

# Tertitten

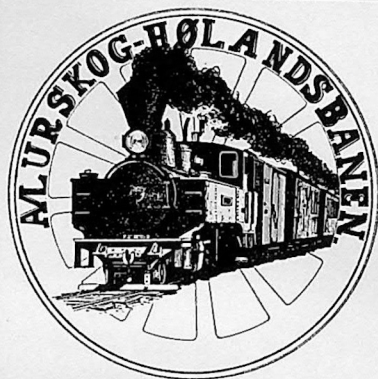
URSKOG - HØLANDSBANENS

MEDLEMSBLAD NR. 36 DESEMBER 1976

# Tertitten



*Selskapet driver på idealistisk basis „Tertitten“, smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sorumsand, Akershus fylke.  
Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.*



# Tertitten

Medlemsblad for  
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 36 utgitt i desember 1976

Redaksjon: Gaute Narverud  
Hans P. Grøner

Redaksjonens adresse:

Postboks 31, Vinderen  
Oslo 3

Postgirokonto:

2 06 77 18

Bankgirokonto:

6201.20.01628

Medlemskap i D&V ... 25,- kr  
Støttemedlemskap ... 40,- kr

Annonspriser:

Baksiden ..... 300,- kr  
1/1 side ..... 130,- kr  
1/2 side ..... 75,- kr  
1/4 side ..... 50,- kr

Rubrikkannonse med  
høyst 50-femti ord . 10,- kr  
Do. for medlemmer .. 5,- kr

Ettertrykk tillatt kun med  
forfatterens tillatelse.

Opplag: 500

Kjære leser,

Vi er tilbake med et nytt nummer av Tertitten. Bladet er blitt på 32 sider - og vi håper det er stoff av interesse.

Redaksjonen er ny, men bør ikke bli gammel! Her er det jobb for nye krefter - "Tordenskiolds soldater" er ingen god løsning.

Vår redaktør gjennom flere år, Finn Halling, har gitt seg i kast med krevende studier som ikke gir ham anledning til å legge ned for mye arbeid i Tertitten - særlig ikke rett foran avslutningen av et semester. Derfor har han fått "fri" denne gangen. Ettersom Finn har hatt arbeidet med utgivelsen av vårt medlemsblad nesten alene - og dertil etter vårt beste skjønn gjort en udmerket innsats - er vi ham alle stor takk skyldig!

Vi ber våre lesere merke seg at vi inntil videre vil benytte lagets adresse også som redaksjonens.

Innlegg til neste nummer mottas med takk, - store artikler med be-  
gjær.

Redaksjonen

## En Gnist

kan være nok.



Der meldes allerede om skogbrander, som skyldes gnister fra lokomotiver. Ha Deres

## Gnistfangere

iorden.

### Perforerte Plater Tråduk

i beste utførelse billigst fra

**NOR/K DIAMANT  
BORINGS OSLO**

„Diabor“

Maskinavd.

T. 12564

## FORMANNSFUNDERINGER . . .

Heldigvis, det er noen som er voksne nok til å vedgå at de liker å stille med tog selv når de er over 15 ... Noen, det er oss det. Sjøl er jeg etter 30 år blitt vant til at folk forsøker å la være og riste på hodet når jeg begynner. Og når folk kopler sammen jobben og UHB, så tror de aller fleste av de som ikke kjenner meg, at det er Samferdselsdepartementet som er min arbeidsplass. Men hadde jeg jobbet der hadde vel tiltrekningen til tog vært mindre. Så jeg fortsetter å "leke i de voksnes sandkasse" som en eller annen kalte dagens Urskog-Hølandsbane. Vel, banen har all-tid vært avhengig av ildsjeler - helt fra før den ble åpnet for 80 år siden, fra andelslaget ble stiftet for 15 år siden og fra de første museums- og eller veterantog begynte å gå i offentlig persontrafikk. Og her har vi det igjen, er vi "hobbybane", eller er vi museumsbane? Vi er vel på sett og vis begge deler, for uten vår hobby ble det ikke noe museum - ikke noe levende museum i alle fall. - Kanskje et oppstilt lok og en vogn som var avhengig av offentlig bidrag for å vedlikeholdes.

Nå, selv om UHB i år både har 80, 15 og 10 års jubileum, alt etter som vi ser det, er det vel den nærmeste fortid og fremtid som har øyeblikkets interesse. De vel 80 årene før 1977 vil bli dekket i den nye utgaven av UHBs historie på norsk som er under utarbeidelse og som bør foreligge før neste driftssesong. Da bør også nye farveprospekter foreligge, men det og andre slike tiltak får vi komme tilbake til.

1976 har imidlertid i årets historie noen milesteiner som er verd å nevne. Vi fikk diesellokene fra Tinfos Papirfabrik i gave og vel var det, vi hadde nesten unnværlig bruk for nr 9 TINFOS. Vi har også fått vaggene X1 og X2, og flatvogn med bremsehuse fra Thamshavnbanen. Overenskomsten med NSB er forlenget 10 år til, og vi har hatt omvisning med kommunens folkevalgte og tilsatte. Disponeringsplanen for Sørumsand lister Urskog-Hølandsbanen som nr 1 av bevaringsverdige særpreg. Vi har diskutert forlengelse av banen mot Sørumsand med kommunen, og vi har for noen dager siden sendt vårt forslag til disponering av området mellom nåværende endepunkt og innkjøringen til "trevaren" nedenfor trafokiosken. Samtidig har vi ovenfor NSB og kommunen tilkjennegitt vår interesse av "trekanten" og sporforbindelse til portalkranen.

Når denne disponeringsplan er godkjent, må vi stikke sporområder og sende inn normal søknad om byggearbeider. Med hurtig saksbehandling kan vi - med litt hell også - få istand en midlertidig Sørumsand stasjon med omkjøringsspor iløpet av 1978. NSB har lovet oss sviller og skinner slik at både behovet til denne forlengelsen og til vognhallen skulle være dekket. Og da gjenstår det bare å krysse fingrene mens vi venter på at NKKM og Kulturrådet ferdigbehandler søknadene. . .

Så når vi alle like etter årsskiftet sender inn timelistene, kan vi vise at vi jammen kan til fulle det å jobbe på dugnad. Jeg vil derfor takke alle for den kjempeinnsatsen som er gjort på banen - og for banen - i år, både av dere i D&V, ja spesielt dere, men også til berørt personale i NSB og kommune, og alle andre som på sin måte støtter opp om UHB

MED ØNSKE OM EN RIKTIG GOD JUL OG OM ET GODT NYTT ÅR, BÅDE FOR HVER ENKELT LESER OG FOR BANEN!

Thor Mellin-Olsen

# Drift og Vedlikehold 76

En sommer er over - en varm sommer med trengsel i vognene, det litt beklemmende tegn på suksess. Det har vært en alle tiders driftssetning på tross av høye badetemperaturer. Folk har visst funnet ut at dette å reise med gammeldags tog er noe for seg selv. Mange kommer endog igjen år etter år, det setter vi pris på!

De tørre tall, og tørt har det vært i sommer, kan leses ut av tabellen på neste side. Mer er det ikke å si om det, når vi bare får føye til at det ble ny rekord. Den gamle er slått med mer enn 1000 reisende - eller museumsbesøkende som det nå så fint skal hete.

Vi sitter igjen med mange inntrykk fra denne sesongen. Best kommer vi vel til å huske hvor varmt det var. For personalet - særlig de på loket - var det ren tortur nesten hele tiden. Det ble til en plikt, morsomt var det egentlig ikke når meteorologen weekend etter weekend meldte: Pent og varmt vær. Det hadde vi hørt før. Det tok ikke lang tid før skogbrannfaren ble ovenhengende - det ble nesten litt for spennende.

For å ta det siste først; vi gjorde vårt beste for å gardere oss mot brannstiftelse. Brannvakt ble kjørt, brannslukningsapparat innkjøpt. Vi gikk endog til anskaffelse av en tank på hele 7 m<sup>3</sup> som ble montert på K-19 med motorpumpe og det hele. Heldigvis ble det ikke bruk for utstyret, - ingen branner siste år. Det ble også forsøkt med selvlaget gnistfanger i skorstenen. Den var svært effektiv. Oppfyringen tok uendelig lang tid og mesteparten av røken kom ut gjennom takluken inne i førerrommet. Konstruksjonen måtte fjernes.

Trengsel i vognene ble det. Særlig var det "ille" 1. august da hele 615 reisende tok en tur med Tertitten. For sikkerhets skyld var det også personalmangel denne dagen. Fra morgenen av måtte 5 mann greie hele togavviklingen. Roar Stenersen hadde jobben som tpx. på Sørumsand og begynte med vanlig effektivitet som ikke strakk til. De 4 vognene i toget ble overraskende fort fulle og nok en vogn måtte hentes på Bingsfoss. Det burde ha vært hentet 3 vogner, men slikt noe har vi ikke på bås. 20 minutter forsinket såg toget ut fra Sørumsand mens folk bare strømmet på. Det ble solgt billetter i et enda kjøp. Det var ikke stort bedre på andre toget - helt "tube" igjen. Nå gikk det så villt for seg på Sørumsand at Stenersen mener han må ha solgt billetter med varierende pris fra 6 til 10 kroner. Folk tok det hele med godt humør.

Stein Olav Hohle og Knut Thorvaldsen som kjørte Setskogen den dagen var liksom mer på avstand fra trengselen, men de merket det godt på togvekten. I Bingsfossbakken ble det tungt, men Setskogen viste seg fra sin beste side. Med hvitglødende fyr og full fylling på styringen greide den seg udmerket. Lyden var ifølge lokpersonalet alldeles overrådig, det hørtes nesten ut som hele sylinderepartiet skulle komme ut gjennom skorsteinen. Da siste tog var vel på Sørumsand denne dagen var forøvrig forsinkelsen kjørt inn med 10 minutter.

På Bingsfoss var kaoset nesten like fullkomment. Stasjonsbygningen hadde slett ikke kapasitet til å ta imot slike "horder". Kjøkultur gjorde seg ikke gjeldende. På tross av at bygningen er rimelig godt

Dato	20/6	27/6	4/7	11/7	18/7	25/7	1/8	8/8
Totalt	425	278	243	267	290	295	615	454
Antall tog	4	4	4	4	4	4	4	4
Antall pr. tog	106	70	61	67	73	74	154	114
Lok. km.	38	27	28	28	27	27	31	30
Vogn. km.	121	81	108	96	81	108	134	123

Dato	10/8C	15/8	22/8	29/8	2/9C	5/9	12/9	19/9	1976 totalt
Totalt	79	295	305	384	45	292	184	195	4646
Antall tog	1	4	4	4	1	4	4	3	55
Antall pr. tog	79	74	76	96	45	73	46	65	84,5
Lok. km.	9	27	27	27	90	27	27	21	410
Vogn. km.	27	103	117	102	18	88	81	63	1451

Kommentar: C bak datoangivelsen står for chartertog. Chartertog 2/9 ble kjørt for Sørum kommune.

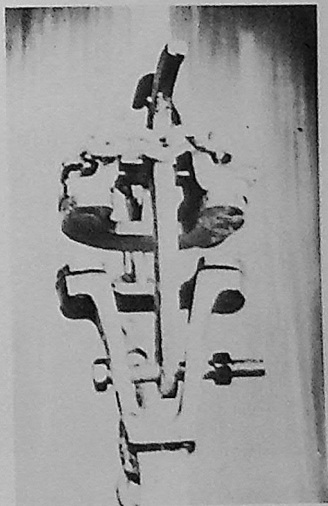
D bak lok. km. angir at det er benyttet diesellok. Dette ble benyttet 2/9 p.g.a. skogbrannfaren.

Totalt antall lok. km. for Setskogen inkl. ekstrakjøring ble	291 km.
" " " " " Høland " "	156 km
tilsammen	447 km

Totalt antall reisende 1966-1976:	31.710
" " enk.rej. 1966-1976:	62.347
" " personkm. 1966-1976:	187.041

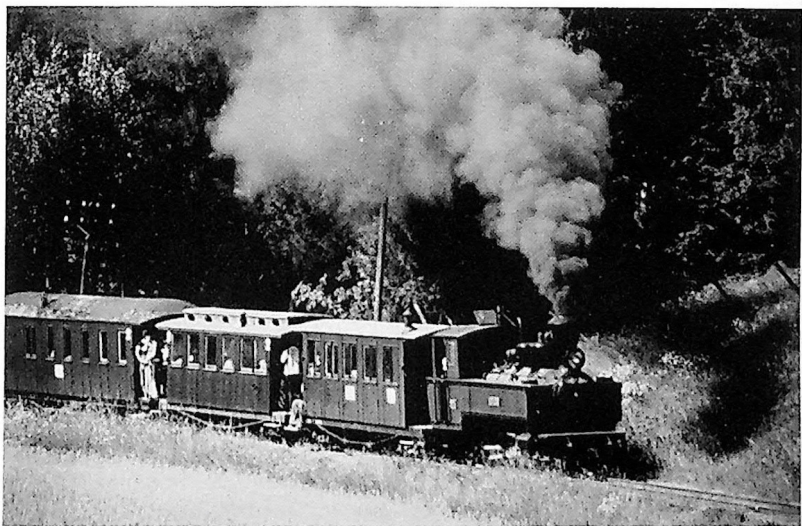
Oversikt over trafikken 1966-1976:

År	antall togpar		antall reisende totalt
	ordinære	ekstra	
1966	33	15	1673
1967	52	15	2769
1968	44	3	2023
1969	60	8	2720
1970	48	7	2353
1971	56	3	3513
1972	44	6	2294
1973	49	3	3408
1974	48	4	3137
1975	52	4	3174
1976	55	2	4646
66-76	541	70	31710





Personalet på topp-dagen 1/8, fra venstre: Erik Borgersen, Roar Stenersen, Bjørn Næss, Stein Olav Hohle og Knut Thorvaldsen.



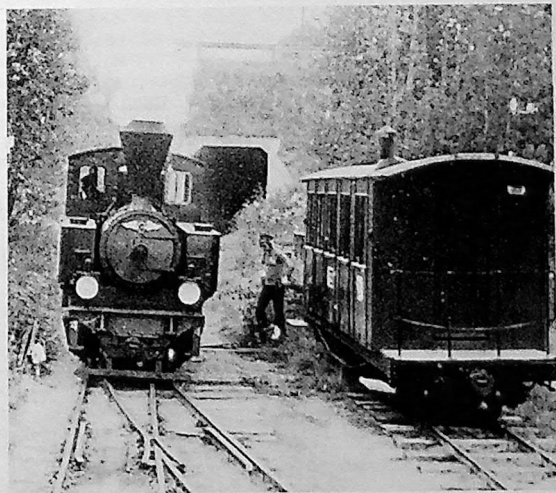
Et ikke ukjent motiv - Høland med tog i Bingsfoss-bakken. Dette er et av de fotografiene som vurderes som farve-prospektkort.

fundamentert ble trykket av folket for stort. En stund var det ikke mulig å få opp døren mellom venteværelset og kontoret, den satt i beknip.

Mineralvann trodde vi vi hadde nok av, men da 3. tog sto på Bingsfoss tok det slutt. Jørgen Seemann Berg påstår at han auk-sjonerte bort den siste brusflasken for kr 10,-. Lageret av flaskekorker var enormt. Men så er det jo noen som samler på slikt. En pøde i 10-års alderen oppdaget haugen med korker - han ba om å få "lageret". Selvfølgelig. Uttrykket i hans mors ansikt lar seg ikke beskrive, hun var tydeligvis ikke like opptatt av denne form for samlermani.



En rolig dag på  
Bingsfoss



Opp på Fyen for å  
hente mer materiell

Selvfølgelig - det har vært roligere dager også, men halvtomme tog betjent av et noe vemodig personale har vi sluppet unna.

Det har gjort seg gjeldende mange betraktninger etter avslutningen av årets sesong. Alle er klar over at en del tog har vært allfor fulle til å yde publikum den service vi gjerne ville. Det blir også for meget trengsel på Bingsfoss under de ca. 15 minutter lange oppholdene som togene har her på vei fra Fossum til Sørumsand. Det er neppe tvil om at salget kunne vært øket betydelig om tilstrømmingen av reisende hadde vært jevnere utover dagen. Vi har klare indikasjoner på at det knapt selges mer til reisende i et tog med et belegg på 110 enn et tog med 60. Dette er ensbetydende med at omsetningen ikke stiger proposjonalt med besøkstallene - det burde den ha gjort. Diskusjonen om hvordan vi skal løse dette problemet er forlenget igang. Den beste løsningen ser på sikt ut til å være flere avganger fra Sørumsand, f.eks. 7 mot idag 4. Men dette får vi komme tilbake til senere.

I det store og hele må personalsituasjonen sies å ha vært god i 1976. Riktignok har en del tidligere kjendte deltagere trukket seg tilbake til andre sysler eller reist til andre kanter av landet, men så kommer det stadig noen nye til. Det er hva angår lokdriften at problemene blir størst. Det tar noen år å utdanne en lokomotivfører, og vi har etter hvert utdannet ganske mange som rakk å bli godkjendt før de sluttet. Det var ikke slik vi helst hadde tenkt oss det! Men så dukker "gamlekara" opp igjen og hjulene ruller videre.

Postmengden har vært bemerkelsesverdig i år. Vi har i tidligere år ikke ekspedert i nærheten av så mye post som det har vært denne sesongen. Det øker salget av prospektkort også, men utvalget her er heller slett. De gamle sort/hvitt kortene er ikke videre attraktive, fra 77 vil de bli solgt i hel serie utelukkende. Nye farvekort skal trykkes hos Normanns Kunstforlag i løpet av vinteren.

La oss så se litt på den praktiske virksomheten ved siden av driften, for det er jo slik at det ligger atskillige timer med praktisk arbeid bak hver driftstime.

Arbeidet på Bingsfoss kunne starte meget tidlig på våren i 76. Dette fordi vi hadde en del byggarbeider foran oss - og materialene var på plass alt høsten før. Vi var derfor ikke avhengige av at banen var kjørbær. Først var det innerpanelen og skilleveggen i stasjonsbygningen. Deretter skulle hele bygningen males. Alle disse arbeidene ble ferdig i god tid før sesongen startet. Likeledes ble panelingen av lokstallen gjort unna, men dørene står fortsatt igjen. De kommer neppe før tidlig på våren. Materialene har vi på lager.

Vedlikeholdet på vognene er, som gjentatt til det kjedsommelige, av stort omfang. Mye skulle gjøres også våren 76 - og mye ble gjort. Både Col og ABo3 ble malt utvendig og taket på ABo3 fikk et strøk taklakk i likhet med BFo5 og samtlige lukkede G-vogner. I juli måned satte Magne Bauge igang utvendig oppussing av BFo5 og avsluttet arbeidet på 14 dager med førsteklasses resultat. I juni måned fikk sommervognen nytt gulv som var saget ferdig og justert i Lodalen i løpet av vinteren. På forhånd var rammen skrappt ren for rust og satt inn med Owatrol. Den ble deretter malt sort. Glideflatene på bolsterene ble planslipt på Grorud og bolsterene grundig innsatt med Owatrol. Vognen kom i drift i begynnelsen av juli - og da var det på høy tid. Det ble også satt igang innvendig oppussing av konduktør- og reise-godsavdelingen i BFo5, men disse arbeidene er til dags dato ikke avsluttet. Det står dog ikke så mye igjen.



Det nyeste av diesellokomotivene som vi fikk som gave fra Tinfos Papirfabrik ble bygget om fra sporvidde 780 mm til 750 mm i juni måned og loket umiddelbart satt i drift. Det var i grevens tid. Samme dag som "TINFOS" kom i drift begynte problemene med det gamle dieselloket for alvor å tårne seg opp. Søndagen etter sa det takk for seg. Det var ikke mer å hente i den dieselmotoren. Ytterligere investeringer i den gamle motoren er bortkastede penger. Nå står loket bak lokstallen i påvente av ny dieselmotor. Har noen en god motor på lager? Vi er nemlig innstilt på at loket skal få ny motor - gearkassen er for god! Det samme kan man ikke si om gearkassen på "TINFOS", ikke så å forstå at den ikke er god nok, men man må være den rene "Toreno" for å få skiftet gear uten å skrape. Det blir stort sett til at man velger gear før avgang - og så får clutchen greie resten.

"TINFOS" er forøvrig for liten til å egne seg til rangering og kjøring av banens vanlige materiell. 25 hk rekker ikke så langt. Nå i høst har vi imidlertid bygget opp 2 jerntraller til baneavdelingen. Disse trallene er bygget med plan fra traller vi fikk på Tinfos og understellene er ombygget fra normalspor til vår sporvidde. Sammen med "TINFOS" egner de seg udmerket for baneavdelingens virksomhet. Med påmonterte bolstere er trallene førsteklasses også til transport av skinner.

Begge banens damplok hadde mellomrevisjon i juni måned. Alt gikk greit og nye sertifikater kom på plass. Det er god kjel på lokomotivene. Det ble forøvrig også foretatt inspeksjon av alt vårt rullende materiell og banestrekning i juni. Herrene fant at det så bra ut, vi satte pris på at man kunne registrere en betydelig forbedring av banestrekningen gjennom de siste årene. Det er med det mål for øyet vi har slitt.

Aktiviteten på banestrekningen har også vært påtagelig denne sommeren. Svilleskiftingen går ufortrødent sin gang. Storutskiftingene er forlengt over, men en del selektiv utskifting her og der vil foregå hele tiden. Bruk av brukte sviller fra NSB har ikke den samme levetiden som nye sviller, det får vi etter hvert merke. På langt sikt bør vi derfor gå over til innlegging av "fabrikknye" sviller, men det er ikke til å tenke på før det blir noen orden på tilskudsordningen i Akershus.

Det har også vært foretatt en del justeringer av sporet og løse lasker og bolter er delvis skiftet ut.

Mellom sporene på Bingsfoss er det lagt plattform av subus. Det samme er gjort foran stasjonsbygningen. Plattformene er blitt helt som vi hadde ønsket oss det.

I forbindelse med at stasjonebygningen ble tatt i bruk var det helt maktpåliggende å få satt godsvogn-materiellet tilside slik at det ikke sto i veien inne på stasjonsområdet. En stund var vi i tvil, men etter entusiastisk påtrykk satte vi igang med en forlengelse av sporet ut mot "vognhall-området". Arbeidet gikk greiere unna enn vi hadde trodd, og da driften begynte sto alt godsvognmateriell hensatt på eget spor ute av veien for persontrafikken. Det skulle imidlertid vise seg at kryssingssporet på Bingsfoss er for kort og det må forlenges med ca. 19 meter snarest mulig.

Det er forøvrig nå slutt på vårt lager av 20 kgs skinnegang. Etter utskiftingen av 15 kgs skinner ved Sørumsand har vi bare igjen til det aller nødvendigste. Alle buttspor legges med 15 kgs skinner.

Til en forlengelse av banen inn mot Sørumsand kommer det 25 kgs skinner fra Namsoslinjen - så alt er under kontroll.

Våren 76 kom Urskog-Hølandsbanen's historie på engelsk under navnet 2'5½" APART. Opplaget er på 2500. Ved siden av å beskrive UHB fra vugge til grav, fortelles det om den virksomheten som nå drives. Boken har også et kapittel av NSB under headingen NSB Reports, samt en kort presentasjon av Setsdalsbanen.

Historikken er i sin helhet skrevet av Mellin-Olsen. Det er solgt en del av denne historikken, men noen bestseller er det ikke. Enkelte av de som har hatt tjeneste på Bingsfoss har dog vist et bemerkelsesverdig salgstalent. Det er bare apellere til folks engelskkunnskaper hevdes det. Heftet er forøvrig solgt både til USA og England for detaljsalg. Vi hadde også ment at den burde være egnet for salg på Jernbanemuseet, som har en god del utenlandske besøkende og en del av UHB i drift, men her vil man foreløpig ikke selge den.

De reisende har i år også fått stukket i hånden en liten brosjyre "På tur med TERTITTEN" som gir en kort informasjon om banen og hva som vil skje underveis. Den er blitt meget vel mottatt.

Med dette tror jeg har fått med det meste fra sommerens virksomhet. Selvfølgelig kunne det hele vært beskrevet i mer detalj, men det får være til en annen gang.

Oslo, 16/11-76

Hans P. Grøner

## OFFSHORE - KONSTRUKSJONER - SERVICEBASER - HAVNEANLEGG

Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. ble grunnlagt i 1921 og er i dag et av landets største bygningstekniske konsulentfirma. Grøner fikk sine første offshore-oppgaver i 1973 og har i dag en velferent offshore stab på ca. 50 personer. Firmaet har hovedsaklig arbeidet med design av produksjonsplattformer i betong og kvalitetskontroll/byggeledelse i forbindelse med slike plattformer. Grøner utfører også sveisekontroll, og dekker med sin total-stab en vid sektor av rådgivende tjenester. Av større offshore-oppgaver kan nevnes detaljprosjektering av ELF-Norge TCP-2 Condeep plattformen, byggeledelse i Stavanger og Åndalsnes for alle fem Condeep-plattformer bygget i Norge (sammen med NOTEBY) og sveisekontroll ved Stord Verft A.S.

- TEKNISK ØKONOMISKE UTREDNINGER
- FORPROSJEKTERING
- DETALJPROSJEKTERING
- ANBUDSMATERIELL
- BYGGELEDELSE
- KVALITETSKONTROLL



INGENIØR  
**CHR. F. GRØNER A.S.**  
MNIF RÅDGIVENDE INGENIØRER MRIF

OSLO - KRISTIANSAND - TRONDHEIM - TROMSØ - BERGEN - FØRDE - SANDNES - PORSGRUNN - SKI -  
SARPSBORG - FREDRIKSTAD  
HOVEDKONTOR: OSLO 1322 HØVIK, MARIESV. 20, TELEFON 12 33 50

# UHB i TV'n 1. mai



G. Narverud og Helge Kapstad er klare til innsats. Det nærmer seg avgang mot Sørumsand.

1. mai 1977 kommer Tertitten i TV. I anledning dagen skal det sendes et program om rallarlarne, og en del av opptakene ble gjort på UHB søndag 24.10., en grå dag med lett regn fra tid til annen.

Hos oss skulle det gjøres opptak av skinnelagging etc. samt hjemkjøring etter endt arbeidsdag med damp og det hele. Under kjøringen skulle det gjøres opptak av en rallarvise sunget til akkompagnement på 2-rader.

Noen dager før opptakene måtte vi ned i TV-huset for å prøve klær - det skulle se ekte gammel-dags ut.

Egentlig skulle opptaken vært gjort søndag 17. oktober, men det kom for mye sne og det hele måtte utsettes til søndagen etter, men da ble det opptak for alle pengene - noen kroner fikk vi for jobben.

Setskogen var satt på stallen for vinteren og Høiland var demontert for reparasjon av materørene til sylindere. Det ble til at vi måtte montere opp armaturen på Setskogen igjen.

Dagen kom grå og trist, men det var bra sa folkene fra TV'n, slik hadde det vært under alle de øvrige opptakene - noe værsmag til det bedre var ikke av det gode.

Utlekkingen av spor skulle finne sted like ved undergangen under Kongsvingerbanen. Her har det lenge vært 15 kgs skinner på en strekning av ca. 85 meter - skinnegang som på sikt måtte byttes til 20 kgs likevel. Det passet derfor godt å gjøre opptaken her. All 15 kgs skinnegang ble revet søndagen før. Denne skinnegangen skal benyttes til spor i den vognhallen som vi alle går å venter på. Vi fikk m.a.o. gjort noe nyttig samtidig med opptakene, det hadde vært litt kjedelig bare å rive opp sporet for så å legge det ut igjen til ingen praktisk nytte.

Opptakene begynte i 11-tiden etter at alle aktørene var blitt kledd opp med vadmél o.l. For anledningen var det utdeling av løsbarter til samtlige i sluskegjengen - vi så faktisk ut som slusk.

Opptaken gikk greit unna, men hver gang det var filming og lydopptak måtte vi stanse all trafikk på riksveien da lyden fra bilene ikke hørte hjemme i "vårt" miljø. Noen etternølere som skulle på Cup-finalen satte liten pris på ventingen, men de var alt for sent ute som det var - -.



Svein Bæren gjør klar for detaljopptak av hvordan skinnene løftes av trallene før de bæres frem på svillene.



Hele arbeidslaget oppstilt for filming og fotografering. Fra venstre: H.P. Grøner, Helge Kapstad, Håvard Pedersen, Steinar Norli, Stein Olav Hohle og Knut Thorvaldsen. På loket Gaute Narverud.



Produksjonsleder Tor Kalleberg gjør klar for opptak. Alle mann klar til innsats.

den ble delvis bragt med innpakket for spising på stedet. Det ble tid til spising på Bingsfoss mens alt ble gjort klart for de avsluttende opptakene.

Sanger med 2-rader ble plassert på sviller forrerst på Liermosen, og resten av gutta satt bak og skulle se trette ut. Foran Liermosen gikk BFO5 hvor lydutstyret var plassert. Setskogen skulle skyve det hele slik at den kom med på filmen.

Sangen hadde 4 vers som skulle synges sammenhengende mens toget var i fart. Man forstilte seg nok diverse turer i Bingsfossbakken, men det gikk over all forventning. Opptaket ble perfekt første gang. Den syngende med 2-raderen husket alle versene - og lokomotivet laget akkurat passe mye støy. Det ble bare en ekstra tur med Setskogen og Liermosen for å få filmet toget på avstand. Også det gikk bra.

Det hele ble avsluttet på Fossum i 4-tiden. TV'n reiste hjem og vi andre dro til Bingsfoss for å blåse kjelen på Setskogen og rydde opp.

Det hadde vært en begivenhetsrik dag - ikke for mye slit og riktig hyggelige mennesker. Vi gjør gjerne flere opptak for NRK.

Hans P. Grøner



Personaltoget 24.10, avhenting av TV-folk på Fossum.

# Ingen tilskuddsordning

Det blir ingen tilskuddsordning i Akershus i 1977. Riktignok har et enstemmig kulturstyre vedtatt at fylket bør tiltre ordningen, men saken er ikke behandlet av Fylkestinget som har det avgjørende ord og det er heller ikke avsatt midler til ordningen på budsjettet for 1977.

Rent teoretisk kan det bli bevilget midler også for 1977, men det forutsetter at et forslag om endringer av det oppsatte budsjett blir vedtatt under budsjettdebatten. Det er svært lite trolig.

Egentlig kommer vel ikke dette som noen overraskelse for oss i UHB. På et medlemsmøte i Norsk Jernbaneklubb holdt Setesdalsbanens formann Carl Fr. Thorsager et kort foredrag om den ordningen som de fleste fylkene nå har tiltrådt - og han kunne fortelle at Akershus ikke ville komme med før tidligst i 1978. Han skulle får rett selv om kulturstyret i Akershus, som har innstilt på at ordningen skal tiltres, ikke visste dette på det daværende tidspunkt. Det var ingen som visste det med sikkerhet så tidlig på høsten, men "educated guessing" ga igrunnen svaret.

Det som vel bør forbaure mer enn den langdryge utviklingen er beløpets størrelse. "Lommerusk" er beløpet blitt karakterisert som, og ca 650.000 kroner på fylkesbasis kan neppe sies å være svært mye mer. Ikke så å forstå at ikke ca 30.000 kroner på hvert av fylkets museer ikke vil hjelpe på, men skal det bli noen fart i sakene monner det ikke stort. Man kan i et hvert fall tilfalle seg å smile av Bjørn Halling og undertegnedes innlegg om faste stillinger ved UHB i forrige medlemsblad - vi trenger nok ikke noe lønningskontor med det første.

Nå er ikke UHB akkurat forvendt med offentlige tilskudd, så det er ingen grunn til panikk. Vi får bare vente å se hvorledes det hele utvikler seg. Vi kan jo drømme om lysere tider. En vakker da blir det sikkert mer enn 650.000 kroner å dele på, men da er vel prisene ikke helt de samme lenger heller. Jeg hukser enda den første 1 liters boksen med maling vi kjøpte til Høland i 1964, den kom på kr 12,65. Her i sommer kostet samme boksen kr 44,25. Kull kostet forresten 120 kroner tonnet den gang - i 1974 betalte vi 516 kroner for tonnet. Jo, det skal bli godt med et offentlig tilskudd, når det nå en gang kommer - i mellomtiden får man ta en kopp kaffe og holde noen "møter", det er avgjort "in" nå for tiden.

17/11-76 Hans P. Grøner

## BLI EN AV JERNBANEMUSEETS VENNER!

Støtt Jernbanemuseet ved å tegne medlemskap i Jernbanemuseets Venner.

Kontingenten er kr 12,- pr. år. Livsvarig medlemskap kr 100,-.

Beløpet settes inn på postgirokonto nr. 401 24, Jernbanemuseets Venner, NSB, 2301 HAMAR.

STØTT EN GOD SAK!

# Fra arkivet

Aviser og tidsskrifter med respekt for seg selv har en spalte som kalles noe sånt som "fra X-bladet for Y år siden".

I anledning av det kombinerte 15 og 80 års jubileum tar vi på samme måte et tilbakeblikk i Tertittens forgjenger, nemlig Hølandsbane-nytt, og tar med noen klipp fra 10 - 12 år siden, med noen kommentarer i parantes.

Så her kommer en del gullkorn som finnes i nr 1 til 7, fra november 1964 til november 1966:

## November 1964

- A/L Hølandsbanen har i løpet av sommeren fått et diesellok fra entreprenørfirmaet INGENIØRBYGG i Oslo. Loket har fått nr 1 og navnet "OLA" og ble skaffet til veie av Hans Petter Grøner. ... (Det er på tide at driftsbestyreren får nummerert det med nr 8!)
- Ellers er vi (redaksjonen) interessert i å høre hva medlemmene synes om den nye institusjonen. Både ris og ros, dessuten er vi interessert i å få forslag til forandringer av bladet. ... (Ikke tilbake til A4-format igjen, vær så snill...)

## Desember 1964

- Hølandsbanens elektroavdeling...har i løpet av høsten utarbeidet planer for en telefonforbindelse Fyen-Bingsfos-Fossum. En slik telefon ansees som en betingelse for en effektiv trafikk-avvikling. (i orden i år!)
- Vi håper at flere vil skrive inn til bladet og komme med sine meninger, slik at det ikke blir ensrettet..... (Gjelder fortsatt...)

## Mars 1965

- 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. (Nå har vi fått "TINFOS" og vogn fra Thamshavnbanen, så kanskje....?)
- På styremøte torsdag 4. mars ble det etter ansøknning fra driftsbestyrer Wiegels vedtatt å forandre hans stilling til Driftsingeniør... (Fra spørrespalten Vet De Det: Når ble driftsbestyreren gjeninnført? - Premie: Gratisreise med tog 102 UHB)

## Juli 1965

- I statsråd fredag 23. juli ble det gitt konsesjon til drift på banen i 10 år fremover.... Det har dessverre tatt uventet lang tid å få bragt det hele i orden... Det kunne derfor på tross av gode forsetter ikke la seg gjøre å få istand drift i år. (Det hele holdt på å gjenta seg 10 år senere...)
- Den 13. juli var det prøvetur for andelshavere og medlemmer. Man benyttet lokomotivet "Høland" og tre personvogner. (Teknisk prøvetur var foretatt 25. oktober året før.)
- 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. (Dit kom den aldri.. !)



... Derimot kom den til Bingsfoss, men her var man heller ikke helt klar over hva den kunne egne seg til. Den fikk tilnavnet "akvariet". En stund var strøm-generatoren plassert her, men riving var ikke til å unngå. Restene av kiosken ble brukt til rampen ved lokstallen utenfor løfte-kasse nr. 97.

#### Januar 1966

- På øvre strekning har vi sluppet plagene da ledningen er hengt opp i telegrafverkets stolperekke. Det er meningen å sette opp en privat stolperekke mellom Fyen og Bingsfoss. (Brukte stolper mottas fortsatt med takk!)
- Med tiden burde det også bli plass for en vognhall, slik at banens vogner kan få stå tørt og trygt i vintersesongen med muligheter for ettersyn og oppussing. (Vi håper jo at ventetiden nå snart er ute...)
- De nåværende planer går ut på å åpne banen for alminnelig drift i slutten av juni. (Og nåværende er fortsatt någjeldende).

#### Mai 1966

- Fra 1. mai var det hensikten å kjøre et tog hver søndag som går fra Fyen 10.30... Nå har imidlertid de enorme snømengdene satt en stopper for dette toget, men så snart snøforholdene vil tillate det, vil toget begynne å gå. (Snøforholdene må ha vært tilbakeholdene med å tillate siden da...)
- Hvis det er noen.. som har det, vil vi gjerne komme i kontakt med disse, da vi svært gjerne skal komme å hente koksen hvis noen ønsker å bli kvitt den. (Vi tar med glede imot kull også nå).
- På kortene har man tenkt å ha følgende tekst: "Hølandsbanen, Norges minst jernbane". Dessverre har vi enda ikke noen gode nok motiver på fargefilm, så fargekort kan tidligst komme på tale i 1967. (Trykkfeil for 1977?)

#### November 1966

- Vi har savnet konduktørnøkkelen til personvognene i de siste ukene. All den stund det er den eneste vi har av det slaget, vil tapet av den være nokså fatalt... (Heldigvis har den formert seg noe siden den gang).
- Endelig, søndag den 19. juni rullet vårt første tog i ordinær trafikk fra Fyen til Fossum og tilbake. (155 reisende ble det den dagen, 1673 hele sesongen 1966).
- ...fikk vi tak i en bu fra Sørumsand stasjon. Denne ble reparert (bua, ikke stasjonen) og satt istand slik at den kunne brukes til billettsalg... Bua gjorde nytte for seg i sommer, men p.g.a. at den bare er 1 m<sup>2</sup> er den i minste laget for salg av både billetter, prospektkort og frimerker....

Mellin



# Et minne . .

På de følgende sidene skal vi dyrke litt nostalgi - ikke fordi vi lengter tilbake til denne piornertiden med sin sjarm, men fordi vi syntes det kunne være en passende anledning til å se tilbake på virksomheten gjennom noen av de første aktive årene på banen. Billematerialet på de følgende sidene kommer fra Lars Liaaen's arkiv.

Men før vi kommer så langt tar vi for oss andelslagets årsberetning fra 63/64, den gir et godt inntrykk av hvor vi sto den gang - her gjengitt in extenso.

## ÅRSBERETNING for A/L Hølandsbanen for tiden 1963/64

Som det vil erindres ble det etter initiativ fra Lars Liaaen satt fart i lagets Drifts- og Vedlikeholdsgruppe høsten 1963. Det utvendige vedlikehold på person- og godsvogner plassert på A/S Sørumsand Verksteds område ble fullført, og arbeidet fortsatt på banestrekningen. Skinner, penser og sviller ble samlet sammen og transportert, og skinnegangen ettersatt på svake steder. Veivesenet brøt sporet frem til jernbaneanrådet, dette kostet oss betydelig bry og tidstap, og da dette ble rettet på, hadde NSB fjernet resten av sporet. Enden ble at vi måtte leie kranvogn for å komme over.

De to personvogner som sto på Skulerrud ble bekostet transportert frem til strekningen, dette ble betalt av D&V's medlemmer. Fra NSB, Hamar, mottok vi som gave 4 kasserte presemninger til overdekking av vognene.

Vi fikk tilsagn fra NSB om gratis å få disponere det store Fyen-jordet til stasjonsområde, vognhall etc., dette ligger greit til, og vil danne et godt utgangspunkt for hobbybanen.

Banens gamle endepunkt Bingsfoss ble ryddet, og arbeidet påbegynt med kryssingsspor og lok-stall. Ved en imponerende innsats fra medlemmene ble dette arbeidet stort sett fullført i løpet av sommeren.

Styret besluttet da å flytte det materiell som var plassert på verkstedets område, og takket være et fordelaktig tilbud fra et transportfirma, ble begge lokene flyttet straks. Etter den opprinnelige avtale med verkstedet mente vi å ha full rett til å gjøre dette, men flyttingen utløste en kraftig reaksjon fra styreformannen i verkstedet, som påberoper seg disposisjonsretten til det ene loket.

Denne sak var oppe i Nes Namsrett 21. august, og det ble der fremsatt et forslagslag som styret vil vurdere og fremlegge for den ekstraordinære generalforsamling i september/oktober.

Den gamle banen blir i løpet av året helt rasert, alt materiell blir solgt og kjørt bort. Vi vil gjøre vårt beste for å sikre så meget som mulig for hobbybanen før det er for sent, men det står på midlene. Vi vil derfor appellere til alle våre medlemmer om å hjelpe til med råd og dåd. Det er serlig transportproblemene som er akutte. Vi er lovet 900 sviller og 600 m skinner, men vi må hente det selv. Likeså et vagntårn og en dreiskive.

Med åpningen av Setesdalsbanen har vår virksomhet fått betydelig mer vind i seilene. Det ser ikke umulig ut lenger å få realisert våre dristige planer, men vi trenger all den hjelp vi kan få.

Og husk: Alle medlemmer er hjertelig velkommen til en inspeksjonstur.

Med hilsen

For styret

Preben T. Hysing  
(Sign.)

For Drifts- og Vedlikeholds-  
avdelingen  
Olaf Wiegels  
(Sign.)

OBS: D&V-gruppen melder: Av en velvillig entreprenør har vi inntil videre fått utlånt et diesellok til bruk i arbeidstog. Brukstillatelse er innhentet fra NSB. Dette er en veldig hjelp i utbygningsarbeidet, til transport av materialer og flytting av materiellet.



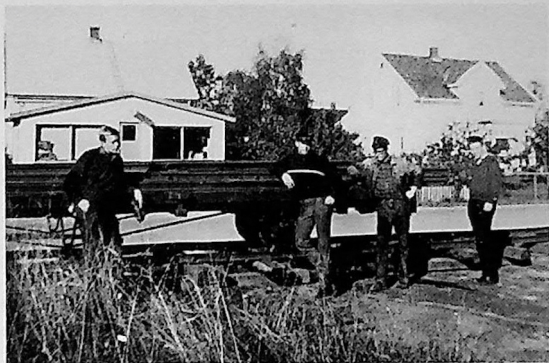
Våren 1963.  
Slik så det ut på  
Bingsfoss - her var  
ingen ting, bare et  
nedgrodd spor.



Det er blitt høst sam-  
me år. Olaf Wiegels er  
igang med de første  
gravearbeidene på  
Bingsfoss.

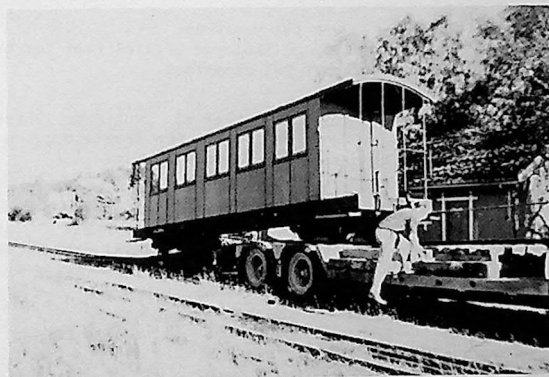


Denne høsten begynte  
også opplasting og  
bortkjøring av skinnemateriell fra "trekant-  
en". Materiellet skul-  
le til Bingsfoss.



"Liermosen" er lastet opp og en provisorisk bro lagt over innkjøringen til "Trevaren"

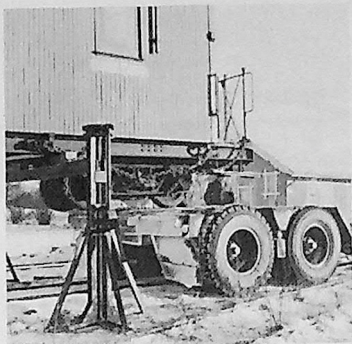
Fra venstre:  
Gaute Narverud, Lars Liaaen, Olaf Wiegels og Rolf Gillebo.



Senhøstes 1963.  
Optimismen brer seg.  
Co2 flyttes fra Skulerud til vår nye banestrekning ved Sørumsand.



Co2 er vel fremme på Bingsfoss ved jule-tider.



Over til venstre:  
BFo5 på Skulerud 27/1-64 klar for transport til Bingsfoss.

Over:  
Vogna er jekket på, traileren rygges inn under vogna. Den første boggien er stroppet opp i rammen.

Til venstre:  
Den andre boggien ble tatt av for transport på egen bil.  
Personene er fra venstre: Hans P. Grøner, Jan Johansen, Carl Fr. Thorsager og Gaute Narverud.



I juni 64 ble Høland og Setskogen flyttet fra Sørumsand Verksted. Her er Høland kommet til Sætra planovergang.

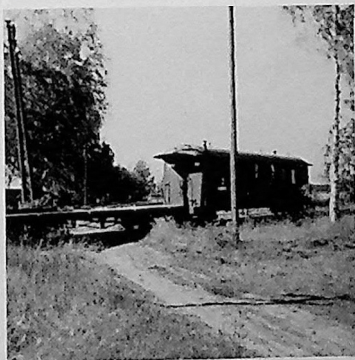


Vi er i august 1964. Den første sporvekselen på Bingsfoss er nettopp ferdig.



Fortsatt august 64. Lokstallen er under bygging. På dette tidspunkt sto halve taket og sporleggingen igjen. Før sneen kom var lokomotivene under tak.

Det er fortsatt august. Et av de første arbeidstogene trukket av vårt nyhervervede diesellokomotiv befinner seg på Fossum.



Vi skriver mai 1965. Alt vårt personvognmateriell og begge våre damplokomotiver befinner seg på Bingsfoss.





Vi har foregrepet begivenhetenes gang noe på foregående side av hensyn til bildenes format.

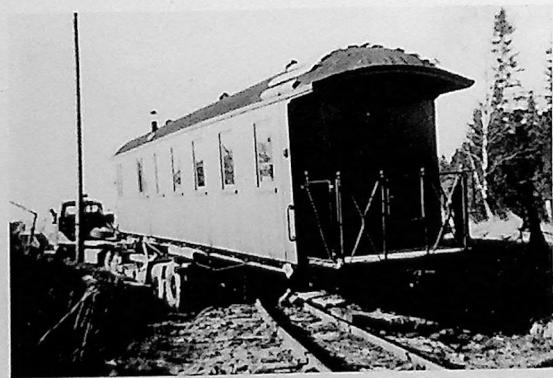
Vi går tilbake til tidlig vår 1965. Flyttingen av ABo3 og Col fra Sjørumsand Verksted er påbegynt.

På det øverste bildet er ABo3 lastet opp, men grusen var for løs og bilen satte seg fast. Den måtte ha hjelp av nok en lastebil.



På det midterste bildet er lasset kommet frem til Sætra planovergang hvor alt var gjort klart for mottagelsen.

På det nederste bildet rygger traileren inn i tracéen - en vanskelig operasjon. Det gikk greit, men da vogna var kommet på jekkene og bilen kjørt bort ga underlaget seg og hele greia veltet over mot en telefonstolpe. Heldigvis stoppet lasset av seg selv før det kom så langt - da hadde det blitt snekkerarbeider i tillegg.





Våren 65 begynte de første arbeidene av noe omfang langs banen. Her er man igang med justering av sporet langs muren ved "Småfoss".



Stadig nytt utstyr skulle hentes langs den gamle banen. Her er det vanntårnet fra Killingmo som rulles opp på lastebilen til Glomnes. Senere samme dag kjørte vi et stort lass sviller på denne bilen - og dagen etter var ikke clutchen mye verd.



Det er blitt juli 1965. Øvre sporveksel på Bingsfoss er ferdig lagt og kryssingssporet føres frem mot og forbi lokstallen. Vekselen inn til lokstallen var alt lagt høsten 1964.

Og dermed setter vi slutt for dette tilbakeblikk.

HPG

## FRA STYREPROTOKOLLEN. ..

På styremøter snakkes det og diskuteres det, og av og til "fattes et vedtak". Noen av disse blir forholdsvis hurtig kjent, som f. eks. omvisningsturen med Sørum kommunes folk.

Andre vedtak vil først gi praktisk og/eller synbare resultater etter lang tid. Noen av disse har imidlertid interesse også for leserene av Tertitten, og de omtales derfor i det etterfølgende.

- Nr. 2 URSKOG har vært behandlet i flere styremøter. UHB har sendt brev til Jernbanemuseet og tilbudt seg å overta loket slik at det ikke forfaller fullstendig. Det har også vært diskutert alternative former for overtagelse av loket. Ingen løsning er hittil omforenet. Saken er stillet i bero fra vår side.

- Forlengelsen av banen har vært oppe til behandling flere ganger. UHB har sagt seg tilfreds med den disposisjonsplan som er utarbeidet for Sjørumsand såvidt angår Tertitten. Etter avtale med kommuneadministrasjonen utarbeider UHB en disposisjonsplan for det området som nå er aktuelt til ny Sjørumsand UHB-stasjon, nemlig langs "Trevaren". Denne plan skal så sendes kommunen og deretter, under forutsetning av at den godkjennes, må byggetegninger, -beskrivelse og -anmelding sendes bygningssjefen.

- Det er besluttet at Co2 skal ha stålkledning som opprinnelig med skyvdører i endene.

- Leieavtalen med NSB er diskutert, noe revidert og deretter godkjent også av NSB. Leieavtalen gir nå bl.a. adgang til også å benytte rulende materiell som vil kunne bli bragt inn i museet annetstedsfra. Avtalen gjelder i 10 år fremover (vanlig termin).

- Typesertifikat skal være nødvendig for betjening av banens diesellok Nr. 9 TINFOS. Det utstedes av verksmesteren, og gjelder ikke for fremføring av persontog i rute.

- Anvisningsskilt må settes opp i hver av veiene som møtes i Presterudkrysset.

- Anmodning om tildeling av skinner og sviller er sendt NSB. Positivt svar foreligger.

- Påbegynte, men ikke avsluttede arbeider skal listeføres, og listen skal slås opp på Bingsfoss stasjon til orientering. (Det er satt opp oppslagstavle på stm. kontoret).

- Nummerering av materiell tilført utenifra skal følge den praksis man hadde ved UHB, slik at siste mottatte vogn fra Thamshavnbanen vil få nummer 108. Baneavdelingens tjenestevogner får litra X og vaggene nummereres da X1 og X2 og de to jerntrallene X3 og X4.

- Budsjettering og budsjettoppsett drøftet. Budsjettkontroll, d.v.s. løpende oversikt over økonomisk stilling, må forbedres vesentlig.

- Redaksjon og utgivelse av Tertitten har vært drøftet og resultert i at det skal dannes en redaksjonskomité.

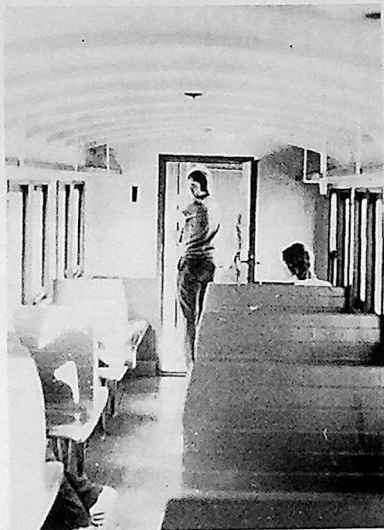
- Styret har bedt Gaute Narverud om å foreta en undersøkelse om hva som kan skaffes av 750 mm materiell på det Europeiske marked med henblikk på en eventuell utvidelse av vår transportkapasitet. Resultatet skal forelegges styret til vurdering.

- Det skal trykkes 2-3 fargeprospektkort til neste driftssesong.

- Vedtektsendringer og mulig endring av organisasjonsplan er drøftet, men ennå er ingen konkrete forslag til endringer vurdert seriøst.

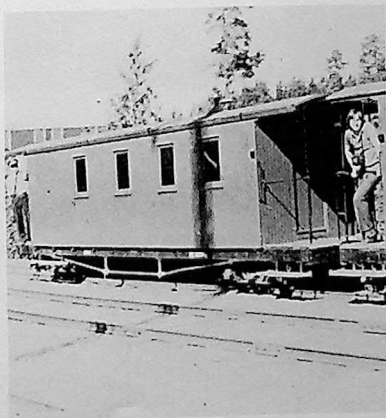
Mellin





Interiør fra Co8 på Jernbanemuseet.

Det er mye bra på Jernbanemuseet, men det kan likevel bli ennå bedre, mener Krogstie. Nå er mye av materiellet under oppussing, gamle bygninger fra jernbanens første år males og settes istand, - bygninger som til nå har vært avlåst bør kunne åpnes for publikum.



Fungerende museumsbestyrer ved Jernbanemuseet, Per Johan Krogstie håper at det skal være mulig å forlenge "Tertitten" ved at det fra nåværende endepunkt legges en tredje skinne forbi Bestum, Ilseng og Kløften frem til et endepunkt bak museets administrasjonsbygg. Han håper at det derved blir mulig å lage et mer levende museum. Hver av stasjonene bør være betjent, og med melding om togavgang slik det en gang var. Dersom banen kan forlenges så langt, står den ved porten til Hedemarksuseet og Domkirkeodden. Da er det grunn til å overveie om det lar seg gjøre å forlenge Tertitten inn på Hedemarksområdet, forbi Rosenlundvika og til selve Domkirkeodden, noe som skulle være til nytte for begge museer.

Et annet av Krogsties store mål er å få samlet det rullende materiell - et. Det er forsmødelig å se et så betydningsfullt lokomotiv som "Loke" fra Sultjelmabanen stå oppstablet på trebucker.

Forøvrig kan det meldes at ABo4 fra Urskog-Hølandsbanen nå skal repareres og settes i full stand. Dette etter at foreløpige undersøkelser har vist at det ikke finnes passende personvogner å få kjøpt og levert i tide før neste driftssesong.

Mellin

Til venstre:

Cfo9, opprinnelig fra Nesttun-Osbanen i drift på Jernbanemuseet.

#### SISTE:

Jernbanemuseet har nå gitt Norsk Jernbaneklubb beskjed om at URSKOG skal lastes opp på vogn og sendes til Lillestrøm for midlertidig lagring inntil endelig avgjørelse om fremtidig plassering er fattet.

## INNTRYKK FRA SETESDALSBANEN SOMMEREN 1976. ..

En september-søndag tok vi turen til vår store, store bror i syd, Setesdalsbanen.

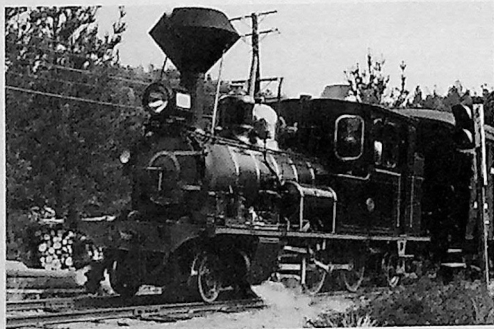
Vel fremme på Grovane, hørte vi lenge før vi så banen, blasten fra trykkluftpumpen på nr. 2, som er et svært typisk trekk ved Setesdalsbanens lokomotiver. Denne pumpen er forøvrig i år lånt fra et annet lokomotiv p.g.a. slitasje.

Vi tok en tur opp og ned i et "hyggelig" besatt tog - med god plass over alt, og dertil værgudenes velvillige milde åsyn. Underveis fikk vi en hyggelig prat med formann Thorsager.

Lokstallen på Grovane er pusset opp utvendig, taket er reparert, portene skal skiftes. Vannstenderen utenfor stallen er satt istand av Vennesla kommune for ca. 8.000 kroner. Ja, kommunen tilbød seg å gjøre dette - skal si den kommunen er klar over hvilket aktivum man besitter i sitt distrikt.

I løpet av året har man skiftet ut ca. 150 sviller, noe som var sårt tiltrengt. Banen virker noe nedkjørt, med slitte skinneskjøter - som absolutt gir et visst lokalbanepreg. Man har ved Setesdalsbanen 20 kgs skinnegang. Thorsager fortalte at man håpet å få lagt inn 25 kgs skinner etter hvert.

I den tørre sommeren 1976 har man hatt noen branntilløp - og gang gikk det med 5 mål småskog og lyng, og Vennesla brannvesen måtte til, men man har heldigvis ikke fått problemer av den grunn.



Lok nr 2 rett etter avgang fra Grovane stasjon.



Nyerhvervelsen fra Sverige - diesellok nr 307. Loket er utstyrt med Scania motor og hydraulisk veksler. Vekt: 14 tonn.



Lokstallen på Grovane i nyoppusset stand. Utenfor lokstallen, til venstre i bildet står vannstenderen som er besørgnet pusset opp og satt i stand av Vennesla kommune.

Nedenfor:

Noe av sporarrangementet på Grovane - "dual-gauge", som amerikanerne kaller det. Til høyre i bildet står en av Setesdalsbanens gamle motorvogner som foreningen har pusset opp.



Ellers er også Setesdalsbanen utsatt for tyverier, bl.a. har deler av ledningsnettets langs banen blitt skåret ned.

Setesdalsbanen har åpnet veien for anskaffelse av utenlandskmateriell - man har kjøpt et meget anvendelig diesellok fra Sverige for ca. 25.000 kr alt inkl. For akseltrykk på 7 tonn har man fått dispensasjon fra NSB, under forutsetning av 20 km/t største hastighet.

Det er også gjort store vedlikeholdsarbeider på materiellet. Ja, det er en fryd å se hva man kan gjøre når man får offentlig bidrag - neste år skal vistnok Setesdalsbanen alene få ca. 2-300.000 kroner alt i alt, da medregnet lønn til bestyrer etc. Dette beløpet, som tilfaller Setesdalsbanen, er snaut halvparten av den totale foreslåtte bevilgning til alle museene i Akershus sammenlagt, men som ikke kommer før tidligst i 1978.

"Jeg sier ikke mer!"

Darwin P.

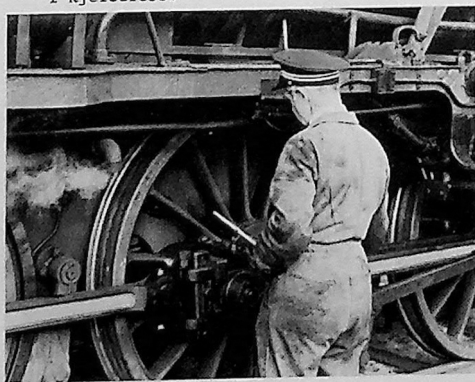
GN.

Til venstre: Lokstallen med nyanskaffelsen fra SJ og motorvognen fra Sulitjelmabanen utenfor. Motorvognen er satt på sviller da begge boggier er til nødvendig overhaling i Trondheim. Det var bl.a. brist i flere av hjulgangene.



Over: - Nok en innkjøring mot Krøderen.

Under: Slik vi liker å huske det - oljekanne, damp og hyggelig fører i kjeledress.



Eftersom det er flere år siden det ble kjørt rute-messig tog med damplok i Norge, og eftersom det er flere år siden siste nomal-sporede ekskursjonstog ble kjørt her i landet, var det med stor forventning at Roar Stenersen og undertegnede la ut på fototur til Krøderen 1. juni 1976.

Meget svake rykter hadde spredt seg om filmopptak av "Bør Børson II" for Norsk Film. Det skulle visstnok være damplokkopptak på Krøderen stasjon - eller Olderdalen som den var omdøpt for anledningen.

Filmingen hadde pågått en ukes tid, og dette skulle være siste dagen.

Vi ankom Krøderen ca. kl.9.00 og overalt var det stor aktivitet av skuespillere, statister, teknisk personale og tilskuere. Lokomotivet, 252, var bemannet av et godt gammeldags "beite" samt medlemmer av NJK, som hadde gjort en fin innsats ved reparasjonen av 252 etter siste vete-rantogstur.

Utover dagen var det en usannsynlig mengde fotokjøringer, om og om igjen - bare for å få "timet" spising i vognen med innkjøring i en "tunnel".

Det var kort sagt en drømmeopplevelse for fotofans - bedre fotokjøring har aldri vært arrangert i Norge.

Til tross for mulige representanter for UP kjørtes som om hinmannen selv skulle være i helene på oss, bare for å komme i gunstig posisjon til neste opptak - ja, vi ble til og med sittende fast i grusen utenfor veien.

I løpet av dagen måtte vi en tur ned til Vikersund etter mer film, man har øyensynlig ikke bruk for den slags på Krøderen.



Toget er klart for avgang fra Kløftefoss som er Norsk Jernbaneklubbs base.



Et stemningsbilde fra Krøderen. Toget er ankommet med Bør Børson som rikmann. Bakerst i toget går Ao 118.

Alle fotokjøringene var mellom Kløftefoss og Krøderen, og etter flere opptak av innkjøring i Olderdalen satsjon ble kursen satt mot Kongsberg ved 19-tiden på kvelden, ca. 2 timer etter planen, men filmfolk er øyensynlig en tålmodig rase - og de hadde mer tid å ta av en lokpersonalet, som hadde flere timers reise foran seg.

På turen ned til Vikersund fikk Roar og jeg slappet av litt i kjøkkenet, og det gjorde godt å kjenne "rodeo-følelsen" i kroppen - for ingen skal kunne si at 252 har fine løppeegenskaper.

Det var som vanlig togkontrollør Muggerud som førte toget. Han hadde nok en gang tjenestegjort i "spesialoppdrag".

Det eneste som er litt skuffende, er at det ikke kunne anordnes en eller flere veteranogsturer ved en slik enestående anledning.

Gaute Narverud

#### TIDLIGERE UTGAVER AV TERTITTEN SOM FREMDELES KAN SKAFFES:

Nr. 1-9 (Hølandsbanenytt 1964-1967) innbundet kr 25,- pr. perm  
 Nr. 16, 18, 24 og 25 (sterkt begrenset antall) kr 4,- pr. stk.  
 Nr. 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34 og 35 kr 4,- pr. stk.

Bladene bestilles ved å sende beløpet til vår postgirokonto  
 2 06 77 18. Husk å oppgi hvilke blader betalingen gjelder.

FOR NORGES STATSBANER HAR VI VÆRT KONSULENTER  
FOR FØLGENDE ANLEGG:

- VERKSTEDET GRORUD
- LYNTOGHALL LODALEN
- MASKINVERKSTEDET NARVIK
- KONTOR- OG FORRÅDSBYGNING NARVIK
- LOKOMOTIVSTALL KVALABERG, STAVANGER
- KJELHUS MARIENBØRG, TRONDHEIM
- UTVENDIG LOKOMOTIVSTALL ÅL
- VERKSTEDET KVALABERG, STAVANGER
- MOTORVOGNSTALL HAMAR
- LYNTOGHALL LODALEN - FORLENGELSE
- BUSSGARASJE BJØRKELANGEN

I JORDAN PROSJEKTERTE VI EN 150 KILOMETER LANG  
JERNBANE, MEN JUNI-KRIGEN SATTE EN STOPPER FOR  
ARBEIDENE.

I PERSIA PROSJEKTERER VI EN JERNBANESTASJON FOR  
HÅNDBLING AV CEMENT. KAPASITET CA. 10.000 TONN  
PR. DØGN. ARBEIDENE INNBEFATTER ALT FRA GRUNN-  
ARBEIDENE TIL SIKRINGSANLEGGET.



Slå et slag for  
„TERTITTEN“



Nå målet med en konto i:  
**K** **KREDITKASSEN**  
- Lillestrøm



DE FØRSTE LOKOMOTIVER AV TYPE 7 BLE ANSKAFFET TIL NORSK HOVED-JERNBANE I 1875 FRA MANNING WARDLE I LEEDS OG FIKK NUMMER 24 OG 25. MASKINENES VEKT VAR FAKTISK IKKE STØRRE ENN DATIDENS STØRSTE GODSVOGNERS VEKT IDET DE SPINKELT KONSTRUERTE TREBROER INNENFOR LOKOMOTIVENS VIRKEOMRÅDE - KRISTIANIA STASJON - IKKE TÅLTE SÆRLIGE BELASTNINGER. ANSKAFFELSESPRISEN VAR PROPOSJONAL MED STØRRELSEN - DRØYT 20.000 KRONER.

LOKOMOTIVENE, SOM VAR ENMANNSBETJENTE, FIKK ETTER KORT TID NAVNET "ULKER" P.G.A. DET NOE SÆREGNE UTSEENDE - MED SALTANK OG BARE DELVIS INNEBYGGET FØRERHUS.

NSB ANSKAFFET SIN FØRSTE "ULKE" TIL ANLEGGET AV SMAALENSBANEN I 1877. DEN FIKK SENERE NR. 40.

LOKENE VISTE SEG Å VÆRE MEGET DRIFTSSIKRE, OG I TIDEN 1889 TIL 1898 BLE YTTERLIGERE 5 "ULKER" LEVERT.

LOKENE BLE I ÅRENE ETTER 1904 GJENSTAND FOR VISSE OMBYGNINGER OG MODERNISERINGER, DET BLE BL.A. BYGGET NYE KJELER OG NYE FØRERHUS.

FØRSTE LOK BLE TATT UT AV TRAFIKK I 1954, OG I LØPET AV DE 10 PÅFØLGENDE ÅR VAR SAMTLIGE LOK UTRANGERT. DET FØRSTE ANSKAFFEDE LOK AV TYPEN NÅDDE PENSJONSALDER I 1964 - ETTER 86 ÅR I DRIFT.

TO LOK AV TYPEN ER BEVART - DET ER NR. 25 PÅ JERNBANEMUSEET OG NR. II SOM SKAL STILLES UT PÅ OSLO SENTRALSTASJON.

