalsporde damplokomotiver (0)
17 toakslede personvogner (7)	5 smalsporde boggigodsvogner (0)

Nå kom selve museumstoppet inn etter endt driftsdag. De 5 vognene ble satt i et passende oppstillingsspor, og loket kjørt bort for å slages. Jeg benyttet anledningen til å gi togføreren noen Hølandsbaneplakater og -brosjyrer, samt legge igjen noen medlemsblad til våre danske medlemmer (jaha, det har vi). Jeg ble noe skuffet: Jo, han trodde han hadde hørt om Hølandsbanen, men forvekslet oss ideligen med Setesdalsbanens Hobbyklubb! Vi må nok se å spre litt mer reklame i våre naboland!

Loket var ferdigslaget og skulle i stallen, men først fikk jeg snakket med lokføreren, som velvillig trakk ut et annet lok i lyset for fotografering. Derneft begav jeg meg i retning mot stasjonen sammen med de fleste DJK-guttene (noen av dem skulle helt til København) for å vente på "Lynetten" 17.48. Vi skulle samme vei helt til Næstved, og hadde mye å prate om! DJK har fått istand en fin modersjonsordning, som gjelder på både Statsbanene og Lølandsbanen. DJK-guttene får kjøpt billetter for under halv pris, og det er spesielle, grønne billetter trykket for DJK. Likevel kommer reisen fra-til København på ca. 30 kroner, så helt billig er det jo ikke.

(fortsettes side 13)