

Tertitten presenterer:

HØLANDSBANE - NYTT NR. 1 - 9 (NOV. 1964 - AUG. 1967) 3 OPPLAG.



Selskapet driver idag på idealistisk basis „Tertitten“, smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sørumsand i Akershus Fylke.

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER fra 1972.

Fra Redaktøren.

Tredje opplag av "Hølandsbane-Nytt" foreligger herved, og et mange-årig ønske er endelig oppfylt. Det har dog tatt sin tid å få skrevet av alle de 9 "blekkene", teller man etter vil man se at dette opptrykket i alt er på hele 88 sider. Ingen enkelt kveldsjobb akkurat.

Hva angår bildemateriellet som her er brukt, vil den oppmerksomme veteran straks oppdage at dette skiller seg i sterk grad fra det som ble brukt i de opprinnelige "Hølandsbane-Nytt".

Til dette er å si at de gamle bildene ikke lenger lot seg oppdrive, men takket være Jørgen Seemann Berg's rikholdige billedarkiv har det latt seg gjøre å bringe frem bilder som aldri tidligere har vært vist, og som på den beste måte viser hvorledes vi kom igang. Takk skal også rettes til Gaute Narverud og Hans Petter Grøner for bidrag på bildefronten.

Jeg håper at alle våre "veteraner" nå vil få seg en hyggestund, og gjenoppleve "gode gamle dager". Til nykomlingene, hvor undertegnede også hører hjemme, er det bare å si: "Slik begynte det, og til glede har det vært for oss alle!"

30. september 1983.

Erik R. Gjertsen
Erik R. Gjertsen



Siste tog har gått på Hølandsbanen og de reisende er henvist til buss.

Foto: Arkiv UHB.

Meddelelser fra Andelslaget Hølandsbanen, Drifts- og Vedlikeholdsavd.

Postboks 24, Vinderen, Oslo 3

Nr. 1

Nov. 1964.

Med dette har vi gleden av å presentere første nummer av Hølandsbanenytt, som vi håber skal bli en fast institusjon som kan binde medlemmer og andelshavere bedre sammen.

Men for at dette skal lykkes, må alle hjelpe til med bidrag og på annen måte.

Hans Petter Grøner.

Gaute Narverud.

DAMPLOKOMOTIVKJØRING PÅ A/L HØLANDSBANEN.

A/L Hølandsbanens to damplokomotiver, nr. 4, "SETSKOGEN" og nr. 6, "HØLAND", ble i sommer flyttet fra den midlertidige oppbevaringsplass på A/S Sørumsand Verksteds område til lagets strekning.

"HØLAND" er praktisk talt ferdig opp-pusset etter en stor innsats fra Hans Petter Grøner. Den er trykkprøvet og godkjent for 12 kg. arbeidstrykk.

Den store dagen, søndag 25. oktober, opprandt med strålende sol, og oppfyringen gikk uten vanskeligheter av noen art, og ca. kl. 13 fikk "HØLAND" avgang fra Fyen st. for første gang.

De to av våre fire personvogner som var i toget, BFO5 og Co2, ble raskt trukket avsted, og snart var hastigheten oppe i største tillatte 15 km. pr. time.

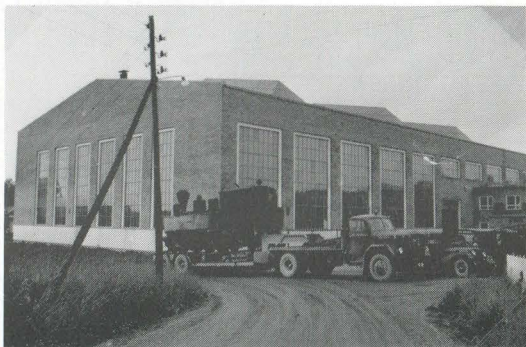
Store røykskyer steg opp i det kjølige høstværet og gav en forsmak på hva man vil få oppleve på Hølandsbanen hver søndag til sommeren.

Med et kraftig, fulltonende fløyt, gled tog 1 inn på Bingsfoss stasjon, hvor det for et år siden var en tett krattskog, mens det idag er en fin lokstall, konstruert og hovedsaklig oppført av Magne Glomnes, også med hjelp av medlemmene, samt et sidespor med to sporveksler.

På Bingsfoss var det 10 min. opphold så den 20 tonns kjempen kunne få pusten igjen til den 1,5 km. lange 20°/oo stigningen opp til Fossum stasjon.

Endelig ble det gitt "avgang" og dampen ble sluppet på igjen, og "HØLAND" gled ut fra stasjonen med kraftige stønn og pust. Oppover og gjennom 200 m. kurven og 100 m. kurven ved Fjellvang var det virkelig et tog som slet seg oppover, det var overflod på krefter!, men hastigheten tillater foreløpig ikke at alle brukes.

Røken drev langs vognsidene og løste seg langsomt opp i den klare luften. Endelig kom man opp på Fossum st. For oss som kjørte hadde



Lokomotivet er her lastet opp på semitrailer og er iferd med å takke farvel til Sørumsand Verksteds område.

Foto: Arkiv UHB.

hele turen fortonet seg som en tur med Statsbanenes høyfjellsmaskin type 31b.

Et kvarter senere skulle man få se for første gang hva dampbremsen er god for; og det var ikke lite. Man hadde omtrent samme beherskelse over toget som ved vanlig Knorr lufttrykkbremse.

Kl. 17 ble "HØLAND" kjørt inn i lokstallen for denne gang, efter å ha tilbakelagt 35 km.

Vi beklager at vi ikke kan vise noen av de mange bilder som ble tatt (tekniske vanskeligheter), men vi kan forsikre at det ikke var få.

GN.

A/L HØLANDSBANEN I RETTSAK.

Man vil prøve å hoppe så lett som mulig over dette, men det er ikke lett.

Da de to lokomotivene ble flyttet fra A/S Sørumsand Verksteds område, kom det til uoverenstemmelse på visse av de punkter i avtalen av 27. juni 1962 mellom A/S Sørumsand Verksted og A/L Hølandsbanen, som angikk flyttingen av materiell, slik at det ble satt igang rettsak mot oss.

Mer skal vi ikke si om den sak.

GN.

HOBBYBANENYTT.

Östra Södermanlands Järnväg, den svenske hobbybanen, har i år hatt 2569 reisende på 22 trafikkdager i 64 ordinære og 10 ekstrasog. Nettoinntektene ble sv.kr. 5100:-

GN.

EFTERLYSNINGER.

Det har dessverre gått hardt ut over dresinene ved banen i sommer. Hvis noen skulle se seg istand til å reparere en eller flere av disse, kan man bare henvende seg til foranstående adresse, så man kan få diskutert hvordan man skal ordne seg.

Hvis noen har verktøy, som vi trenger mye av ved banen, som man er villige til å overlate oss ville vi være meget takknemmelige.

Vi trenger lagerbygning på Bingsfoss. Hvis noen vet om noe som kan brukes, vær vennlig å kontakte oss. Vi kan ikke ha verktøy og dresiner flytende rundt i BFO5 lenger.

Så vil vi appellere til alle medlemmer å skaffe to nye medlemmer, på den måten skulle vi kunne fordoble medlemstallet.

GN.

KONSESJONSANSØKNING.

I løpet av høsten har man fått sendt inn konsesjonsansøknings; det har dessverre tatt lang tid, fordi Fylkesveisjefen brukte ca. 4 måneder på å besvare en nødvendig forespørsel.

Men det lyktes endelig Gaute Narverud å få sendt inn ansøknings, med de nødvendige vedlegg, så nu håber vi snart å få innvilget ansøknings.

GN.

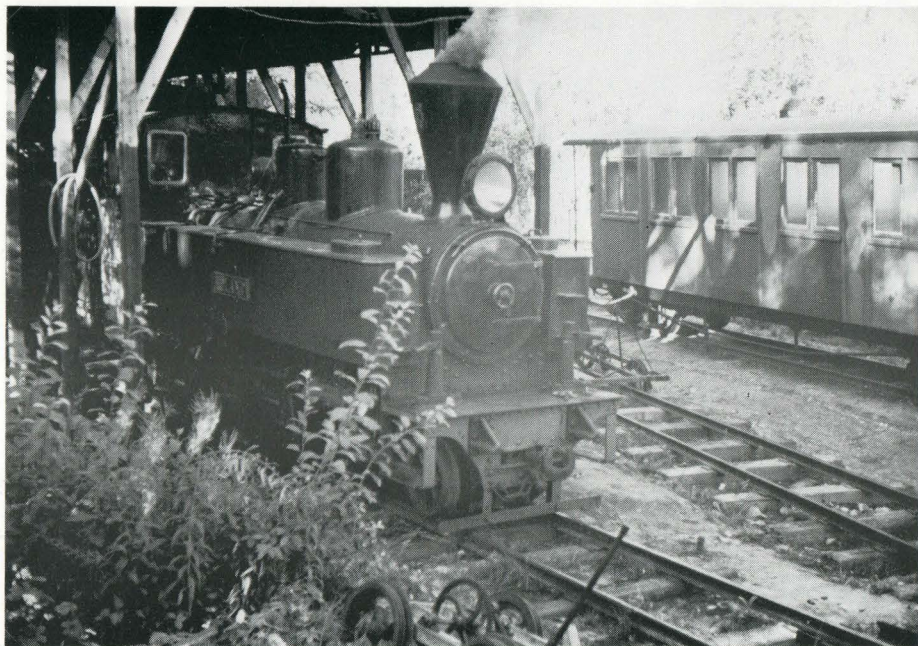


Sensommer 1964. "HØLAND" og "SETSKOGEN" er plassert på Bingsfoss, etter at de har tilbragt den siste tiden på Sørumsand Verksted. Legg forøvrig merke til at "SETSKOGEN" mangler navneskilt.

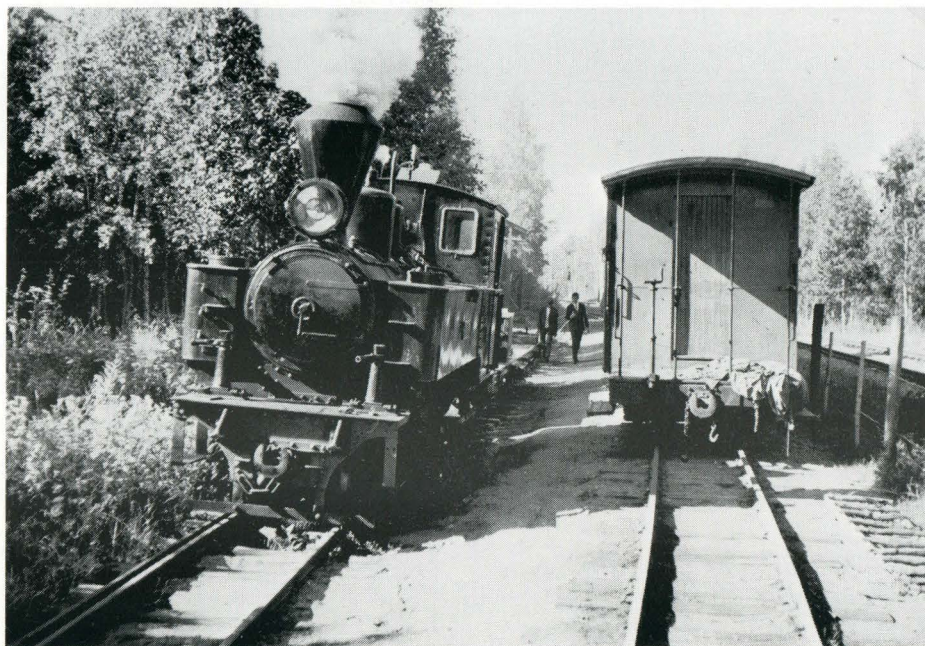
Begge foto: Jørgen Seemann Berg

Lokomotivene står omtrent der hvor øvre veksler og vekselen inn til vognhallen idag tar av.





Fra den aller første prøveoppfyring, søndag 25. oktober 1964. Vi ser den aller første røyk fra skorsteinen i UHB-regi. Spenningen blandt de fremmøtte var stor, og større og større ble den etter som trykket på kjelen steg. Vogna til høyre på begge bildene er Hølandsbanens daværende losjivogn Co2. Merk pressenningen på platformen på Co2 på nederste bilde. Begge foto: Jørgen Seemann Berg



TJENESTE- OG SIGNALREGLEMENT.

Tr. og Sr. er under utarbeidelse av Hans Petter Grøner og Gaute Narverud. Det vil forhåpentligvis foreligge før jul.

NYTT SIKKERHETSREGLEMENT VED NSB.

Den 1. november 1964 gikk man ved Norges Statsbaner over til et nytt sikkerhetsreglement (Sir.) istedenfor Tr. og Sr. av 18. desember 1925.

Det er et meget fint og vel gjennomarbeidet reglement som nu foreligger ved NSB. Man vil kjenne igjen typen fra enkelte utenlandske reglementer.

GN.

KURS I FORSKJELLIGE FAG.

For at flest mulig skal være klar til å møte den ventede trafikk til sommeren, er det besluttet å ha kurs i følgende fag i løpet av vinteren. Det vil bare bli anledning for et begrenset antall aktive å få delta i disse kursene.

Det vil bli undervist i følgende kurs: Sikkerhetskurs, Togførerkurs, Fyrbøterkurs og Bane- og Stasjonsaspirantkurs.

Skriftlig påmeldelse sendes A/L Hølandsbanen, Postboks 24, Vinderen, Oslo 3, med angivelse av hvilke kurs så snart som mulig.

GN.

DIVERSE.

Man vil senere forsøke å skrive om utenlandske og innenlandske jernbaner og jernbanebegivenheter, men vi ser gjerne at alle leserne kommer med bidrag til bladet; spørsmål, artikler o.s.v.

Adresse er A/L Hølandsbanen, Postboks 24, Vinderen, Oslo 3.

Frist for bidrag, som mottas med takk, til desembernummeret er 5. desember.

Ellers er vi interessert i å høre hva medlemmene synes om denne nye institusjonen. Både ros og ris, dessuten er vi interessert i å få forslag til forandring av bladet.

MERK! :

Tirsdag den 1. desember kl. 19.00 vises i svensk fjernsyn et program om Östra Södermanlands Järnväg.



Sætra på Urskog-Hølandsbanen.
Her er mye vegetasjon og godt med vekster i sporet.

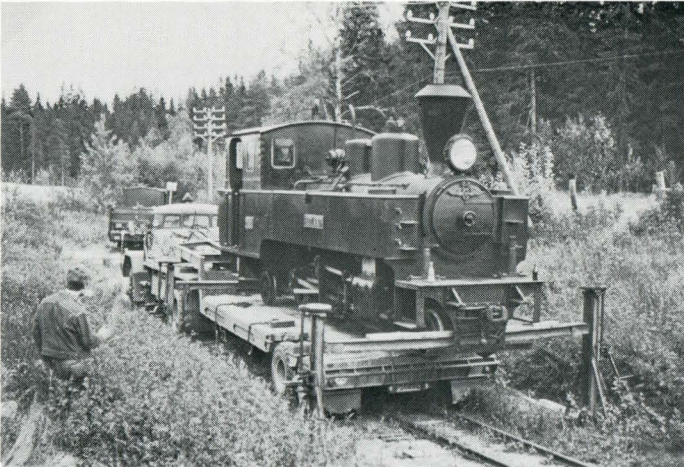
Foto den 28/8-1966,
Per Ivar Michalsen.

Meddelelser fra A/L Hølandsbanen, Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen.

Postboks 24, Vinderen, Oslo 3.

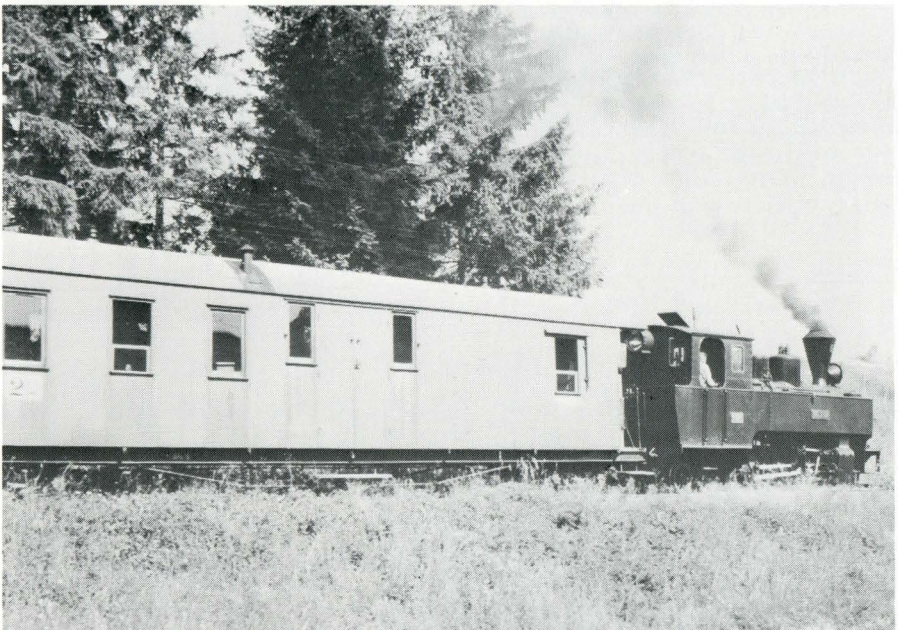
Nr. 2

Des. 1964.



Lokomotiv nr. 6
"HØLAND" ankommer
Sætra Planover-
gang.

Foto: Hans Petter
Grøner.



Lok nr. 6 "HØLAND" for full damp gjennom 100 m. kurven med et av de aller første tog på den nyåpnede museumsbanen.

Foto: Arkiv UHB.

FRANSKE VISITTER PÅ TYSKE BANER, I.

Biberach - Ochsenhausen.

Med 75 cm. sporvidde går banen fra Warthausen til Ochsenhausen i Württemberg. De 4 km. fra Warthausen til Biberach ble 1/7-64 trafikkert for siste gang med et avskjedstog.

Warthausen st. er også bredsporstasjon, slik at den siste stumpen ble uhensiktsmessig. Strekningen er nu 15 km., og linjen går fra Warthausen forbi stasjonene Äpfingen, Maselheim, Wenedach og Reinsetten til den hyggelige landsbyen Ochsenhausen.

Det småkuperte landskapet byr på vide åkrer og fornøyde kuer, som titter etter toget. Urskog-Hølandsbanen ble berømt for sine kuer på linjen, i Ochsenhausen er det høns.

Banen ble åpnet i 1899. Den 31. mai 1964 var det slutt på persontrafikken, som nå er henvist til buss. Som regel går det to godstog daglig, lørdag ett. På søndager er det ingen trafikk.

To damplokomotiver besørget i den senere tid trafikken, men nå har dampen, i alle fall hva ett lokomotiv angår, måttet vike for diesel.

Godstrafikken lønner seg ennå bra. Svært mange bredsporgvogner kan kjøres på rulleskamler i toget. Med dieseldrift vil nok trafikken kunne holde seg i lang tid fremover.

Under damp var topphastigheten 28 km/t,

De to damplok:

Akselst.	Nr.	Kull	Vann	Lokvekt	(bremsset vekt)
0-E-0	99 650	2,5 t.	4,5 m ³	42,25 t.	23,8 t.
	99 651				

Trygve Panhoff.

EN MASKINTEKNISK SAMMENLIGNING MELLOM ÖSTRA
SÖDERMANLANDS JÄRNVÄG OG A/L HØLANDSBANEN.

	HAMRA	HØLAND	SETSKOGEN
Materialvekt	12000 kg.	16200 kg	15300 kg.
Vannbeholdning	1530 l.	2100 l.	2100 l.
Kullbeholdning	650 kg.	500 kg.	500 kg.
Tjenestevekt	15000 kg.	21000 kg.	20000 kg.
Trekraft	2390 kg.	3200 kg.	2400 kg.
Sylinderdiameter	195/295 mm.	280 mm.	260 mm.
Slaglengde	260 mm.	400 mm.	400 mm.
Drivhjulsdiameter	545 mm.	824 mm.	814 mm.
Hjulavstand, fast	850 mm.	1830 mm.	1830 mm.
Hjulavstand, totalt	2900 mm.	5430 mm.	5430 mm.
Aksselfølge	B'+B	1'C1'	1'C1'
Høyeste arbeidstrykk	10 kg/cm ²	12 kg/cm ²	12 kg/cm ²
Heteflate	28 m ²	41,4 m ²	36,33 m ²
Overheter	-----	11,3 m ²	-----
Ristflate	0,5 m ²	0,67 m ²	0,67 m ²
Lengde over kobbelt	5210 mm.	7988 mm.	7487 mm.
Største tillatte hastighet	25 km/t.	35 km/t.	35 km/t.
Fabrikant	O & K	Sächsische	Sächsische
Fabrikknummer	930	4568	3356
Byggeår	1902	1925	1909

HPG.

BREV FRA LESERNE.

Hr. redaktør.

Må det være undertegnede tillatt å ønske tillykke med det meget positive tiltak "Hølandsbane-nytt". Særlig for oss bosatt utenfor Oslo vil bladet ha stor betydning, idet vi jo til nå naturligvis bare har hatt begrenset adgang til "banenyheter".

Imidlertid vil undertegnede gjerne be om at den beklagelige sak mot A/S Sørumsand Verksted blir litt mere utførlig behandlet. For selv om den er meget beklagelig, er den jo også meget viktig; dette i betraktning av at "Hølandsbane-nytt" kun sirkulerer blandt andelshaverne; utenforstående blir jo derved ikke tilført opplysninger om denne sak.

Deres
Rolf Gillebo
Trondhjem

Idet vi viser til Vedtektenes § 11, beklager vi at vi på det nuværende tidspunkt ikke kan ta denne sak opp.

BANETELEFON TIL HØLANDSBANEN

Hølandsbanens elektroavdeling som for tiden har sitt tyngdepunkt i Trondhjem, har i løpet av høsten utarbeidet planer for en telefonforbindelse Fyen - Bingsfoss - Fossum.

En slik banetelefon anses som en betingelse for en effektiv trafikkavvikling.

Man har også diskutert å benytte seg av radiotelefoni for å unngå forstyrrelser fra Kongsvingerbanens 16 Kv kjøreledning. Takket være vår "telegrafdirektør" Arne Røkke, og forskjellige institusjoner og enkeltpersoner her i byen, disponeres allerede nå det vesentligste av det nødvendigste utstyr, og det kan forsikres at alt er av god, gammeldags sort.

R.G.

Fra kasserer i Dansk Jernbaneklubb har vi mottatt nedenstående opplysninger.

I tilslutning til opplysningerne i jeres blad om den svenske hobbybane kan jeg om den danske museumsbane MARIBO-BANDHOLM fortelle at der i år er indledet et frugtbart samarbejde med "Dansk Veteranskibsklub" som med sit flagskib, den kulfyrede damper "Skjelsør" (fra 1915) besejler ruten Bandholm-Saksköbing (langs Lollands kyst, ca. 1 1/4 times tid) samt med Maribo Turistforening som i England har købt en gammel 2-dækket-bus, som i tilslutning til museumstoget og dampskibet kører mellem Maribo og Saksköbing.

Dette samarbejde startede d. 31/5-64 og fra 12/7 til 20/9 solgtes fællesbilletter til hele rundrejsen. Af disse rundtursbilletter solgtes ialt 1733 voksenbilletter + 396 børnebilletter hvilket svarer til ca. 45% af banens trafik i perioden 12/7 - 20/9-64.

Den udvikling samarbejdet har betydet ses af vore totale trafik-tal, som er:

	1962	1963	1964
Plantog ialt, rejsende	3616	3073	8024
Særtog, ialt	679	957	1305
Rejsende ialt	4295	4020	9329
Antal togpar i køreplanen	3	3½	4 (+½ i tiden 28/6-16/8-64)

Det økonomiske resultat for 1964 er ikke endelig oppgjort, men det vil vise et overskud på næsten 10,000 kroner, som er hårdt tiltrængt til udgifter ved reparasjoner m.v. her i vinter da 2 af vore damplok gennemgår større kedelrevisjoner i Maribo.

Ellers kan jeg fortælle at vi fornylig har fundet en meget velbevaret vognkasse fra en DSB-kupevogn med 4 kupeer og udvendig billettering.

Vogner viste sig at være fra 1864 og er nu købt for 75 kroner og transporteret til vort sporareal i Klampenborg hvor hovedparten af vor vognrevision finder sted.

Vogner er den ældste idag kendte DSB-personvogn, så vi har faktisk været meget heldige.

Med bedste hilsener

Mogens Bruun.

ÖSLJ's LOK NR. 4 "HAMRA"

Nedenfor nevnte opplysninger er klippet fra ÖSLJ - nytt.

Revisjonsarbeidet på "HAMRA" hadde kommet så langt at loket kunne settes i trafikk søndag den 11. okt. 1964 i forbindelse med den herfor spesielt ordnede ALFA-LAVAL-dagen.

Kl. 11.55 fikk hun avgang for første tur, og det var et spennende øyeblikk da dampen ble sluppet på; skulle hun orke? Det var jo første gang hun sto foran et tog, men de fire fullpakkede vognene dro hun uten videre med seg og snart var hun oppe i største tillatte hastighet.

En utrolig jevn og fin gange og trekraft gav seg til kjenne, og sammenlignet med de andre lokene var dette rene ønskedrømmen, fullt sammenlignbart med kjøring av SJ litt. Rb.

Tilskuerne ved Björksjön ble vidne til et imponerende syn, da toget kom glidende gjennom kurven til en dempet, men likevel kraftig lyd fra kompendmaskinen.

Hele marken skalv da 15-tonns kjempen sliret i høstløvet, men senere viste "HAMRA" en nesten utrolig seighet før hun spant, da hun tok seg gjennom den skarpe kurven i stigningen ved Björksjön.

Forrige gang "HAMRA" kom til Björksjön var på påskeaften 1961, da på vognbjørn i form av en rusten og skrotferdig maskin. Den 11. juni samme år ble hun kjørt ved hjelp av "LOTTA" og "DYLTÅ" ned til Lina.

Den 13. juni påbegyntes revisjonsarbeidet, og samme sommer ble loket tatt helt fra hverandre og rammen ble revidert. Den påfølgende vinter ble all armatur revidert på verksted samt at man fikk tilvirket en ny askekasse.

Sommeren 1962 ble det laget og montert diverse rørledninger, samt at rammeverket ble komplettert, slik at alt skulle være klart for påsetting av kjelen; denne var kaldtvannsprøvet (trykkprøvet) og godkjent for 10 kg/cm² arbeidstrykk.

Vinteren ble brukt til istandssettelsen av buffertbjelker, støt- og draginnretninger samt sanddom og damphattstrekk. Sommeren 1963 sattes kjelen på plass og en mengde andre smådetaljer ordnedes; om høsten sendtes førerhus, vanntanker, kullboks og kjeleplater til ALFA-LAVAL, som i løpet av vinteren sandblåste disse delene, samt nytilvirket kullboks og skorstein, pluss at de også laget nye riststaver, alt sammen gratis.

Efter sandblåsing så varntankene mest ut som tesiler, men de ble tettet av SVENSKA METALOCK. Sommeren 1964 ble alle disse delene sprøyte-lakkert og satt på plass efter tur.

Loket begynte å ta form, og dets skjønnhet vokste frem med rekordfart. Den 28. juli var all armatur ferdigmontert og den første prøvefyring kunne finne sted.

Det var ganske store lekkasjer, derfor ble bare trykket satt opp til 5 kg/cm², men tross dette orket hun å flytte på hele det ordinære

togsettet, samt den bremsede "GREFVEN".

Efter slipninger, ompakninger og justeringer kunne maskinen så prøvekjøres den 20. september 1964. Revisjonsarbeidet er nå stort sett ferdig, men ennå gjenstår noen detaljer, som man imidlertid regner med å klare sommeren 1965.

En mengde detaljer har man måttet lage på ny, som skorstein, askekasse, kullboks, riststaver, messingkuler osv., loket er også utstyrt med gassbelysning samt buffertbjelker medstøt- og draginnretning som passer for ÖSlJ, inklusive sentralkoblingskrok.

Som grunnlag for fargesetningen har vært et leveransefoto av KLJ 3 "MÅLERÅS", som jo ble bygget etter samme tegninger. Kjelekledningen er gråblå med sorte bånd, vanntanker og kullbokssider er gråblå med sort og rød innramning samt at førerhytten innvendig er gulbrun med elfenbensgult tak, hvilket gir en lys og trivelig arbeidsplass for lokpersonalet. Forøvrig er lokomotivet sort.

SLUTT PÅ DAMPEN PÅ RØROSBANEN.

Nu når Bergensbanen er elektrifisert, vil nok 5 NOHAB'er bli overført til Trondhjem distrikt; dermed vil dampen forsvinne på Rørosbanen og på de fleste av de andre dampdrevne togene i Trondhjem og Hamar distrikter.

Det er etter undertegnedes mening trist at Hamar stasjon, som for det første hadde flest damplok samlet på ett sted og for det andre ligger i rimelig nærhet av Oslo, nu skal bli degradert til vendepunkt for NOHAB'ene fra nord.

GN.

Vi håper at flere vil skrive inn til bladet og komme med sine meninger, slik at det ikke blir ensrettet. Små bidrag mottas med takk og store med begjær.

Adressen er: A/L Hølandsbanen, Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen, Postboks 24, Vinderen, Oslo 3.

Til slutt vil vi få ønske alle en riktig

G O D J U L O G E T
G O D T N Y T T Å R .

Hans Petter Grøner.

Gaute Narverud.



Bingsfossbakkene sommeren 1966. Været er vakkert - skogen står fortsatt på plass - det hele ånder i fred og fordragelighet.

Foto: Gaute Narverud.

Meddelelser fra Andelslaget Hølandsbanen, Drifts- og Vedlikeholdsavd.

Postboks 24, Vinderen, Oslo 3.

Nr. 3. Jan/Feb/Mars 1965.

DRIFTSPLANER FOR SOMMEREN 1965.

Dette vil bli den første sommeren A/L Hølandsbanen vil være i drift, den vil derfor bli å betrakte som et prøveår.

Efter erfaringer man har gjort på andre slike hobby- og turistbaner, skulle det kunne bli et vellykket år. Vi vil basere oss på å kjøre to ordinære personførende tog, og eventuelt et tredje tog, som bare kjøres etter spesiell ordre, i tilfelle det er behov for det.

Togene vil bli utført med et damplokomotiv, "HØLAND", og personvognene Co1, ABo3 og BFo5. Co2 vil bli brukt som losjivogn.

Som sikkert mange vet, rygger Setesdalsbanen sine tog ned, da man ikke har bygget kryssningsspor på toppen, det samme vil også Hølandsbanen gjøre om nødvendig, men man vil forsøke å få lagt inn en sporveksel på Fossum stasjon.

Det er meget viktig å komme igang med driften så fort som overhodet mulig. Derfor vil man foreslå første ordinære driftsdag til søndag den 20. juni.

I pinsen, 6. og 7. juni, vil en forsøke å kjøre et spesielt tog for andelshavere og medlemmer, slik at man skal få anledning til å befare banen og anleggene og se materiellet i drift. Dette skal vi komme tilbake til senere.

Som alle vet er det stort behov for personale på en jernbane, men vi håper å kunne dekke dette. Det antall personale som trengs er (på en vanlig driftssøndag):

- 1 lokomotivfører
- 1 fyrbøter
- 1 togfører
- 1 billettør (bremsler)
- (1 bremsler)
- 1 stasjonsmester, Fyen stasjon (billettselger)
- 1 stasjonsmester, Bingsfoss stasjon (togleder)
- 1 lokomotivfyrbøter, (fører på kombinert brannvaktog og på skiftelokomotiv.)
- (1 fyrbøter, (assistent til samme tjeneste))
- 7 (9) tilsammen. (de i parentes er ikke strengt tatt helt nødvendige.)

Til tross for at det trengs såvidt mange, regner vi med å få dette behov dekket.

Billettprisen er av driftsingeniør Wiegels fastsatt til kr. 2.- for barn og kr. 3.- for voksne, begge for tur- og retur reise.

I påsken vil vi forsøke å få tatt dampprøve på "HØLAND", vi ville derfor være glade om de som eventuelt ville ha interesse av å være med på dette ville melde seg til oss.

Brannvakten vil bli utført med dieselloket med en spesiell branntralle. Denne vil være utstyrt med motorpumpe og en eller to store vanntønner. Branninspeksjonen vil gå etter alle tog som utføres med damplokomotiv. Det vil bli utferdiget spesiell instruks for dette.

Man vil vel kanskje komme nærmere inn på dette i slutten av mars på generalforsamlingen.

GN.

KUNNGJØRELSE.

På styremøte torsdag den 4. mars ble det etter ansøknin g fra driftsbestyrer Olaf Wiegels vedtatt å forandre hans stilling til driftsingeniør.

UNIFORMSLUER.

Alle bør få seg skikkelige uniformsluer til sommeren. Da det er vanskelig med levering av luer om våren og på forsommeren, ber vi om at alle sender oss kr. 40.- samt antall cm. rundt hodet.

Mulig overskytende beløp vil bli lagt i et luemerkefond. Dette fordi vi sannsynligvis må gå til anskaffelse av en stanse til luemerker.

Foreløpig vil vi benytte statsbanenes gamle luemerker med avklippet krone.

GN.

OM RETTSAKEN.

Den, av A/S Sørumsand Verksted og Urskog-Hølandsbanens Museum, anlagte rettsak er, efter ønske fra saksøkerne, nu tatt opp til doms. Mer om dette senere.

HPG.

FRANSKE VISITTER PÅ TYSKE BANER, II.

Steinhuder Meer-Bahn.

Et stykke vestlig av Hannover ligger stasjonen Wunsdorf. Herfra går Steinhuder Meer-Bahn 24 km. avsted til Rehburg Stadt. Linjen ble åpnet i 1898, og banen har tidligere gått videre til Uchte (ca. 60 km). Sporvidden er på 1 meter.

Den tidligere blomstrende trafikken er gått kraftig ned. Før hadde banen en damplokkpark på hele 17 lokomotiver (noen få var ennå igjen da stoffet til "Narrow Gauge in Europe" ble samlet, s.d. bok). Alle disse er nå forsvunnet (1959 1 stk. 2-4-0 tanklokk og et 0-6-0 tanklokk).

Godstrafikken besør ges ved hjelp av motorvogner. Fra 1/5-64 ble persontrafikken overtatt av selskapets bussrute, som også gikk parallelt med banen tidligere. Toghastigheten var ca. 45 km/t, og folk flest foretrakk bussen

Som regel går toget en gang daglig, driften avhenger av godset. Det er imidlertid besluttet av myndighetene å ombygge til normalspor. Landskapet er flatt, og linjen går forbi åkrer og enger og gjennom villastrøk.

Innsjøen Steinhuder Meer kan ikke nettopp by på kildeklart vann, men er likevel til stor glede for ferierende og seilende om sommeren.

Steinhuder Meer-Bahn, som er privat, er siste linje i NLEA-gruppen (Niedersächsisches Landeisenbahnamt). Fra Wunsdorf er kombinert bred- og smalspor 6 km. avgårde.

TP.

FORSIKRING.

På styremøtet 4.3.65 ble det vedtatt å godkjenne det forsikrings-tilbudet som vi har mottatt fra Forsikringsselskapet NORRØNA.

Tilbudet var det mest fordelaktige av de to vi har mottatt. Således er det ingen betingelser om begrenset passasjerantall, hvilket er vesentlig for oss.

Tilbudet fra SIGYN lå 100 kroner høyere og hadde en begrensning på 50 passasjerer.



Skulerud stasjon ca. 1961-1962. På denne tiden var det fortsatt meningen at en "hobbybane" skulle etablere seg på Skulerud, og vognene som var satt til side står her straks foran bussen.

Foto: Arkiv UHB.



Langsetter banen lå fortsatt sporet på plass, selv lenge etter at siste tog hadde gått. Sporene egnet seg ypperlig som "underlag" for bl.a. plankestabler o.l. Kuforet er det derimot best å få innendørs, før det begynner å regne.

Foto: Arkiv UHB.



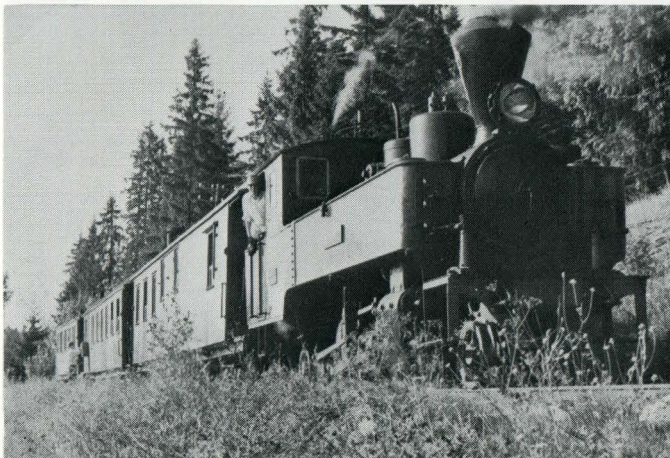
Banens ildsjel og fra den første begynnelse mest aktive person, driftsingeniør Olaf Wiegels. Her i arbeid med å sikre boggier til hobby-banen.

Begge foto: Hans Petter Grønner.



Vinterstemning på Skulerud. Den aller siste rullende enhet forlater banens opprinnelige endestasjon, for aldri mer å komme tilbake.

En gammel kone kunne ikke holde tårene tilbake da vi dro avgårde med vogna. Noe kjent og kjært forsvant for alltid.



"TERTITEN" slik vi kjenner den på vårt museum - her er lok nr. 6 "HØLAND" under damp.

Foto: Gaute Narverud.

Fors. summer:

Personskader: For hver ulykke inntil kr. 500,000.-
begrenset til pr. pers. " 200,000.-
Tingskader : For hver ulykke inntil " 20,000.-

Ansvar i egenskap av:

Driftsherre for en 2,7 km. lang jernbane på strekningen Tønsberg bro - Fossum bro, på den nedlagte Urskog-Hølandsbanen i Sørums kommun, Akershus fylke.

Forsikringen er utvidet til også å omfatte det erstatningsansvar forsikringstageren kan pålegges i henhold til konsesjonsvilkårene litra C, post 6 2. ledd.

Premien for forsikringen utgjør 1% av de årlige billettinntekter ved jernbanen, dog minst kr. 400.- pr. år.

Forsikringspremie betales med kr. 400.- mens den endelige regulering av premien foretas ved utløpet av hvert forsikringsår.

Dersom det kreves garantierklæring for konsesjonen, stiller de seg som selvskyldnerkausjonist for de beløp som kreves, innenfor disse grenser:

Kr. 20,000.- for skade på gods.
" 75,000.- for skade på enkeltperson, og
" 600,000.- for skade på flere personer.

Det vil si at de uten premietillegg er villige til å forhøye summene til:

Kr. 600,000.-
" 200,000.- og
" 20,000.-

Forsikringen vil ellers knytte seg til de alminnelige forsikringsvilkår.

HPG.

MATERIELLETS TILSTAND PÅ BINGSFOSS.

Lokomotivet "HØLAND", som ble trykkprøvet høsten 1964 og godkjent av Arbeidstilsynets Kjelkontroll, er også i det alt vesentlige pusset opp utvendig. Lokomotivet synes teknisk sett å være i forbløffende god kondisjon.

Hjulringene, hvis minste tillatte tykkelse er 22 mm., er således over 40 mm. tykke. Sleidene er i det hele tatt ikke angrepet av rust og alle pakninger synes å være tette. Bremsene virker udmerket og bremseklossene er nesten nye og vil holde i flere år.

Dieselloket, som var nyoverhaldt da vi fikk det fra INGENIØRBYGG, vil kunne gå lang tid uten reparasjoner, men loket trenger maling og noen nye elektriske ledninger.

Alle de tre personvognene, som skal settes inn i trafikk i første omgang, er i tålelig god stand, men maling må til. På reisegodsvognen trengs det 6 nye ruter. Det hadde heller ikke vært av veien med nye bremseklosser. Vi har heldigvis vært forskånet for hærverk hittil.

Generelt vil jeg si at materiellet er i god stand og fullt ut vil kunne tilfredsstillende de krav en med rimelighet kan stille.

HPG.

Meddelelser fra A/L Hølandsbanen, Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen.

Postboks 24, Vinderen, Oslo 3. Nr. 4. April/Mai/Juni/Juli 1965.

Konsesjon til Hølandsbanen.

I statsråd den 23. juli ble det gitt konsesjon til andelslaget for drift på banen i 10 år fremover. Det er imidlertid en forutsetning at driften foregår på hobbymessig basis, hvilket jo også er helt i samsvar med vårt formål.

Det har dessverre tatt uventet lang tid å få bragt det hele i orden, da en rekke instanser skulle uttale seg om saken, og ikke alle klarte å få saken unna på kort tid. Det kunne derfor, på tross av gode forsetter, ikke la seg gjøre å få istand drift i år. Det hadde selvfølgelig vært noe iveri for å kjøre en del tog utover høsten, men forsikringsutgiftene etc. ville bli så store i forhold til de mulige inntekter at vi ville være garantert underskudd.

Vognflytting.

De to siste personvognene som stod igjen på Sørumsand Verksted ble flyttet til vår banestrekning i vår. Det dreier seg om vognene ABo3 og Co1. Transporten var den vanskeligste vi har hatt. Det viste seg at den løse grusen gjorde det nesten umulig å få manøvrert med den tunge transportbilen. Rammen på ABo3 var også så svak at vi måtte spenne den opp i vognkassen. Dessuten måtte vi til med en ekstra bil da ABo3 er så lang at bakerste boggi må tas av og transporteres separat.

Co1, som er meget kortere enn ABo3, kunne flyttes uten at vi måtte ta av bakerste boggi. Vi hadde fått stasjonsmesteren på Sørumsands tillatelse til å kjøre over sporene på stasjonen samt Sørumsand Verksteds tillatelse til å kjøre over deres område for å komme ned til sporet. Dessverre viste det seg at grusen mellom sporene var for løs slik at bilen ble sittende fast. Dermed måtte vi nok en gang kjøre om Fetsund og Løken.

Prøvetur 13. juni.

Den 13. juni var det prøvetur for andelshavere og medlemmer. Man benyttet lokomotivet "HØLAND" og tre personvogner. Takket være det fine været vi hadde synes turen å ha vært vellykket. Da det hadde vært regn dagen før, og det også var meldt enkelte regnbyger den dagen, men de uteble heldigvis. Forholdet er nemlig det at fordi skinnegangen blir lite brukt danner det seg en rusthinne på den. Når denne så blir våt, blir det hele omdannet til en slags "søle" som er meget glatt. Det har hendt at "HØLAND" bare med nød og neppe har kommet opp med mer enn én vogn.

"SETSKOGEN".

Det har dessverre ikke blitt så mye tid som vi hadde håpet på til oppussingsarbeidet på "SETSKOGEN" denne sommeren. Nå er imidlertid "HØLAND" satt på stallen og kjelen blåst for vinteren. Vi har også latt de to lokomotivene bytte plass slik at "HØLAND" står bakerst og "SETSKOGEN" foran. Dermed blir det lettere å arbeide med lokomotivet. Det er hensikten å intensivere arbeidet med loket, slik at første ordinære tog til sommeren kan bli fremført med dette lokomotivet. "SETSKOGEN" er teknisk sett i god stand, slik at vi teoretisk kunne ha kjørt med loket denne sommeren, men da måtte vi ha kjørt med det umalt, og det hadde gjort seg dårlig.

Kjelkontrollen har heller ikke tatt kaldtvannsprøve og dampprøve på loket, men kjelkontrollen er meget forekommende, så vi kan regne med at denne siden av saken vil være raskt unnagjort. Lokomotivet trenger forøvrig ny dampfløyte, da den gamle ble helt ødelagt da loket ble kjørt i stall på Skulerud. Det har imidlertid latt seg gjøre å få tak i en ny, helt maken til den gamle, slik at klangen skulle bli den gamle gode.

Sviller og vanntårn.

Det er et meget stort behov for sviller på Hølandsbanen da skinnegangen mange steder er i noe svak forfatning. Vi har tidligere fått tilkjørt noen lass, men disse er forlengst brukt til utskifting av gamle og råtne sviller.

Nå er vi imidlertid så heldige at Magne Glomnes til sine tider kan få låne en av sin fars lastebiler. Vi fikk derfor hentet hele 330 sviller mellom Finstabru og Aurskog. Det dreier seg om sviller av utmerket kvalitet. Mange av dem var aldri lagt inn i sporet, og er bare blitt liggende etter banens nedleggelse. Nå er det ikke flere sviller som det er verd å ta med seg mellom Finstabru og Aurskog, og nye jaktmarker ser det ut til å være vanskelig å finne. Det er et faktum at svært mange bønder har forsynt seg godt av svillene fra UHB. Mange steder har vi sett store stabler med gode sviller lagt til side bak låver og liknende.

På vår tur rundt i bygda fikk vi også med oss vanntårnet fra Killingmo på toppen av lasset. Tanken, som rommer ca. 1,3 tonn vann, er det meningen å sette opp foran lokstallen på Bingsfoss. Vannet har vi tenkt å pumpe opp fra Glomma. Den vannpumpen vi disponerer er kjøpt inn med dette for øye og har den nødvendige løfteevne.

Nytt materiell til Hølandsbanen.

Som følge av at Urskog-Hølandsbanens Museum er blitt oppløst, er en god del av det materiell som museet disponerte blitt tilstillet A/L Hølandsbanen, takket være stor velvilje fra Sørumsand Verksteds side.

Vi har således fått 2 signalstolper med hus for parafinlampe på toppen samt en rekke flagg til disse. Videre en firehjulstralle som drives med et håndtak. Trallen er beregnet for 2 personer. Denne trallen er i full stand, men den er uerstattelig, og medlemmene vil ikke få anledning til å benytte den på sporet. Den vil bli pusset opp og tatt vare på som en ren museumsgjenstand.

Verkstedet hadde også tatt vare på en kasse som inneholder støpemaler til en rekke viktige deler både på vogner og lokomotiv. Alt dette er velvilligst overlatt til A/L Hølandsbanen. Vi takker hjertligst for denne velvilje.

De godsvogner som Urskog-Hølandsbanens Museum disponerte skulle i følge avtale med NSB igjen tilfalle NSB dersom museet ble oppløst. I den anledning søkte A/L Hølandsbanen om å få overta disse vognene med den begrunnelse at de ville være med å skape det rette bilde av banen som vi har satt oss som mål å skape. Saken ble forelagt Sørumsand Verksted, som behandlet den på styremøtet i slutten av juni. Styret uttalte at de mente det ville være i orden at Hølandsbanen overtok vognene etter at de hadde sett at vi ville klare å ta vare på materiellet.

Det dreier seg om følgende vogner:

To1,	v.v.	4.500 kg.	bygget Skabo 1895.
G9,	v.v.	3.500 kg.	bygget Strømmen 1895.
G13,	v.v.	3.500 kg.	bygget Strømmen 1895.
K19,	v.v.	3.000 kg.	bygget Strømmen 1895.
Go26,	v.v.	5.500 kg.	bygget Moss Jernstøperi 1898.

På grunn av ferietiden har vi ennå ikke fått endelig bekreftelse fra NSB på at vi kan få overta vognene, men vi har fått rede på at det

vil gå i orden. De sporveksler og den skinnegang som ligger på Verkstedet kan vi også få overta.

Telefon.

Takket være en iherdig innsats fra Arne Røkke, er nå banetelefonen på Hølandsbanen ferdig til bruk. Det er plassert telefon på Bingsfoss, Fyen og Fossum, samt ved innkjørssignalet på Bingsfoss.

Man trodde opprinnelig at det ville være nødvendig å grave ned telefonledningen for å unngå forstyrrelser fra Kongsvingerbanen, men det ble ansett for umulig med rimlig innsats å få ledningen gravet ned. Vi tok derfor sjansen på å legge den langs sporet. Da anlegget skulle prøves, viste det seg at Kongsvingerbanen ikke hadde noen innflydelse på anlegget, selv ikke når det gikk tog ble samtalen forstyrret.

Fra Bingsfoss til Fossum er telefonledningen delvis hengt opp i telegrafverkets stolper. Tillatelse til dette er innhentet fra distrikts-sjef Arne Strøm i Østfold Telegrafdistrikt. Vi fikk også tillatelse til å henge opp telefonbokser på telefonstolpene.

Sprøyting av skinnegangen.

Takket være O. Wiegels har det lyktes oss å få NSB til helt gratis å sprøyte skinnegangen vår mot ugress og buskvekster. Det er blitt benyttet det sterkeste middel som statsbanene har. Det er dog likevel trolig at skinnegangen må sprøytes på nytt til sommeren.

Kiosk til Hølandsbanen.

A/L Hølandsbanen har søkt Narvesens Kioskkompani om å få leie eller kjøpe for oss på rimelige vilkår en kiosk. Narvesen har på vår forespørsel meddelt oss at de er villige til å gi oss en kiosk på nærmere angitte betingelser. Kiosken vil bli benyttet til billettsalg på Fyen stasjon.

Av MODEL ENGINEER leser vi følgende:

Attraction of steam.

If you are thinking of starting your own business you might do worse than open a small steam-operated railway.

In America people are flocking back to small railways, some privately owned, where the motive power is a steam locomotive.

Typical of this unexpected resurgence is the experience of the Arcade and Attica Railroad which has served the Western New York State since 1881. A few years ago, passenger services were dropped, but the freight business barely covered the wage bill.

In 1962 the company bought an old steam engine and organised 15-mile tourist trips through hilly woodland. The first year 18.000 passengers made the trip, in 1963 the number rose to 45.000, and last year they went up to 50.000. The finances are now well in the black.

This story, which must bring joy to our readers, is one of several similar reported by Richard R. Leger in THE WALL STREET JOURNAL.

The Denver and Rio Grande Western, a narrow-gauge railway, launched an ambitious promotional scheme. When the Interstate Commerce Commission refused to grant permission for sale of the 45-mile line to a historical foundation, the railwaycompany laid down a parking place for 800 cars, bought and renovated the colourful Savoy Hotel at Durango, and spent four times the usual amount on advertising. In 1964, 65.000 passengers used the line, nearly twice the number of the previous year.

The fascination of steam is proving a good money spinner, but it is

significant that the railways to which mr. Leger refers run through heavily wooded, picturesque country.

This is undoubtedly the great draw--- the majesty of the steam locomotive in the magnificence of nature. Diesels and electric traction add nothing to the scene, but the incidence of the steam engine expands the dimension.

Danmarks første diesellokomotiv til Dansk Jernbaneklubb.

I slutten av 1964 overtok Dansk Jernbane-klub skandinaviens - og mulig verdens - eldste, kjørbare diesellokomotiv fra Lollandsbanen, hvor det var hensatt og sto for opphugging.

Foreningen hadde lenge vært interessert i å overta dette lokomotivet, så man kunne innlemme det i den etter hånden ganske anselige samling av lokomotiver og vogner som finnes ved museumsbanen. Imidlertid var det vanskelig å skaffe midlene til anskaffelsen, men så trådte det store svenske firmaet ASEA hjelpende til og bevilget hele kjøpesummen på kr. 5,000.-.

Diesellokomotivet er bygget i 1921 med byggenummer 16 i Västerås i Sverige av firmaet "Diesel-Elektriska Vagn AB", et datterselskap av ASEA. Vognkassen er av tre med utvendig teakbekledning. De 4 aksler er gruppert med to i hver ende, men ikke i boggier, derimot opphengt i fjærer direkte på vognkassens vanger.

Motoren er en 6-cylindret 4-takts svensk Atlas-dieselmotor med en ytelse på 120 hk. ved 500 omdr./min. og har en boring på 200 mm. og en slaglengde på 245 mm. Da lokomotivet veier 34 tonn kan det nok synes som om ikke hk-antallet står i forhold til vekten, men det er jo også et av de aller første forsøk og viste seg forøvrig å være så vellykket, at lokomotivet har kjørt på Lollandsbanen helt til 1958.

Til dieselmotoren er direkte koblet en ASEA-generator, som avgir maks. 440 volt til de to banemotorene, som gjennom en tannhjulsutveksling driver de to ytterste akslene.

EDAVILLE RAILROAD.

Sist sommer var jeg så heldig å kunne avlegge en visitt ved en amerikansk turistbane. Mitt besøk var kort, men interessant og lærerikt.

Navnet på banen er Edaville Railroad og den ligger ca. 60 km. sydøst for Boston. Sporvidden er 2 fot. Fra før var det et ganske omfattende jernbanenett i 2-fot sporvidden. Disse ble bygget omkring 1890-årene. Men, etter krigen ble alt nedlagt på grunn av konkurransen fra bilene. Det var en rik "jernbanegal" mann som omkring 1950 la grunnstenen for den nåværende Edaville R.R. Ved hjelp av hans penger fikk man satt istand ca. 10 km. banestrekning og et stort stasjonsområde, et par lokomotiver og noen passasjervogner.

Da passasjerantallet hele tiden siden banen åpnet har vært meget høyt har Edaville R.R. foretatt store utvidelser særlig hva det rullende materiell angår.

Den dagen jeg var der var det lok nr. 4 som stod for kjøringen. Med 6-7 vogner brukte det en halv time på turen. Banen er lagt som en kjempemessig rundkjøring og den går i meget naturskjønne omgivelser.

På det store stasjonsområdet er det anlagt et stort jernbanemuseum, hvor damplok, trikker og hele togsett er plassert. Det er særlig smalsporsbaner de har materiell fra. Materiellet til selve banen er meget variert. det er hele 10 lok. Tre av dem er Baldwin 2-4-4 tanklokomotiver, og det er de som trekker persontogene. Ellers la jeg merke til både en Shay Geared, og en Climax, begge i 2-fot sporvidde. Disse loktypene er meget kjente i USA, og ble brukt mye både på smalsporsbaner og normalsporete tømmerbaner. Disse lok kunne trekke meget tunge togsett opp bratte stigninger, det gikk selvsagt ikke fort, men frem kom de.

Det er en meget stor vognpark på Edaville R.R. 12-13 personvogner, alle i den gode, gamle stilen som vi kjenner så vel fra Wild West filmer og ukeblader. Ja, jeg syntes nesten jeg kjente kruttrøyken svi i neseborene i et par av vognene som kom fra New Mexico. Da jeg så la merke til at det sto A.T. & S.F.R.R. (Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad) over vinduene var all tvil borte. Personvognene representerte 5-6 gamle jernbaneselskaper og kom fra hele USA. På noen sidespor sto det fullt av BOXCARS, GONDOLAS og FLATCARS. Hølandsbanens godsvogn Go26 minner meget om den amerikanske boxcar. Ellers hadde de 3-4 cabooses. En av dem var en gammel Santa Fe Caboose. På området har de et eget lokomotivverksted, flere lagerbygninger og et stort museumsbygg hvor det bl.a. er flere veteranbiler, stor modelljernbane og meget mer.

På hovedstasjonen har de en dreiskive som er helt gjengrodd samt flere sidespor som er i samme forfatning som dreiskiven. Edaville R.R. er så avanserte at de disponerer en egen tungtransportbil med påmonterte skinner. Med denne vognen drar de så på egenhånd rundt i USA og samler opp gammelt jernbanemateriell, som de etter hvert pusser opp. Den som hadde hatt en slik bil stående på Fossum!

Banen er åpen hver dag i sommersesongen og jeg skulle tro at det daglige antall reisende ligger på ca. 500 personer. Hele desember måned kjøres også spesielle juletog eller "SNOW-TRAINS". Billettprisen for å komme inn pluss reise er \$ 1.45 (ca. kr. 10.-). Da banen også driver en restaurant skjønner man at dagsinntekten blir temmelig høy. Personalet er fast ansatt.

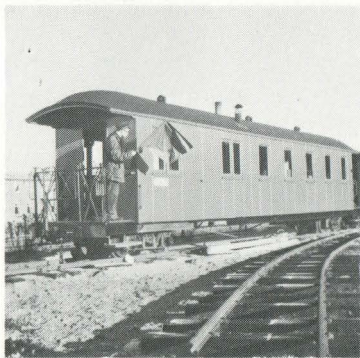
Etter å ha gått omkring på området en knapp time, måtte jeg dessverre forlate denne interessante jernbanen, og 24 timer senere befandt jeg meg atter på Atlanterhavets blå bølger, mens de siste rester av Long Island forsvant i horisonten.

Lars Liaaen.

MERK:

Det er å håpe at flest mulig vil få anledning til å delta i arbeidet på banen til høsten, da det er meget som bør gjøres før sommeren kommer.

RED.



BCo3 her på Sørumsand Verksteds museumsareal. Det vinkes "klart" med flagget, men det skulle fortsatt gå noen tid før dampen kunne slippes på.



Et gammelt bilde fra stasjonen på Fyen-jordet. Her var trange forhold, men man var iferd med å bli etablert - og etter noen år kunne man begynne på den etappevise forlengelsen innover mot Sørumsand sentrum.

Fotos: G. Narverud.

Meddelelser fra A/L Hølandsbanen, Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen.

Postboks 31, Vinderen, Oslo 3.

Nr. 5.

Januar 1966.

Først av alt vil vi få gjøre oppmerksom på at vi i forbindelse med innsettelse av nye postbokser på Vinderen Postkontor har fått postboks 31 istedenfor 24.

RED.

Stasjonsbygning til Hølandsbanen.

A/L Hølandsbanen har nu fra Oslo Distrikt fått skriftlig meddelelse om at vi kan få overta KVEVLI stasjon med uthus. I samme brev foreligger også den skriftlige underretningen om at vi kan få overta de godsvognene som ble nevnt i forrige nummer av Hølandsbane-Nytt.

I bygningen er det i øyeblikket poståpneri, og det vites ikke hvor lenge det er hensikten å ha postkontor i bygningen. Stasjonsbygningen, som opprinnelig hadde en lys grå farge, er nu malt i godsvognrød, og er i god stand.

Det vil naturlig nok ikke bli noen enkel sak å flytte bygningen til Fyen-jordet, hvor det er meningen at den skal stå i fremtiden. Selvsagt må takstenen tas av, og skorstenen etc. må rives ned. Forøvrig skulle det være mulig å jekke bygningen opp, hvorefter man skulle kunne kjøre den på trailer. Det er imidlertid ikke godt å si hvilke hindringer vi kan komme til å støte på underveis. Ganske dyrt blir det jo også-----.

HPG.

Besiktigelse på Hølandsbanen.

Den 8.9.65 ble Hølandsbanen besiktiget av Hovedstyrets representant, overingeniør O. Gunvaldsen. Han ble ledsaget av ingeniør O. Wiegels fra andelslaget. Dessverre viste banen seg ikke fra sin beste side etter det værste regnvær i manns minne. Det ble gitt beskjed om at et par grøfter måtte graves samt at det fremdeles måtte byttes ut endel sviller. Det ble også pekt på at vi måtte ordne med skikkelig adkomst for publikum. Om adkomst fra offentlig vei har vi søkt veivesenet for over et år siden samt purret nå for tredje gang, men saken ser ut til å ta tid.

Det har også vært en del snakk om at vi måtte ha flere sidespor, men man er i NSB inneforstått med at vi for å komme igang kan få rygge togene i starten. Man konkluderer med at forholdene skulle ligge godt til rette for å komme igang utpå forsommeren 66.

Det er også blitt oppnevnt en maskiningeniør fra NSB til å føre tilsyn med vårt rullende materiell. Overingeniør E. Mikkelsen ved vognverkstedet i Bispegaten 12, som tidligere har vært stasjonert på Bjørkelangen, har fått denne oppgaven.

HPG.

Flytting av godsvogner fra Sørumsand Verksted.

De fem godsvognene som vi har fått overta fra Urskog-Hølandsbanens Museum står dessverre fremdeles på Sørumsand Verksted. Vi er blitt underrettet om at verkstedet har byggeplaner på området, og at de forberedende arbeider alt er satt igang, slik at vognene er i veien. Hølandsbanen har søkt NSB om hjelp for å få flyttet vognene, og er blitt møtt med stor velvilje. Man var først inne på tanken å bruke en av NSB's katastrofekraner, men da det tar 7 timer å få trykket opp og den ikke kan gå for egen maskin, måtte man ha et lokomotiv til å flytte den frem og tilbake på Sørumsand stasjon.

Man henvendte seg så fra Hovedstyret til Brokontoret, som har en mindre dieselkran, og som nå befinner seg på Oslo Ø. Folk fra Brokontoret har vært oppe på Sørumsand og sett på forholdene, men fant dessverre at våre godsvogner stod for langt fra nærmeste sidespor, slik at kranen ikke ville make løftene, da den eventuelt måtte arbeide i kurve. Denne kranen kan forøvrig gå for egen maskin, men topphastigheten er 5 km/t.

Deretter henvendte man seg til overingeniør E. Mikkelsen ved vognverkstedet i Bispegaten. De hadde noen spesialvogner som skulle egne seg til å transportere godsvognene, hvis man kunne få sklidd de ut på flatvognene ved hjelp av donkrefter. Det er denne løsningen man i øyeblikket arbeider ut fra.

Den siste, og utvilsomt dyreste løsningen, ville være å frakte vognene pr. tungtransportbil til Fossum via Løken og Fetsund. Dette ville koste kr. 5,000.-.

HPG.

Transport av skinner, etc.

I høst er det, etter initiativ fra vår formann Preben T. Hysing, blitt foretatt transport av de sporveksler og det øvrige skinnemateriell som lå stablet opp ut mot riksveien like ved stasjonen. Materiellet er kjørt til Fossum. Det har også lyktes å få hentet svingskiven på Skulerud. Den ble satt på en tralle på Fossum og med stor forsiktighet kjørt ned til Bingsfoss, hvor den nå befinner seg foran lokomotivstallen.

HPG.

Innvendig vognoppussing.

Etter at sneen kom i høst har ivrige medlemmer begynt å pusse opp Co1 innvendig. All gammel maling blir brendt av. Dette arbeidet er nå på det nærmeste avsluttet. Vognen kan imidlertid ikke males mens det er kulde, så når all maling er fjernet vil de to andre personvognene som skal brukes til sommeren få samme behandlingen. Vi har fra bestyreren på Jernbanemuseet velvilligst fått kart over de korrekte fargene som skal brukes.

HPG.

Hærverk på telefonanlegget.

Dessverre er det ikke fritt for at vi gjentatte ganger har fått kuttet telefonledningen mellom Fyen og Bingsfoss. Da det her ikke finnes noen stolperække hvor vi kunne henge opp ledningen, ble vi nødt til å la den ligge festet til svillematten. Dette synes å ha vært for fristende for stedets ungdom.

På øvre strekning har vi sluppet disse plagene, da ledningen er hengt opp i telegrafverkets stolperække. Det er nå meningen å sette opp en privat stolperække mellom Fyen og Bingsfoss.

HPG.

"Fotovogn".

Dette er vel et noe ukjent begrep her hjemme, men nå meget populært i USA. Det består rett og slett i at man bakerst i toget henger en flatvogn med høye kanter, hvor de mest "fanatiske" jernbaneentusiastene oppholder seg under reisen, da de fra denne vognen kan få meget bedre film- og fotoopptak enn ved å henge ut av vinduet i en personvogn, hvor det kanskje finnes en likesinnet i vinduet foran, som dermed ødelegger for hele opptaket. Særlig på Denver & Rio Grande Western er det blitt meget populært å reise på flatvogn. Reisen på en slik vogn vil arte seg som 4. klasse på Hovedbanen i gamle dager.

Nå har vi alt drøftet mulighetene for å ha en slik vogn i togene på Hølandsbanen til sommeren, og det er stemning for at vi skal prøve å se hvor populært det vil bli.

En annen ting som er vanlig på mange turistbaner der borte, er å sette av de som vil ta noen gode bilder eller filmopptak av toget, hvorefter toget rygger ned langs sporet et par hundre meter for så å "tøffe" forbi det filmende publikum med maksimal røktvikling, mens kameraene blir flittig brukt. Også dette kunne det være moro å introdusere på hjemlige kanter i håp om at det skulle bli populært.

Til medlemmer og andelshavere.

Da andelslaget ble stiftet høsten 1961, ble formålet med laget straks trukket opp: Å søke å bevare noe av materiellet fra den nedlagte Urskog-Hølandsbanen, å prøve å få istand drift av en hobby- og turistbane. Det manglet ikke på røster som både muntlig og skriftlig hevdet at dette umulig kunne la seg realisere, men laget klemte iveri like fullt.

Til å begynne med var problemene av byråkratisk art, det måtte sendes søknader og henvendelser i øst og vest for å få klarlagt en del punkter av betydning for banens fremtid, og den avtale som andelslaget inngikk med A/S Sørumsand Verksted om oppbevaring av vårt rullende materiell på verkstedsområdet bidro heller ikke nevneverdig til å sette fart i sakene med hobby-banen.

Det gleder meg derfor å kunne meddele at andelslaget nå håper å kunne komme igang med kjøring av turisttog til sommeren. Det vil med andre ord si at problemene er kommet over på det praktiske plan, og jeg vil derfor appellere til alle våre medlemmer om å slutte opp om arbeidet med å realisere vårt formål nå i den avgjørende fase.

Ved selvsyn på Sørumsand kan nå medlemmene forvise seg om hvilket kjempearbeide som er utført av de unge medlemmer fra Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen med et minimum av assistanse utenfra og så og si for egne midler. Men meget står enda igjen før vi kan håpe å få banen godkjent av Statsbanenes tilsynshavende.

Etter at skinnegangen har ligget ubrukt siden 1960 er det hundrevis av sviller som må skiftes. Vi trenger sviller, grus, kull, maling, trematerialer og ikke minst transportmuligheter. Lokomotivstallen må gjøres ferdig, sidespor og plattformer like så, vanntårnet settes opp og vi må tenke på å planere Fyen-jordet og montere den gamle Kvevli stasjon med tilbehør der. Fyen-jordet er av styret tenkt å være hobbybanens hovedattraksjon med "doft från forna dar", og betryggende oppbevaring av våre samlinger av jernbanekuriosa. Med tiden burde det også bli plass for en vognhall, slik at banens vogner kan stå tørt og trygt i vintersesongen med muligheter for eftersyn og oppussing.

Jeg nevner disse øyeblikkelige behov og fremtidige planer da jeg håper at noen av de "eldre" medlemmer vil føle seg kallet til å ta på seg løsningen av noen av våre oppgaver.

Styrets drøm er å få henvendelser omtrent slik: "Jeg vil gjerne greie oppsettingen av vanntårnet", eller "Jeg skal spandere 500 statsbanesviller"! Men la ikke denne drømmen skremme dem som hadde tenkt seg hjelpen litt mindre storartet, en håndsrekning som f.eks. lån av en trillebør eller noen brukte bølgeblikkplater er meget velkomment.

Vårt motto er: For å vinne må man delta! Vi er overbevist om at vi nå har en enestående anledning til å realisere et tiltak som det ikke finnes mange som er maken til, og som vi tror det vil være stor turistmessig interesse for.

Styret håper derfor at denne appell vil realisere den virkelige ide bak andelslaget: Hvert medlem har aktiv andel i resultatet når suksessen er sikret.

I styret for A/L Hølandsbanen
Preben T. Hysing.

Lokførerutdannelsen på A/L Hølandsbanen.

Representanter for D&V var 27. desember hos overing. Bj. Sætre, Lodalen, for å diskutere hvilke krav som måtte oppfylles før en godkjennelse ville foreligge. Overing. Sætre er sjef for lokdriften i Oslo distrikt. Han kunne tenke seg at man ville sende opp en lokkontrollør eller evt. lokmesteren i Oslo. Disse ville da utstede et førerbevis.

Overingeniør O. Gunvaldsen, som er tilsynshavende for privatbanene, har tidligere fått tilsendt A/L Hølandsbanens forslag til aldersgrenser, disse er slik:

Lokførere : 20 år

Fyrbøtere : 17 år

Togførere : 18 år

Annert personale i sikkerhetstjeneste: 18 år

Efter de uttalelser vi har fått, er det store muligheter for at banens egne medlemmer skal få anledning til å kjøre banens tog, uten at fremmede behøver å innblandes.

GN.

Efterlysninger.

Under denne spalte vil medlemmene finne nevnt ting som A/L Hølandsbanen trenger for å komme igang med driften. Vi trenger nesten alt mulig. 1 gardintrapp, 1 3-4m. lang stige, 1 trillebør, 200-250m. lang ledning for tilslutning til elektrisk uttak.

Elektrisk strøm til Bingsfoss stasjon.

Efterat vi har vært i kontakt med direktør E. Norgren, NSB, Elektroavd., har det lyktes for A/L Hølandsbanen å få låne elektrisk strøm fra banevokterhytten ved Bingsfoss. Vi har jo til nu klart oss med parafinlamper og håndpussing av materiellet, dette blir jo en ny epoke for A/L Hølandsbanen. Dette var vel den fineste julegaven vi kunne få! Den rent praktiske siden av saken skal bli ordnet med Stm. Torp, Sørumsand st. Husk oss med en 200-250m. lang ledning, den trenges!

GN.

Økonomi.

Kassereren, ing. O. Wiegels, har både tid og lyst til å ta imot penger i sin slunkne kasse, dessuten har han bankgirokonto 4322/86, Bergens Privatbank, Oslo. Vi håber at alle vil være raske til å betale kontingenten for 1966, dessuten at alle vil kjøpe andeler, det er ennu sjanser! Skaff nye medlemmer. Det er mange store oppgaver som venter, og vi trenger penger.

Årskontingent: kr. 25.-

Andel, pr.stk: kr. 50.-

GN.

Planer for driften sommeren 1966.

De nuværende planer går ut på å åpne banen for alminnelig drift i slutten av juni. Efter erfaringer innhentet fra lignende foretagender både her hjemme og i utlandet, regner vi med å kjøre to tog fast hver søndag og ekstratog efter behov. Det første toget regner vi med vil avgå ved 11-12 tiden, det neste ca. 1½ time senere. Togene vil bli fremført med lok nr. 6 "HØLAND".

Av vogner vil disse bli benyttet: BFo5, Co1 og ABo3. Dessuten vil man kjøre med godsvogner i toget, sannsynligvis. Man vil selvsagt ta vogner ut av toget, hvis det skulle være behov for det.

Toget vil gå med lok foran fra Fyen til Fossum. Fra Fossum tilbake til Bingsfoss vil toget gå med loket bak. På Bingsfoss vil loket kjøre om toget og trekke det til Fyen, her vil loket kjøre inn på sidespor og dieselloket "OLA" vil kjøre toget inn til perrongen, hvor det damptrukne

toget alt har satt av sine passasjerer. Derefter vil samme tur kjøres igjen. Som man forstår vil det bli endel skifting på Fyen stasjon. Dette er bare å betrakte som en rent foreløpig skisse.

GN.

A/L Hølandsbanen, Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen, vil gjerne få ønske alle våre venner i inn- og utland et riktig godt og arbeidsfylt nytt år!



"Jag har bodd vid en landsväg"...
men sjelden så man vel slike
doninger parkert ved veikanten.

Foto: Carl Fr. Thorsager.



Mange husprosjekt har sett dagens lys ved Urskog-Hølandsbanen, og mange har også endt som her - "vraket" lempes av "Liermosen" og ned i fyllinga ved Bingsfoss stasjon. Ned i denne dumpa har det gjennom årene havnet mye rart.

Foto: Arkiv UHB.

Meddelelser fra A/L Hølandsbanen, Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen.

Postboks 31, Vinderen, Oslo 3.

Nr. 6.

Mai 1966.

Referat fra generalforsamlingen i A/L Hølandsbanen.

Møtet ble satt av formann P.T. Hysing kl. 18.35. Han åpnet møtet med å si følgende minneord over overtrafikkinspektør Eigil Prydz:

"Før vi begynner våre forhandlinger idag, er det på sin plass å minnes vårt medlem overtrafikkinspektør Eigil Prydz, som er gått bort. I denne forsamling er det neppe påkrevet å gjøre rede for Prydz's liv som menneske og jernbanemann. Mange av oss har hatt gleden av å treffe ham, og vi kjenner beretningen om hans innsats i jernbanen. Til neste år er det 50 år siden han tiltrådte som driftsbestyrer ved Urskog-Hølandsbanen. Det var en vanskelig tid for den lille privatbanen, men verre ble det etterhvert.

Konkurransen fra bilene øket og utgiftene steg, og det skyldtes bare Prydz's dyktighet, energi og oppfinnsomhet at banen overlevet denne depresjonstiden, som stoppet så mange av de andre privatbanene. Han var en mester i å finne utveier hvor andre måtte gi tapt.

Vi her i andelslaget står i stor takknemlighetsgjeld til Eigil Prydz. Hans eksempel og initiativ skal inspirere oss i vårt videre arbeide for Hølandsbanen. Vi vil alltid minnes ham".

Formannen foreslo så at referatet skulle tas inn i Hølandsbane-nytt. Dette ble enstemmig vedtatt. Kasserer O. Wiegels leste så revisjonsberetningen etter først for sikkerhets skyld å ha lest opp regnskapet. Det oppsto tvil om man under "aktiva" kunne føre opp materiellet med kr. 8,600.- eftersom man jo leier det av NSB for kr. 100.- pr. år. Hr. K. Berg mente at man kunne betrakte det slik at dets verdi lå i den bruksverdi det ville ha for oss. Dette var det enighet om. Hr. G. Narverud hevdet forøvrig at de bygninger og annet materiell, som andelslaget har, var nok til å dekke det beløp som var satt opp.

Formann Hysing refererte så fra årsberetningen og kom med en del supplerende opplysninger om det skinnemateriell som er blitt kjørt frem til banen samt Kvevli stasjon og svingskiven fra Skulerud. Herr H.P.Grøner bemerket etter en uttalelse fra formannen at det etter møte med disponent Rømcke var klart at Sørumsand Verksted ikke hadde noe å innvende mot at godsvognene foreløpig ble stående der de nå er. Formannen kunne så opplyse at turistsjef A. Hovdan hadde sagt seg villig til å sørge for å få trykket brosjyrer og plakater til banen - både på norsk og engelsk.

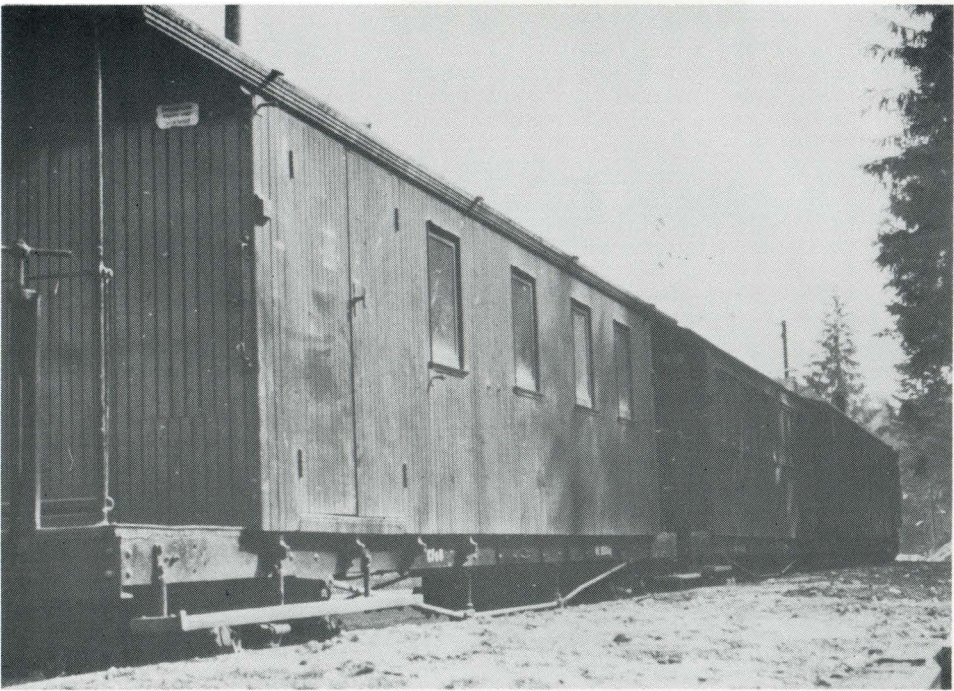
Årsberetningen ble enstemmig vedtatt med aklamasjon.

Efter forslag fra herr I.J. Østgaard ble samtlige av de styremedlemmer som var på valg gjenvalgt.

Under eventuelt orienterte O. Wiegels om de utgifter og de inntekter som vi kunne regne med kommende sommer. Han konkluderte med at så lite som 300 reisende ville være nok til å hindre at driften går med underskudd.

Formann Hysing refererte så et brev som var sendt til Sørum og Aurskog kommuner med søknad om støtte stor kr. 3,000.- til banen. Sekretær G. Narverud kunne ellers opplyse at vi har fått plass i Rutebok for Norge" gratis. Denne uttalelsen ble av forsamlingen mottatt med stor glede.

Sekretær G. Narverud foreslo at generalforsamlingen neste gang burde avholdes i juni eller august, da det var så mange av de unge som p.g.a.



"Tertitt-toget" på Jernbanemuseet på Hamar. De to siste vognene i toget er personvognene fra Nesstun-Osbanen, som på UHB gikk under numrene CFo8 og Co9.



Og her er lok nr. 7 "PRYDZ" i full fart med et tog på museet.

At "Tertitt-toget" har betydd mye for museet er en kjensgjerning. Alle barn må selvfølgelig få seg en tur med ekte smalspor og damplokomotiv.

Begge fotos: Arkiv UHB.

Lokomotivene på Jernbanemuseet er ikke lengere kullfyrte, men ombygget til oljefyr. Dette gjør det lettere å fyre og å kjøre, men slitasjen på fyrkassene blir desto større.

studiene ikke hadde anledning til å møte i mars. Flere mente at dette dog ville være svært upraktisk. Herr Løhren foreslo at man isteden fikk istand et medlemsmøte i august, dette syn ble støttet av herr Liaaen og fikk forsamlingens samtykke.

Herr H.P. Grøner foreslo at man skulle øke andelskapitalen til 250 andeler, men da det ikke var sendt inn forslag om dette til styret, ble det fra flere hold hevdet at det da ikke var adgang til det efter vedtektene. Sekretar G. Narverud mente at så stiv forretningsførsel ikke skulle være nødvendig, men forsamlingen ble enige om at man måtte vente. Det ble av herr Berg foreslått at styret eventuelt kunne gi vedkommende et interimsbevis. Dette var det enighet om.

Som følge av at 2 av styremedlemmene på et tidligere tidspunkt hadde forlatt salen, fremhevet H.P. Grøner at de som satt i styret ikke burde forlate forsamlingen før møtet var hevet, - - - særlig ikke 2 år på rad.

Revisorene, som hadde sagt seg villige til å fortsette å revidere lagets regnskaper, ble enstemmig gjenvalgt.

Møtet hevet kl. 19.55.

Hans P. Grøner
(varamann)

Får Hølandsbanen tunnel?

Den lokalkjente leser vil med en gang innvende, - - hva er dette for en fabel? Hverken langs A/L Hølandsbanens strekning idag, eller langs Urskog-Hølandsbanens trasé forøvrig ligger naturen i slike folder at tunnel noen gang har vært aktuell. Alikevel, mulighetene er tilstede for å få tunnel på strekningen vår, selv om den bare ligger omlag 100,000 kr. borte, - - - og et slikt beløp kunne vel bare en Walt Disney bruke på et slikt formål.

Men la oss se på de faktiske forhold som har gitt spørsmålet aktualitet. Lagets plan med hensyn til banestrekningens lengde går ut på å forlenge sporet fra Fyen så langt inn mot Sørumsand som mulig. Planen kan imidlertid hindres fra å bli virkeliggjort, da Fylkesveivesenet i Akershus har planer om ny vei i retning Bjørkelangen. Fra Fyen veikryss langs UHB's trasé under Kongsvingerbanen og videre inn på den eksisterende vei. Dette prosjekt skal erstatte Fyen-broene, som ikke lenger tilfredsstiller veitekniske krav. Denne plan er den gjeldende. Det nye i saken er at en undergang under Kongsvingerbanen kan bli så kostbar da det her skal bygges en bro for en bane som er i drift, at det kanskje vil svare seg å bygge en ny bro over Kongsvingerbanen istedet. Derved retter man ut S-svingen mellom Fyen-broene. Veivesenet venter nå på omkostningsberegninger fra NSB for undergangen. Blir beløpet for stort, velger man sansynligvis å bygge bro over Kongsvingerbanen.

Det springende punkt blir broen over Hølandsbanen. Det er på det rene at denne broen ikke vil bli benyttet, og at en ny bro vil bli for kostbar, da det vil være nødvendig med omfattende fundamenteringsarbeider. Skjæringen vil bli fylt igjen og Hølandsbanens muligheter til å forlenge sporet til Sørumsand vil være definitivt brutt.

Veivesenets plankontor er kjent med denne løsningen, og at A/L Hølandsbanen nødig vil at strekningen blir brutt ved Fyen-broen. En avklaring vedrørende hvilken trasé som velges for den nye veien kan ventes i siste halvdel av mai i år.

Olaf Wiegels.

Stasjonsbygning.

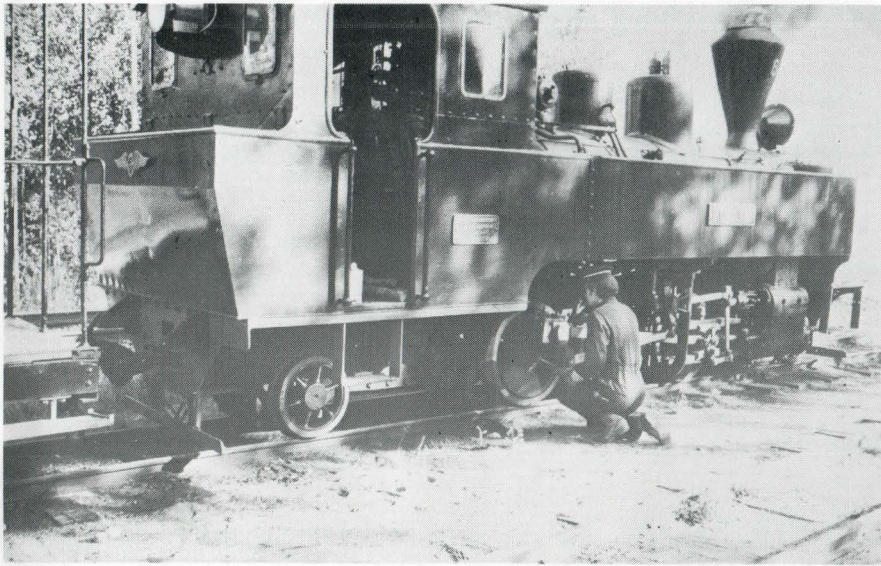
Som man vil se bakerst i dette nummer av Hølandsbane-nytt er det vedlagt en tegning av en liten stasjonsbygning. Deter meningen at den skal bygges denne våren, slik at den kan brukes i sommerens drift. Bygningen er



Vinterstemning på
Bingsfoss stasjon.

Selv om bildet er
tatt utpå 70-tallet
viser den med all
tydelighet hvordan
et stasjonsmiljø
i vinterskrud tar
seg ut.

Foto: Arkiv UHB.



"HØLAND" får en omgang med smørekanna før dagens innsats. Det skal godt vedlikehold og godt stell til for at det gamle materiell skal vare - og vare lenge!

Foto: Hans Petter Grøner.

så lett at den kan settes opp der hvor det måtte være umiddelbart behov for den. Det er dog trolig at den inntil videre må benyttes som billettbu på Fyen, da vi ellers må selge billettene i toget, og dette ansees som svært upraktisk. Bygningen er omkostningsberegnet til kr. 1,200.-. Den vil eventuelt bli bygget helt fagmessig slik at den kan være til nytte i mange år fremover. Når vi får flyttet Kvevli, kan f. eks. denne bygningen flyttes til Bingsfoss eller som billettkontor på Fossum. Den kan også benyttes som toglederkontor på Bingsfoss.

Vi ser svært gjerne at noen kommer med bidrag, stort eller lite, slik at vi kan realisere denne planen. Beløpet kan eventuelt betales inn over konto 4322/86 Bergens Privatbank, eller på postanvisning til lagets adresse.

Stasjonsbygningen som vist på tegningen har et netto innvendig gulvareal på 3,8 m², utvendig overdekket plattform 2,7 m².

HPG og driftsingeniør O. Wiegels.

Nye stillinger i Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen.

Det skal opprettes 2 nye stillinger i D & V:

1. Stilling som baneformann i særklasse. Vedkommende skal assistere banemesteren i det daglige arbeide, samt være fungerende banemester i dennes fravær. Han må ha god kjennskap til alminnelig linjevedlikehold, legging av spor og veksler.
2. Stilling som lokstallbetjent i maskinavdelingen. Stillingen er opplæringsstilling for senere loktjeneste.

Det er en forutsetning for de som vil bli antatt i en av stillingene at vedkommende har anledning til å delta ganske mye i arbeidet på banen også i sommerferien. Ansøking sendes til lagets adresse innen 15. mai.

Trafikksjefen.

Koks, etc.

Det har tidligere vist seg at det er en del av våre medlemmer som etter å ha gått over til oljefyr er blitt sittende igjen med et lite lager av koks i kjelleren. Hvis det er noen av våre lesere som selv har noe slikt i kjelleren, eller kjenner noen som har det, vil vi svært gjerne komme i kontakt med disse, da vi svært gjerne skal komme og hente koksen hvis noen ønsker å bli kvitt den. Vi har tidligere prøvet å kjøre på koks, og det var ikke helt vellykket, men det har vist seg at den er vel så bra som kull til oppfyring. Det vil derfor være til stor nytte og ikke liten økonomisk besparelse for oss hvis noen vil la oss få den koksen de eventuelt måtte være i besiddelse av.

Verksmesteren.

Vi burde ha en bil.

Det er vel i grunnen de færreste av oss som har tenkt over hvor mange penger mange av våre mest ivrige medlemmer har lagt igjen på billettkontoret på Oslo Ø for å komme seg til Sørumsand. En tur/retur-reise koster kr. 11,60 (tur/retur moderasjon har omtrent ikke forekommet). Det er vel neppe en overdrivelse å hevde at det hvert år siden vi startet på Sørumsand har gått med ca. 2,000.- kroner. Hvis vi sammenlikner dette beløpet med det som blir investert direkte i banen av de samme personer, kommer vi til et beløp av omtrent samme størrelsesorden. Med andre ord, det går med like mye til å reise opp og ned, som til vedlikeholdet av banen.

Det er klart at dette i lengden er meget utilfredsstillende. Vi har da også to ganger søkt NSB om å få utstedt fribillett på strekningen, men fått til svar at dette ikke lar seg gjøre etter "gjeldende bestemmelser".

For å ta et eksempel: Hvis de personer som må til for å opprettholde driften på Hølandsbanen en søndag skulle reise med toget, og andelslaget skulle refundere beløpet, ville vi være nærmest garantert å drive med underskudd og hadde ganske snart måttet innstille driften.

At vi til stadighet har fått låne forskjellige fedres biler har vært redningen for oss til nå, men det er klart at vi i tiden fremover ikke kan basere oss på dette.

Vi er derfor kommet til at det beste måtte være om Hølandsbanen kunne få tak i en Volkswagen buss med ca. 10 sitteplasser, eller et annet bilmerke, men omtrent av samme type. Denne bilen kunne så gå fast fra Oslo til Sørumsand hver helg, og de som reiste med den kunne betale f.eks. kr. 5.- for å komme frem og tilbake. Dette skulle være nok til at vi kunne ha bilen uten at den belastet Hølandsbanens kasse. Det skulle også være en god støtte for medlemmene, som ville slippe mye rimligere fra reisen.

Problemet vil vel være å kunne reise den nødvendige kapital til innkjøp av bilen. Vi måtte selvsagt kjøpe en brukt. Det er vel heller ikke umulig at vi kunne få den noe ekstra rimelig. Det måtte være en bestemt person som tok seg av bilens vedlikehold og stod for mesteparten av kjøringen. Men oss bekjent er det alt folk som med glede vil ta seg av denne siden av bilholdet.

HPG.

Trykking av prospektkort.

Det er en selvsagt ting at vi må trykke noen prospektkort for salg til de reisende, og i den anledning har vi gjort noen undersøkelser. Vi kan få trykket vanlige sort/hvitt kort for 22 øre pr. stykk hvis vi trykker 1,000 stk. Trykker vi 500 kommer de på 25 øre pr. stykk. Vi må minst trykke ett motiv i år, og det er vel mest hensiktsmessig å trykke 1,000 stk. Det viser seg imidlertid at hvis vi trykker 6000 kort i farger, får vi de for 17,5 øre pr. stykk. Det er derfor en utbredt oppfatning at vi fortstjeneste, selv om vi selger dem for 50 øre pr. stk. På kortene har man tenkt å ha følgende tekst: "Hølandsbanen, Norges minste jernbane". Dessverre har vi enda ikke gode nok motiver på fargefilm, så fargekort kan tidligst komme på tale i 1967.

HPG.

Arbeidet på banen.

Som følge av de store snemengdene i år, er det ikke mulig å påbegynne arbeidet på banelegemet enda, så alle krefter blir nå satt inn for å få det rullende materiell satt i så god stand at vi kan konsentrere oss om banelegemet når sneen går. Til en sammenlikning med forholdene kan vi nevne at ifjor var det prøvekjøring for Kjelkontrollen og en tur med DUS-klubben den 25. april.

HPG.

Kan noen hjelpe?

Vi trenger en buesag, en øks, en hammer, noen sleggeskaft og et gummitrillebårhjul. Hvis det er noen som kan avse noe slikt setter vi stor pris på det. Vennligst gi oss beskjed slik at vi eventuelt slipper å gå til innkjøp av sakene.

Driftsingeniøren.

Jordras på Fyen.

Dessverre er det gått et ganske betydelig jordras på Fyen-jordet. Raset har tatt med seg store deler av ballastkanten over en strekning på ca. 20 meter. I sporvekselen, som befinner seg på dette linjestykket er og noen av svillene i ferd med å bli hengende i luften. Det er fare for at det vil gå med en god del arbeidstimer til å utbedre skadene tilfredsstillende. Dette er ekstraarbeider som vi ikke har regnet med, og som er meget uheldig nå som vi har så liten tid igjen til åpningen.

HPG.

Utveksling av fotos.

Et av våre danske medlemmer har skrevet til oss og spurt om det gjennom vårt medlemsblad er mulig å komme i kontakt med noen som er interessert i å bytte fotos om jernbaner. Interesserte kan skrive til: Herr K.E. Jørgensen, Grambyvej 64, Rødovre, Danmark. Vi tør anbefale de som er interessert i å samle jernbanebilder fra da særlig Danmark om å benytte denne sjansen.

Red.

Maling.

Fra firmaet Alf Bjercke har vi etter forespørsel fått beskjed om at firmaet vil stille en del Bengalac til disposisjon for vårt foretak-ende. Vi setter meget stor pris på dette, da maling er svært dyrt hvis vi må kjøpe den til vanlig utsalgspris. Fra Nodest, som vi også skrev til etter rød godsvogmmaling, fikk vi et hyggelig svar hvor de beklaget at de i øyeblikket ikke produserte slik maling, men at de ville tilstille oss noen prøver når produksjonen ble gjenopptatt.

HPG.

Sommerens personale.

Vi vil oppfordre alle våre aktive medlemmer som kan tenke seg å delta i fremføringen av Hølandsbanens tog i sommer om å melde seg til vår adresse. Vi skal starte kjøringen den 19. juni, og skal kjøre hver søndag hele sommeren, antakelig frem til søndag den 28. august. Hver søndag trengs en stasjonsmester og togleder på Bingsfoss, en billett-ekspeditør på Fyen, en togfører og en billettør, en lokomotivfører og en fyrbøter, tilsammen 6 mann. Hver av disse er like nødvendige for å få gjennomført driften på en ordentlig måte. Dessuten trengs det svært mange som kan være med å ta et tak for å få det hele til å rulle. Vi håper at alle Hølandsbanens medlemmer vil hjelpe til med å få vår bane til å gå sikkert og trutt i sommer. Vi har fått ruten inn i "Rutebok for Norge", så det er helt nødvendig å få togene til å gå punktlig hver søndag.

Vi vil derfor så innstendig som mulig rette en henvendelse til alle om å gi oss skriftlig beskjed om hvilke søndager dere regner med å kunne være tilstede. Vær så snill å si fra så fort som mulig, det er ennå meget som står igjen å ordne før åpningsdagen. Vær klar over at dette gjelder Hølandsbanens være eller ikke være.

Trafikksjefen.

Oppfordring.

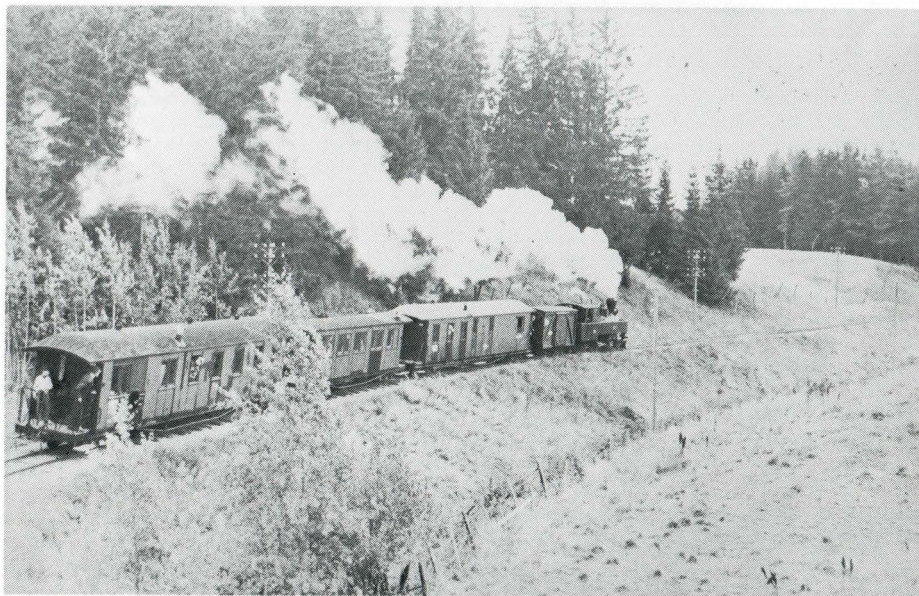
Det er med stor sorg og bekymring, og ikke mindre irritasjon at vi hver dag konstaterer at det kun er omkring 6 - 10 stykker av alle med-

lemmene og andelshaverne i Hølandsbanen som gjør alt for å få det hele til å gå og skrangle. Disse "kjernetroppene" ordner medlemsbladet, arbeider på banen, har hele papirmøllen med departementskontorer, statsbanekontorer, kommunekontorer, billettrykking, ruter, forsikringer, osv, kort og godt de ordner med praktisk talt alt som blir ordnet og alt som står igjen å ordne. Dette er i lengden helt uholbart. Hver eneste ting som blir gjort koster penger, endog mye penger. Vi vil derfor be alle våre andelshavere, som ikke har tid, lyst eller krefter til å delta i det praktiske arbeidet på banen om å rekke oss en hånd i form av penger eller naturalia. Det er nu mer enn noen sinne tidligere at vi trenger penger, massevis av penger! Det er neppe nødvendig å nevne at vi skal fullføre lokstallen, noe som vil komme på ca. 3,000 kroner. Bidrag, stort eller lite kan sendes til vår bankgirokonto nr. 4322/86, Bergens Privatbank, Oslo, eller pr. postanvisning til vår adresse. Det er meget dyrt for oss å sende medlemsbladet ut, og vi ber derfor de andelshavere som ikke lenger er interessert i vårt foretagende, om å sende inn beskjed dersom de ikke lenger vil motta medlemsbladet.

Red.

Vi ber noen av de interesserte om å melde seg til vår adresse, slik at vi slipper å skrive hvert nummer av Hølandsbane-nytt alene. Vi er takknemmelige for alle bidrag fra medlemmenes side. Vi trenger bidrag om alle mulige og umulige emner som angår jernbaner. Hvess deres penner og sett igang og la oss få bidrag.

Red.



Det damper igjen på Urskog-Hølandsbanen. Her er et av de aller første tog på vei opp mot Fossum. Ved stor trafikktilstrømming var dette det "største" tog man kunne stille opp med. Samtlige passasjervogner er med, bortsett fra Co2, som var i en heller begredelig forfatning.

Foto: Hans Petter Grøner.

Meddelelser fra A/L Hølandsbanen, Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen.

Postboks 31, Vinderen, Oslo 3.

Nr. 7. Juni-November 1966.

Fem år i Andelslaget Hølandsbanen.

Det er fristende å ta et overblikk og se litt nærmere på de fem år som er gått siden Andelslaget Hølandsbanen ble stiftet 10. november 1961. Og da skulle det ikke være nødvendig med en fortegnelse over hendelser i kronologisk orden, det aller meste finnes omtalt ett eller annet sted i den papirhaugen som er vokst opp siden starten, ja et godt stykke før, for den saks skyld.

Men det kunne være på sin plass å ta for oss hvordan det hele begynte, og hvordan det hele har knaket og gått på et vis.

Vi tar det som en selvfølge at de som er interessert i å ofre tid og krefter på en gammel jernbane, de har jernbanedilla. De kan ikke tenke seg noe bedre enn å prate tog, jobbe i sporet eller skrangle iveri med vogner og lok.

Men det rare var at det ikke var først og fremst den slags jernbaneinteresse som reddet Hølandsbanen fra skraphaugen. I den omtalen som banen fikk i forbindelse med nedleggelsen i 1960 var det flere kjente personer som uttalte seg for å bevare banen; de mente det var synd at denne morsomme banen ble nedlagt, et tap for distriktet osv, og så kokte det hele bort.

Det er derfor verd å nevne at det var en gruppe folk fra Aurskog og Hølandsbygdene som reddet banen, samlet de løse tanker som var kommet frem, påvirket myndigheter og offentlighet, og satte opp konkrete planer. Vi som senere har stelt med de mangfoldige oppgaver og problemer som dukket opp etterhvert som banen tok form, må beundre dette initiativ. Vi må ha for øye hvor lite forberedt folk var for den absurde tanke at en gruppe amatører skulle være villige til, ved egen innsats å sette istand og drive en jernbane som Staten hadde oppgitt. På én unntagelse nær, var denne aksjonsgruppen folk med jernbanedilla. De mente rett og slett at det var for ille at et så vesentlig trekk ved Aurskog-Hølandsbygdene skulle forsvinne sporeløst, bokstavelig talt. De ville ikke sitte og se på det - noe måtte gjøres.

Her tror jeg vi møter det første eksempel på den hårdnakkede tro, uten for inngående vurderinger av pluss- og særlig minussider ved en sak, som preger Andelslaget Hølandsbanens 5-årige historie. Uten den hadde det nok ikke vært noen bane.

Slik vi nå ser det "sønn litegrann från ovan" kan vi vel være enige om at det var nokså håpløst å legge en turist- og hobbybane til strekningen Hemnes - Skulerud, som forøvrig meget snart ble til Slora - Skulerud, og deretter til Skulerud - punktum. Men på det tidspunkt var det veiplaner igang langs hele den gamle banestrekning, og det er tilstrekkelig å minne om at ca. 800 m. måtte legges ut igjen syd for Bjørkelangen, da materiellet skulle kjøres til Skulerud.

Og så har vi oppslutningen om andelslaget da. Allerede ved stiftelsen, som fant sted kort etter at materiellet var samlet, var flere av de kjente personer, som talte så varmt for å bevare banen, falt av lasset. Turistsjefen i Oslo var den eneste som ga andelslaget "offisiell tyngde", det gjør hun fremdeles. Men den ventende store oppslutning fra interesserte uteble. I de praktiske oppgaver som ventet, ble det styrets tre medlemmer, Løhren, Wiegels og Andersen-Wingar, med Hysing



Klargjøring av lokomotiv og vogner før dagens drift settes igang. På bildene ser vi Eivind W. Robertsen og Fredrik Münster-Mohn. På nederste bilde passerer en grønn 11-er med trevogner på vei mot Kongsvinger. Det blir alltid utvekslet fløyte-signaler når det smal- og bredsporede materiell møtes.

Begge foto: Jørgen Seemann Berg



som fast møtende varamann som foretok de første sjakktrekk. Det kan kanskje være av interesse å sette opp Andelslagets status for sesongen 1962, lagets første:

Andelshavere	: 9
Drifts- og Vedlikeholdsavd.:	1
Inntekter	: 0
Utgifter (gjeld)	: kr. 2,500.-

2 lokomotiver og 4 passasjervogner på Skulerud, 720 m. skinner, 10 penser og 900 sviller stilt i utsikt av NSB, men ikke nærmere angitt, da demonteringen av banen var i full gang.

Med fare for å forsvare et mellomspill som andelslaget hadde liten glede av, må vi si at tilbudet fra A/S Sørumsand Verksted om å flytte materiellet til Sørumsand og opprette et museum der, kom beleilig, og ga nytt håp på et tidspunkt da banens fremtid var meget usikker. Vi må ha det klart at det gikk ikke i orden med nåværende banestrekning på Sørumsand, før etter at avtalen var inngått, og disse saker hadde ikke noe med hverandre å gjøre.

Det kan vel derfor nevnes som et nytt eksempel på hårdnakket tro på banens fremtid at styret fikk presset inn i avtalen at Andelslaget hadde rett til å ta sitt materiell tilbake, hvis det skulle bli ønskelig, noe som på det tidspunkt ikke var videre sannsynlig. Det er i grunn beklagelig at det ikke ble noen greie på den avtalen, som hadde muligheter til å bli til stor glede for begge parter, hvis det planlagte museum var blitt lagt til Fyen-jordet - i forbindelse med hobby-banen. Transport og oppbevaring kostet Verkstedet betydelige beløp til liten nytte, og lagets medlemmer viste liten interesse for å vedlikeholde materiell som hadde små utsikter til å rulle igjen.

Sommeren 1963 forandrer Andelslaget karakter. Da det var i orden med banestrekning langs Glomma; kom arbeidet straks inn i mer faste former. En Drifts- og Vedlikeholdsgruppe ble dannet, med noen få, men meget energiske og entusiastiske medlemmer. De to passasjervognene som nærmest var oppgitt, og sto igjen på Skulerud, ble med store økonomiske ofre fra D&V-medlemmene flyttet over på sporet - det begynte å smake av Eugl! Av de første innbyderne og stiftere var det nå bare et par stykker igjen som deltok i problemene som meldte seg. Medlemstallet i D&V-gruppen stiger sakte, sommeren 1964 er et merkeår: Lokstall og sidespor blir bygget, og lokomotivene kommer på plass. Våren 1965 var Andelslaget endelig kommet så langt hvor vi skulle ha vært sommeren 1960: Banestrekningen på det rene, disposisjonsrett til det rullende materiell i orden, det meste av skinnemateriellet samlet, og en ivrig gruppe medlemmer i arbeid lørdag og søndag.

Dette lyder som den rene solskinnshistorie, men hva kan vi lære av den, som kan være til nytte i tiden fremover? Da vil jeg sitere driftsingeniøren, som under en heftig diskusjon med noen medlemmer som truet med å slutte, sa omtrent slik: "Ja, dere kan jo slutte, men dere greier ikke slippe banen likevel". Det står og faller med interessen, den må tåle også tungt og kjedelig arbeide. Og der er vi i den heldige stilling å ha en fast kjerne av medlemmer som ikke kan slippe banen, som finner utveier når kassen er tom og vanskelighetene store. Og så omfattende som arbeidet med banen er, kan alle finne seg jobber som passer, og trives med det. Det er ikke tvil om at vi har vært heldige som får lov å stille med vår egen jernbane, og mine ønsker for de neste fem år blir: Pent vær og flere medlemmer, maken til dem vi har.

Preben T. Hysing
Formann.



Fra den offisielle åpningen. Daværende formann P.T. Hysing overrekker fru M. Wiegels Høflandsbanens høyt ettertraktede orden: Den gyldne skinnespiker. Det var fru Wiegels som foretok selve åpningen. Merk at båndet er bundet fast mellom vognen og stoppbukken. Rolf Gillebo ser ut til å sette pris på det som skjer - i alle fall er latterdøren på vid gap på nederste bilde.

Begge foto: Jørgen Seemann Berg



Urskogbanen 70 år.

Den 19. oktober i år er det 70 år siden Urskogbanen fra Bingsfoss til Kjelle bro (ved Bjørkelangen) ble åpnet for persontrafikk. Vi vil derfor benytte anledningen til å fortelle litt om banens opprinnelse.

Urskog herredstyre valgte i 1890 en jernbanekomiteé hvis formål var å arbeide for en jernbane, som skulle gå fra Blakjer ved Kongsvingerbanen til Kjelle bro i Nordre Høland. Herrene A.O.Hanneborg, C. Tukken, J.O. Waaler og Casper Lomnæs møttes på Eidsværket ved Bjørkelangen, hvor man ble enige om et intenst arbeide for å få bygget banen.

Komiteens første møte ble holdt i Kristiania 13. juni 1891, men først høsten 1892 kom det virkelig fart i arbeidet. De verdifulle skogene, som tilhørte Eidsværket hadde i mange år ligget nede, men nå gikk de over i annen bestyrelse, og skulle legges under drift. I 1893 var det enighet om at planene om Blakjer/Mysenbanen måtte droppes, og en smalsporet bane fra Fetsund eller Blakjer til Skulerud kom frem i søkelyset. Undersøkelser ble for hele strekningen Blakjer/Skulerud foretatt sommeren 1893 av ingeniør Nilson fra Sverige.

Forutsetningen for Urskogbanen var en sporvidde på 750 mm. Utgangspunktet tenkte man seg ved "Fossumbækkens udløb i Glommen". Linjen passerte 5 bekker, terrenget var forholdsvis gunstig, jordsmonnet hovedsaklig leire, og det var meget lite fjell i linjen. Man ville benytte en skinnevekt av 15 kg. pr. løpende meter.

Konsesjonstiden ble fastsatt til 30 år, regnet fra det tidspunkt da banen ville bli åpnet for alminnelig trafikk.

Anlegget av såvel Urskogbanen som Hølandsbanen ble foretatt av private entreprenører. Det kom inn 6 anbud på Urskogbanens anlegg. Bud fra kontraktør S. Sørensen på tilsammen kr. 183,390.-, dog ikke innbefattet stasjoner og kjøp av slippers, ble vedtatt. Den 11. desember 1894 skrev kontraktøren under kontrakt med direksjonen, og samme dag ble første spadestikkene tatt.

På en vanskelig strekning i Nebbenesåsen tilbød Sørensen seg å sprengre en tunnel for et tillegg i anleggssummen på kr. 1,000.-. Han fikk til svar at Urskogbanen ikke var noen luksusbane. Tunnellen ble ikke sprengt.

Byggmester Schüssler fra Kongsvinger tilbød seg å bygge samtlige stasjoner, pakkboder, lagerhus osv., iberegnet materialer, på hele strekningen for 20,710.- kroner, og fikk tilslaget. På Bjørkelangen ble lokremisse og verkstedsbygning senere oppført.

Skinner ble innkjøpt fra England for 4 pund 15 sh. pr. tonn, og alt under anlegget skaffet banen seg to lokomotiver fra Sächsische Maschinenfabrik i Chemnitz, nr. 1 "URSKOG" og nr. 2 "EIDSVERKET" til en pris av kr. 14,400.- pr. lokomotiv pluss 2½ % provisjon.

Det var ingen større arbeider langs linjen. Maksimumsstigningen var 20 o/oo, minste kurveradius 60 m. Denne ble senere øket til 75 m. Den vanskeligste strekningen var de første 1.7 km. samt Harkerudbakkene. Linjen hadde fem stasjoner: Bingsfos (Bingsfoss), Mørk (Mork), Urskog (Urskog), Lier (Lierfoss) og Bjørkelangen (Bjørkelangen), samt stoppesteder ved Kjevli og Finstabru. Ved Bjørkelangen ble det anlagt sidespor over Kjelle elv til Eidsværket. Stengsler ble forutsatt oppsatt av gårdbrukerne for å hindre kveg i å gå på linjen. Kjørehastigheten ble satt til 20 km/t. For å lette omlastingen ved Bingsfoss ble banelegemet her lagt høyere enn Kongsvingerbanens.

Av rullende materiell ble innkjøpt 2 fire-akslede personvogner, 2 to-akslede brekkvogner, 12 to-akslede og 7 fire-akslede godsvogner. Postvogn ble kombinert i personvogn.

I forbindelse med en banebefaring 14. september 1896 fant overleveringen sted. Foruten banebestyrelsen og kontraktøren, var også kontrollingeniør Støren fra Statsbanene med. Den 15. oktober sendte anleggsbestyrelsen ut en plakat med kunngjøring om at det hver dag fra og med 19. oktober ville bli adgang til befordring av reisende og gods i den utstrekning anlegg og materiell tillot. Plakaten inneholdt også rute for ett tog hver vei om dagen.

Dagen før ble den høytidelige åpningen feiret. Mens det første toget gled inn på Bjørkelangen stasjon, ga kanonene på Eidsverket æressalutt. Daværende arbeidsminister, statsråd Peder Nilsen, foretok åpningen. I forbindelse med åpningshøytidlighetene ble det holdt en festmiddag på Eidsverket, til hvilke en rekke autoriteter med fruer var innbudt. Fem dager senere begynte den ordinære trafikk med to tog i hver retning om dagen.

Hele banen kostet, innklusive rullende materiell, kr. 506,000.-.

Da banen ble satt i drift, ble herr Chr. Aas ansatt som driftsbestyrer. Det ble han som planla, og i den første tiden ledet banens drift, et arbeide han utførte på en uklanderlig måte.

CFT.

Dampeskursjon på Krøderbanen.

Søndag den 11. september ble det for medlemmer, andelshavere og andre interesserte arrangert en utflukt med damplok og gamle vogner, fra Drammen til Krøderen. Såvidt vites er dette den første dampeskursjon som er foretatt i Norge, og skal en dømme efter den oppslutningen som turen fikk, vil det ikke bli lenge til man forsøker noe lignende igjen.

Det var gråvær og tildels regn da de første medlemmene innfant seg på Oslo V for å ta Vestfoldekspressen til Drammen kl. 10:10. Turen virket fra begynnelsen svært godt forberedt. I stasjonsvestibylen hang en flott, tegnet plakat for anledningen, og de trykte billettene, som var laget spesielt for dagen, fikk mange lovord. I toget hadde vi fått reservert nesten en hel vogn. Klokken 11 dundret vi over broene over Drammenselven og gled inn på Drammen stasjon. Der stod veterantoget! Lokomotivet var blankpusset så det var en fryd for øyet, og hadde røde hjulringer og staffasje som lyste godt opp på den ellers så grå stasjonen. Det viste seg at rødmalingen var foretatt kvelden i forveien, og således kun til ære for oss!

For å se litt på den tekniske siden av saken, er å nevne at toget var satt opp med følgende materiell:

Damplok nr. 245, type 18c, byggenr. 73 ved Hamar Jernstøberi 1912, totalvekt 79,6 tonn, innkjøpt til Otta-Dombåsbanen.	
Vogn L4 50 183, bygget av Skabo 1947,	
" F 15 014, " " Skabo 1911,	
" Bo2-3a 182, " " Skabo 1900,	
" Bo4b 78, " " Strømmen 1907, tidl. Hovedbanevogn,	
" Bo2a 164 " " Strømmen 1901.	

De tre passasjervognene var for anledningen utlånt fra Oslo Distrikt. NSB hadde også sørget for å sende med et erfarent og virkelig eksemplarisk togpersonale, nemlig overkonduktør Sverre Muggerud, lokfører Thorbjørn Brekke og fyrbøter Kjell V. Larsen. På sidene av den ene vognen hang en plakat: Drammen-Krøderen 1866-1966". Flere bemerket at dette ikke var helt riktig, da det jo bare var strekningen Drammen-Vikersund som var ferdig i 1866. Selve Krøderbanen ble først åpnet i 1872.

Efterhvert hadde det samlet seg en anselig menneskemengde på plattformen, og ikke så få ble fristet av det herlige synet og ville bli med på turen. Formann Hysing hadde tatt med seg Hølandsbanens vingehjul- embleme, som ble hengt opp foran på lokomotivet.

Dermed skulle alt være klart til avgang. Stasjonsmesteren kom i høy-taleren: "Veterantog til Krøderen fra spor 10 - klar til avgang. Ta plass"! Og etter en liten pause, "God tur". Togfører Mugerud gav avgangssignal, og langsomt begynte toget å sige ut fra plattformen. Tykk, grå røk ble puffet opp av skorstenen og hyllet inn bilbroen mens vi skranglet over skiftetomtene, og den trettonde dampfløyten skingret utover Drammensdalen da vi passerte den første planovergangen. De ivrigste av oss var så lykkelige at de ikke visse hvilket vindu de skulle stå i. Etterat vi hadde passert Sundland, hvor vi observerte et annet damplok, som stod for hugging, ble farten satt ytterligere opp, og over de lange, rette strekningene langs Drammenselven gikk det virkelig unna. Ruten var satt opp med topphastighet 45 km/t., men det var enkelte som mente at denne til sine tider ble noe overskredet.

Efter en halv times kjøring var vi kommet til Hokksund, hvor vi angivelig ventet på en kryssing, som det ikke ble noe av. Driftsingeniør Olaf Wiegels hadde nå iført seg en generaldirektøruniform fra forrige århundre, velvillig utlånt fra Jernbanemuseet. Den vakte stor interesse og tildels også munterhet, og Wiegels ble fotografert efter alle kunstens regler.

Nå hadde vi fått klarsignal, og ikke lenge efter var vi ute på hovedspor og fortsatte ferden. Det var nå kommet ganske mange ikke-medlemmer i toget, og vi forsømt ikke sjansen til å drive litt PR-virksomhet. Hver passasjer ble tildelt en hel del brosjyrer, både Hølandsbanens og de vanlige NSB-prospektene. De fikk stort sett en hjertelig mottagelse. Hittil hadde været som sagt vært nokså grått, men nå så det ut til å bedre seg, og da vi dampet inn på Vikersund, hadde solen endelig fått overtaket. Vel, her skulle altså Krøderbanen ta av, men var det virkelig det rustne, bratte sidesporet der helt på den andre siden av stasjonstømten? Joda, det var det. Her var det forresten utrolig mange mennesker. Det begynte å gå opp for oss at det kanskje ikke bare var vi som hadde en stor dag.

Eftersom toget så ut til å bli stående en stund, hoppet vi ut og valfartet litt rundt på stasjonen. Med godværet begynte fotografene å få sving på sakene. Etpar aviser ville også gjerne ha et bilde her eller der. Det store, åpne rommet i den ene passasjervognen ble nå tatt i bruk; colakasser og svære fat med kringler og påsmurt ble satt inn, og vår "kaffetante", Vikersunds stasjonsmesterfrue med sin søte medhjelperske, fulgte med for å stille vår sult på den videre ferd.

Alle passasjerene ble kalt ombord igjen. To støt i lokfløyten, og toget gled ut fra stasjonen - bakover. Vi måtte nemlig utenfor ytre sporveksel for å bli penset inn på Krødersporet. Et øyeblikk senere forlot vi Vikersund st. og gav oss bakkene i vold. Vi var plutselig langt vekk fra elektrisitet og CTC. Dette var virkelig jernbane! Skarpe kurver avløste hverandre ustanselig. De rustne, gamle skinnene formelig gav efter under påkjenningen.

Bjerketrær og busker subbet langs vognene på begge sider og fikk toget til å virke alt for stort. Der fremme hørte vi lokomotivet pruste og stønne eftersom det meter for meter arbeidet seg oppover bakkene. Noen ganger kunne vi se det også, men som oftest var det skjult bak en knaus eller et skogholt. Solstrålene spillte mellom trærne. På broer og ved planoverganger stod folk og vinket, mange med norske flagg, og bilister på veien ved siden av "slo følge".

Et langt fløyt hørtes, og farten ble senket. Sysle stasjon lå i en skarp kurve og var litt av en åpenbaring med sitt ene, helt gjengrodde sidespor, og den lille, hyggelige stasjonsbygningen med det gamle stasjonsuret. (Over sidesporet var det likegodt lagt et stykke plattform). Visitten ble ikke lang, efter et minutt eller så var vi allerede på vei videre. Terrenget hadde nå viet seg ut, og vi passerte bondegårder stadig vekk. Neste stasjon var Snarum. Kort opphold, og så videre igjen.



Fra Norges første dampeskursjon på normalt spor.

Drammen stasjon den 11. september 1966. Lok nr. 245, type 18c står klar med tog til Krøderen.

I sporet ved siden av 68b30 i ny fargeprakt. Dessverre ble ikke dette fargeprogrammet oppfulgt av NSB, og det ble bare dette settet som fremsto i den nye designen.

Alle fotos denne side: Gaute Narverud.

Veterantogget er vel ankommet Sysle stasjon, og de reisende, hvorav flesteparten hadde med seg fotoapparater, var overalt på en gang for å få presset inn i kameralinsen mest mulig på kortest mulig tid.

Lokalbefolkningen langs banen hadde også møtt mannsterkt opp, og ble med toget til Krøderen. Dette var noe som ble satt pris på.



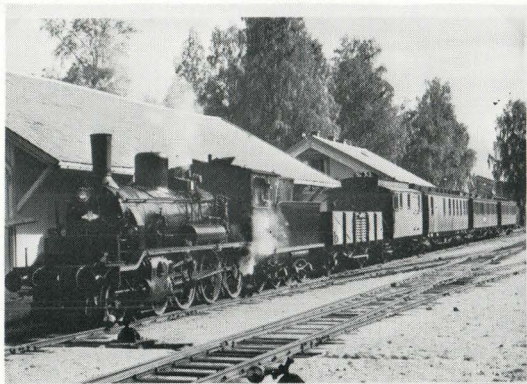
Krøderen stasjon. Toget har nettopp ankommet, og lokomotivet er på vei over på sidesporet for å kunne komme bort til vanntårn og dreiskive, hvor det skulle snues.

Det var mange personer som omkranset "tørnet" da 245 dampet utpå.



Krøderen stasjon med persontog langsmed perrongen. Forrest i toget går en åpen G-vogn for fotografer.

Den var ikke mye i bruk på vei oppover, da den gikk rett bak lokomotivet, men på vei tilbake til Vikersund og Drammen ble det ganske folksomt ombord. Da gikk den bakerst og man kunne følgelig fotografere hele toget der det kurvet seg oppover bakkene.



Morud stasjon ble unnagjort. Det var nå blitt ganske folksomt omborg, eftersom nye passasjerer - ikke minst barn - stadig kom på. Ivrige fotografer hadde stadig hendene fulle. Det var ikke få ruller med sort/hvitt-, farve- og smalfilm som ble tatt opp, ja endog båndopptager var i aktivitet. Våt kaffetante hadde praktisk talt hverken cola eller boller igjen; alt var forsvunnet på rekordtid.

Efter Kløttefoss stasjon ble det arrangert en "fotostart"; man sprang fremover noen hundre meter, filmet toget under førsteklases røktvikling og ble plukket opp efterhvert. Ferden gikk nå gjennom en nydelig bjerkeallé over Slettmoen. Fremdeles så vi folk som stod og vinket til toget der de kunne komme til. Så merket vi at det begynte å gå nedover. De skarpe kurvene meldte seg igjen, og plutselig lå Krøderen foran oss og blinket i solskinet. Det var et virkelig praktfullt syn.

Med 144 opprømte reisende ombord rullet vi ned den siste bakken til Krøderen stasjon, hvor stasjonsmester Kåre Waaler stod og viste klart for innkjør ved ytre veksler, med hånden til luen. Klokken var 13:50 da toget stanset foran den gamle stasjonsbygningen, og vi var ikke sene om å komme ut og ta stedet i nærmere øyesyn.

På tross av at stedets befolkning var møtt opp i stort antall for å bivåne denne sjeldne begivenhet, var her meget fredelig og idyllisk. Et par godsvogner var plassert her og der, (banen har jo ett godstog hver dag.). Det ene av de tresporene foran stasjonen førte bort til et pussig gammelt vanntårn og en dreiskive. Loket ble nå koblet fra og kjørt hit bort og inn på dreiskiven. Med rikelig hjelp av passasjerer gikk vendingen greit. Dernest kjørte man bort til vanntårnet for påfylling, og fyrbøter Larsen gav maskinens vitale deler en omgang med smøreolje, mens han pratet med og svarte på spørsmål fra vitebegjærlige passasjerer.

Da loket en stund senere var koblet for toget igjen, ble folk kalt sammen på perrongen. Vår formann, Preben T. Hysing klatret opp på lokomotivet, og med livlig akkompagnement av sikkerhetsventil og smørepumpe, takken han NSB for den store velvilje de hadde vist ved dette arrangementet. Til de omkringstående fortalte han også litt om hva A/L Hølandsbanen står for, og han avsluttet med å utdele Hølandsbanens erkjendtlighetsmerke til togfører Muggerud, lokfører Brekke, fyrbøter Larsen og stasjonsmester Waaler.

Stasjonsmesteren takket for æresbevisningen og la til at det var en stor opplevelse for alle ved Krøderbanen å få et persontog igjen. Selv hadde han aldri før hatt det i sin praksis på Krøderen. Forøvrig bad han oss melde fra litt tidligere neste gang vi kom, så man kunne få stelt istand litt og blandt annet mønstre stedet musikkorps.

Klokken var nå nærmere tre og forlengst over rutemessig avgangstid, og de reisende ble igjen kalt ombord i toget. Med en skingrende fløytetone sa vi takk og farvel til det hyggelige, lille stasjonsstedet, og begav oss på hjemveien.

Nå gikk det radig avgårde på vei mot Vikersund. Kassevognen, som var beregnet på fotografene, hadde hittil vært først i toget og lite brukt. Nå var den kom-

met bakerst, og mange hadde funnet veien over i denne, hvor man jo fikk de beste bilder av både toget og landskapet. Kløftefoss stasjon kjørt vi raskt igjennom, likeledes Morud. Først på Snarum ble det en liten stopp, for å sette av passasjerer, og det samme gjentok seg på Sysle. På Hære planovergang oppholdt vi biltrafikken litt for å få enda noen meter film av toget, og dernest varte det ikke lenge før vi pep rundt den siste svingen og rullet ned den siste bakken mot Vikersund. Ryggemanøvren ble gjentatt, denne gang for å komme inn til stasjonsbygningen og sette av enda flere fornøyde passasjerer, samt vår hyggelige kaffetante.

Snart var vi på vei videre mot turens endepunkt med upåklagelig fart. Vi nærmest fløy lavt langsmed Drammenselven og stoppet bare noen fornødne minutter på et par stasjoner for å vente på kryssing.

De siste, flate kilometrene ble tatt som en spurt. Klokken nærmet seg halv seks da toget skranglet over de siste skiftetomtene og bruste inn på Drammen stasjon.

Alle strømmet ut, ropende og pratende om dagens opplevelser. Endel skulle av her i Drammen, men flesteparten ville videre til Oslo med en gang. Ikke lenge efter kom motorvogntoget og tok de fleste med seg tilbake til storbyen.

Det var ikke mange som stod igjen og så på da det gamle damplokomotivet tøffet over skiftetomtene igjen og forsvant i retning mot lokstallen.

La oss håpe at det ennå har noen år igjen å leve!

OM.

Konduktørnøkkel savnes.

Vi har savnet konduktørnøkkelen til passasjervognene i de siste ukene. All den stund den er den eneste vi har av det slaget, vil tapet av den være nokså fatalt. Dersom en av leserne skulle oppdage at han ulykkeligvis har tatt den med seg, ber vi ham si fra om dette eller legge den tilbake.

Red.



"FALUNVOGNA" før den ble flammenes rov. Den ble gitt av NSB til Andelslaget, men på grunn av en intern "blunder" ble NSB's beskjed ikke viderebefordret til lagets aktive medlemmer. "SIC TRANSIT.....!"

Foto: Olaf Wiegels.

Driftsresultatet 1966.

Endelig, - søndag den 19. juni rullet vårt første tog i ordinær trafikk fra Fyen til Fossum og tilbake.

Åpningen ble markert ved en liten høytidelighet før første tog. Formann Preben T. Hysing holdt en tale hvor han fortalte om andelslaget og om arbeidet som ligger bak åpningen av banen. Derefter anmodet han Margrethe Wiegels om å klippe det røde silkebåndet, som var bundet mellom bakerste vogn og endestoppbukken. Høytideligheten ble avsluttet med at formannen tildelte den unge damen Hølandsbanens orden "Den Gyldne Skinnespiker". - Så kunne det første toget gi seg iveri.

Passasjerbelegget har vært jevnt bra i hele sommer. Nesten hver søndag har vi kjørt ett eller flere ekstratog, men vi har da vært svært velvillig overfor publikum, enkelte ekstratog har gitt større utgifter enn inntekter. Men la oss ha råd til å yde publikum, som kommer for å reise med banen vår, størst mulig service, det kan svare seg på lengre sikt.

Nedenstående tabell viser sommersøndagenes passasjerbelegg:

Dato:	Ordinære tog						Ekstratog						Sum		Total
	Tog		Tog		Tog		Tur		Tur		Tur				
	1 - 2	3 - 4	5 - 6	1	2	3	B	V	B	V	B	V	B	V	
19. juni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65	90	155	
26. "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	133	167	300	
3. juli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	103	109	212	
10. "	14	14	16	36	28	27	10	7	5	3	-	73	86	159	
17. "	17	14	9	24	24	30	6	6	4	9	-	60	83	143	
24. "	8	9	15	22	27	21	9	1	-	-	-	59	53	112	
31. "	5	7	26	25	12	15	5	6	-	-	-	48	53	101	
7. aug.	12	9	28	19	21	20	2	8	-	-	-	63	56	119	
14. "	13	10	6	13	14	7	-	-	-	-	-	33	30	63	
21. "	12	31	23	21	22	43	14	5	-	-	-	71	100	171	
28. "	18	29	40	15	16	20	-	-	-	-	-	74	64	138	
												782	891	1.673	

Dette gir oss i direkte billettinntekter: Kr. 5128,--

Salg av mineralvann og prospektkort m.v. har gitt i inntekter: Kr. 1768,93

Totale driftsinntekter blir da: Kr. 6896,93

Totale driftsutgifter i tiden 1.1. . 19.10.66: Kr. 3206,51

Driftsoverskudd pr. 19.10.66: Kr. 3690,42

Dette er jo et resultat vi må ha all grunn til å være fornøyd med. Av tabellen fremgår at vi har kjørt 48 togpar i trafikk. Det vil si at hvert tog har kostet oss i driftsutgifter gjennomsnittlig kr. 66,79. Det bør bemerkes at her er medregnet alle slags utgifter på banen i år, altså også trafikkforsikring, maling, transport osv.

Det er i år gjort for lite av vedlikeholdsarbeide på banen, og delvis også på materiellet. Dette skyldes at nær sagt alle mann var engasjert i kjøringen i sommer.

Jeg håper at sesongen har gitt oss alle smaken på jernbanedrift, og at vi blir flere om driften neste år.

Olaf Wiegels
Driftsingeniør.

Materiellets tilstand - driftssesongen 1966.

I Hølandsbanens første driftsår ble følgende materiell benyttet i fremføringen av våre persontog: Lok nr. 6 "HØLAND", BFO5, Co1 og ABO3. Dette materiellet var pusset opp og satt istand slik at det kunne godkjennes før driften åpnet den 19. juni. Materiellet ble godkjent av overingeniør E. Mikkelsen fra NSB. Alt ble funnet å være i den fornødne stand. Det skal dog bemerkes at hjulringene på "HØLAND" ikke er særlig gode, og i nær fremtid vil trenge dreining. Derimot er hjulringene på "SETSKOGEN", etter ing. Mikkelsen's uttalelse, gode for 60 000 km., så dem behøver vi ikke å bekymre oss for.

Vognene bærer selvsagt sitt preg av 68-70 års drift, men er mekanisk forbausende gode. Trevirket og stålkledningen er på noen av vognene i ikke særlig god stand.

Dessverre kunne vi ikke bruke Co2 dette året, siden den er i så dårlig stand. Allerede andre driftsdagen hadde det vært stort behov for den, da vi hadde ca. 300 reisende.

I ABO3 er det som kjent innredet postrom, og på hver side av vognen ble postkasser hengt opp. Da vi har postkortsalg, etc. er alle tog postførere, så ABO3 må gå i alle tog. Dette er noget upraktisk, og det bør nok monteres stativ for postkasse på stasjonen, eller en av de andre vognene.

Som følge av brussalget fra reisegodsavdelingen i BFO5, måtte også denne vogn gå i alle tog, og det er ikke videre heldig. Vognen er den tyngste av personvognene, men har bare 16 sitteplasser - den har også det mest nedslitte understellet. Vi vil derfor til sommeren sette inn G13, en lukket to-akslet godsvogn, som "brus-vogn", slik at vi kan spare på BFO5.

"HØLAND" oppførte seg perfekt hele driftssesongen, til maskinavdelingens store glede. Lokomotivet hadde ingen frostskafer etter vinteren, og lekkasjer av noe slag finnes ikke i kjelen eller dens tilbehør. Sylinderpakningene er ikke helt tette, men dette er uvesentlig fra et sikkerhetsmessig synspunkt. Lokomotivet trekker forbausende godt i motbakker og har en meget støv og jevn gange. De nedslitte hjulringene fører dog til noe "klatring" i skarpe kurver. Kullforbruket har vært forbausende lite, ca. 6 kg/km, iberegnet oppfyring og all venting. Det tilsvarende ca. kr. 1,20 pr. km. utkjørt distanse. Man må dog ikke villedes til å tro at dette er de eneste utgiftene til driften av et damplok.

Jeg tror at vi også neste år vil kunne holde driften gående med det samme materiell, men hvis vi kunne sette inn "SETSKOGEN" i vanlig rute-trafikk og spare noe på "HØLAND"s hjulringer og kjel, ville det være en god ting.

Vi håper også å ha Co2 klar neste sommer, selv om dette muligens er noe optimistisk.

Hans Petter Grøner
Verksmester

Brevhus.

Gjennom postmesteren i Lillestrøm har vi fått tillatelse til å åpne brevhus av klasse II på Hølandsbanen. Poststempelet ble første gang tatt i bruk søndag den 17. juli, og passasjerene har satt stor pris på ordningen. Som brevhus har vi foruten stempel, stempelpute og brevvekt, fått utdelt to postkasser, som på driftsdager henger utenpå ABO3. Posten er hentlagt til den gamle postkøpe i samme vogn. Vi har dessuten solgt postkort og frimerker fra billettbus på Fyen stasjon, dette for å få postgangen så stor som mulig.

Da de trykte postkortene vi hadde i sommer bar tydelig preg av å være en midlertidig ordning, gjorde vi et forsøk på å selge kort som vi selv hadde fremkalt. Dette falt meget heldig ut, trass i at vi satte prisen opp

til 1 krone, og de gikk fort unna. Det er som nevnt i et tidligere Hølandsbane-nytt, meningen å trykke farvepostkort til neste sesong, og dette vil bli gjort hvis vi får tak i brukbare farvebilder. Skulle noen av medlemmene ha bilder fra driften (fortrinnsvis dias), som egner seg til formålet, så kontakt formann Hysing om saken.

CFT.

Perrong og billettbu.

Perrong for passasjerene ble bygget på Fyen stasjon i vår. Da vi ikke hadde annet skikkelig materiale enn sviller, måtte vi dessverre ta disse. Dette er meget uheldig da vi nå har dårlig med sviller til innskifting i sporet.

Da det på grunn av andre presserende arbeider ikke ble noe av planene våre om å bygge en billettbu, slik det stod omtalt i forrige Hølandsbane-nytt, i sommer, fikk vi tak i en bu fra Sørumsand stasjon. Denne ble reparert og satt istand, slik at den kunne brukes til billettsalg. Det ble påbegynt oppmaling av bua, men dette ble ikke gjort ferdig før åpningen. Bua gjorde nytte for seg i sommer, men p.g.a. at den bare er 1 m2, er den i minste laget for salg av både billetter, prospektkort og frimerker. Vi håper derfor at vi til neste sesong kan få rettet på dette.

CFT.

Vanntårnet.

I sommer ble vanntårnet fra Killingmo satt opp ved lokstallen. Vanntanken rommer 1,3 tonn, og selv om loktankene tar hele 2,1 tonn, har tårnet vist seg å være en utmerket hjelp. Vann ble pumpet opp fra Glomma, og tårnet ble brukt i nesten hele sommer. Til neste år vil vi imidlertid forsøke å få noe annet til trakt enn den bilslangen vi hadde i år.

CFT.

Overnattingssted på Bingsfoss.

For et års tid siden gav Statsbanene oss lov til å disponere baneavdelingshytte ved Bingsfoss som overnattingssted for våre medlemmer. Den ligger bare 250 m. fra Bingsfoss stasjon, så den passer meget godt for oss. Hytten består av et oppholdsrom på 16 m2 og en liten forgang med spiskammer. Det er elektrisk lys i hytten, og vi har fått tillatelse fra Hovedstyrets elektroavdeling til å bruke så mye strøm vi vil. Ovn for vedfyring er der også, så vi kunne for første gang gå et vinterhalvår i møte uten redsel for å fryse fast i soveposene. Selv har vi forsøkt å gjøre det enda triveligere i hytten med bl.a. en radio, en stråleovn og oppsetting av endel klesknagger. Det siste har vært nødvendig for å holde en nogenlunde bra orden. Det viste seg nemlig snart at mange medlemmer gav mer eller mindre blaffen i å rydde opp etter seg når de dro hjem. Soveposer, luftmadrasser og arbeidsklær lå til slutt strødd utover hele rommet, og spiskammeret var fullt av tomflasker og gammel mat. Etter en alvorlig advarsel fra baneformann Ødegaard, tok vi et par skippertak og fikk ryddet skikkelig opp. Dwt må imidlertid kunne forlanges at medlemmene nå selv holder hytten i orden fra gang til gang. Arbeidstøy som må bli igjen, henges på knagg, soveutstyr rulles sammen og legges i en krok, og spiskammeret tømmes for all mat. Det siste også på grunn av at hytten er invadert av mus. De som ikke skal overnatte mer i år, må ta sine eiendeler med hjem snarest mulig. Vi må huske på at Statsbanenes folk fremdeles bruker hytten i hvilepauser. Viser det seg at vi ikke greier å holde hytten ren og ryddig, står vi foran utkastelse, og da må vi tilbake til Co2 igjen. De av oss som har vært på banen i mer enn ett år, vil antagelig huske Co2 som et temmelig ubekvemt overnattingssted.

CFT.



Bilder fra "Vanntårn reis deg". Det var behov for å kunne etterfylle lokomotivene utover dagen, særlig dersom det måtte kjøres mer enn 3 togpar.

Her har "Liermosen med tanken plassert på sviller straks ankommet plasseringsstedet.



Og her er selve monteringen i full gang. Tanken er kommet vel over på den oppførte ramme, og heldigvis, det ser ut til å holde.

Alt slikt arbeid ble utført på dugnad - det var i det store og hele svært lite som ble satt bort til "fremmed arbeidskraft".



En tåkefylt arbeidsdag på A/L Hølandsbanen. Man er iferd med å sette opp telefonstolper i bakken ned mot Bingsfoss stasjon.

Også dette et typisk dugnadsarbeide. Vognmateriellet var anvendelig til mye - her fungerer G13 som stillas.

Alle fotos:
Hans Petter Grøner.

Vognoppussing.

Efter en stor innsats fra et par medlemmer lykkedes det for oss å få Co1 ferdig oppusset til åpningen. Da denne vogn har hele 30 sitteplasser, hadde dette stor betydning. Arbeidet ble påbegynt ifjor høst med avskraping av flere lag gammel maling. Først i slutten av mai kunne man legge første malingsstrøk på benker og vegger, og det endelige resultat ble på alle måter vellykket. Fargene er forsøkt mest mulig tilbakeført til "gamle dager". Dører og lister er holdt grønne, nedre veggfelt og benkene er okerbrune, øvre veggfelt har en varmgul tone, og taket er hvitt. Gulvet vil først bli tatt til våren, likeledes vinduskarmene.

Man rakk også å male passasjerkupéen i BFO5 før starten. Veggene er malt gule, taket er tidligere hvitmalt. Parafinlamper er nå satt tilbake i vognene for å gjøre det litt hyggeligere. I Co2 og ABO3 har vi foreløpig ikke foretatt oss noe, bortsett fra at gulvet i ABO3 er blitt reparert.

CFT.

Sporveksler på Fyen.

I høst er arbeidet for et fremtidig stasjonsanlegg på Fyen blitt fortsatt, i år med at man nå på det nærmeste er ferdig med å legge inn ytterligere to veksler til et vikespor. Sporet blir 80 m. langt, altså 3 m. kortere enn det på Bingsfoss, og vil bli liggende nokså nær Tønsberg bro. Når det gjelder den tidligere innlagte vekslen ved Fyen bro, er det her lagt ut et rent midlertidig spor på 20 m. for å hensette traller o.l.

OM.

Dressinskur.

Da det jo er et stykke å gå mellom Bingsfoss og Sørumsand, noe som spesielt er enerverende når man f.eks. er sent ute til Oslo-toget, har det vært et utbredt ønske å kunne hensette en dressin på Fyen fra gang til gang. Problemet skulle nå være løst, idet ett av skurene som stod ved Sætra nå er kjørt ned og plassert på Fyen-jordet ved den fremtidige stasjons ytre veksler. Det er lagt to 15 kilos skinnestrenger inn i skuret, vinkelrett på skinnegangen. Alle vegger er stivet opp, en påkrevet åpning er skåret i bakveggen, og døråpningen er utvidet. Skuret er også anvendelig til f.eks. skinneverktøy, som benyttes under arbeidet på Fyen.

OM.

Grøftegraving.

Under Tønsberg bro har vi hatt grøftevanskeligheter. Her samler det seg lett vann, og man grov en grøft i innersiden av kurven for å få det bort. Dette resulterte i at hele skråningen kom glidende nedover og ødelagte det hele, og vi fikk en mektig telekul i skinnegangen som gjorde det utilrådelig å kjøre over stedet før langt utpå våren. Man har nå forsøkt å lede vannet under skinnegangen til grøften på den andre siden. Denne er imidlertid nå så gjengrodd at den må spas opp igjen for å gi vannet avløp. Arbeidet bør gjøres fortest mulig, hvis vi skal unngå å oppleve det samme som ifjor.

OM.

Kull og grus.

Utgifter til kull har i sommer vært en økonomisk belastning for Hølandsbanen. For neste år behøver vi imidlertid ikke være noen bekymringer. Vi fikk nemlig snust opp at det på Grorud verksted stod et høyfjellsdamplok til opphugging, og at man ikke hadde brydd seg med å tømme det for kull.

Vi fikk tak i en lastebil samt adgangstillatelse til verkstedet, og den så og si fulle tenderen ble tømt for kull på en ettermiddag. Nærmere 4 tonn kull fikk vi med oss, dessuten noen bøtter med førsteklasses mineralsand, samt endel annet som vi mente å kunne ha nytte av. Lasset ble kjørt direkte til Fossum og tippet. Kullet er senere spadd over i sekker og stablet opp på dreiskiven på Bingsfoss.

At vikesporet på Bingsfoss ikke er helt førsteklasses, er vel noe de fleste har sett. Det har bl.a. på grunn av manglende fyllmasse ligget for lavt. Dette problem er nå søkt avhjulpet ved tilkjøring av grus. 24 kubikkmeter ble bestilt fra grustak, og ved hjelp av en traktorlaster og "LIERMOSEN" bragt ned til Bingsfoss, hvor man har begynt å pakke opp sporet. Det viste seg snart at den tilkjørte mengde på langt nær var tilstrekkelig, og ytterligere 30 kbm. er bestilt. Det er imidlertid tvilsomt om vi får sporet ferdig før frosten setter en stopper for arbeidet. Grusen koster oss heldigvis ingenting, vi betaler bare for tilkjøringen.

OM.

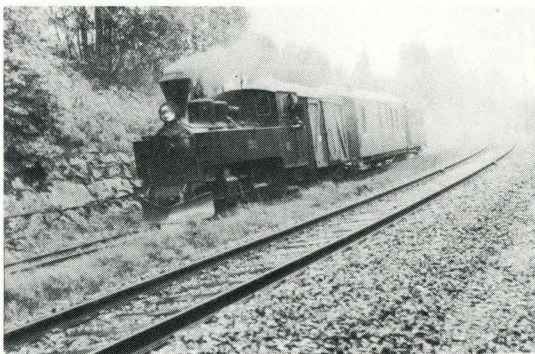
Svillebytting.

Av forskjellige grunner er svillebyttingen kommet i bakgrunnen i år. Dette har forskjellige årsaker. Sneen gikk sent, driften i sommer tok sitt, og i høst har man funnet andre oppgaver å beskjeftige seg med. All den stund svillebyttingen er blitt slått opp som det aller viktigste på banen av bl.a. de ansvarlige i baneavdelingen, vil vi få påpeke det foruroligende i at det, såvidt vi vet, ikke er blitt skiftet en eneste sville siden driften sluttet den 28. august. Vi vil igjen få gjøre oppmerksom på at selv om svideskifting er et kjedelig fag, så er den dog det aller viktigste for at hjulene fortsatt skal kunne rulle sikkert på Hølandsbanen.

OM.

NB: Redaksjonen forbeholder seg rett til å forkorte og/eller omredigere innlegg til Hølandsbane-Nytt.

Siden dette nummer av Hølandsbane-Nytt blir det siste som kommer ut før nyåret, vil redaksjonen allerede nu få ønske alle bladets lesere en riktig god jul og et godt nytt år.



Et passasjertog av godt, gammelt merke på vei mot Bingsfoss stasjon. Ombord på godsvognen rett bak lokomotivet, satt den stakkars utkommanderte "halv-meter" med brusasser, flasker og vekslenger raslende rundt seg. En ikke alltid like trivelig jobb.

Foto: Gaute Narverud.

Meddelelser fra A/L Hølandsbanen, Drifts- og Vedlikeholdsavdeling

Postboks 31, Vinderen, Oslo 3. Nr. 8. Januar - mai 1967.

Referat fra generalforsamlingen i A/L Hølandsbanen 29/3 1967.

Årsberetningen ble opplest av formannen. Det var ingen bemerkninger.

Kasserer Olaf Wiegels leste opp regnskapet og revisjonsberetningen. Regnskapet ble vedtatt og styret meddelt ansvarsfrihet.

Wiegels leste derefter opp forslag til fordeling av overskuddet. Av fondet er kr. 1,000.- anbragt i en skipshypotekobligasjon. Fordelingen av overskuddet ble vedtatt.

Forslaget til budsjett for 1967 ble vedtatt. Lars Liaaen foreslo at det til materiell avsettes kr. 1,000.- mot oppført kr. 750.-.

Forslag til forandring (utvidelse) av vedtektenes § 3 på bakgrunn av veteranogturen 11/9 1966 på Krøderbanen. Styrets forslag til forandring ble vedtatt med 13 mot 6 representanter.

Valg. Det nye styre får følgende sammensetning:

Formann	: Preben Hysing
Styremedlemmer	: Alfild Hovdan Olaf Wiegels Lars Liaaen
Varamenn	: Ole Mjelva Knut Berg
Revisorer	: Øivind Lier Arne Orderud

Orientering om arbeidet i kommende driftssesong ble opplest av Wiegels.

Det ble fremsatt en anmodning om at styrets bevilgning på kr. 300.- til kasserer Wiegels blir trukket tilbake.

Formannen nevnte betydningen av farvelagte postkort.

Det fremkom flere forslag til fremtidig utnyttelse av Fyen-jordet til transportmuseum.

Møtet hevet.

Halvor Andersen-Wingar (sign.)
Referent.

Carl Frederik Thorsager
(sign.)

Referat fra styremøte den 20. april 1967.

(Som kjent er det ikke vanlig at styrets møter blir referert i Hølandsbane-Nytt. På grunn av det antall vesentlige beslutninger som ble gjort på dette møte, ble man imidlertid enige om å trykke referatet denne gangen.)

Det nye styre møtte fulltallig. Møtet ble satt på frk. Hovdans kontor kl. 16:00.

Formannen leste først referatet fra generalforsamlingen og dette ble derefter vedtatt. Det ble besluttet å ta referatet inn i Hølandsbane-Nytt.

En henstilling om å sløfve bidrag til kassereren ble fremlagt av Per Gillebo gjennom formannen. Herr Berg tok først ordet og motsatte seg utbetaling av penger til kassereren. Han sa blandt annet at det stred imot foreningens idealistiske prinsipp å la medlemmer arbeide mot vederlag. Herr Løhren syntes at kassereren burde ha den godtgjørelsen, da han

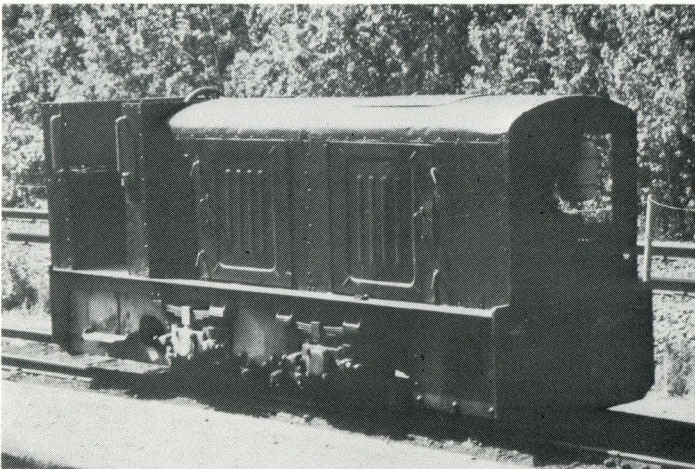


Høland med tre passasjervogner klar til dagens innsats. Toget har her stoppet ved Fyen-bro, og mannskapene stiller opp til fotografering.

Foto: Gaute Narverud.

Dette bildet er tatt endel år senere enn det opp til høyre på siden. Det er "trykkprøving" av skinnegang og banelageme etter forlengelsen til Presterrudkrysset.

Foto: Hans Petter Grøner.



Og her viser vi hele banens gjennom mange år, "kjeledegge" nr. 1.

Dens ofisielle navn skal visstnok være "OLA", men den er kjent under navnene "Bælverket", "Sørum", "Petter" osv.

Mange "happenings" har den vært med på, og flere blir det sikkert.

Foto: Hans Petter Grøner.

"OLA" vel parkert i spor nr. 2 på Bingsfoss stasjon. Det er det brede spor til Kongsvingerbanen som vi ser i bakgrunnen.

har vært med helt fra begynnelsen og har gjort en meget god jobb både som kasserer og som driftsingeniør i D & V. Turistsjef Hovdan foreslo at beløpet settes på direkte utgifter. Wiegels mente det kunne kalles tellepenger.

Mjelva mente at irritasjonsmomentet ligger i at ungdommen arbeider gratis for banen og har en dyr frem- og tilbakereise, mens bl.a. kassereren har fast arbeide og derfor bedre råd.

De fleste av de unge medlemmer i Hølandsbanen er sterkt imot bidrag i det hele tatt, også til kassereren. Hovdan sa man kunne gi bidraget på en annen måte. Hysing ville stille kassereren fritt til å gjøre hva han syntes var best. Kassereren kunne da opplyse at pengene allerede var overført til ham. Berg bemerket at disse pengene ikke var tatt med i budsjettet.

Saken ble henlagt til senere.

Derefter ble det nye vei-prosjektet ved Fyen-jordet diskutert. Vei-vesenet vil her utbygge og rette ut riksveien, Tønsberg bro må rives, og man vil over Hølandsbanen kjøre på en fylling istedet (se også HB-Nytt nr. 6). Hysing refererte først hvorledes saken stod til dags dato. Så refererte han et brev til Sørums formannskap. Han refererte også et møte som han, Wiegels og veisjef Ødegaard hadde hatt, der de ble enige om at Hølandsbanen skulle forsøke å skaffe 50,000 kroner før 15. mai til en tunnelundergang gjennom veifyllingen.

Dokumentet i saken ble oversendt ing. Grøner, som skulle regne seg til et omkostningsoverslag for en undergang. Det ble vedtatt å danne en aksjonskomité med Wiegels, Hysing og Berg som medlemmer.

Møtet ble midlertidig hevet kl. 16:45 og satt kl. 17:00 på Promenade-kafeen. Alle tilstede unntatt turistsjef Hovdan.

Wiegels fremla to trykkede utkast til enveisbilletter (kr. 2.- for voksne, kr. 1.- for barn). Styret var stort sett fornøyd med billettene, men Berg bemerket at han syntes billettene burde være lik de gamle Urskog-Hølandsbane-billettene fra århundreskiftet. Det ble vedtatt at 5000 trykkes av hver av de to typene.

En veteranogturstur på vårparten ble så drøftet. Olaf Wiegels foreslo en tur lagt til Reinsvoll-Skreialinjen. Både Hysing og Berg mente det var uforvarlig å arrangere en veteranogturstur på dette tidspunkt på grunn av arbeidspresset på Hølandsbanen før åpningen. Wiegels mente at det ikke var så meget som måtte gjøres før trafikken begynte, men sa seg ellers enig med Hysing og Berg. Styret forkastet forslaget om veteranogturstur med 2 mot 1 stemme (sekretærens).

Hysing tok så opp spørsmålet om å danne flere arbeidskomiteer på 2-4 mann, hvor hvert enkelt medlem får ansvaret med å fullføre spesielle arbeidsoppgaver. Han mente videre at enkelte større komiteer burde ha en arbeidsleder og flere medhjelpere. Mjelva mente at alle stillinger i Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen burde tas opp til revisjon hvert år.

Det ble enighet om at Hysing sender ut en forespørselsliste til medlemmene for å hjelpe til med personalfordelingen til sommerens drift.

Wiegels foreslo så at alle avisutklipp og Hølandsbanen og Urskog-Hølandsbanen blir samlet i en spesiell utklippsbok. Dette ble bifalt av styret, og Carl Frederik Thorsager ble foreslått til å ta seg av dette.

Det ble vedtatt at bestillinger til uniformsluer skulle annonseres i Hølandsbane-Nytt. Styret drøftet også uniformstyper, og foreslår at dongeri-uniformer blir brukt, men pålegger ingen å bruke det.

Det ble vedtatt at stasjonsmesteren ved Sørumsand stasjon, Rolf Torp, tildeles en andel idet han faller for aldersgrensen 30. april.

Styret vil også forsøke å sende en ansøking til Oslo distrikt om en frireiseordning for medlemmene på strekningen Oslo-Sørumsand. Det ble påpekt at medlemmer av Setesdalsbanens Hobbyklubb får frireiser mellom Kristiansand og Grovane.

Det ble til slutt besluttet at ingen farveprospektkort vil bli laget før man har passende dias (minst 6 x 6 cm). Det ble også besluttet at Thors-



Vi fikk en Narveskenkiosk fra Fetsund stasjon, dersom vi selv demonterte grunnmur og sørget for flytting til vår bane. Her er C.F. Thorsager og Ole Mjelva i fullt arbeid med å jekke oppkiosken, høsten 1966.

NRK's lydtekninger "tar materiellet på pulsen" for opptak til "Falke-klubben", høsten 1967.

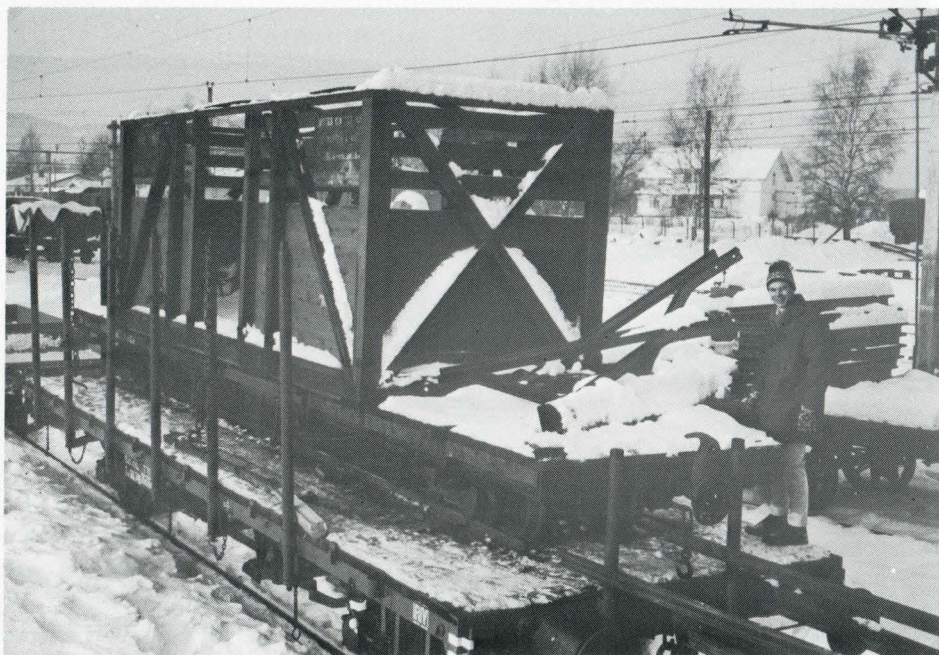
Begge foto: Jørgen Seemann Berg





Vinteren 1966/67. På Sørumsand Verkstedes tomt på andre siden av NSB-sporene på Sørumsand stod våre godsvogner lenge, før det lyktes oss å få brakt dem over på "vår" side. Her er imidlertid flytteoperasjonen igang - ved hjelp fra NSB's Robel-tralle. Lars Liaaen bivåner operasjonen. To1 med løftekasse er her kommet vel opp på overføringsvognen, og så gikk ferden til portalkranen på andre siden av tomta.

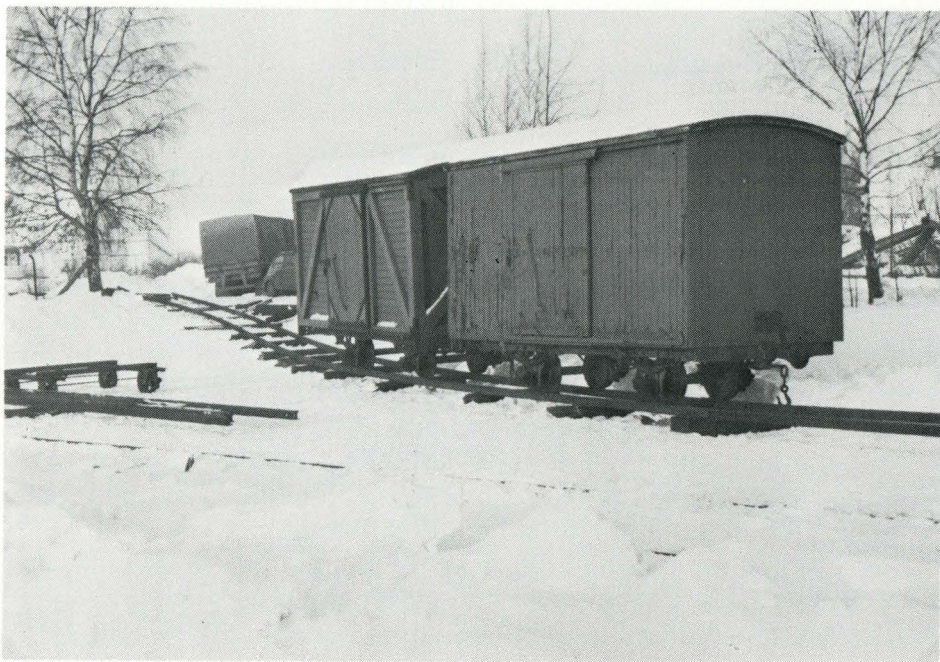
Begge foto: Jørgen Seemann Berg

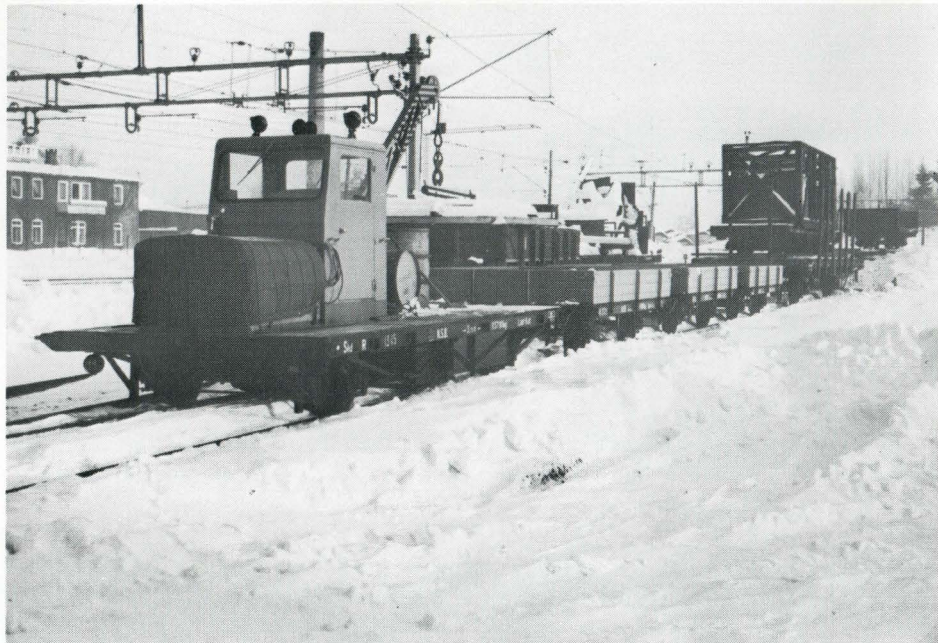




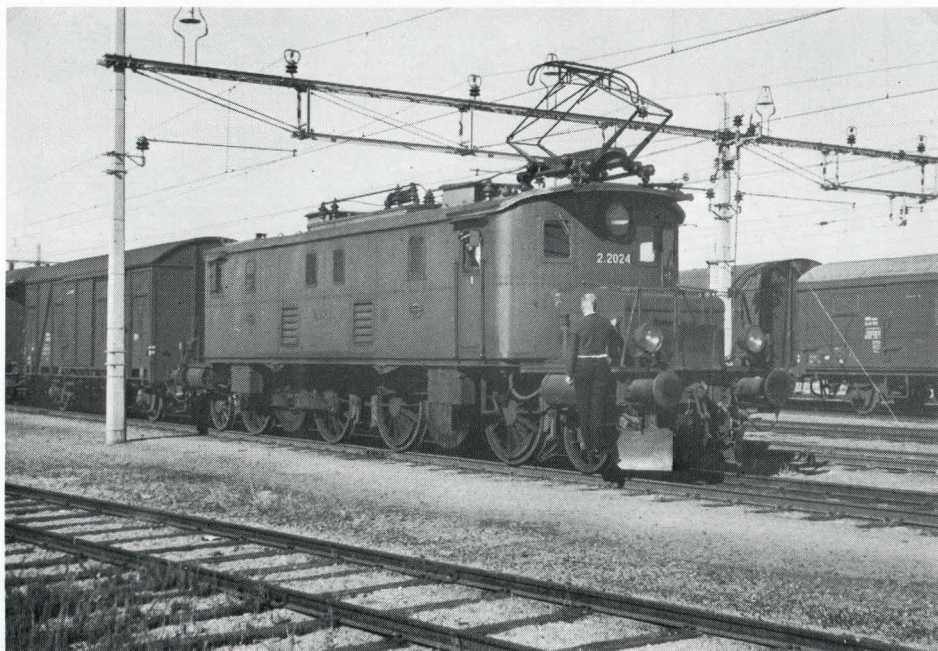
Og her er Hølandsbanens første skinnelengder på "Trekanten". G9 og G13 er kommet vel over, og er satt ned på midlertidig spor. Fra "Trekanten" og frem til UHB's spor gikk ferden med hjelp av gaffel-truck. Disse flyttebildene er tatt vinteren 1966/67, og helt frem til 1984 skulle det gå før UHB-sporet igjen skulle komme tilbake til gamle tomter.

Begge foto: Jørgen Seemann Berg





Robeltrallen med redskapsvogner og overføringsvognen på Sørumsand Verksteds side. På vognna står Co1 og litt bak den ser vi K19. Begge foto: Jørgen Seemann Berg Horten stasjon sommeren 1967. El. 2.2024 er fortsatt i full drift. Det var denne maskinen som var planlagt plassert på Fyen-jordet i et UHB's jernbanemuseum.



ager, Mjelva og Berg jr. lager 100 stk. hver av sitt beste bilde fra driften i fjor sommer. Et passende dias til farveprospektkort vil bli forsøkt tatt første driftsdag.

Møtet ble hevet kl. 19:00

Oslo i april 1967

Lars Liaaen, Sekretær.

Godsvognflytting.

De fem godsvognene våre som stod på A/S Sørumsand Verksteds tomt ble flyttet i vinter. Fra verkstedstomten ble de av Statsbanene flyttet over på motsatt side av Sørumsand stasjon. Vognene ble ved Sørumsand Verksted satt ned på flatvogner fra NSB, og på den andre siden av Kongsvingerbanen ble de løftet av ved hjelp av Urskog-Hølandsbanens gamle portalkran, og satt ned på et spor som var lagt for anledningen.

Videre ble vognene skjøvet opp til området der UHB's dreiskive lå. Den 26. januar i år ble det så gjort forsøk på å flytte de tre to-akslede vognene, som hver veier 3 tonn, opp til vår strekning. En stor gaffeltruck ble leiet av Sørumsand Trevarefabrikk, og det var meningen å flytte vognene på denne opp til Sætra planovergang, hvor de skulle settes på sporet. Det viste seg imidlertid at vognenes akselavstand passet svært dårlig på gaffeltrucken. Gaflene var riktignok regulerbare, men det var umulig å få dem helt innen- eller utenfor vognhjulene. Man fikk derfor bare foreløpig flyttet den åpne godsvognen K19.

Den 16. februar ble det gjort et nytt forsøk på å flytte de to lukkede godsvognene G9 og G13. Man benyttet nå en jernramme med to spor i passende avstand, som vognhjulene kunne stå i, og satte så det hele på den 10 tonn tunge gaffeltrucken.

Man fikk denne dagen flyttet vogn G13 til banen, og neste dag ble så G9 tatt. Det var en nokså kuriøs transport man ble vitne til på riksveien; vognene er vel 4 m. lange og trengte nesten hele veibredden, og det måtte to politibiler til for å varsle møtende bilister om tungtransporten.

I påsken ble så banestrekningen Bingsfoss-planovergangen gravet frem av snemassene for å få godsvognene tatt i bruk på Bingsfiss fortest mulig.

Det gjenstår ennå to godsvogner på Sørumsand, men disse er boggi-vogner, og kan ikke fraktes med gaffeltruck. Vi har heller ikke plass til dem på Hølandsbanen foreløpig, og de vil nok bli stående på Sørumsand i år.

Skinnene og svillene som godsvognene stod på ved Sørumsand Verksted, er nå (sammen med over hundre brukte statsbanesviller) flyttet til Fyen-jordet ved hjelp av traller på Kongsvingerbanen, og her vil de bli brukt i utvidelsen av stasjonsområdet.

CFT + OM.

Kiosk.

Vi har i lengere tid vært stilt i utsikt en kiosk fra Narvesens kioskkompani. Planene ble realisert da stasjonskiosken på Fetsund ble stående ledig ifjor høst. Hølandsbanen fikk så beskjed fra NSB om at kiosken måtte fjernes fra Fetsund p.g.a. forestående asfalteringsarbeider på stasjonen.

Efter endel anstrengelser ble kiosken den 12. november fraktet på Hovedstyrets maskinsentrals lastebil over Mork til Fossum. Kiosken er stor, den måler utvendig 3,05 x 3,20 m. og veier ca. 2 tonn, så man vil forstå det fulgte med endel vanskeligheter med flyttingen. Senere ble grunnmuren på Fetsund st. brutt ned, og alle spor fjernet.

På Fossum ble kiosken stående på et svillestillas på tunet foran avholdslokalet. Herfra forlangte imidlertid avholdsforeningen den fjernet, og ved hjelp av store anstrengelser fikk man den så opp på en av våre egne traller, hvorpå den ble stående på Fossum vinteren over.

Endel forskjellige anvendelsesområder for kiosken har vært diskutert, bl.a. å bruke den til billettsalg på Fyen (se HB-nytt nr. 4). Man har imidlertid valgt å sette den av på Bingsfoss og bruke den som stasjonsbygning inntil videre, og heller se om man får realisert tunnellprosjektet og forlengelsen av banen til Presterud, for så eventuelt å plassere kiosken her.

OM.

Vognoppussing, personvogn Co2.

Efterat vi fikk disponere Bingsfoss hytte fra høsten 1965 og kunne si farvei til Co2 som soveplass og hvilebrakke, har denne vogn ikke vært i bruk. Vi fant ikke å kunne bruke den i passasjertrafikken ifjor, både fordi inventaret var meget dårlig (i tillegg manglet et vindu), og fordi manglende lagermetall i et aksellager gjorde at vognen ikke kunne kjøres på fri linje. Man håpet en stund å få foretatt hel oppussing av vognen i vår og sette den i drift fra 11. juni, da det utvilsomt er stort behov for den, men dette viste seg ugjørlig. Isteden er det nå meningen å gi vognen en grundig hovedrevisjon i sommerens løp, og mest mulig føre den tilbake til sitt opprinnelige utseende.

Eksempelvis vil vi forsøke å sette inn skyvedør i endene, slik det engang var, dersom de nødvendige deler kan skaffes. Foreløpig er vognen tømt for inventar (ovn og seter), og vi har tatt av den innvendige panelingen, som ble påsatt ved en revisjon en gang i tredveårene.

OM.

Lastebilkjøring.

Lastebil A-1118 (tilh. Hovedstyrets maskinsentral) har vært Hølandsbanen en hyppig tjener det siste året. Den bragte oss kull fra Grorud, kiosk fra Fetsund og en mengde trematerialer fra gamle godsvogner på Grorud.

Ved en utrolig velvilje fra NSB fikk vi i pinsen låne bilen fritt, uten leid sjåfør, og brukte den til å tråle Urskog-Hølandsbygdene etter ting vi kunne bruke.

Utbyttet ble endel kontormøbler fra UHB-tiden, en gammel dressin, stasjonsskilt, deler til en 15-kilos veksler og skinnegang, en jernbane-benk (fra Grorud), svingbolster, skilt m.m. De svillene som ligger igjen langs trasee, er nå stort sett så preget av tidens tann at de neppe kan legges inn i sporet vårt.

Kjøringen ble betraktelig lettet ved at bilen har både hydraulisk tipp og kran. Vi var også en tur på Fetsund og fylte bilen til topps med statsbanesviller, som var lagt vekk efterat en avsporet godsvogn hadde brukket dem istykker.

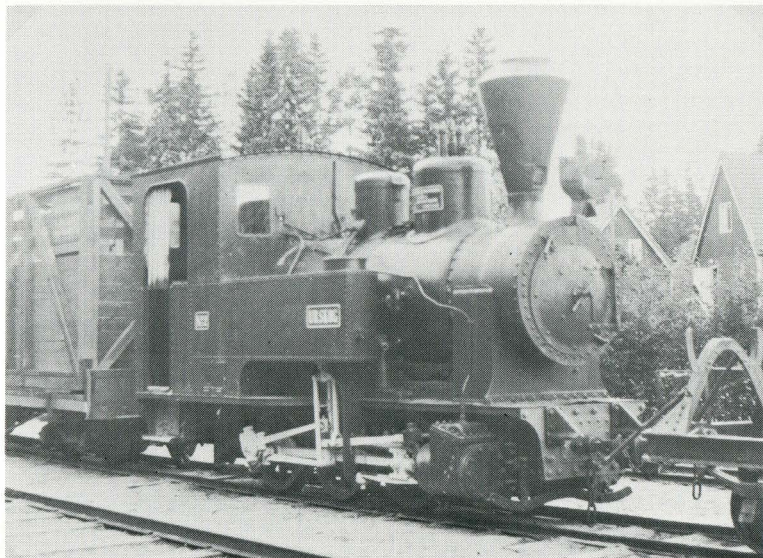
OM.

Arbeidsoppgaver 1967.

Vår fremste oppgave i år er selvfølgelig å avvikle trafikken på en tilfredsstillende måte, både for trafikkantene og personalet.

I møte i Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen 29/12-66 mente medlemmene at driften kunne startes 11. juni i år og pågå 13 søndager til og med 3. september. Det var videre enighet om å kjøre 3 faste togpar med avgang fra Fyen kl. 11:00, 12:30, og 14:00, samt kjøre et fast ekstratogpar kl. 15:30. Ekstratog efter denne tid kjøres efter behov. Dette forslag ble lagt frem i styret den 4/1-67, og enstemmig vedtatt.

De aktuelle vedlikeholdsarbeider for bane- og maskinavdelingen fremgår av følgende arbeidsprogram:



Lok nr. 2 "URSKOG" på jernbanemuseet på Hamar, hvor det kom i 1960/61 etter nedleggelsen.

Bak lokomotivet ser vi litt at To27 med løftekasse 202 på planet.

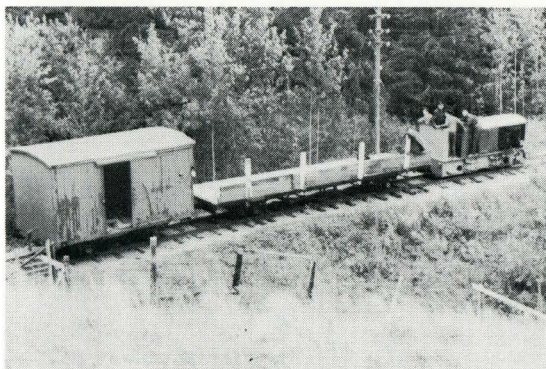
Foto: Carl Fr. Thorsager.



Et arbeidslag igang med skinnjustering under kyndig veiledning av driftsingeniør Olaf Wiegels.

Banevedlikehold og svilleskifting var noe av det viktigste man måtte gjøre i den første tiden.

Foto: Hans Petter Grøner.



Et arbeidstog trukket av "Bælverket". Etter lokomotivet går "Liermosen og G13.

De første årene var det svært livlig aktivitet på banen, både søn- og hverdager. Skulle driften komme skikkelig igang, samt sikkerhetsbestemmelsene overholdes var det en meget imponerende innsats som måtte til for å få det hele til å gli på betryggende vis.

Foto: Gaute Narverud.

BANEAVDELINGEN

- 1, sviller: for å holde stand mot det alminnelige forfall, må det årlig skiftes omtrent 150 sviller. Medtatt fjorårets svikt i svillebytteingen, er årets program å bytte inn 200 sviller. Svillerbytteingen konsentreres om strekningen Sætra brønn - Fossum.
- 2, vikespor og lokstallspor, Bingsfoss: Grusing, løfting, pakking og justering.
- 3, vikespor og stikkspor, Fyen: Forlengelse av stikkrenne, planering, grøfting, legging av spor og 1 sporveksel, grusing, løfting og pakking.
- 4, Grøfter renskes ved Fyen og på strekningen Sætra planovergang - Fossum. Påbegynt grøft fullføres i Bingsfosskurven.
- 5, Gjerder etteres og repareres på strekningen Fjeldvang-Fossum og ved Fyen bro.
- 6, Sprøyting med vegetasjonskontrollerende preparater vil bli utført av NSB.
- 7, Dressiner søkes istandsatt.
- 8, Plattformen og ramper bygges i den utstrekning det blir funnet nødvendig.
- 9, rydding og transport: Planker og bord ved Sætra planovergang transporteres til Bingsfoss for sortering og lagring. Sviller og skinner ved Fyen sorteres og stables. 200 sviller transporteres til Bingsfoss og tilkappes for bruk på øvre strekning. Sviller og skinnemateriell på Fossum ryddes hurtigst mulig.
- 10, aktuelle byggearbeider: Tilbygg (lagerhus) til lokstall. Utvendig paneling av lokstall.

MASKINAVDELINGEN

- 1, "HØLAND": Bremsesynder renses og males grå. Sleider renses og midtfeltene males grå. Alle kjelfelter frem til røkskapet males grå. Kullboksen rustbehandles og grunnes med Arcanol. Førerhytte pusses opp i størst mulig grad.
- 2, diesellok: Utvendig oppussing. Røde siderammer og kufangere, sorte koblinger og gul overbygning (event. grønn). Nye motorfester monteres. Motor vaskes. Nytt eksosanlegg. Nye batterier. Utskifting av el. anlegg fullføres. Nytt el. horn monteres.
- 3, BFO5: Ny ovnsrørhette monteres.
- 4, Co1: Ny ovnsrørhette monteres. Vinduskarmene overhales. Gulv lakkeres.
- 5, ABo3: Nye ovnsrørhetter monteres. Ny plattform på personsiden. Et nytt stigtrinn ved postavdelingen.
- 6, G13 og G9: Utstyres med koblingshorn og bolt-kule-kjetting overenstemmende med annet materiell. Koblingene males sorte.
- 7, K19: Utstyres med koblinger overenstemmende med annet materiell, som males sort. Avtagbare sidelemmer monteres for grustransport, etc.
- 8, lokstall: Nye frontfundamenter på den ene siden. Takmøner fullføres.
- 9, vanntårn: "Tut" monteres, samt hevarm for vannventil.
- 10, "SETSKOGEN" og Co2: Oppussing fortsetter i den grad det lar seg gjøre.
- 11, Telefonanlegget etteres på hele strekningen.

Olaf Wiegels
Driftsingeniør.

Hans Petter Grøner
Verksmester.

Disposisjon av rullende materiell 1967.

Følgende materiell skal i år brukes i trafikken: Lokomotivet "HØLAND", lukket godsvogn G13, personvognene Co1, ABo3 og BFO5,

Salg av mineralvann skal foregå fra G13. Reisegods- og personvogn BFO5 brukes kun etter behov.

Dieselloket og vognene N105 (Liermosen), K19 og G9 disponeres for baneavdelingen. Lokomotivet "SETSKOGEN" og personvogn Co2 disponeres for oppussing.

Olaf Wiegels
Driftsingeniør.

Ledige stillinger.

Det skal besettes følgende ledige stillinger i Hølandsbanens Drifts- og Vedlikeholdsavdeling:

Stilling nr. 2 - baneformann i særklasse. Vedkommende skal assistere banemesteren i det daglige arbeide samt fungere som banemester i dennes fravær. Han må ha god kjennskap til alminnelig linjevedlikehold og legging av spor og sporveksler.

Stilling nr. 9 - banevokter. Det kreves kjennskap til linjevedlikehold gjennom praksis i linjetjenesten.

Stilling nr. 16 - lokpusser i maskinavdelingen. Stillingen menes å være en aspirant/opplæringsstilling, for senere tjeneste på lokomotiv.

Ansøkningsfrist for alle stillinger: 10. juni 1967. Ansøkningsen stiles til Driftsingeniøren og sendes til A/L Hølandsbanen, Postboks 31, Vinderen, Oslo 3.

Olaf Wiegels
Driftsingeniør.

Til alle tjenestegjørende på Hølandsbanen!

Herved beordres alle de tjenestemenn som skal delta i kjøringen i sommer, til straks å ta for seg sitt utleverte eksemplar av Hølandsbanens "Tjenestereglement" og lære dette grundig.

For å sikre mulighetene for en grei og fremfor alt sikker kjøring, er det spesielt viktig at alle kan oppfatte og gi de riktige signaler i enhver situasjon.

Av ALLE Drifts- og Vedlikeholdsavdelingens medlemmer må vi kunne forlange at de kjenner de tre signalfarvers grunnbetydning, nemlig

R Ø D T	=	S T O P P
G R Ø N T	=	V A R S O M
H V I T T	=	K L A R L I N J E

De tjenestemenn som ennå ikke har mottatt "Tjenestereglementet" kan få dette på skriftlig henvendelse.

Vi gjengir her to sirkulærer til D & V's medlemmer som ble sendt ut i februar iår, i tilfelle av at brevet skulle være forlagt.

Det er nemlig av stor viktighet at medlemmene så ofte de kan besvarer de henvendelser de får fra styret eller D & V, og hittil har det bare kommet inn noen få svar.

Uniformsluer.

Sirkulære nr. 1/67.

Efter anbefaling fra Jernbanemuseet, har styret besluttet at man som Hølandsbanens uniformslue skal benytte NSB's modell fra århundreskiftet.

Det har lyktes å finne en leverandør til denne luetype, som må spesielt bestilles, og derfor anmodes de medlemmer som ønsker en slik lue, om snarest å sende inn bestilling. Husk å oppgi lue nummer.

Pris pr. stk. blir kr. 30.- for medlemmer. Da den virkelige pris blir endel høyere, vil det overskytende bli dekket av Hølandsbanen.

Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at alle medlemmer i tjeneste er pålagt å bruke uniformslue med Hølandsbanens emblem.

Uniformer.

Sirkulære nr. 2/67.

I forbindelse med A/L Hølandsbanens nye emblem og luetype, melder

spørsmålet seg om bruk av uniform i tjeneste ved banen. Særlig i trafikken ville det være en fordel og ta seg godt utom alle tjenestemenn bar uniform.

Styret har drøftet dette, og det er fremkommet et forslag om å anvende blåttøy (dongeri)-jakke og eventuell bukse som uniform i alle stillinger alle dager, unntagen når man er engasjert som tog- eller stasjonspersonale på driftsdager. det er meningen at medlemmene etterhvert selv anskaffer denne arbeidsuniformen. (Arbeidshansker med (hvite) mansjetter hører også med).

Som kjent er blåttøystoff rimelig, sterkt og lett å holde rent, da det kan vaskes i maskin. Videre vil det muligens fylle et behov for skikkelig arbeidstøy for medlemmene, da det forekommer at noen stiller til jobb i semsket skinnjakke og gabardinbukse!

Vi har undersøkt om det kan skaffes vanlige uniformer i NSB-kvalitet, med henblikk på personalet i trafikken. Dette er mulig, også for brukte, men prisen er høy (vel 100.- kroner for en jakke), og det er vanskelig med passform for de brukte.

I dette tilfelle er det blitt foreslått at banen kjøper 4-5 jakker, som benyttes av de tjenestegjørende i øyeblikket. Til dette kan reises betenkeligheter med hensyn til omkostningene, oppbevaring og vedlikehold, samt selvfølgelig passform.

Styret ber om uttalelse fra medlemmene om disse spørsmål. Et par ord på et postkort er fint.

Adressen er som før: A/L Hølandsbanen, postboks 31, Vinderen, Oslo 3.

Avisartikler om Hølandsbanen.

Det har i årenes løp vært skrevet endel om A/L Hølandsbanen, både i aviser og blader, og disse artikler vil vi nå forsøke å samle sammen i en egen utklippssmappe.

Da de fleste aviser ikke gjemmer på sine nummer mer enn ett år, er det vanskelig for oss å få tak i eldre artikler. Vi ber derfor leserne undersøke om de har noen gamle artikler som kan unnværes (utklippene bør være datert), og sende dem til A/L Hølandsbanen, postboks 31, Vinderen, Oslo 3.

Merk konvolutten "avisutklipp". Avisartikler om Urskog-Hølandsbanen mottas også med stor takk.

CFT.

Nytt fra smalsporfronten.

Fra Sverige har vi fått den gledelige nyhet at ØSlJ (Östra Södermanlands Järnväg) har anskaffet et nytt lokomotiv. Loket, "K.N.NELSSON", ble bygget for NAEJ, en 600 mm. bane som lå i Blekinge, av AB Motala i 1914.

Loket er ett av de fire ennå eksisterende lok fra 600 mm.-banene i Sverige. ØSlJ har fra før et annet lok fra en av disse banene, nemlig "VIRÅ" fra Stafsjö Järnväg.

Som kjent ble dette funnet på banen til Bjørkåsen Gruver i nærheten av Narvik. "VIRÅ" blir satt i trafikk i sommer. Det anbefales alle å avlegge et besøk på ØSlJ, som holder til ved Mariefred vest for Stockholm, hvis turen legges til Sverige til sommeren.

"Stora Lundbys Järnväg" er en museumsbane norøst for Göteborg. Den har en sporvidde på 891 mm. som har vært (og er) Sveriges mest vanlige smalspor.

Klubben, som ble stiftet i mars 1965, har allerede klart å skaffe seg 3 damplok, ca. 10 personvogner og 5 godsvogner, alle fra ulike baner i Sverige. For tiden ligger klubben i forhandlinger med SJ om å overta en ca. 10 km. lang strekning på den delen av VGJ (Västra Götalands Järnvägar), som nedlegges 28. mai d.å.

Det er strekningen Göteborg - Sjövik som nedlegges denne dato. Lørdag 27. mai arrangerte StLyJ en avskedstur fra Göteborg til Skara og tilbake.



Et meget blandet tog passerer Fyen-jordet på sin vei mot Bingsfoss stasjon. Legg merke til at vikesporet ennå ikke er lagt. Bakerst i toget skimter man T 105 som sommervogn.

Begge foto: Jørgen Seemann Berg
Togfører Arild Brenne hilser til luen ombord på sommervognen. Olaf Wiegels til venstre - passer på at hilseplikten overholdes. Style skulle det være.



Tre medlemmer fra Hølandsbanen deltok på denne turen. StLyJ vil sannsynligvis få overtatt strekningen Fråbo-Sjøvik.

I Colorado, USA, har redaksjonen fått melding om at Denver, Rio Grande and Western vil nedlegge sine smalsporsbaner i løpet av et par år. Det siste passasjertoget på strekningen Alamoosa-Durango gikk den 7. oktober 1966, og undertegnede var med.

Banen, som er over 300 km. lang, har to sidelinjer ut fra Durango, en til Silverton, som har utviklet seg til en av USA's mest berømte smalsporsbaner, og en til Farmington, N.M.

D&RG var den første smalsporede jernbane i USA. Sporvidden er 3', ca 914 mm. Den første banen, fra Denver til Pueblo, ble bygget i 1871, og allerede i 1880-årene hadde D&RG mange tusen km. med smalspor i fjellene og ørknene i midt- og vest Colorado.

Fra 1881 til 1891 var hovedlinjen fra Denver til Salt Lake City i Utah smalsporet. Men da Colorado Midland i 1887 klarte å bygge en normalsporet bane fra Colorado Springs og over de mektige Rocky Mountains til Grand Junction i Vest-Colorado, skjønte D&RG at også de måtte innføre normalspor.

I 1905 hadde Colorado tilsammen nesten 10.000 km. med smalspor. I 1925 ble tredjeskinnen fjernet på strekningen Pueblo-Leadville, og i perioden fra 1937 til 1941 ble alle smalsporsbanene tilhørende Colorado & Southern nedlagt, dessuten R&RG's "Chili Line", fra Antonito til Santa Fe N.M.

I 1955 ble den gamle hovedlinjen fra Salida til Montrose nedlagt, og nå er turen kommet til den siste rest av det engang så store smalsporsnett i fjellene i Colorado.

10 damplok er fremdeles brukbare, 22 passasjervogner er pent oppusset og brukes på Silvertonbanen. De 800 godsvognene er alle meget gamle og velbrukte.

Det er håp om at banen vil bli kjøpt av en gruppe interesserte forretningsmenn i Denver, og på den måten reddes. Vi håper dette vil la seg gjøre.

Ellers kan vi opplyse at 760 mm- banene i Jugoslavia har innstilt all passasjertrafikk fra iår.

Lars Liaaen.

NSB-nytt.

A/L Hølandsbanen har utvidet sin formålsparafras til å omfatte utbredelse av alminnelig jernbaneinteresse. Hølandsbane-Nytt vil forsøke å bidra til denne utbredelse ved blandt annet å fortelle de teknisk interesserte lesere litt om nyheter innen Norges Statsbaner.

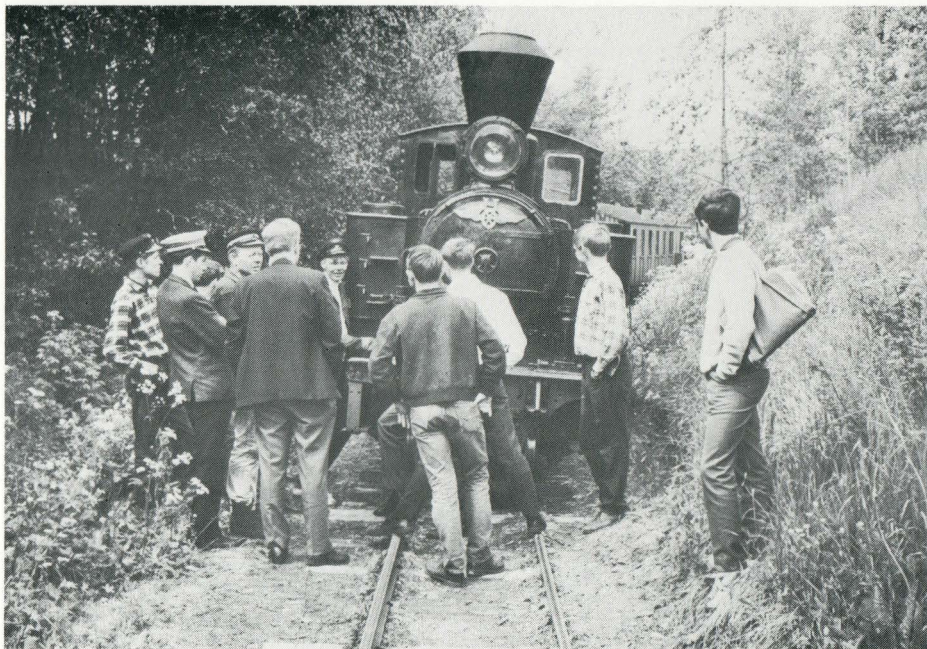
Som de fleste nå vet, er leveringen av de 6 bestilte lok av type El 15 igang. Lokene kommer parvis, de to første ble overlevert Narvik distrikt 9. mars, de to siste blir levert ved månedsskiftet mai/juni.

Leverandører er for den mekaniske del A/S Thunes mek. Verksted, for transformatorer Per Kure A/S (ASEA), og for motorer og annet el. utstyr ASEA, Västerås. Lokene får nummer 15.2191 til 15.2196, total lengde blir 19,9 m. og et akseltrykk på 22 tonn, og da lokene er av typen Co'Co', blir totalvekten 132 tonn.

I motsetning til vanlig NSB-praksis benyttes det likestrømsmotorer, hver motor arbeider med 770 volt likespenning. De 6 motorene har en ydelse på ialt 7350 HK, starttrekkraften er 42.000 kp.

Topp hastigheten er 120 km/t. Lokomotivene er utstyrt med multipplekobling og med sentralkobling beregnet på de nye boggialm vognene. Når lokene kjøres to og to i multipplekobling, kan de trekke et malmtog på 5000 tonn.

Leveringen av El 14 er også forestående, den første maskin skal leveres i slutten av året fra fabrikantene Thune og NEBB. Man har nå inne en bestilling på 20 lok av denne type (Co'Co'). De får nummer fra



Samling i plenum. Fra venstre ser vi bl.a. A. Brenne, Hans Petter Grøner, Gaute Narverud, Fredrik Münster Mohn, Pelle Prydz, Eivind W. Robertsen, Per Ivar Michaelson.

Begge foto: Jørgen Seemann Berg

Fossum stasjon. Et fullsatt tog med besøkende har kommet opp alle promillene til Fossum stasjon, og man gjør seg klar til å bakke tilbake til Bingsfoss.



14.2164 og oppover. Farveskjemaet blir som for El 8, 11 og 13, mens derimot El 15-lokene er grønne.

De 6 motorene har en kontinuerlig ytelse på 6200 HK og kan gi loket en topphastighet av 120 km/t. Total lengde blir 18 m. (for El 13, 15 m.) vekten 17,5 tonn x 6 = 105 tonn (for El 13, 18 tonn x 4 = 72 tonn).

For ytterligere tekniske opplysninger om loktypen vil vi henvide til en artikkel i "Vårt Yrke" nr. 1-1965, skrevet av Johs B. Hegna.

Med de nye El 15-lokene vil Ofofbanen etterhvert miste sine siste lok av typen El 3, som er helt fra banens elektrifisering ca. 1925. De fleste av disse 3-seksjonslokene er nå tatt ut av trafikk og henstår i Narvik.

De fire dobbeltlokene av type El 12, bygget 1954-57, vil bli delt og satt sammen til to 3-seksjonslok, pluss to enkeltseksjoner, som uten videre kan byttes inn når det trenges. Dette gjøres for at også El 12 skal kunne trekke de fremtidige 5000-tonns malmtogene. En tre-seksjons El 12 får en lengde på 37,5 m., totalvekt 270 tonn og ytelse 7500 HK, m.a.o. = 2 stk. El 15. Typens største hastighet er 75 Km/t.

NSB er nå kommet så langt at man formelt skal bestille de planlagte nye lokaltogsett fra fabrikantene Strømmens Værksted og NEBB. Settene skal bestå av en motorvogn og en styrevogn, hver 24 m. lange, fast sammenkoblet med kortkobling, som motorvognsetttypen BM 66 (Sørlands-ekspressen).

Man har foreløpig tenkt å bestille 10 motorvogner og 10 styrevogner for levering parvis fra høsten 1969. Motorvognene får nummer 69.01 til 69.10, styrevognenes nummer er ikke bestemt. Hver vogn får ca. 100 sitteplasser og 50 ståplasser. Det blir faste, enkeltstoppede seter, 3 i bredden på den ene siden og 2 på den andre, vendt i motsatt retning.

Man vil forsøke å anordne glassvegg i endekupeene, slik at passasjerene kan se gjennom førerhuset og ut på linjen. det blir kun ett førerhus i hver vogn. Vinduene blir spesielle dobbelt-tørlluftvinduer, som skal forhindre rim og dugg.

De får metallrammer og blir av utseende som på motorvogner 65c, med lufteklaff i annet hvert vindu. Kupeene blir anordnet med en i hver ende og en dobbelt så stor kupé i midten. Mellom disse blir det utgangsplatformer. Trykkluftdørene blir en kombinasjon av skyve- og svingdører, idet de ved åpning svinger ut og til hver side og blir hengende utenpå vognveggen.

Motorvognenes fire vekselstrømsmotorer gir en samlet ytelse på 1740 HK og gir vognsettet en frisk aksellerasjon - fra 0 til topph. 120 Km/t på 34 sekunder med full last.

Det var opprinnelig meningen å anvende elektrisk motstandsbremse, men denne plan er nå forlatt til fordel for et system med trykkluft-skivebremser (ikke bremseklosser) som eneste bruksbremse.

Togsettene blir utstyrt med sentralkobling i endene. Man har valgt å benytte aluminium ved byggingen av vognkassene. Vekten blir således (tom) ca. 55 tonn for motorvognen, og ca. 25 tonn for styrevognen. Settene kommer antagelig til å gå umalte (aluminiumsfarvet).

Forsterkningen av skinnegangen på Valdresbanen gjenstår nå bare mellom Tonsåsen og Fagernes, og banen vil så være klar for kjøring med loktype Di 3 (NOHAB-lokene).

Man mener å kunne greie seg med ett lokomotiv av typen, og dette ventes å bli satt i drift på banen fra midten av november. Dette loket skal avvikle all ordinær godstrafikk på Valdresbanen, men man vil få opp et damplok av type 31b som reservelok. All annen dampkraft skal vekk.

Banens 4 lokomotiver av type 24b (195, 210, 236 og 264) får en uviss skjebne, men kan muligens overføres til Kongsvinger.

Man er nå ferdig med ombyggingen av 8 G4-vogner til litra Fde (vogn m/dieselaggregat for togoppvarming). De har fått nummer 19004 - 19011. Man kan dermed praktisk talt si at dampkjelvognenes (finkenes) tid er forbi.

Leveringen av stål turistvogner fra Strømmens Værksted går sin gang med en ny vogn (litra Bo31) ca. hver 10. dag.

I skrivende stund er man kommet opp i 77 vogner med vogn 25607 som siste vogn.

Av den nyeste "Rutebok for Norge", gjeldende fra 28. mai merker vi oss at lokaltogene Kristiansand-Grovane er innstilt, dessuten at persontrafikken på Horten-Skoppumbanen er nedlagt og overført til statsbanebuss. Helt til ifjor høst ble togene her trukket av det gamle loket El 2.2024, bygget til Kristiania-Drammensbanens elektrifisering i 1923. Loket står nå hensatt i Drammen og skal hugges.

Persontrafikken på Randsfjordbanen opprettholdes såvidt med to motorvognpar på hverdager.

Vi merker oss også ruten for "Hobbybanen Fyen-Fossum,- Norges minste jernbane" på side 69, men også at der ikke finnes noe som helst om vår kollega Setesdalsbanens Hobbyklubb. Hva kan det komme av?

OM.

Efterlysninger.

Vår faste spalte for etterlysning av alt mulig som trengs i driften på banen har vist seg å bære frukter. Vi sender alle bidragsytere vår takk.

Denne gang står det litt større saker på ønskelisten: 1 gardintrapp, 1 slipestein, 300 m. ledning for tilkobling mellom Bingsfoss st. og Bingsfoss hytte, dessuten et par solide benker, ikke over 1,80 m. lange.

OM.

Ruteplan for 1967.

Det vil ikke bli gitt ut noen rutebok for personalet for sesongen 1967 innen kjøringen begynner 11. juni. Vi har derfor satt opp en rutetabell her for de personførende, rutegående tog i driftssesongen 1967. Denne kan da tjenestemennene rive ut og bruke i tjenesten.



Her er K19 på vei langs landeveien og på gaflene til en truck på vei mot sitt gamle smalspor.

Foto: Carl Fr. Thorsager.



Postførende ble togene våre også - takket være Postdirektoratet.

RUTEPLAN FOR PERSONFØRENDE TOG SESONGEN 1967

Gjelder helligdager.

2)	km.	Stasjon	Bt. 1	Pt. 3	Bt. 5	Pt. 7 ¹⁾
116	0	Fra Fyen	11.00	12.30	14.00	15.30
	0,25	" Fyen bro				
118	0,30	Til Bingsfoss	11.08	0	14.07	15.37
		Fra Bingsfoss	11.13		14.11	15.42
	1,75	" Fjeldvang	x		14.13	x
	2,05	" Sætra	x		14.16	15.46
142	2,67	Til Fossum	11.24	12.43	14.21	15.51

3)	Stasjon	Bt. 2	Pt. 4	Bt. 6	Pt. 8 ¹⁾
0,62	Fra Fossum	11.32	12.50	14.30	16.00
	" Sætra			14.34	16.05
0,30	" Fjeldvang			14.36	x
0,45	Til Bingsfoss	11.40	12.57	14.38	16.09
	Fra Bingsfoss	11.46	13.10	14.48	16.15
1,05	" Fyen bro			x	
0,25	Til Fyen	11.53	13.17	14.56	16.22

1) Tog 7 og 8 kjøres bare etter spesiell ordre.

2) Stasjonenes høyde over havet i meter.

3) Avstand mellom stasjonene i kilometer.

0 = Toget stopper på signal.

x = Toget stopper om nødvendig for av- og påstigning.

Merk: I tog 4 og evt. tog 6 holder lokomotivet for vannfylling på Bingsfoss.

Alle tog er postførende.

Alle tog er håndbremset. Største hastighet 15 Km/t, når lokomotivet kjører bakerst 10 Km/t. Det påligger togføreren å påse at den nødvendige betjente bremsekraft til enhver tid er tilstede.

Når lokomotivet skal kjøre forbi togstammen på Bingsfoss, skal togføreren henstille til de reisende om å bli sittende til lokomotivet har kjørt igjennom i spor 1.

Fra Fossum sender togføreren ankomst- og avgangsmelding til Bingsfoss.

Oslo, 26. mai 1967.

Tc/OM.

Meddelelser fra A/L Hølandsbanen, Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen.

Postboks 31, Vinderen, Oslo 3.

Nr. 9.

Juni - august 1967.

Hølandsbanens veteranogtur 1967.

Oppmuntret av den suksess som vår dampekskursjon på Krøderbanen ifjor viste seg å bli, besluttet vi å prøve å la vår veteranogtur bli en årsviss tradisjon. I år var Skreialinjen på Toten utsett til å bli vårt mål.

Banestrekningen Reinsvoll-Skreia er 22 km. lang og ble åpnet sammen med Gjøvikbanen (Nordbanen) i 1902. Banens passasjertrafikk etter krigen gikk nedover, og siste ordinære persontog, i form av en motorvogn, ankom til Skreia den 14. september 1963 kl. 22:55. Siden har trafikken vært daglige kippgodstog. Trafikkmessig betraktes Skreialinjen som et sidespor, og truselen om nedleggelse er like rundt hjørnet.

Dagen for vår utflukt var satt til lørdag 12. august. Det var des-sverre blitt liten tid til forberedelser, og ingen tid til noen reklame-kampanje for det store publikum, så vi hadde våre bange anelser med hen-syn til passasjertallet.

Vel 20 i tallet entret vi motorvognsett merket "Fagernes" på Oslo Ø, og fra 9.30 var vi underveis. Været var sånn passe lovende, det ville være litt sterkt å si at solen skinte fra en skyfri himmel.

Efter 1 time og 43 minutters reise kunne vi stige ut på Eina. Her var alt gjort klart! Det store lokomotivet stod på drei-skiven, så vi selv

kunne avgjøre "hvilken vei vi ville ha det", forklarte Gjøvikbanens trafikkinspektør

Einar Opheim, som fulgte med på ferden. Toget besto av følgende materiell:

Lok. nr. 347,	type 30b,	byggenummer 244	ved Hamar Jernstøberi (1920), totalvekt 108,3 tonn, anskaffet til Dovrebanens åpning.
Vogn L 50 078,	bygget av	Strømmen	1937.
" BFo2c 94,	"	"	Skabo 1901 (oppr. Hovedbanevogn).
" Bo2a 908,	"	"	Strømmen 1900.
" Bo2a 328,	"	"	Strømmen 1900.

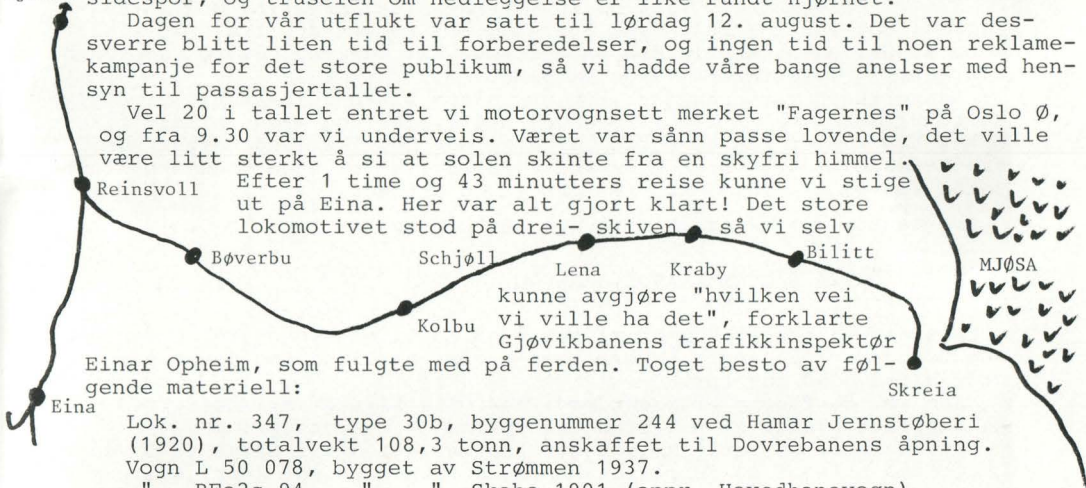
På loket befant seg lokfører Reidar Bjerkengen og fyrbøter Nils Rekve, i toget overkonduktør Alfred Nordhagen og togkontrollør A. Weber Aslaksen, alle fire innstilt på å gjøre turen mest mulig behagelig for oss.

Klokken tolv gav Nordhagen signal 5 "avgang", og vi la iveri de første seks kilometrene til Reinsvoll, hvor vi ankom ti minutter senere.

Loket ble hekket på i den andre enden, og i kassevognen ble det nå satt inn noen nydelige, hvitmalte benker, så friluftpassasjerene skulle få "skikkelig befordring".

Nå bar det avgårde på den egentlige Skreialinjen. Fra kassevognen ble det filmet flittig. Banen viste seg, tross sitt noe dårlige rykte, å være i ganske god stand, omenn vi kjørte på skolinger lange strekninger.

Vi gjorde holdt på Bøverbu og Kolbu, men fremmøtet på stasjonene var ikke imponerende. Først da vi kom til Lena, ble det virkelig folksomt på perrongen. Nå ville folk ut og se, hvem skulle vente et persontog her, nesten 4 år efter "nedleggelsen"? Da vi tøffet ut fra Lena, var passasjertallet steget betydelig.

Mot
Gjøvik

Gjennom dampskyene fra lokomotivet så vi nå Totenlandskapet ligge foran oss. Og så gikk det nedover. Ved planovergangen sto folk og vinket, og et par steder ble det viftet med norske flagg, --- vi var ventet.

Da vi seg inn på Skrei stasjon, var folk nærmes gått mann av huse for å møte veterantoget. Man kunne nesten fornemme en slags åpning i 1902-stemming, et inntrykk som også ble forsterket av den stilfulle stasjonsbygningen. Men ellers mindte stasjonsområdet mer om nedleggelse enn åpning.

Lokstallen var for lengst ute av bruk, og dreiskiven var fjernet og restattet med et gjennomgående spor.

Efter oppfordring ble det nå foretatt "prøvestart". De ivrigste av oss løp foran opp i bakken og fotograferte toget, mens det kom skummende opp bakken med alle sluser åpne. Så trillet vi ned igjen og fikk med oss alle de reisende, og kl. 13:50 kunne vi si farvel til Skreia for godt.

Med fløytehyl og uest og stønn klatret vi oppover fra Mjøsa. Nok en gang vinket folk fra kjøkkenvinduer og veier, og nok en gang bremsset vi opp på Lena, Kolbu og Bøverbu, denne gang for å sette av bygdas unger, som var blitt en opplevelse rikere.

Fremme på Reinsvoll fikk vi en overraskelse: Kryssing med Skreia-kippen! Det var lok 264, type 24b, som var kommet opp fra Oslo efter reparasjon, og nu skulle med en godsvogn til Bøverbu. De to damplokene ble behørig fotografert, side om side.

Rangeringen var unnagjort, og den siste biten tilbake til Eina gikk fort. Vi ankom va. kl. 15:15, endel opplevelser og mange bilder rikere. Loket ble koblet fra og kjørt til stallen, og ikke lenge efter kom 264 fra Reinsvoll og gjentok manøvreren. Dermed fikk vi enda noen eksellente fotos før vi kl. 16:10 klatret inn på Oslo-toget.

Da tenkte vi: Hvor skal vi dra neste gang ? OM.

NYTT FRA ÖSTRA SÖDERMANLANDS JÄRNVÄG.

Fra tid til annen kommer vi til å gi en liten redegjørelse for hva som foregår på de andre hobbybanene i vårt naboland, og denne gang står altså ÖSlJ for tur.

Som vel de fleste er kjent med, har ÖSlJ flyttet til Mariefred, hvor de har fått overta en hel stasjonsbygning og en lokstall med verksted.

Strekningen som trafikkeres går fra Mariefred til Läggesta Ö ved Läggestad stasjon på Eskilstunabanen. Strekningen var opprinnelig normalsporet, men er nu lagt om til 600 mm. På det meste av strekningen benyttes de brede normalsporsvillene, men i skjøtene er det for det meste lagt inn nye, korte sviller.

På 2 dager ble det lagt inn hele 231 sviller på strekningen, --- noe som må sies å være meget respektabelt, tatt i betraktning at Hølandsbanen har store vanskeligheter med å få lagt inn 200 stk. på en sommer.

Strekningen Mariefred-Läggesta Ö ble åpnet for trafikk 14. mai, og går frem til 1. oktober. Det går tog tur/retur Läggesta Ö fra Mariefred kl. 11.00, 11.15, 12.01, 12.35, 13.13, 13.30, 14.04, 15.01, 15.29, 16.08 og 16.24. Det kjøres med to lok hele dagen.

Passasjertallet ligger normalt på mellom 3 og 400 på en søndag. Strekningen som kjøres er ganske nøyaktig like lang som vår egen. I år var det forøvrig første året at ÖSlJ kjørte med loket "VIRÅ", som de har fått fra Norge.

Undertegnede har selv sett lokomotivet, som er en 1-B-1 maskin, og den var tydelig oppusset til driften. "VIRÅ" kom opprinnelig fra Stafsjö Jernväg, før det ble solgt til Norge.

ÖSlJ har anskaffet seg et nytt lok som bærer navnet K M Nelsson. Det er en 1-C-1 maskin, bygget ved Motala Verkstad i 1914. Da det har mye til felles med vårt eget lokomotiv "HØLAND", har jeg satt opp en maskinteknisk sammenlikning.

	K M NELSSON	HØLAND
Materialvekt	: 14500 kg.	16200 kg.
Vannforråd	: 1700 kg.	2100 kg.
Kullforråd	: 450 kg.	500 kg.
Tjenestevekt	: 16650 kg.	21000 kg.
Adhesjonsvekt	: 12000 kg.	15600 kg.
Største akseltrykk	: 4000 kg.	5300 kg.
Trekraft	: 2460 kg.	3200 kg.
Drivhjulsdiameter	: 600 mm.	824 mm.
Hjulavstand fast	: 1500 mm.	1830 mm.
Hjulavstand totalt	: 3950 mm.	5430 mm.
Akselanordning	: 1-C-1	1-C-1
Damptrykk	: 12 atm.	12 atm.
Heteplate	: 24,75 m ² .	40,20 m ² .
Overheter	: 6,72 m ² .	11,30 m ² .
Heteplate totalt	: 31,47 m ² .	41,40 m ² .

K M Nelsson er forøvrig ÖSLJ's eneste lokomotiv med overheter.

Undertegnede har selv vært i Mariefred i sommer og kan anbefale alle som til neste år har tengt seg til Sverige å avlegge banen et besøk. Det er ikke lite vi Hølandsbane-entusiaster her kan lære om jernbane-drift, som kan komme godt med på Sørumsand.

HPG.

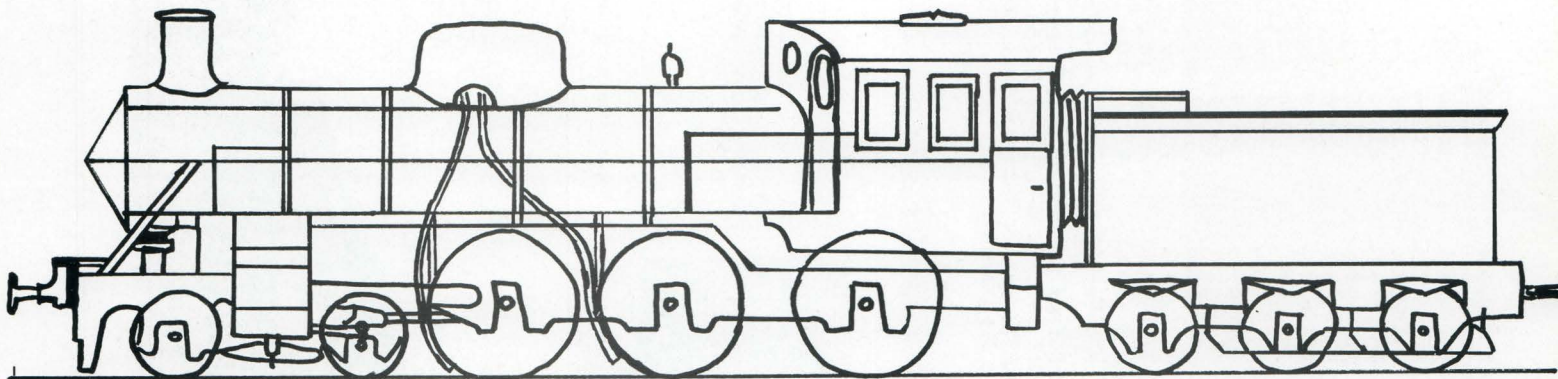


Noen av dagens aktive medlemmer samlet rundt lokomotiv nr. 6 "HØLAND".

Begge fotos: Gaute Narverud.

Fra Fyen-jordet. Det var ikke lett bestandig å få tatt de bilder man ønsket - det var alltid så mye annet å gjøre, men av og til lot det seg altså gjøre.





74

Stora Lundby Järnvägsmuseum ble dannet i februar 1965 og har til nå 3 damplok, 1 diesellok, 10-12 personvogner og 4-6 godsvogner. Materiellet skal benyttes på en ca. 10 km. lang strekning mellom Gråbo og Sjøvik på den nylig nedlagte VGJ. Foreningen har til formål å samle og bevare mest mulig 891 mm. materiell fra de mange svenske baner som har hatt denne sporvidden. Ci skal senere skrive mer om banen, men denne gangen får vi nøye oss med å presentere deres stolthet VGJ 31.

VGJ 31, bygget 1941 hos Henschel & Sohn, Cassel. Byggenummer 25953. Vekt i driftsklar stand: 52,90 tonn. Trekkraft: 5,25 tonn. Kullforråd 2,20 tonn. Vann: 8,14 tonn. Loket hadde på SJ-tiden nr. 3110 og littra B4p. Det var et av de største lok på smalspor i Sverige. Loket ble innkjøpt av StLyJ i januar 1966, hvorefter det ble hovedrevidert. Det ble driftsklart i mai i år.

LL/HPG.

VOGNFORTEGNELSE OVER URSKOG-HØLANDSBANENS PERSONVOGMATERIELL.

Littra	nr. på banen	byggeår	vekt	last	lengde o.b.	not.
BCo	1 & 2	1896	6,5 t.	30	10,28 m.	1.)
ABo	3 & 4	1898	9,0 t.	35	13,55 m.	2.)
CFo	5 & 6	1898	9,0 t.	16	13,55 m.	3.)
BCDo	7	1912	10,6 t.	31	14,78 m.	4.)
CFo	8	1895	6,2 t.	12	9,88 m.	5.)
Co	9	1914	6,2 t.	30	9,83 m.	5.)

- 1.) Forandret til Co i 30-årene. Begge vogner til A/L Hølandsbanen.
- 2.) Nr. 3 forandret til BCo i 30-årene. Førsteklassekupeen senere bygget om til postavdeling.
- 3.) Nr. 5 til A/L Hølandsbanen. Nr. 6 i meget dårlig forfatning etter krigen og ble satt på bukker i 1957 på Verkstedsområdet på Bjørkelangen. Boggiene brukt på andre vogner.
- 4.) Nr. 7 ble bygget ved Vagn & Maskin A/B, Falun, Sverige. Ble p.g.a. opprinnelsen kalt "svenskevogna". I rimlig god stand ved nedleggesen. Gitt til A/L Hølandsbanen av Hovedstyret, men daværende formann la brevet til side og vognen ble hugget i 1962.
- 5.) Nr. 8 & 9 ble begge kjøpt fra Nesttun-Osbanen i 1936. Nummerene den gang ukjent. Begge vogner til Jernbanemuseet.

Nr. 1-4 og 8-9 var grønmalte til 1940/45, derefter røde. Nr. 5-6-7 var teakfarget, men malt røde i senere år. Alle vognene, unntatt nr. 7 bygget på SKABO.

VOGNFORTEGNELSE OVER URSKOG-HØLANDSBANENS GODSVOGMATERIELL.

Littra x)	nr. på banen	byggeår	vekt	last	lengde o.b.	not.
G	7, 9, 11, 13 14, 18, 20	1895	3,5 t.	6 t.	4,86 m.	2.)
G	41	1904	4,0 t.	6 t.	6,26 m.	3.)
G	48	1913	4,0 t.	7 t.	7,60 m.	4.)
G	55, 56, 57	1907/8	3,0 t.	7 t.	6,00 m.	5.)
Go	24, 25, 26	1898	5,5 t.	12 t.	8,86 m.	6.)
K	8, 12, 15, 17, 19	1895	3,0 t.	6 t.	4,86 m.	7.)
L	54	1907	3,0 t.	7 t.	6,00 m.	8.)
Lo	53	1907	4,5 t.	10 t.	9,40 m.	9.)
N	46, 47, 49, 50, 64	1903	3,0 t.	7 t.	7,30 m.	10.)
S	10, 16	1895	3,5 t.	6 t.	4,86 m.	11.)
S	62, 63	1913	4,0 t.	7 t.	7,30 m.	12.)
T	104-107	1920	3,07 t.	6,93 t.	8,76 m.	13.)
To	1-6, 43-45	1895/6	5,0 t.	12 t.	10,86 m.	14.)
To	21-23, 27-40, 42	1898/ 1911	4,5 t.	12 t.	8,86 m.	15.)
To	51	1921	4,5 t.	10 t.	8,70 m.	16.)
To	52	1921	4,5 t.	7 t.	9,20 m.	16.)

- x) Littra-betegnelsene forandret seg svært meget, de er her slik som de var i 1945, men dog ordnet slik at det bare er en littrabokstav for vogner med samme spesifikasjoner.
- 2.) Nye vognkasser bygget på nr. 2 & 13 like etter krigen. Nr. 9 & 13 til A/L Hølandsbanen, resten hugget.
- 3.) Hugget på Sørumsand i 1962.
- 4.) Hugget på Sørumsand i 1962.
- 5.) Opprinnelig bygget for Nesttun-Osbanen. Kjøpt av UHB i 1936. Hugget på Sørumsand, Lierfoss og Bjørkelangen i 1962.
- 6.) Nr. 26 til A/L Hølandsbanen. Nr. 24-25 hugget på Sørumsand.

- 7.) Littra-betegnelsene på disse vognene har vært L og NK. I 30-årene hadde nr. 19 littra L, mens de andre hadde littra NK. Nr. 19 til A/L Hølandsbanen.
- 8.) Bygget for Nesttun-Osbanen, her ukjent nummer. Kjøpt av UHB i 1936 og ombygget til sporrenser.
- 9.) Bygget for Nesttun-Osbanen, her ukjent nummer. Hugget på Sørumsand i 1962.
- 10.) Hugget på Sørumsand i 1962.
- 11.) Nr. 16 ble utrangert like etter krigen. Nr. 10 hugget i 1962 på Finstadbru.
- 12.) Nr. 63 bygget om til T-vogn like etter krigen. Hugget på Sørumsand i 1962. Nr. 62 hugget på Lierfoss.
- 13.) Bygget av private. Littra N, etter krigen overtatt av staten og littra forandret til T. Nr. 105 til A/L Hølandsbanen.
- 14.) Nr. 43-45 bygget i 1896, resten i 1895. Nr. 44 fikk ny ramme i 1949. Rammen kom fra en 1067 mm. vogn fra Vestfoldbanen. Nr. 1 til A/L Hølandsbanen, resten hugget på Sørumsand og Bjørkelangen.
- 15.) Nr. 21-23, 27-33 bygget i 1898. Nr. 34 & 35 bygget i 1901. Nr. 36-40 bygget i 1902. Nr. 42 bygget i 1911. Nr. 23 og 38 fikk nye rammer i 1949. Rammene kom fra 1067 mm. vogner på Vestfoldbanen. Lengden over buffertene ble forandret fra 7,86 m. til 8,10 m. Nr. 27 til Jernbanemuseet, resten hugget på Sørumsand og Bjørkelangen.
- 16.) Sannsynligvis bygget privat. Hugget på Sørumsand.

Vognene var grønnet til 1945, da de ble malt røde.

Det har sannsynligvis vært en personvogn fra Sulitjelmabanen på UHB. Den ble trolig innkjøpt da Sulitjelmabanen i 1912 ble bygget om til 1067 mm. fra 750 mm. Vognen skal ha vært den eneste på banen med WC. Vi har bare sett ett eneste bilde av vognen, dette finnes i arkivet på Jernbanemuseet.

Lars Liaaen.

Fotovogn.

Som vel noen vil huske, har vi tidligere skrevet om å bygge om en flatvogn til fotovogn. I år kom vi da endelig så langt at våre planer ble realisert. Liermosen, en 8 m. lang toakslet flatvogn, ble bygget om med seter fra Co2 samt sidekarmer.

For å lette påstigningen ble det laget port i forenden på vognen, samt overgangsplattform til vognen foran, slik at man kunne gå på vognen foran og så gå over på flatvognen.

Systemet virket utmerket, og det gledet oss å se at vognen ble meget populær. Når været var godt, satt mesteparten av de reisende ute.

Dessverre fikk vi senere i sesongen bruk for vognen til gruskjøring, så vi ble nødt til å demontere karmene og ta av setene. Det er mange som har spurt om hvor det er blitt av vognen.

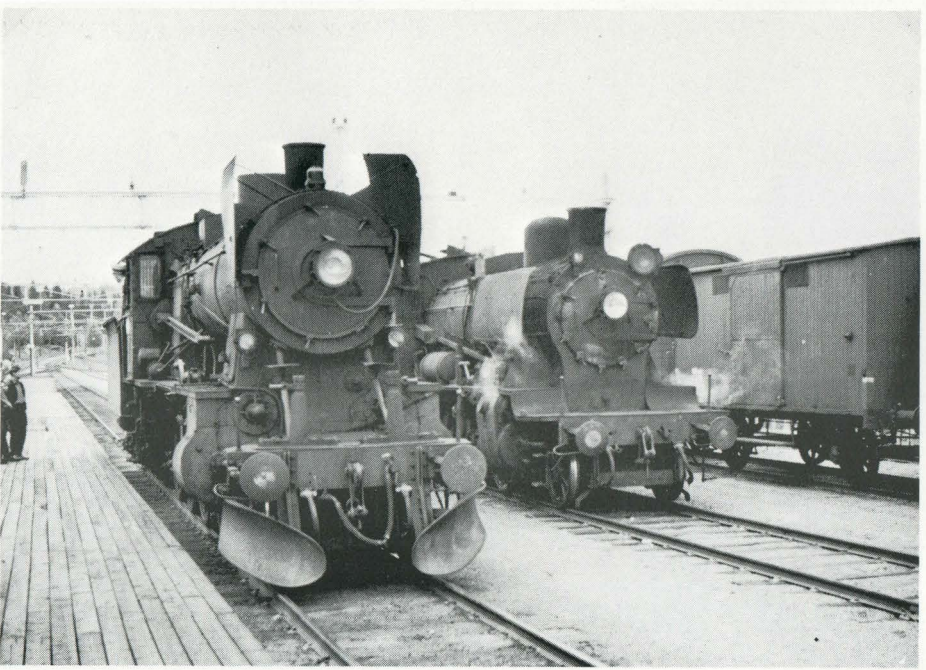
Til neste år akter vi imidlertid å bygge om To1, en boggi-flatvogn til åpen vogn. Da denne vognen ikke trengs til linjearbeide, vil den bli bygget om permanent.

Vi har fått tilsagn på en halv vognkasse fra Nesttun-Osbanen, som nå står i en have ved Bergen. Kassen er av teak, har skyvedører og er i meget god stand.

Denne har vi tenkt å sette på To1 i den ene enden. Den andre halvdel av vognen vil så bli åpen med hoftehøye karmene. Vognen vil få et svært uvanlig utseende, men vil trolig bli populær.

Den vil bli utstyrt med plattformer i begge ender slik at den kan henges hvorsomhelst i toget. Den kan dog neppe henges bakerst av hensyn til sotplagen når loket går foran på nedre strekning. Vognen vil trolig bli satt i drift i 1968.

HPG.



Fra utflukten på Skreia-linjen. Vi er på Reinsvoll stasjon, og vi ser lokomotivene 30b 347, som var vårt lok på utfluktstoget, og til høyre lok 24b 264 som var på vei til Lena med kippen.

Begge foto: Jørgen Seemann Berg

Og her er Sørumsand stasjon med El 5.2053 i lokalgodstoget på Vingerbanen. På denne tiden gikk det 5-ere daglig i godstogene her.





"SETSKOGEN" og "HØLAND" oppfyrt for første gang samtidig på Hølandsbanen. Narveskiosken står fortsatt, det er antydning til plattform ved siden av kiosken, stedet begynner å få karakter.

Begge foto: Jørgen Seemann Berg

Broen over "KWAI" eller rettere riksvei 171. Hvor gjerne vi skulle ha lagt spor over denne og fortsatt mot Kvevli, men



Rutebok nr. 3 for A/L Hølandsbanen.

Gjeldende fra og med søndag 16. juni til og med søndag 1. sept.

Alle tog er persontog, alle tog er postførende og kjøres kun
søn- og helligdager. Alle tog fremføres med damplokomotiv.

Tog nr.	1	3	5	7	9qæ	21qw
Fra Fyen	11.00	12.30	14.00	15.30	16.30	17.15
Til Bingsfoss	11.08	12.37	14.08	15.37	16.37	17.22
Fra Bingsfoss	11.12	12.40	14.10	z	z	
Til Fossum	11.22	12.50	14.20	15.44	16.45	

Tog nr.	2	4	6	8	10q	22w
Fra Fossum	11.30	13.00	14.30	15.54	16.50	
Til Bingsfoss	11.38	13.08	14.38	16.02	16.58	
Fra Bingsfoss	11.40	13.10	14.45x	16.04	z	10.15
Til Fyen	11.48	13.18.	14.53	16.12	17.05	10.23

Anmerkninger:

x - vannfylling

z - toget passerer stasjonen

w - tomtog

q - Toget kjøres bare ved behov og bare etter spesiell ordre

æ - Tog 9 kjøres som tomtog fra Fyen til Bingsfoss, dersom ikke
tog 9 & 10 kjøres som ekstratog.

GN/HPG. Ruten sendes ut
som bilag til
Hølandsbane-Nytt.

Bingsfoss og Oslo, 29/8/67,

Gaute Narverud
Trafikksjef

Olaf Wiegels
Driftsingeniør.

LITT AV HVERT.

Som endel vel vet, har noen av Hølandsbanens medlemmer forsøkt å få styrets hjelp til å redde den siste av type El 2 fra skraphaugen.

Det var foreslått at Hølandsbanen skulle meddele NSB at man ønsket å overta loket, for å sette det opp i et fremtidig museum på Fyen-jordet.

Nå er imidlertid ingen forberedelser gjort på Fyen-jordet, slik at loket inntil videre måtte stå satt til side ett eller annet sted på NSB.

Det ble fra NSB's side sagt at loket kunne få stå i den gamle lok-stallen på Lillestrøm til like over nyttår, men da måtte det ut. Det var nok mulig at det kunne flyttes til annet sted, men hvor var det ikke lett å finne ut.

Det hele endte med at styret fant at de ikke kunne påta seg alt det arbeidet som det ville komme til å medføre hvis loket måtte flyttes midtvinters av våre "styrker". Det var også et helt åpent spørsmål hvordan man eventuelt skulle få loket ned på Fyen-jordet. Dette hadde ikke vært nøye gjennomtenkt av de som ville ha loket, og det var heller ingen som med sikkerhet kunne si noe sikkert om hvordan de trodde det best kunne gjøres.

Styret fant heller ikke at de hadde noen garanti for at de som hadde snakket med NSB om overtagelsen av loket ville følge opp arbeidet som en overtagelse ville medføre. Videre ble det hevdet at Hølandsbanen har så mye ugjort på sin egen bane, at det er urealistisk å tro at vi også på det nåværende tidspunkt skulle makte slike oppgaver, som det ville være å bevare dette loket.

Hvis Hølandsbanen fra NSB hadde fått garanti for at loket kunne stå et eller annet sted på Statsbanene i f.eks. 2 år, ville saken ha stillet seg ganske anderledes, idet man da ikke risikerte å måtte flytte på 72 tonn midt på vinteren.

Man skulle tro at et så interessant lok som El 2 skulle være en opp-gave for Jernbanemuseet på Hamar, men her er man overhode ikke interes-sert. Det må da være plass nok der, men det synes som om museet finner at en stor del av området skal benyttes til parkanlegg, som forøvrig er i meget god stand og tar seg udmerket ut.

Vi kan dog ikke skjønne at man ikke vil ofre mere plass på historisk verdifullt jernbanemateriell. Av regnskaper for inneværende år kan man lese at det er satt av kr. 24,000.- til vedlikehold av parkanleggene, og kr. 300.- til vedlikehold av samlingene og nyanskaffelser.

Det svenske jernbanemuseet har enda ikke fått noe skikkelig sted å holde til, men likevel fortsetter de å samle på nytt materiell. Det som ikke kan få plass på Tomtebodå i Stockholm, blir satt i møllposer rundt omkring i landet.

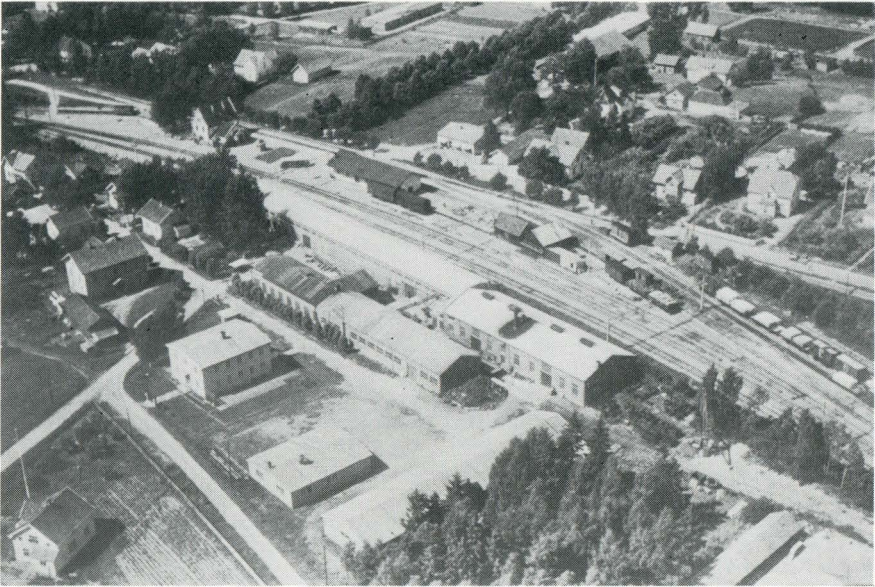
Det er 2 mann på Tomtebodå, hvis eneste oppgave er å stelle med det materiellet som finnes der. Materiellet var da også i enestående for-fatning. All messing og kobber var pusset, og overalt var metallet satt inn med en tynn film av olje, som hindret rustdannelser.

Hølandsbanens vogn Co2 frister en trist tilværelse. Vognen er i meget dårlig forfatning. Det er lite sannsynlig at noen på Hølandsbanen med den faglige meget begrensede innsikt som vi har og den mangel på tekniske hjelpemidler som gjør seg gjeldende, kan gjøre noe med vognen.

Da de råtnete finerplatene inne i vognen ble revet ned, viste det seg at nesten hele vognen er råtten. Vi må nu prøve å få hjelp fra et eller annet firma som er villige til å gi oss en håndrekning, hvis ikke ser det svart ut.

Vognkassen må løftes av boggiene og kjøres på verksted. Boggiene er i god stand, så de trenger man ikke gjøre noe med

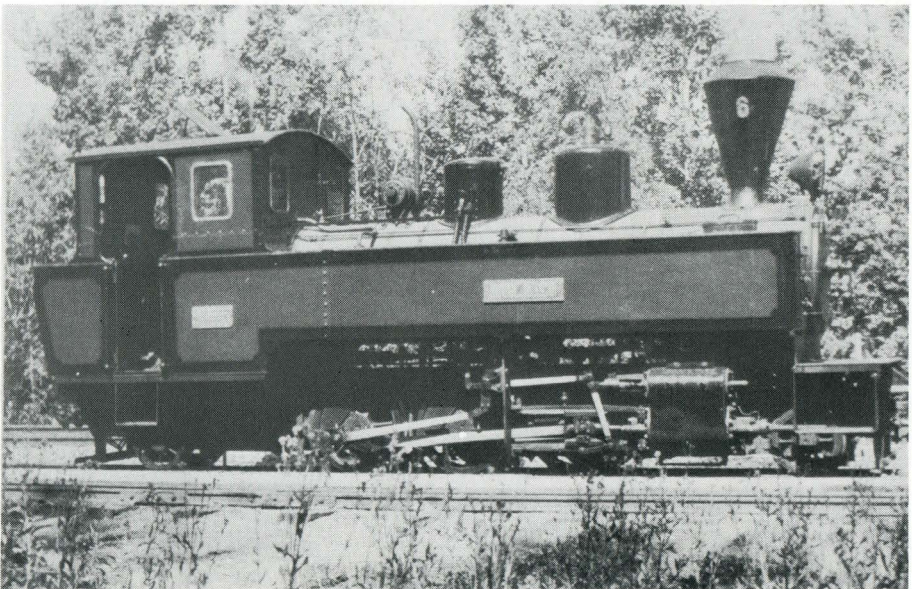
Det er vel endel som nå i lengere tid har ventet på at "SETSKOGEN" skal bli satt i drift. Nå er da endelig det meste av det arbeide som først måtte gjøres unnagjort. Det var endel lekkasjer i vanntankene samt noen sprengte rør i injektorene.



Sørumsand stasjon på slutten av 50-tallet. Bildet er tatt av Widerøe Flyveselskap, og inngår i en serie tatt for oppmålingsvesenet. Man ser tydelig lastede godsvogner til høyre i bildet.

Begge fotos: Arkiv UHB.

Lokomotiv nr. 6 "HØLAND" etter en hovedrevisjon. Det er flott arbeid som er utført.



Lokomotivet kunne ha vært trykkprøvet i sommer, men dampprøve ville neppe ha kunnet finne sted. Vi ville da ha risikert at vi ikke fikk alt vannet ut av armaturen etter trykkprøven med påfølgende skader som følge av frost.

Både "SETSKOGEN" og "HØLAND" er nå utstyrt med Hølandsbanen's vinge-hjul med en H både foran og bak. Emblemene er støpt i messing og de tar seg udmerket ut på lokomotivene.

"HØLAND" er nå også blitt utstyrt med lavprofilsplog foran. De fleste synes den tar seg bedre ut enn den vanlige kufangeren. Blir vi lei av den, er det bare å sette på den vanlige kufangeren igjen.

Til banens nye kryssningsspor på Fyen er det i den senere tid blitt kjørt hele 72 m³ grus. Grusen blir lastet på på Fossum og kjørt på K19 og "Liermosen" til Fyen. Til all denne kjøringen har vi brukt diesel-loket, som i hele sommer har oppført seg eksemplarisk. Der er dog ikke lenger noe elektrisk anlegg på loket. Det må nu monteres ny eksosmanifold og et nytt bærelager til motoren.

Det har i løpet av året vært foretatt flere ekspedisjoner i distriktene langs UHB. Endel interessant "papirmølle" er kommet for dagen. Ellers har vi vel nå snart tatt med oss alt av interesse.

I år har vi brukt G13 som brusvogn. Den er meget praktisk til dette formålet, selv om det må sies at den slenger svært meget hvis farten settes opp. Det har hendt flere ganger at vognens betjening har hatt sitt svare strev med å holde kassene på plass. Slengingen skyldes vognens meget korte hjulavstand.

Vi er nu kommet så langt at vi har fått trykket de tre første prospektkort fra banen. Alle tre har motiv fra stigningen mellom Bingsfoss og Fossum. Kortene har både engelsk og norsk tekst på baksiden.

Det er nå i Europa ikke mindre enn 50 hobby- og museumsbaner.

Det er for mange av våre medlemmer som har drukket for mye brus uten å betale for den. Det er de som skylder mer enn 30.- kroner. for at det ikke skal bli fullstendig rot i regnskapet, må vi få be om at brusdrikkerne snarest betaler inn det de skylder. Hvis det for eftertiden ikke blir bedre, må vi slutte med å la medlemmene få forsyne seg fritt !!!

Fartsrekorden på UHB skal visstnok være satt av en vikarierende lokfører fra "bredt" (normalspor). Han tilbakela strekningen Lierfoss-Bjørkelangen på 4½ minutter. Da han kom til Bjørkelangen hadde han ingen sjanser til å få stoppet, og toget raste nesten opp til verkstedet.

Det skal også ved flere anledninger vært kjørt turisttog på under timen fra Skulerud til Sørumsand. Disse tog stoppet bare et øyeblikk på Bjørkelangen.

Normalt pleier vi ikke å skrive noe om bøker, som kommer på markedet, men denne gang skal vi gjøre en untagelse. I Sverige er det kommet ut en bok, som bærer navnet "TÅG". Den omhandler svenske jernbaner i sin alminnelighet, og damplok i særdeleshet.

Boken inneholder en rekke meget gode damplokbilder, både fra normalt og smalt spor. Boken, som er skrevet av Jan Jangö, kan bestilles fra: ALLT OM HOBBY, GRÖNDALSVÄGEN 100, STOCKHOLM, SVERIGE.

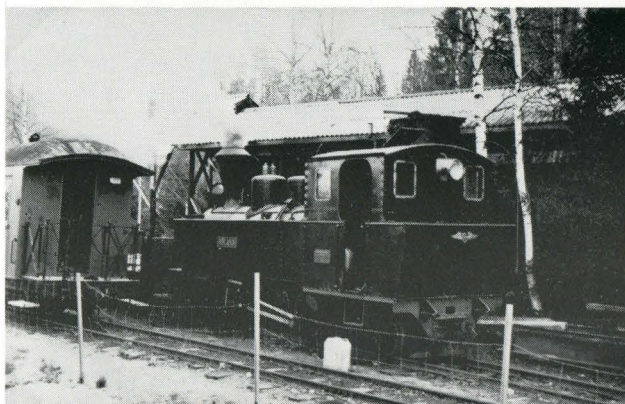
Den koster 29.- svenske kroner (hertil kommer oms.). Boken anbefales på det varmeste.

HPG.



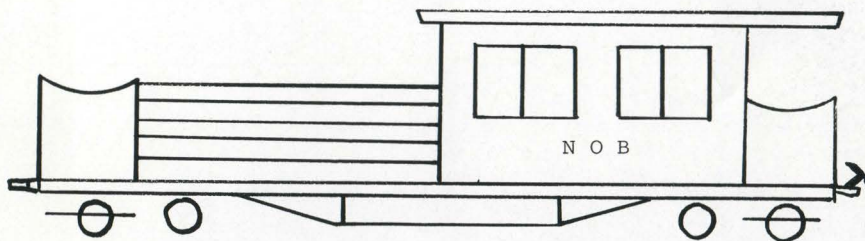
Og her forsvinner den gamle riksveibroen over A/L Hølandsbanen. Som man vil se annet sted i bladet, var det en opphetet debatt i Sørums kommunestyre vedrørende Statens Vegvesens planer om å bygge tunnel for at banen ikke skulle bli for alltid utestengt fra forlengelsesmuligheter i retning Sørumsand sentrum. Vi er for alltid vegvesenet takknemmelig for deres innsats og hjelp. Sørums kommunes holdning "til hele greia" var og er bare så alt for godt kjent.

Foto: Arkiv UHB.



Høland i spor 1 på Bingsfoss stasjon, i spor 2, personvognene, og til høyre på bakken ved siden av loket ser vi litt av svingskiven.

Foto: Hans Petter Grøner.



HPG.

ARBEIDSOPPGAVER.

Det er endel ting vedrørende materiellet som burde vært gjort innen vinteren:

- G9 : Vognen må skrapes og males. Etter at den er skrapet, grunnes den med grå Arcanol, hvorefter den males grønn med Bengalac. Vi har den malingen som skal til.
- K19 : En av sidekarmene fikk en hard medfart av all gruskjøringen. En ny må lages.
- Co1 : Noen av setene er løse, de må skrues fast. Gulvet bør lakkas. Vinduskarmene trenger sårt til litt kitt og maling.
- ABo3: Fullføre malingen av veggene innvendig. Det males med SISU furugrønn. Maling har vi.

"SETSKOGEN": Den oppussing som er påbegynt er bare delvis avsluttet; vil vennligst de som satte igang prøve å bli helt ferdige.

Dieselloket: Det må monteres en ny eksosmanifold. Motoren burde helst vært tatt ut og sendt på verksted til overhaling og eftersyn.

Det er å håpe at noen har tid til å få gjort noe med i hvert fall noen av de oppgaver som her er nevnt.

HPG.

NORGES FØRSTE ELEKTRISKE JERNBANE.

Norges første elektriske jernbane forbinder vel de fleste med Thams-havnbanen eller Holmenkollbanen, som ble åpnet i henholdsvis 1908 og 1898, men det har vist seg at det allerede i 1892 ble bygget en elektrisk jernbane for Skotfos Brug, Løveid ved Skien.

Denne banen ble åpnet ved årsskiftet 1892/93, og ble bygget utelukkende for transport av varer mellom Skotfos Brug, som ligger ved Løveid kanal, og dens losse plass, som ligger ved den nedre enden av Meierelven.

Ved denne losseplassen var det anbragt to elektriske kraner for varenes omlasting mellom jernbanevognene og skip. Transporten oppover besto vesentlig av cellulose og tremasse fra søsterfabrikken Union i Skien, samt i begynnelsen kull for fabrikkdriften. Nedover gikk det ferdig papir. Fabrikken drives nå elektrisk.

Planeringsarbeidene og skinneleggingen ble utført av fabrikken, mens de elektriske maskiner og apparater for anlegget ble levert og oppstilt av Elektricitäts Aktiengesellschaft, vormalt Schuckert & Co., Nürnberg, ved firmaets representant for Norge, Elektrisk Bureau.

Banen førte fra losseplassen med jevn stigning 1:100, vesentlig gjennom fjellskjæringer og fyllinger langs hovedelvens vestre bredd frem til fabrikk, hvor den forgrenet seg i sidespor til forskjellige deler av samme.

Sporvidden var 750 mm. og skinnenes vekt 9 kg/m. På grunn av terrengveskelligheter var kurvene både mange og sterke, og enkelte var helt ned i 20 meters radius.

Som primærmaskin ble det benyttet en Schuckerts shuntdynamo, type A 30, med en max. effekt av 400 volt og 96 ampère ved 520 omdr. pr. min. og et kraftforbruk av 59 eff. hk.

Fra primærdynamoen førte isolerte ledninger til et apparatbrett hvor kontroll-, reguler- og sikkerhetsapparater for anlegget var anbragt. herfra ble strømmen ført ut i to adskilte ledninger; den ene som arbeidsledning for lokomotivet, den andre førte strømmen frem til kranene.

Som tilbakefører ble det benyttet en kobberledning, da laskeforbindelsen mellom skinne var for dårlige til å lede strømmen.

Det eldste lokomotivet inneholdt en Schuckert elektromotor Z.F.6, som ved 600 omdr. pr. min. utviklet 8 eff. hk. Motoren, som var festet på lokets bunnramme, overførte kraften gjennom snekkedrift på en mellomaksel, og fra denne ble lokets drivhjulaksler satt i bevegelse ved hjelp av kjettinger.

Igangsetting og stopping samt regulering av farten, foregikk ved hjelp av en kombinert strømvender og reguleringsmotstand. Foruten håndbrems, var motoren også utstyrt med elektrisk brems! Man kunne fra full fart stanse loket på en avstand av lokets lengde.

Loket var foruten å være utstyrt med elektrisk ringeklokke, også utstyrt med elektrisk belysning, såvel innvendig som utvendig. Maksimal kjørehastighet var 126 m. pr. min., hvilket vil si 7,5 km/t, med en trakkraft av 162 kg.

I stigning 1:100 kunne det trekkes 5 vogner, som var lastet med 1 tonn og hadde en egenvekt på 300 kg.

Kranene, som var anbragt ved losseplassen, var to gamle dampkraner som ble benyttet under anlegget av fabrikk og Løveid kanal. Kanalen var ferdig i 1861, og kranene ble under banens anlegg ombygget for elektrisk drift.

I sommer var et par av Hølandsbanens medlemmer ved Skotfos for å se på banen, men da var den dessverre nedlagt for ca. 1 år siden. Banen var det siste året bare brukt for å frakte varer ned til lagerskurene ved losseplassen. Fabrikk har nu fått en meget mer rasjonell metode for å frakte papir ned til elven, og man sparte 27 mann på nedleggelsen av jernbandedriften.

Banen har en ca. 150 m. lang tunnel på et sidespor, som var i bruk den gang man brukte kull til driften av fabrikk. Slagg ble da kjørt gjennom tunnellen og tømt ved en idrettsbane på andre siden.

Da manens materiell skulle avhendes, ble et museum i Skien spurt om de ville overta Norges Eldste Elektriske Lokomotiv, som hadde tjenestegjort på banen siden starten. Dette var de dessverre ikke interessert i, og det gamle lokomotivet samt andre som var kommet til etter hvert, samt vogner og skinnegang, ble solgt som skrap og hugget opp. Det har ikke lyktes å bevare noe fra denne Norges Første Elektriske Jernbane!!!

Carl F. Thorsager.

Vi leser: Akershus Arbeiderblad, torsdag 31. august.

UNDRING I SØRUM OVER VEIVESENETS TILBUD OM BRU OVER HOBBY-BANEN.

Den planlagte omlegging av riksvei 170 ved Fyen bro i Sørums kommunestyre. Det er særlig de problemer som har oppstått for a/l Hølandsbanen i denne forbindelse, som har voldt representantene hodebry.

Spørsmålet er om hobby-banen skal få beholde sin nuværende endestasjon eventuelt få linjen forlenget til Sørumsand sentrum, eller om banen skal

bli klippet og frarøvet et par hundre meter av banelegemet ved omleggingen. Ved omleggingen kan man bygge ei bru over hobby-banen og således sikre den strekning banen allerede har.

Bru vil koste 150,000.- kroner. I Sørums kommunestyre er det tidligere klart sagt fra at kommunen ikke kan tenke seg å ta del i utgiftene, og på møtet igår uttrykte flere sin forbauselse over at veivesenet nå har tatt spanderbuksa på seg og er villige til å bekoste undergangen.

Olav Hellerud (A) hadde ingenting imot hobby-banen, og han syntes guttene var flinke til å få det hele til å gå. Men det er stor misnøye over banen blandt dem som bor i nærheten av den.

Hver søndag bråker den slik at man skulle tro det var flyalarm, og "fare-over" som gikk. Denne virksomheten må ihvertfall ikke utarte, men det ser ut til at den gjør det nå - - på en ufordelaktig måte.

Veimyndighetene er innstilt på å bevilge 150,000 kroner til denne undergangen. Jeg syntes det er litt merkelig av veivesenet å anvende penger på denne måten. Pengene fra denne etat skulle brukes på vegnettet ikke til hobby-banen, sa Hellerud.

-----det er umulig for meg å stemme for 150,000.- kroner til et slikt prosjekt så lenge jeg vet at det ikke blir gjort noe for å utvide den noe forhistoriske undergangen i Sørumsand sentrum. Der trenger vi pengene mye bedre, sa Hellerud.

Bygningsrådet har i denne saken uttalt: Når det gjelder endestasjon for hobby-banen, finner bygningsrådet at den av trafikkmessige hensyn ikke bør legges i Sørumsand sentrum. Kommunestyret gikk enstemmig inn for denne uttalelsen, og viste forøvrig til at arealet mellom Hølandsbanen og Kongsvingerbanen delvis også kan brukes til parkeringsplass.

I et tilleggsforslag fra Olaf Hellerud fikk også kommunestyret sagt fra at "kommunen mener videre at de 150,000.- kronene som er tenkt til bru over Hølandsbanen bedre kunne brukes til jernbaneundergangen på Sørumsand".

Kåre Ormstad (Sp) ga Hellerud sin fulle tilslutning. Han hadde faktisk ferdig samme forslag. ---- jeg kan ikke unnlate å gjøre oppmerksom på at minst 50 % av svillene på anlegget er totalt råtne! sa Karl Hauglie i sitt innlegg. Skal man tenke på sikkerheten slik det blir gjort ved NSB, er det uforsvarlig å kjøre med hobby-banen i den tilstand den nå er. Guttene som driver banen er visselig flinke, men trolig har de liten erfaring i slike ting. Banelegemet bør utbedres, selv om det er blitt godkjent for kjøring. Jeg vil i et hvert fall være betenkt over å kjøre med banen, sa Hauglie.

Terje Askvig (H) mente at i bevaringen av Hølandsbanen er det ikke bare tenkt på hobby-driften. Man må se noe av det verdifulle i å bevare noe av det gamle. --- vi er veldig flinke her i landet til å rasere det gamle vi har, og jeg er betenkt over at noe av det gamle jernbanemiljøet blir borte. Det er et trekk vi vil bli kritisert over i fremtida. Jeg er klar over at vi trenger penger til undergangen på Sørumsand, men jeg kan ikke forstå at det ene skulle stille seg i veien for det andre.

Askvig trodde at noe av ideen bak det bevilgede beløp var å få bevart et gammelt miljø. Han kunne være enig i at banen sluttet på Fyensfeltet, men dersom dette skulle resultere i at banen forsvant, da var han meget betenkt.

Olaf Hellerud: På jernbanemuseet på Hamar er endel av banen bevart. Den kulturhistoriske side av saken skulle således være ivaretatt. Derfor var det unødig av Vegvesenet å ofre 150,000.- kroner på banen. Hvor lenge vil den forresten holde det gående?

Arne K. Løfsgaard var inne på tanken at tunnellen kunne fylle en annen oppgave, dersom det ble slutt på hobbybanen. Han tenkte da på gjennomgang for Fyensfeltet.

Ordfører Josef Amundsen: Reguleringsplanen har ikke tatt hensyn til noen gjennomgang.

(slutt).

Uten å skulle gi oss til å kommentere kommunestyrets behandling av saken, vil få sitere en av ingeniørene som tok del i befaringen av banens forlengelse for noen uker siden.

Sitat: I Sørumsund har man jo bare TERTITTEN og Stomperud. (sitat slutt)
Det ser for oss ut som om man i øyeblikket mener det er tilstrekkelig med Stomperud.

HPG.

Årets drift vil bli behandlet i ÅRSBERETNINGEN.

RED.



Lokomotivskilt har alltid vært samleobjekt i særklasse, ikke bare hos "fansen". Skiltet i midten kommer fra lok nr. 7 "PRYZD" og er spikret opp på en vegg på Jernbanemuséet på Hamar.

Foto: Gaute Narverud
Arkiv: UHB.



LOK NR. 30B 347 MED GODSTOG PÅ VALDRESBANEN PÅ VEI MOT EINA STASJON.
FOTO I 1967: JØRGEN SEEMANN BERG.

NSB'S LOKOMOTIVTYPE 30 SKULLE VISE SEG Å BLI DEN MEST TALLRIKE LOKTYPE BYGGET TIL JERNBANENE I NORGE. HELE 45 MASKINER BLE DET BYGGET AV DENNE TYPEN, DE SISTE SÅ SENT SOM I 1939.

MED SINE STORE DRIVHJUL MED Ø 1600 MM, HADDE DEN EN STØRSTE TILLATTE HASTIGHET PÅ HELE 90 KM/T. TYPE 30A HADDE ET DRIVAKSELTRYKK PÅ HELE 13,7 TONN, OG MASKINENE KUNNE DERFOR IKKE BENYTTES PÅ LETTBYGDE BANER. ETTER HVERT BLE KJELETRYKKET SATT TIL 13 KG/CM² - OPPRINNELIG VAR DE LEVERT MED 12 KILOS ARBEIDSTRYKK.

I 1958 BLE DE FØRSTE MASKINENE UTRANGERT OG HUGGET, OG I 1969/70 RULLET ET 30-LOK FOR SISTE GANG I ORDINÆR TRAFIKK.

IDAG ER BEVART LOK NR. 30A 271, SOM ER EID AV JERNBANEMUSEET, MEN SOM DISPONERES AV NJK. LOKOMOTIVET ER IKKE DRIFTSKLART - MEN MASKINEN ER TATT INN TIL REVISJON I DRAMMEN - OG DET ER HÅP OM Å SE MASKINEN I DRIFT I LØPET AV 1984/85.

