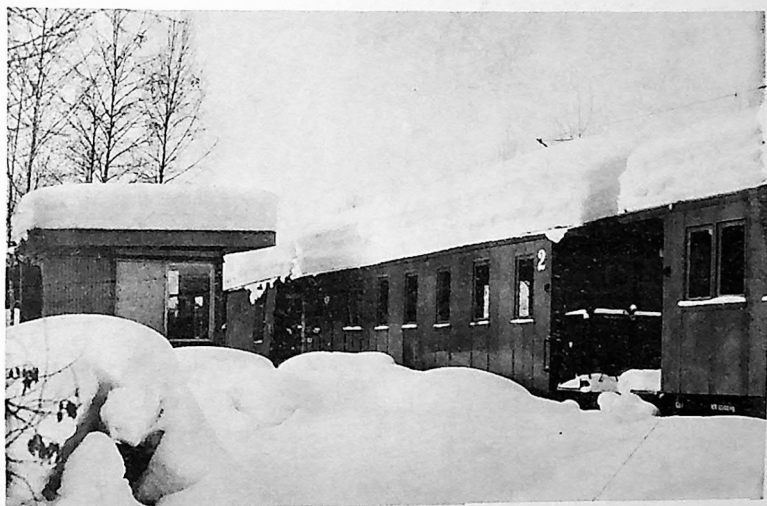


Tertittten

HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD



Nr. 15

MARS 1969



Vi beklager sterkt forsinket utsendelse

TERTITTEN

Ex HØLANDSBANE-NYTT

Medlemsorgan for Andelslaget Hølandsbanen - Nr.15 - januar-mars 1969

Foreningens adresse:
Postboks 31, Vinderen, Oslo 3

Bankkonto: Bergens Privatbank
5001.30.56983

Formann:
Hans Petter Grøner
Slemdalsveien 81 d, Oslo 3

Kasserer:
Jørgen Seemann Berg
Jenshaugveien 8b, Blommenholm

Driftsbestyrer:
Olaf Wiegels
Greverudkollen 5, Oppegård

Redaktør: Ole Mjelva

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

A/L Hølandsbanen har følgende formål:

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

Å arbeide for utbredelse av alminnelig jernbaneinteresse.

Medlemskap koster kr. 25,- pr. år.

Denne gang har vi valgt å la "Tertittten" være viet Hølandsbanen nesten helt og fullt. For det første står vi på terskelen til en ny drifts- sesong, dernest har vi i den senere tid fått en god del nye medlemmer som trenger orientering, og dessuten er det et faktum at vårt medlemsblad sjelden eller aldri for har gitt seg tid til å fortelle ikke-aktive hvordan banen vår egentlig ser ut og drives. Nr. 15 er derfor å betrakte som et presentasjonsnummer, og i en artikkel prøver vi å ta for oss linjen, toget og dem som stiller med sakene. Dersom noen ber om det, vil kanskje noen ord om f.eks. sommertrafikken etter samme mønster kunne følge senere.

Til deg som rynker på nesen av alt dette Hølandsbanestoffet, vil vi bare si at du har deg selv å takke om bladet ikke inneholder det stoffet du helst vil ha. Det stoffet må nemlig komme fra deg! Vi er få aktive i Hølandsbanen, og redaksjonen har ikke kapasitet til å forfatte historiske og tekniske artikler om allehånde jernbaner i større stil, tegninger av lok og vogner osv., slik mange andre jernbanetidsskrifter gjør. Men vi er svært glade over å få leserbrev om nettopp slike ting, og hvis du går rundt og vet noe om emnet jernbaner som du tror andre kunne ha interesse av, så vær så snill å sende oss noen ord om det!

Tirsdag 7. januar kom Fjernsynet med en overraskelse: En reprise på hobbybaneprogrammet "Ta plass, lukk dørene" (se "Tertittten" 10). Det ble et hyggelig gjensyn, men enda hyggeligere for oss er at vi etter dette har hatt betydelig pågang av interesserte over hele landet som vil melde seg inn i laget, og flere av dem er innstilt på å arbeide aktivt. Hvis nå noen av de halvdaffe medlemmene vi har fra før også får litt fart i sakene, blir det kanskje aktivitetsrekord på Bingsfoss ivår!

Av kontakter ellers må vi nevne en hyggelig hilsen fra Stavanger Modelljernbaneklubb, som er blitt "Tertittten"-lesere. Klubben rommer vel 25 medlemmer i alle aldre, og har et 25 000-kroners Fleischmann-agg, foruten at man interesserer seg for virkelig jernbanedrift. Klubben slapp i vinter tid med et innslag i radioen. Etter at vi har konstatert lignende klubber også i f.eks. Trondhjem, må vi bare få spørre: Hvor i all verden blir det av Oslo Modelljernbaneklubb?

Opplysning til de aktive: Jobbingen i år tar til på Bingsfoss i påsken (palmesøndag), hvis noen ikke er høyere enn at man kan arbeide uten ski på. Først og fremst skal vi gjøre det som er nevnt oppe på side 13, men andre ting kan også komme på tale. Ta med arbeidsklær og litt muskler. Vel møtt.

FORSIDEN: Med bunkesne på taket står Tertittten på Bingsfoss og venter på sol og vår og ivrige medlemmer.



Novemberstemning på Bingsfoss stasjon.

MØTE MED HØLANDSBANEN

Denne endeløst lange artikkelen er ikke skrevet for deg som har tråk-
ket i Tertittens skinnegang gjennom flere år og kan vognparken vår på rams.
Dette er stoff for deg som er helt grønn og nettopp har betalt den første
medlemskontingenten. Gamle medlemmer av det passive slaget som har tenkt å
forberede innsatsen i år, kan også lese med utbytte. Men hører du til de "gam-
le gutta", kan du bare bla innover mot midtsidene med det samme.

Vi vil gjerne si: Velkommen til Hølandsbanen.

Velkommen som arbeidstrell og entusiast med gå på-humør. I det følgen-
de skal vi ta for oss ditt første besøk på Hølandsbanen, slik det kanskje
kunne tenkes å bli. Vi begynner med en sightseeingtur på banen.

Hvis du starter fra Oslo, tar du **selvsagt** toget. Fra Østbanen har du
stort sett tre tog å velge mellom (kl. 7.40, 9.35 og 12.40), og regelen er
at jo tidligere, desto bedre. På ett av disse togene sitter du da en deilig
sommersøndags morgen og gleder deg i spenning. Etter å ha sittet og gledet
deg i omtrent tre kvarter stiger du av, og ser at det står SØRUMSAND på sta-
sjonsskiltet. Litt lenger borte står det "Til Tertitt-banen" på en telefon-
stolpe. Altså legger du avgårde bortover veien, dit skiltet peker.

Riktig en skjønn søndagsmorgen er det. De små butikhusene bortover
ligger og slumrer i morgensolen, og skoene dine smeller i bakken som gevær-
salver i stillheten. Du går og går, og idet du begynner å fundere på hvor
den derre Tertitten egentlig har gjort av seg, er du kommet til et veikryss.
På venstre hånd ligger bensinstasjonen "vår". Til høyre går det en vei som
det står "Bjørkelangen 27" på. Nåvel, det lukter jo litt tertitt ialfall.
Og ganske riktig, femti meter oppover veien står det skinnbarlige navnet på
et kjempeplakatstativ. Ved siden av går en liten sti nedover. Skitt, du tar
sjansen. Stien viser seg straks ut til en skikkelig liten jernbanetrasé.
Og der - jøss, det er skinner jo!

Javisst er det skinner. Du befinner deg på Hølandsbanens midlertidige
endestasjon, nemlig. Der til venstre står en liten rød fyrstikkese med luke
på forsiden og navnet SØRUMSAND over. Det er vår "billettekspedisjon". Ved
siden av den ligger noen tjukke sviller langsefter bortover. Det er platt-
formen. Omtrent nå kommer endel rumling som får deg til å løfte blikket, og

NB! Disse oversiktskartene er frihåndstegninger, og ikke utarbeidet eller godkjent av Norges geografiske oppmåling. Sidespor m.m. er forstørret.

du ser Oslo-toget fare innover i glideflukt på en gråstenundergang over tertittsporet.

På sporet ved siden av deg står en ledig dresin og venter. (Dette er et tankeeksperiment!) Du vet vel hvordan en dresin ser ut? En sånn med tre-fire tynne skivehjul og tråkkutstyr som en sykkel. Du våger spranget og setter deg på. En herlig følelse! (Ja, nyt det nå mens du kan. Det er tradisjon at nye medlemmer har rett til 1 stk. lysttår på dresin før alvoret begynner. Første jobb er vanligvis å sette dresinen istand igjen etterpå.)

Du tenker: Her skal det bli fart; -tar farvel med "stasjon" og farer avsted på den rustne skinnegangen. Klakklakk-klakklakk synger skinneskjøtene bortover. Du farer inn under stenundergangen. Så sier det plutselig KLAKK-DUMP, og dresinen går ned i svillematten så grus og trefliser skvetter. En ting: Pass på å ikke lande med hodet først. Det du nå opplevde, var en noe brå overgang fra 15-kilos til 20-kilos skinneprofil, som altså er midt i undergangen. Men du er nesten like hel ennå, setter dresinen på sporet og fortsetter i moderat fart.

Dresinen piper og skrangler i den lange venstrekurven. Der fremme er hele landskapet gjenfylt av en diger voll, som det just nu passerer en buss oppå. Linjen forsvinner i et firkantet, svart hull i vollen - tunnelen vår. Nå ruller du inn i den. Det bråker aldeles horribelt! Men 35 m er hverken mer eller mindre, dagslyset kommer igjen og åpenbarer en uryddig steppegreslette, Fyenjordet. Her er det sanneligvis sidespor også. Innenfor hekken til høyre bor Yngvar Tønsberg, han er oppkalt efter tunnelen vår. Men han er absolutt ikke medlem av Hølandsbanen. Nå passerer du den første sporvekselen.

Det gikk ganske bra denne gangen også, du børster klærne, får dresinen opp igjen på sporet og har lært en ny ting: En dresin må løftes gjennom sporveksler. Men bare rolig, det var ingen som stod og så på deg.

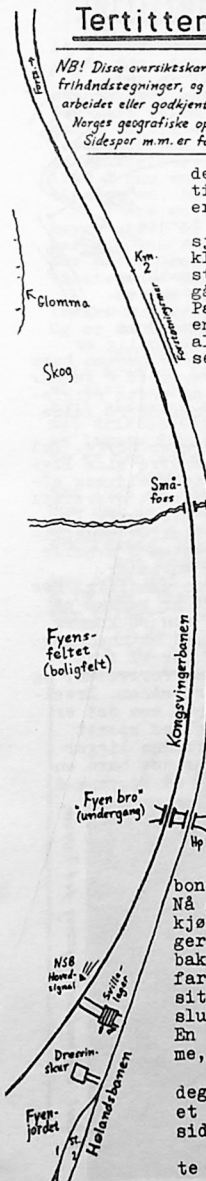
Kanskje kjøreledningen ennå er brukbar. Du fortsetter enda mer forsiktig. Ved sidesporets slutt ligger et lite skur som det går skinner inn i. Der skulle dresinen helst ha stått. Litt lenger borte ligger en masse svillerester spredt utover, kanskje også en svillestabel. Her får vi av og til nye svilleforsyninger fra Statsbanene.

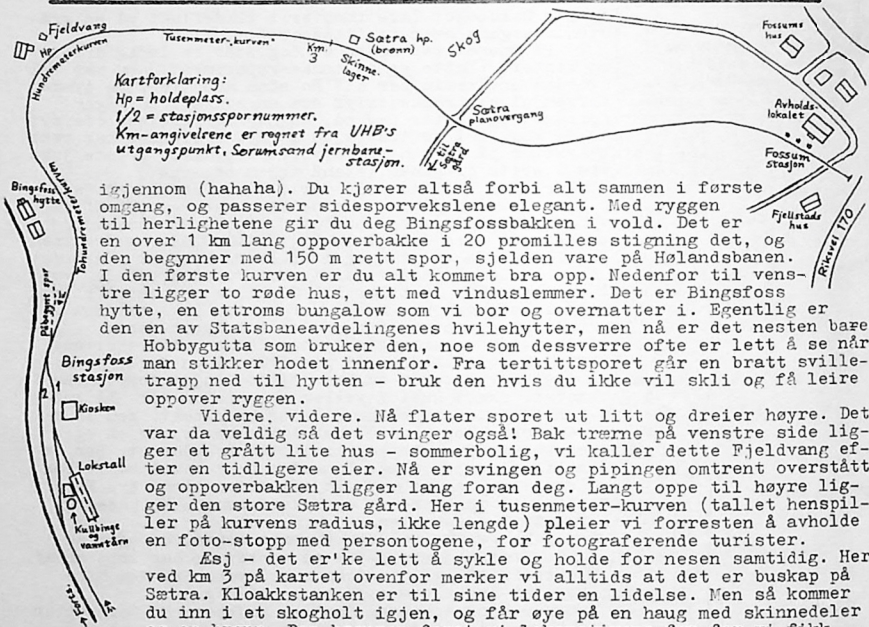
Du har funnet frem til en passende marsjart, og tråkker trøstig iveri mens storebror Kongsvingerbanen nærmer seg mer og mer. Nå er det bare 7-8 meters avstand. Og du ser at tertittsporet er lite og shabby. Pass på, der kommer en bro - uten rekkverk - huu, men du kom velberget over. Faktisk har ingen av oss klart å spore av akkurat på den broen foreløpig. Men det er jo bare 4-5 meter rett ned.

Hittil har du hatt bra med bebygelse rundt deg, noen bondegårder på høyre hånd og nybeboelsen Fyensfeltet på venstre. Nå går du og jernbanen inn i skauen. Herfra er det ren strekkingskjøring et godt stykke. Du passerer noen gamle støttemurer i diger gråstein og farer over en liten bekk som du bare hører "vosj" bak deg. Her går det en anelse nedover, fristende å sette opp farten. Hei hvor det går! Eller..? Hva er det nå da, pedalene sitter fast. Dresinen triller mismodig bortover og stopper til slutt helt. Javisst, drivkjeden har hengt seg opp eller "gått a". En sten å banke med løser problemet. Det tar i høyden en halvti-me, og så er du atter sprek.

Langt fremme forsvinner sporet rundt en sving. Du nærmer deg. Se der står det sanneligvis et elektrisk lyssignal med en A og et kryss på. Og vel rundt svingen dukker det opp alt sammen - sidespor, vogner, lokomotiver, vanntårn. Bingsfoss stasjon.

La oss for å få ferdig denne artikkelen anta at du vil vente med å studere Bingsfoss stasjon til du har kjørt hele banen





igjennom (hahaha). Du kjører altså forbi alt sammen i første omgang, og passerer sidesporvekslene elegant. Med ryggen til herlighetene gir du deg Bingsfossbakken i vold. Det er en over 1 km lang oppoverbakke i 20 promilles stigning det, og den begynner med 150 m rett spor, sjelden vare på Hølandsbanen. I den første kurven er du alt kommet bra opp. Nedenfor til venstre ligger to røde hus, ett med vinduslemmer. Det er Bingsfoss hytte, en ettroms bungalow som vi bor og overnatter i. Egentlig er den en av Statsbaneavdelingens hvilehytter, men nå er det nesten bare Hobbygutta som bruker den, noe som dessverre ofte er lett å se når man stikker hodet innenfor. Fra tertittsporet går en bratt svilletrapp ned til hytten - bruk den hvis du ikke vil skli og få leire oppover ryggen.

Videre, videre. Nå flater sporet ut litt og dreier høyre. Det var da veldig så det svinger også! Bak trærne på venstre side ligger et grått lite hus - sommerbolig, vi kaller dette Fjeldvang etter en tidligere eier. Nå er svingen og pipingen omtrent overstått og oppoverbakken ligger lang foran deg. Langt oppe til høyre ligger den store Sætra gård. Her i tusenmeter-kurven (tallet henspiller på kurvens radius, ikke lengde) pleier vi forresten å avholde en foto-stopp med persontogene, for fotograferende turister.

Esj - det er'ke lett å sykle og holde for nesen samtidig. Her ved km 3 på kartet ovenfor merker vi alltid at det er buskap på Sætra. Kloakkstanken er til sine tider en lidelse. Men så kommer du inn i et skogholt igjen, og får øye på en haug med skinnedeler og en brønn. Den brønnen foret vi lokomotivene fra før vi fikk vanntank på Bingsfoss. Oppover går det stadig, ekstra bratt her forresten, og så kommer overgangen, som heldigvis ikke er en sterkt trafikert sådan. Dresinen hopper og prøver å gjette hvor sporet går under grusen. Rett som det er gjetter den riktig. Forøvrig er det bare en venstrekurve igjen før sporet flater ut på toppen og du atter kan se deg litt omkring. Der fremme ligger endel hus, på begge sider er det åker. Du trækker iveri og så er det bare en slak sving, noen bjerketrær og en liten svilleplattform før du må begynne å



Travel dag med svillebyrting ved Fossum.

lete etter bremseklossen. Finner du den ikke tidnok, må du gå tilbake i-gjen, for sånne stoppbukker er ganske harde av seg.

Her er det altså slutt. FOSSUM står det på en telefonstolpe. Bakenfor stoppbukken går riksvei 170 på tvers dypt nede i et søkk, og hvis du tror at den rare veien som fortsetter på den andre siden av søkket er rester av den gamle tertitt-traseen, så har du helt rett. Helt til ifjor høst lå den gamle jernbanebroen på plass over her (se "Tertitten" nr.14), men livet er fullt av skuffelser. Du får nok se å snu nesen hjemover igjen, og dresinen med. (Det å snu en dresin er visst litt av et kunststykke; på Hølandsbanen praktiseres ca. 10 forskjellige metoder.)

Bare en ting til: Det gamle huset bak bjerketrærne som du nå har på høyre side, er dessverre ikke Fossum stasjonsbygning; thi det tilhører Blaker Afholdsforening og går under navnet Avholdslokalet (eller i tunge stunder "Bedehuset"). Vær absolutt oppmerksom på at gressplen, bjerketrærne og tilstøtende herligheter helt og fullt er på avholdslagets område!

Så kan du sette klampen i bønn og la det stå til nedover. Bare husk å trekke i fløyta foran planovergangen. Dresiner og biler går dårlig sammen. Og er du heldig, kommer du helt til Bingsfoss med alle hjul i behold.

Bingsfoss er som nevnt banens hovedbase. Her bor lokomotiver og vogner hele året og får seg litt smøreolje og en døs maling en gang iblant. Hvis vi sier at det ikke er trafikksøndag idag, så er som regelsamtlig rullende hjul plassert her. Vi får benytte sjansen og ta en titt! La oss begynne med det driftsbestyreren kaller "faste anlegg". Først lokstallen. Den ble bygget av lagets første og ivrigste medlemmer i 1964, og vi er igrunn ganske stolte av den selv om den ikke har fått platekledning på veggene ennå.

I denne stallen står det to nesten like damplok, og at det er "Høland" fra 1925 og "Setskogen" fra 1909, begge tyskbygget, kan du likegodt få inn i huet med det samme. På litt avstand er ikke forskjellige så lette å se sann på straksen; begge lokene har grønne vanntanker, sorte kjeler m.m. og rød staffing, men i dagslys er "Setskogen" gjerne litt mørkeregrønnere.

Med vognene kan hodebryet være verre, men du får nok de betegnelse inn også med tiden. Vi kaller vognene med deres litra og nummer, altså ABo 3, K 19 osv. Unntatt er flatvognen N 105, som vi kaller "Liermosen" fordi den har tilhørt Liermosen Bruk ved Bjørkelangen.

Er du av den tekniske typen og vil vite mer om materiellet, bør du skaffe deg heftet "Historien om Urskog-Hølandsbanen". Det får du tilsendt

Av Indre Akershus Blad 8. mars:

Bergens Privatbank Sørumsand fyller 50 år mandag

Bergens Privatbank, Sørumsand kan feire 50 års-jubiläum mandag 10. mars. Den filialen på Sørumsand ble opprettet den 10. mars 1919 av den davæ-

rende Revisjonsbanken A/S, etter ca. 1 år overtok så Bergens Privatbank hele Revisjonsbanken i Oslo og filialen på Sørumsand ble omdøpt til Sørumsand Privatbank. Dette het den helt til i 1951 da det ble besluttet at alle filialer skulle ha navnet Bergens Privatbank med tilknytning av stedsnavn.

Det nåværende navnet er således Bergens Privatbank, Sørumsand.

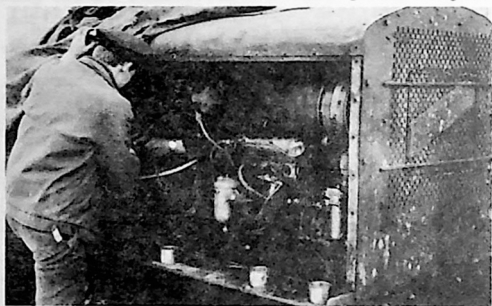


BERGENS PRIVATBANK

SØRUMSAND · BJØRKELANGEN · ÅRNES

ved å innbetale kr. 6,- på bladet "Tertitten"s postgirokonto.

Å nevne av materiell står det igjen en ting: Dieselloket. Dette loket har faktisk fått for vane å stå igjen, det. Det inneholder naturlig nok en dieselmotor, og denne kan dessverre ikke fyres opp som en annen dampkjel, selv om dette også er forsøkt. Vel, den går når den først går, det er sikkert, og loket har gjort mang en bra jobb i sine 4 år på banen, men akkurat det å få det til å starte... ja, du kan jo komme og hjelpe med å skyve det igang. Flere har i årenes løp gått inn for å fikse på dette, to av dem ser vi til venstre.



Du oppdager mye mer ved å vandre rundt på Bingsfoss. For eksempel kiosken, "glasshuset" eller "stasjonsbygningen" som den også kalles. En Narvesen-kiosk som vi fikk fra Fetsund. Du ser den på forsidebildet. Den ble trullet ned til Bingsfoss på en av arbeidstrallene, den s.k. jerntrallen, en liten stålsterk sak som også har båret dreieskiven borte ved loket

stallen (ikke innmontert). Og så har vi da vanntårnet fra Killingmo som tar 1,2 tonn vann og ble satt opp i 1966, og en kullbunge fra 1967.

Vi har slått fast at det er søndag idag, og du må ikke tro du kan tusle rundt sånn uten å treffe på folk. Der arbeides praktisk talt hver søndag fra påsken til november, i sommerhalvåret også lørdag, selv om det ikke alltid er så mange sjeler tilstede. Og vi er altså ungdommer de fleste av oss; hvis vi sier i alderen 15 til 25 år, så har vi med mesteparten.

En av dem du treffer aller først, er ganske sikkert en kar med briller og én stripe i lua, som han alltid har på seg. Du kommer vanskelig utenom ham, for han bryr seg med alt, og dessuten elsker han å dele ut sure jobber til andre med en dum bemerkning om at "det må jo gjøres". Det er vognformannen. Av andre i det faste inventar må nevnes verksmesteren, som vesentlig sørger for at damplokene holder tett. Han går rundt i lagerfrakk med tvistdotter i og har en solid stemme som han liker å bruke. Han har gjerne en mening om det meste, og den er det ikke dumt å være enig i. Han blir sekundert av overbaneformannen, som også er lokfører om sommeren, og som i egenskap av lagetets muntrasjonsråd gir sine egne og verksmesterens uttalelser den rette humoristiske snert. Ellers har vi f.eks. en materialforvalter, som går rundt og fikser og pusler med alle nødvendige småting og i grunnen bare merkes når han er fraværende. Han snakker sjelden uten å bli spurt, men så kan du til gjengjeld spørre ham om en hel del og få svar på det.

Skal det være stor arbeidsdag (svilleytting osv.) kommer driftsbestyreren/banemesteren opp. Han kommer med 7.40-toget. Det er tegn på at nå skal det jobbes. Men når vi alle ligger som kluter over spadene etter endt dag og har fullført programmet, kan han være ganske hyggelig likevel.

Når sommeren stunder til og trafikken begynner, kommer det flere morsomme mennesker. La oss iallfall nevne trafikksjefen, en riktig jovial kar. Han liker dessuten å kjøre lok. Når trafikksjefen kjører lok, rister både blomster og medlemmer på hodet langs hele Hølandsbanen.

Dette er altså endel av alle de rare menneskene du vil treffe på Tertitten. De hører alle med i gruppen "ungdom". Vi har etpar eldre karer også, rallare, som de kaller seg selv. Men de kan ikke beskrives her. De må oppleves.

Hva kreves for å bli aktivt med i A/L Hølandsbanen? Ingenting, bortsett fra - interesse for sakene. Det må du til gjengjeld ha i store mengder. Da kommer alt det andre av seg selv. Dessuten viser det seg i praksis at du ikke må ha for mange andre gjøremål ved siden av. Hvis man gjennom lengre

(Fortsettes side 10)

Julemøtet ble avholdt den 27. desember i Hovfaret 17, ing. Grønners kontorlokaler. Tross D&V's stadig økende medlemstall var oppmøtet skralere enn forrige gang, idet kun 25 hadde funnet veien til møtet. For at dette forhold skal kunne bedres ved senere anledninger, bør kanskje en forandring av tidspunktet for møtet, for eksempel til før eller etter juleferien, tas opp til nærmere vurdering. (Dette var en oppfordring.)

Nok om det, møtet ble satt og det var iallfall mange nye fjes å se. Driftsbestyrer Wiegels ønsket velkommen, og etter en stund startet man debatten om kveldens kardinalsspørsmål, Wiegels' forslag til opprettelse av et

JULEMØTET

driftsutvalg, som skulle bestå av de viktigste gutta i D&V og være rådgivende organ for styret og driftsbestyreren. Teknisk pregede diskusjoner på styrets møter har også vist at det kan være behov for et slikt utvalg. Imidlertid vant forslaget ikke særlig gehør. Man mente administrasjonsmåten burde bibeholdes og at D&V's høyeste instans, julemøtet, fortsatte i sin nåværende form. Avstemming ble holdt og viste stort flertall mot forslaget.

Som så ofte tidligere fremkom det forslag om at man isteden skulle avholde faste medlemsmøter vår og høst.

Efter trafikksjef Narveruds forslag ble fjorårets ruteplan gjort gjeldende også for årets sesong.

Det ble igjen reist forslag om personkjøring på lørdagseftermiddager i endel av sesongen, men interessen for dette var relativt liten, og verksmester Grøner advarte mot de personellvansker som ville oppstå. Åpningsdatoen i år ble fastsatt til 8. juni og avslutningsdatoen til 14. september, efter at man med iver og optimisme var blitt enig om en utvidet driftssesong. Disse avgjørelser skal dog forelegges styret til godkjenning.

Enkelte av medlemmene, deriblant vm. Grøner, hadde sett seg leie på det byråkratiske "administrasjonsjuletreet" som lagets oppbygningsform representerte, og ville ha flest mulig av D&V-stillingene strøket, da medlemmene efter deres mening likevel ble satt til de oppgaver som falt seg i øyeblikket, og svært få av dem følte noe særlig for den stillingen de var satt i. Wiegels innvendte at en viss fasttømret oppbygning var nødvendig på lengre sikt. Debatten utkrystallisertes i et forslag fra Ole Mjelva om at alle de menige ("ustripede") stillinger i D&V skulle strykes. Dette ble vedtatt.

Man tok opp flytting av godsvognene To1 og Go26 fra Sørumsand stasjon til banen, men vedtok intet.

At vår PR-virksomhet ifjor hadde vært heller svak, ble man fort enige om. I år vil vi slå større til, med forsøk på utdeling av "flyveblad". En PR-komité ble nedsatt. Medlemmer: Rolf Gillebo, Mjelva, Hysing.

Gjengangeren Brus&Kjeks-problemet ble drøftet. Den gamle bruskomiteen hadde fungert dårlig og ble oppløst. Som ansvarlig "brusemann" for i år ble Håvard Pedersen valgt med akklamasjon.

To ømtålige emner ble bragt på bane av brødr. Gillebo: Flytting av Kvevli stasjon og oppussing av vogn Co2. Postverket har nå forsvunnet fra Kvevli, og man enedes om at museumsavdelingen skal vedlikeholde bygningen inntil flytting forestår.

Mens de fleste nå foretrakk å gå løs på medbragt mat og drikke, ble spørsmålet om dannelse av en norsk jernbaneklubb for generell jernbaneinteresse drøftet. Mange vil gjerne være med i en slik, men foreløpig er det ingen som vil sitte i de ansvarlige stillinger med det arbeide som det fører med seg.

"En jernbaneveteran forteller" måtte gå ut, da Hysing ikke hadde vist seg. Man valgte å gå rett over på filmprogrammet. Efter "vår" tradisjonelle film om Tertitten fulgte et helt nytt produkt fra Danmark, "Farvel til dampen". Den halvtimes lange kavalkaden over 122 år med damplok i DSBs tjeneste var helt profesjonelt og nydelig laget, og høstet megen beundring: **tenk** - bare **tenk** - om noe sånt hadde vært laget her på berget!

Vi fikk så se en film om nye franske turist-fjellbaner og Pressekontorets "Toget og bussen som ikke ville kjøre", beregnet på viltre skolebarn.

→ Hva vi egentlig har fordrevet tiden med på Hølandsbanen i året som har gått, ble som en avslutning overbevisende demonstrert for oss gjennom et variert utvalg av lysbilder. Medlem Bjørn Næss hadde med sitt fotoapparat funnet frem utrolig mange morsomme motiver, og flere av bildene hans vakte vill jubel.

Den hyggelige kvelden gikk som vanlig fortere enn beregnet, og midnatt var forlenget passert da de siste pakket sammen og dro sin kos.

Eivind Robertsen/Ole Mjelva.

På side 11 ser vi igjen lagets organisasjonsmessige oppbygning, slik den nå er etter forandringsvedtak på fjorårets generalforsamling og vintrens valgemøte. Planen i "Tertitten" 11 er altså ugyldig, og denne skalting og valting med avdelinger og stillinger har forledet onde tunger til å gi "organisasjonsplanen" et ganske annet navn. Men nok om det.

Vi ser av planen at "Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen" kun er en fellesbetegnelse for de fire gruppene trafikk-, museums-, bane- og maskin-avd.

Vi ser videre at de som ikke står med sitt navn i noen av disse gruppene kommer i båsen med "Menige medlemmer" og således friere kan arbeide med de oppgaver som skal løses i øyeblikket.

Vi ser mer også. For eksempel det at det bak stillingene i tre av gruppene er tegnet en hel del striper, smale og brede. Det er for å vise antall gullstriper (distinksjon) på uniformsluven til hver stilling. Driftsbestyreren og gutta i trafikkavd. har ikke uniform, når man unntar - som det står - "trafikkpersonalet i sesongen", som erfaringsmessig stiller opp i alt mulig fra sivil til trestripers stasjonsmesteruniform.

Under stillingene i styret har vi ikke ført opp noen navn. Det kan du gjøre selv når nytt styre er valgt på vårens generalforsamling.

Red.

→ Forts. fra side 8
tid ikke greier å møte opp så ofte som hver annen eller tredje søndag, vil man før eller senere dette av lasset. Men altså, vi får sitere vår turistbrosjyre: "Det er ingen arbeidsplikt, vi samler oss om jobbene og får dem unna." Det er tross alt en hobbyklubb, ingen tvangsanstalt!

Hvilket inntrykk har så denne romanen gitt deg av Hølandsbanen. At alt er kjempegøy? At alt er bare blodslit? Begge deler er galt. Vi arbeider med liv og glød for en sak som folk flest står måpende og glør på, og nettopp det gir oss litt ekstra inspirasjon. Og så er det altså en helt ordentlig jernbane vi har fått det fulle ansvar for å drive! Helt på egen hånd. Så lenge vi greier det og dessuten holder oss selv og reisende unna Kongsvingerbanens skinnegang, har vi gjort det bra.

Kom opp og bli en i gjengen!

Ole Mjelva.

RUBRIKKANNONSE

Treklangfløyte og fabrikkskilt fra Thunes byggenr. 101 i 1919 (lokmr. 277, type 30a) byttes i messing kupé-lampe eller selges.
Hysing, tlf. 69 66 10 eller postboks 5, Vinderen, Oslo 3.

Svar nå ærlig: Har du betalt kontingenten for i år? Ikke det? Men så se å få gjort det da menneske! Eller har du tenkt å sette oss på fattigkassa? En varm takk rettes til dem som har betalt, også til dem som lot pengene gå inn på "Tertitten"s postgirokonto, hvor de voldte adskillig trøbbel. En trøst kan det være at de noe tungvinte og dyre postanvisningene er for utgående: A/L Hølandsbanen har i sinne å opprette postgirokonto for seg selv.

Vi har forevrig fått nye innmeldingsskjemaer. Skriv til redaksjonen hvis du vil ha et par til venner og bekjente.

Red.

Støtt våre annonsører; de støtter oss!

Dort Juletræ

GENERALFORSAMLING↓
STYRE

Formann Varaformann Sekretær Kasserer

Styremedlem 2 Varamenn 2 Revisorer

↓
DriftsbestyrerOlaf Wiegels

« TERTITTEN »

Redaktør

Ole MjelvaNye og menige
medlemmer

DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN (D&V)

TRAFIKKAVDELINGEN

Trafikksjef

Gaute NarverudTrafikkinspektør Postekspediter
Ole Mjelva C. F. Thorsager

Trafikkpersonalet i sesongen

MUSEUMSAVDELINGEN

Materialforvalter —

Carl Fr. Thorsager

MASKINAVDELINGEN

Verksmester ≡

Hans Petter Grøner

BANEAVDELINGEN

Banemester ≡

Olaf Wiegels

Overbaneformann —

Jørgen Seemann Berg

→ Baneform. 1. avd. Fyen ≡

Per Gillebo

→ Baneform. 2. avd. Bingsfoss ≡

Preben Hysing

→ Baneform. 3. avd. Fossum ≡

Einar Nielsen

Lokstallsformann I —

Frederik Münster-Mohn

Lokstallsformann II ≡

Eivind W. Robertsen

→ Vognformann —

Ole Mjelva

→ Elektroformann —

Bjørn Halling

For året 1969 er det lagt følgende

ARBEIDSPLAN

da det stadig er endel småting som bør gjøres.

D & V går i år inn for en noe utvidet trafikkseong i forhold til tidligere år. Dette betyr at vi må regne med mindre tid til utbygging og vedlikehold av de faste anlegg og det rullende materiell.

I og med forandringer i lagets organisasjon, vedtatt på julemøtet den 27. desember 1968, med opphevelse av alle "menige" stillinger innen D & V, vil medlemmene gis fri anledning til å delta i arbeider på både bane og materiell. Forsøksvis settes opp nedenstående arbeidsplan, - i håp om god oppslutning fra medlemmene.

Baneavdelingen

Strekningen Sørumsand-Fossum er delt i 3 vedlikeholdsstrekninger med 1 baneformann på hver, som ansvarshavende for tilsyn med linjens tekniske og sikkerhetsmessige tilstand. Baneformannen leder vanligvis arbeidet i og ved sporet på vedkommende strekning.

1. strekning, avdeling Fyen (km 0,63-km 1,66). B.form. Per Gillebo.
2. strekning, avd. Bingsfoss (km 1,66-km 2,80). B.form. Preben Hysing.
3. strekning, avd. Fossum (km 2,80-km 3,64). B.form. Einar Nielsen.

Arbeidsoppgaver:

1. Tunnelen. Ballastsupplering (16 kbm grus) og justering av sporet. (april)
2. Fyen vike- og buttspor. Ballastsupplering (6 kbm grus) samt gjenstående spikring og justering. (mai)
3. Uttatt sporveksel ved Fyen. Ballastsupplering (2 kbm grus) og justering av sporet. (mai)

Som et mål på grusmengde kan nevnes at lastevogn K19 rommer ca. 5 kubikkmeter når grusen ligger stroket med sidekantene.

4. Svillebyttning. Str. Småfoss-Bingsfoss 50 sviller (juni)
" Fjeldvang, hundremeterkurven 30 sv. (august)
" Sætra brønn-Sætra pl.o. 50 sv. (sept/okt)
" Sætra pl.o. - Fossum 30 sviller (juli)
5. Opprydding. Innsamling og innkjøring til Bingsfoss av nedkappet trevirke, buskas, utskiftede sviller etc. (april-mai)
6. Gjerder. Eftersyn og reparasjon av gjerdet på begge sider av linjen mellom Fjeldvang og Fossum. (april-mai)
7. Uønsket vegetasjon. Total vegetasjonsbekjempelse med vegetasjonskontrollerende preparater i banelegemet fra Sørumsand til Fossum. (juni-juli)
8. Grøfter. Graving av grøfter langs linjen (se fjorårets arbeidsplan i T 12, punkt 13, 18, 19, 20, og 28) og ellers etter nærmere anvisning.
9. Porter på tunnelen.
10. Sporforlengelse. Se fjorårets plan punkt 22.

Maskinavdelingen

1. Lok 4 Setskogen. Full oppussing utvendig. Montering av manglende navneskilt. Montering av høyre injektor. Eftersyn og eventuelt overhaling av elektrisk anlegg.
2. Lok 6 Høland. Utskifting av et kjelrør. Hovedeftersyn og sertifisering for ny femårsperiode.
3. Elektriske installasjoner. Resterende nedgraving av elektriske kabler. Reparasjon av telefonledninger. ↗



- a) Montering av navneskilt og injektor på "Setskogen", fortrinnsvis også prøveoppfyring av begge lokomotiver. Arbeidsleder: Hans P. Grøner.
- b) Utvendig oppussing, utskifting av råttent trevirke i vogn BFo5 samt innsetting av vindusruter i alle vogner. Arbeidsleder: Ole Mjelva.
- c) Oppbygging av vogn To1 som sommervogn. Arbeidsleder: Rolf Gillebo.

4. Saging av tilstrekkelig oppfyringsved for sesongen.
5. Personvognene. Innsetting av knuste vindusruter. Oppussing av og eventuelt utskifting av råtnede materialer i vogn BFo 5.
6. Sommervogn. Oppbygging av To 1 som åpen sommervogn med tak og busseater. Arbeidet utføres om nødvendig på Sørumsand.

Av hensyn til en tidlig trafikkstart og enkelte påkrevde banearbeider for sesongen begynner, må endel av arbeidet på materiellet utføres i påsken. Det vil i første rekke dreie seg om følgende:

Museumsavdelingen

1. Vedlikehold av Kvevli stasjonsbygning og uthus. (Se bildet ovenfor.)

Olaf Wiegels
driftsbestyrer og banemester.

Hans Petter Grøner
verksmester.

Carl Fr. Thorsager
materialforvalter.

NSB TEKNISK

Av de nybestilte lok av type Di2 er i skrivende stund 4 stk. levert, nr. 2.840-2.843. 2.843 er Thunes b.nr.561, levert 14.2.69.

Hva angår loktype El 14 så er nr. 2172 ankommet, men den er ute av trafikk på grunn av feil med bremsene. Det benyttes plastforinger i bremsestillingen på El 14, og dette er forsåvidt en fordel hvis ikke den spesielle plasttypen som Thune har anvendt, utvidet seg når den kommer i kontakt med olje eller fett. Denne ulempen har medført store vanskeligheter med alle El 14-lok, idet bremsene har låst seg i bremsestilling uten å kunne løses på vanlig måte. Hydrauliske presser på opptil 8 tonns kraft er brukt for å få de respektive bolter ut av foringene. Nye toleranser må herefter anvendes når plastforingene dreies, og man mener dette vil avhjelpe situasjonen i første omgang. Reparasjonene foretas ved Thune, i Lodalen og ved vst. Grorud.

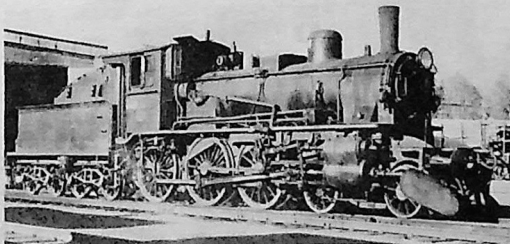
Dessverre er der også mangler ved motorene i El 14; i likhet med El 13-motorene har ankrene en tendens til å gi etter for sentrifugalkreftene under store hastigheter.

Bandasjene ryker og hele motoren blir en eneste grøt av messing og kobber, lakk og ståltråd; alt sammen grønnfarget p.g.a. elektrisk overslag.

Så litt om damplok:

Nr. 433 (type 26c) gikk sin siste tur fra Kongsvinger til Lillestrøm 13. februar. Loket vil bli hugget på stedet (her avsluttes nå huggingen av 3 stk. 24b-lok).

Nr. 433 var Winterthurs bygg nr.2868, levert i 1923



Lok nr. 296, type 27a.

Forts.

(kjelen var fra 1921). Det forfalt til hovedrevisjon (HR) 15. februar 1969.

Det er sannsynlig at alle damplok nå vil bli utrangert etterhvert som de når forfallsdato for HR på kjelen. Nr. 347 (type 30b, vårt lok på Skreia-aturen i 1967) venter derfor bare på sin utrangering, siden dette lok forfaller til revisjon midt i april. Mellomrevisjon vil ikke bli utført.

Under brannen i Kongsvinger 17. februar i år ble også kjent lokstallen og fyrhuset rasert. En liten skiftetraktor ble ødelagt, men verre var det at et ganske bestemt damplok brant inne. Kondolerer, alle 27a-fans: Det var nr. 296. Loket er så totalskadet at til og med lagrene er smeltet. Vannet på tenderen kokte opp under brannen. Maskinen vil derfor trolig bli hugget på stedet. Etter nr. 248's utrangering er eneste 27a i drift nå nr. 234, som tjenestegjør i Trondheim. Da Kongsvingers/Solørbanens damplok nå ikke lenger har noe lokalverksted, vil arbeidet med dieseliseringen av Solørbanen muligens bli fremskyndet.

I Oslo har 457, 377 og 288 (type 23b, 21c og 32a) med ujevne mellomrom lyst opp i tilværelsen for en skuffet damp-fan. Snerydding har vært deres hovedbeskjeftigelse siden midten av januar. Vi håper på mer sne!

Påpasselige distriktssjef Henriksen i Trondheim har søkt Had (=Hoved-administrasjonen, det nye, greie navnet på Hovedstyret) om å få fjernet vannstenderne i Røros (2 stk.) Det koster mer enn å la dem stå. Likeledes vil 100 m-skilt langs linjen ikke bli erstattet der disse mangler.

Rolf Bakke A/S fråtser i utrangerte vogner på vst. Grorud for tiden, og nesten daglig går nye doser med gammelt treverk opp i lys lue. Av vogner med åpne endeplattformer finnes det nå kun to igjen, nr. 85 og 86. Alle de gamle Hovedbanevognene går ut nå, men foreløpig er 37, 85, 88 og 89 ennå i bruk. Nr. 36 og 86 blir begge Xo (Lager- eller losjivogner). De er rasert innvendig og skal antagelig ombygges.

Med vogn nr. 587 har man dessuten begynt utrangeringen av lokaltogs-vognene med tønnetak fra 1920-27.

Oslo 26/2-69.

Arne Magnus Waaler.

Quo vadis, herr Narverud?

Herr redaktør.

Artikkelen i Deres blad nr. 14 med overskriften "Nedleggelse av sidebanene - en feilvurdering av NSB?" er representativ for diskusjonen om forhold vedrørende NSB, og vitner om manglende kjennskap til faktiske forhold. I prinsippet mener jeg det er galt å fremsette kritikk uten samtidig å legge frem forslag til løsning av problemet. Og slike forslag har jeg ennå til gode å se!

Jeg vil ikke gjøre meg til NSBs forsvarer i denne sak, men påvise noen forhold det er verdt å ta i betraktning når man ser en sidebane forsvinne.

Når en bane foreslås nedlagt, er det fordi trafikken har avtatt og en økning ikke kan påregnes i rimelig fremtid. Dette vil vanligvis bety at trafikken allerede er ført over til veien, enten denne er god eller dårlig. Det er i et slikt tilfelle tøv å påstå

at veien ikke vil tåle all trafikken om banen blir nedlagt. (Gjorde den ikke det, ville banen hatt sin trafikk i behold, og man ville ikke hørt snakk om nedleggelse.) Den lille trafikken som banen har igjen kan oftest med fordel overføres til veien den også.

For enkelte synes det ensbetydende med nedleggelse av en bane hvis persontrafikken innstilles. Dette er galt, - man bør ha klart for seg at godsbeholdning er jernbanens hovedoppgave, og at det er persontrafikken som



På tokt med „Caroline”

Onsdag den 29. januar i mildvær og småregn kjørte museumstoget med lokomotivet "Caroline" og de to karetene fra Jernbanemuseet fra Oslo Ø til Eidsvoll, som et ledd i feiringen av Rutebok for Norges 100 års-jubileum.

De innbudte gjester ble fraktet i materiell av nyere dato, mens entusiastene fra Holandsbanen og andre interesserte hadde fått anledning til å følge med "Caroline" i karetene fra Lillestrøm til Eidsvoll, etter velvillig tillatelse fra Distriktsjefen i Oslo distrikt.

Denne mulighet ble da også tydelig satt pris på, for på Lillestrøm møtte ca. 40 kjente fjes, godt drapert med kameraer og båndopptagere.

Det kan trygt sies at reisen var en begivenhet for alle som er interessert i jernbanehistorie. "Caroline" er et klenodium, for selv om det nok finnes eldre lok i verden, er det nok ikke mange som kan kjøre såpass. Loket var nydelig malt og pusset i Lodalen så den elegante, renselige konstruksjon kom til sin rett. Engelsk håndarbeide på sitt beste.



I kontrast til dette var karetene sannsynligvis tatt rett ut av museet. Vinduene var ikke i orden, interiøret i 1.klasse fillet og skittent og alle håndtak upusset.

Selve turen forløp ganske rolig og pent. Vognenes løp i sporet var slett ikke ubehagelig.

På Klofta ble ventetiden før 403 kom susende forbi, benyttet til intens fotografiering, idet vårt elektriske trekklok ble trillet ut av synsranden et øyeblikk. Etpar av kjendismedlemmene våre ble forevige i positur på "Ca-

roline"s førerplass, og lokbetjeningen ble også filmhelter.

De fleste hadde nok forberedt seg på en kjølilig lysttur, men det var likevel en temmelig blåfrossen forsamling som ankom til Eidsvoll kl. 16.21.

Forsåvidt var reiselivet for 100 år siden overbevisende demonstrert, men de som hadde tenkt å komme til hektene igjen med en varm kaffeslurk, ble skuffet: Restauranten, den 115 år gamle, velrenomerte, var stengt.

En trist var det at hjemreisen gikk greit etter planen.

Til slutt: Alle deltagere var begeistret, og det var enighet om at distriktsjef Meinstad fortjener vår beste takk for at vi fikk være med på turen, attpåtil gratis.

Så tregt som det nå øyensynlig går med å skaffe kjørbart museumsmateriell i reserve, ser det nemlig ut til at det kan bli en stund til neste gang.

Preben Hysing.

→ påfører Statsbanene underskudd. Av de nevnte baner er bare str. Nelaug - Treungen nedlagt. På de øvrige opprettholdes godstrafikken.

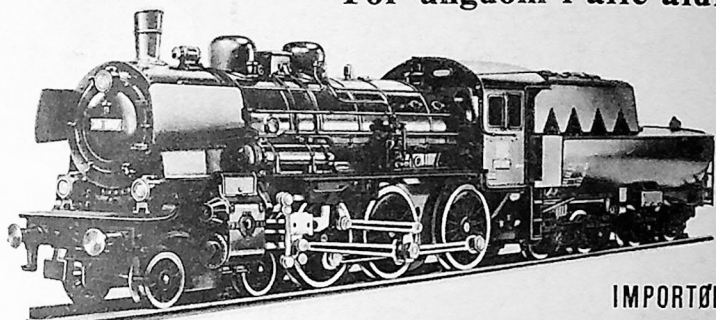
Nedleggelse av stasjoner står også for mange som allverdens ulykke. Eksempel på det motsatte er å finne på Valdresbanen, hvor de fleste stasjoner nå er ubetjente, uten at trafikantene er dårligere stillet av den grunn. Stasjonene beholder sidespor. Godsekspedisjonen er overlatt lokale agenter i stedets forretningscenter. Reisende løser billett i toget istedenfor på stasjonen, som rutebilreisende har gjort i rutebiler bestandig.

Om NSB har satt opp takstene to ganger i løpet av kort tid, så er det vel å merke skjedd etter at andre trafikkselskaper har satt opp sine takster minst to ganger i løpet av samme periode.

Olaf Wiegels.

MÄRKLIN

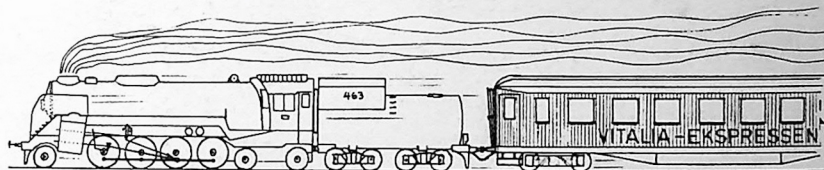
For ungdom i alle aldre



IMPORTØR:

CARL F. MYKLESTAD

PILESTREDET 17 - OSLO 1



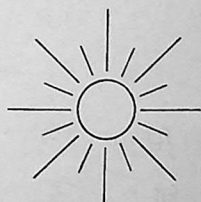
MED VITALIA-EKSPRESSEN TIL HELSELAND

Spis daglig



VITALIA

HELSEPRODUKTER



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