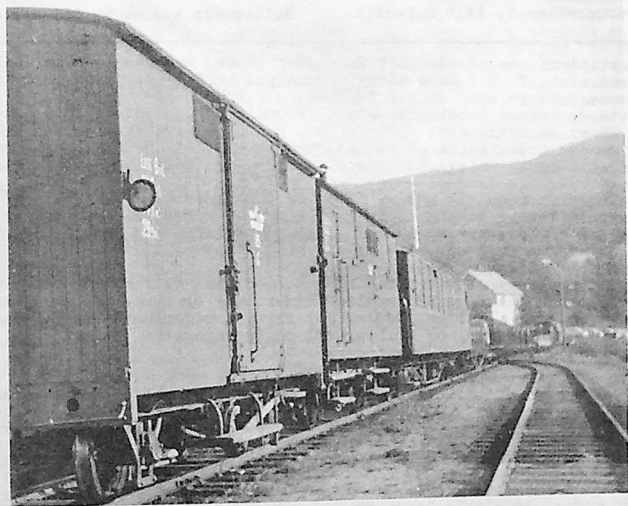


# Tertittten

HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD



*Nr. 18*

OKTOBER 1969



# TERTITTEN

Medlemsorgan for Andelslaget Hølandsbanen - Nr. 18 - oktober 1969

Foreningens adresse:  
Postboks 31, Vinderen, Oslo 3  
Postgiro 20 67 71

Bankkonto: Bergens Privatbank  
Nr. 5001.30.56983

Formann:  
Hans Petter Grøner  
Slømdalsveien 81 d, Oslo 3

Kasserer:  
Jørgen Seemann Berg  
Jenshaugveien 8 b, 1310 Blommenholm

Driftsbestyrer:  
Olaf Wiegels  
Greverudkollen 5, 1415 Oppegård

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

A/L Hølandsbanen har følgende formål:

Å bevare og opprettholde drift med det materiell som er bevart etter nedleggelsen av Urskog-Hølandsbanen,  
Å arbeide for utbredelse av allmennlig jernbaneinteresse.

Medlemskap koster kr.25,- pr. år.

"Tertittten" som månedsblad? En vakker tanke, kanskje, men iallfall ikke en realitet. Vi har bare måttet fremskytte nr.18 endel fordi redaktøren "av velferdgrunner" skal ta seg 3 måneders ferie.

Dette er dermed å betrakte som julenummeret. God jul og godt nyttår. Nr.18 er iallfall godt og tykt, med tanke på vinterkulden, og vi ser igrunnen ganske optimistisk på situasjonen akkurat nå. Det nærmest strømmer inn med flotte leserinnlegg for tiden, nemlig. Fortsett med det!

Årets driftsresultat har vi fått med. Se midtsidene. Vi skal her røpe at passasjertallet er stigende. Og dessuten noe bemerkelsesverdig: Økningen på første tog er bortimot 80 % fra ifjor! På de andre togene omkring 20 %. Hvilke konklusjoner man nå måtte trekke av det.

Hølandsbanen avholdt tirsdag 23/9 et medlemsmøte for aktivister og andre, hvor man hygget seg med spalsporede filmer og lysbilder og diskusjon om arbeidet i tiden fremover. Det er det første medlemsmøtet utenom julemøtene på det vi kan huske, og frister nok til gjentagelse.

## FORSIDEN

Tog 53 er klart til avgang fra Finneid stasjon. Hvor? Sulitjelmabanen!

AKTIVISTENES FRIUNDERVISNING:

## SYSTEMATIKK

Det er vel heldigvis ingen av oss som har noen klar forestilling om alt det arbeidet som må utføres for at en bane som vår skal kunne rusle og gå, når vi for første gang stiller på Sørumsand klar til å gjøre et dagsverk. Meget få vet hva anleggsarbeide er, og alminnelig manuelt arbeide med spade, spett og slegge er omtrent gått ut av bruk. Men alle de gamle jernbaneanleggene ble bygget og vedlikeholdt med håndkraft i hundre år, så metoden er bra den, bare en har folk som kan det.

I Hølandsbanen er det hittil ikke blitt tid til å drive noen organisert undervisning i anleggsarbeide på jernbane. Så mange jobber presser på at det blir å klemme iveri så godt vi kan så det blir et resultat på et vis, ihvertfall foreløpig. Nye medlemmer blir bedt om å ta spaden eller spettet og sette i gang, og det er ofte ikke så greit å gjøre når en ikke har vært borti slikt før.

Dette er ikke ment som noe brevkurs i praktisk anleggsvirksomhet, men bare noen enkle tips fra en amatør som har gjort noen få erfaringer.

↑

Litt omtanke og system før og under arbeidet gjør det hele lettere, og det går raskere unna. For å illustrere hva jeg mener, kan vi ta for oss en arbeidsoperasjon som heter "Svillabytting". Ja, de fleste medlemmer svetter på ryggen bare de hører ordet, mens noen ganske få sier at når man har det man trenger av utstyr og redskap, så går det greit, og det er nesten gay å se skinnegangen etterpå med nye sviller og pent pusset omtrent som et Märklin-anlegg.

I boken "Jernbaneminne" av Aage Lunde forteller en banevokter at 4 mann skiftet 104 sviller på en natt, pakking og puss inkludert.

Fra vår kollega Östra Södermanlands Järnväg kan det være verdt å ta med et at lag på 15 ivrige medlemmer i løpet av to dager i påsken ifjor tok ut og la inn ialt 231 sviller, vesentlig normalsporsviller.

Når en skal arbeide, må en ha skikkelig arbeidstøy. Bruk dongeri, som kan vaskes i maskin en gang imellom, og gode sko eller gummistøvler. Så trenger vi redskap: Dogspett, vanlig spett, spade, pakkspade, slegge og den hakken som heter fyllhammer i fagsproget. Sviller må være kjørt ut og ligge langs sporet.

Byttingen foregår slik: Først doggen (skinnespikerne) opp med dogspettet. Dette går greit, for svillen er nok temmelig råtten. Så plukkes underlagsplatene frem, og NB! Plater og dogs legges samlet godt til side så de ikke blir borte i grusen.

Ta fyllhammeren og krefs godt opp på begge sider av svillen, og grav frem den enden hvor det passer best å trekke frem svillen. Sett et spett godt ned i motsatt ende og skyv svillen et stykke frem. Bytt tak når det trengs. Harde kvister i svillen som klemmer opp i skinnene, slås av med slegga.



Passende dagsvotet for et arbeidslag.

Så må det graves litt for den nye svillen, og så går det i omvendt rekkefølge: Sville-plater-dogs-pakking-puss.

Jørgen sier at tre slag på doggen er bra, da er det treff hver gang. Det er best å være to mann som tar to sviller samtidig, og bytter redskap og hjelper hverandre med pakking. Da kan det gå raskt, ti sviller er et godt dagsverk.

Veteraner vil nok le av denne omstendelige beskrivelse, men vi har nok kastet bort mye tid på å hente glemt redskap - eller nye plater og dogs når de gamle er blitt gravet ned.

Det er også verdt å nevne at for at ikke sporet skal gå helt i oppløsning, må vi skifte ca. 200 sviller hvert år.

Vi har omtrent 60 arbeidsføre medlemmer i Oslo-området. Det blir 3-4 sviller på hver. Skal vi forsøke litt systematikk her?

20 minutter pr. sville er rikelig tid, det skulle bli 1 - en - times arbeidsinnsats pr. medlem pr. år.

Et kanskje enda bedre eksempel er gjerdet fra Bingsfoss til Fyen, som vi holder på å sette opp. 3-4 mann satte opp 33 stolper på en time eller to. I dette tilfelle ligger systematikken opp på stenumren bak innkjørsignalet ved Bingsfoss, og består av en lang kjepp, som er avstanden mellom stolpene, og en kort som er avstanden fra skinne til stolpe. En planke legges oppå skinnene og stikker ut, slik at alle stolper kan slås ned i samme høyde. Et hak i den korte kjeppen er riktig høyde. Redskap: Slegger og brusker til å stå på.

Det er også utarbeidet et spesialsystem for stramning og festing av nettingen, men det får vi komme tilbake til en annen gang.

Og så setter vi over til underholdningsavdelingen igjen.

Muggerud  
baneformann.

Inntrykk fra

# SULITJELMABANEN

## Beliggenhet - Næringsgrunnlag.

Sulitjelma ligger i Fauske herred i Nordland fylke, ca. 67° nord. I luftlinje er tettstedet ca. 75 km øst for Bodø og 10 km fra grensen mot Sverige. Den vesentligste del av bebyggelsen ligger som et smalt belte langs nordsiden av Langvatns østre del. Området er det østligste og innerste i et dalføre som strekker seg fra Finneid ved Skjerstadfjorden.

Sulitjelma er et gruvesamfund, hvor det utvinnes ca. 360 000 tonn råmalm pr. år, som gir ca. 20 000 tonn kobberkonsentrat, 2000 tonn sinkkonsentrat og ca. 80 000 tonn flotasjon-svovelkis. Kobberkonsentratet går til egen smeltehytte som produserer ca. 5800 tonn besemerkobber (blisterkobber). Grubene var vesentlig i svensk eie inntil 1937, da aksjemajoriteten ble overtatt av norske interesser. Det norske A/S Sulitjelma Gruber har imidlertid stått for driften siden 1933.

I 1967 var det ansatt ca. 780 lønnsstagere i A/S Sulitjelma Gruber og A/S Sulitjelmabanen. Ialt bor i Sulitjelmaområdet ca. 2000 personer.



## Litt transporthistorikk.

Bare unntaksvis finner man i Nordland større bosetninger uten at de ligger i sjøens umiddelbare nærhet. Trolig er Sulitjelma det eneste eksemplet på slik større bosetning. Nordlands "innland" består vesentlig av en utlignelig fjellverden, der samer flytter omkring med sine reinflokker på begge sider av riksgrensen.

Sulitjelmas transportvei er idag den 36 km lange privatbanen som strekker seg gjennom hele Sulitjelmadalene ned til Finneid, der utskipning finner sted. Høydeforskjellen er ca. 140 meter. Vassdraget består av følgende vann og elver: Langvatn, Skjønståelv, Øvrevatn, eidet ved Gjengam, og Nedrevatn.

Den første teknifiserte transportforbindelse bestod av følgende: Lektortransport på Langvatn (Sulitjelma-Hellarmo), jernbane langs Skjønståelven mellom Langvatn og Øvrevatn (Hellarmo - Skjønstå), og igjen lektortransport på Øvrevatn og Nedrevatn (Skjønstå-Finneid).

Jernbaneparsellen Hellarmo-Skjønstå stod ferdig til bruk i 1896. Det var en tertierbane med 750 mm sporvidde og skinnvekt 15 kg/m. Minste kurveradius var 50 meter og største stigning 35,6‰. Det første lokomotiv, som fikk gude-navnet "Loke", ble innkjøpt i 1892 fra det tyske firma Hannoverische Maschinenbau AG, Linden vor Hannover. Det var på 11,2 tonn og ble av firmaet montert på Skjønstå, tidnok til å bli brukt under grusingen. "Loke" har nok adskillig jernbanehistorisk interesse, hvorfor Jernbanemuseet har tatt hånd om den. Her kan den



Motiv fra Sulitjelma. Røken fra smelteverket i bakgrunnen.

nå beskues. Bestyrer Eivind Strand har gjort meg til lykkelig eier en hovedtegningkopi av "Loke". Derfor vil jeg gjerne komme tilbake til denne i en annen artikkel.

Jeg har forstått det slik at lekertransporten om vinteren bød på is-problemer. Dessuten er det jo et faktum at all omlasting fordyrer transportene. Det må derfor tidlig ha vært et ønske å etablere jernbaneforbindelse på hele strekningen. På grunn av de vanskelige terrengforhold er det forståelig at utbyggingen måtte trekke i langdrag. Først i 1957 stod jernbanen ferdig i hele sin lengde, men alt i 1915 hadde man åpnet parsellen Lomi (Sulitjelma)-Hellarmo. Dermed kunne lekertransporten på Langvatn nedlegges. Samtidig bygget man hele banen om til 1067 mm sporvidde, det samme som idag. På dette tidspunkt var banens totale lengde 22 km.

Sulitjelmbanens høytidelige åpning i 1957 fant sted under H.K.H. Kronprinsens nærvær. Siste parsell, Ågifjellet (Skjønstå)-Finneid, var fullført. Dermed hadde grubesamfunnet forsåvidt fått tilfredsstillende forbindelse med utenverdenen, skjønt det ennå ikke har noen vei til Finneid.

#### Adkomst.

Både riksvei 6 og Nordlandsbanen passerer Finneid. På nitten timer kan man idag reise den 1227 km lange strekningen fra Oslo til Fauske med tog. Fra Fauske er det bare tre kilometer - tilbake - til Finneid stasjon.

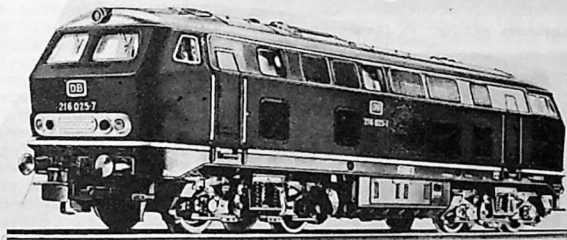
Mer eksklusivt ville det naturligvis være å komme til Sulitjelma til fots om sommeren. Man kunne da velge et passende utgangspunkt i Sverige, og følge en av de merkede stiene som fører over fjellet til Sulitjelma. Siden Sulitjelmaområdet utvilsomt er et friluftsparadis av høy rang, er det fristende å nevne dette, selv om det ikke akkurat har med jernbanen å gjøre.

#### Skinnegangen - Traseen.

På jernbanens eldste parsell er det i den senere tid foretatt en rekke linjeutrettinger, og dette arbeide pågår fremdeles. For å gjennomføre dette er det bygget flere tunneler. Stenmassene fra disse benyttes til fyllinger i samme øyemed. Likevel finnes det fremdeles 100 meters kurver. Største stigning på hovedlinje er nå 28,7‰. Sidelinjen til Skjønstå (opprinnelig hoved-

# MÄRKLIN

For ungdom i alle aldre



Diesellokomotiv „V160“

IMPORTØR:

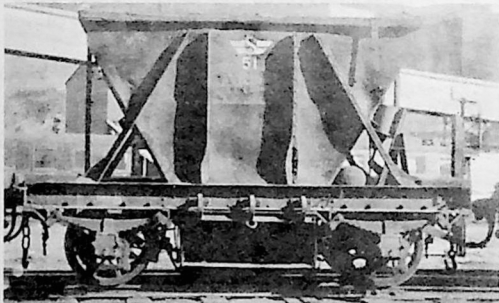
CARL F. MYKLESTAD  
PILESTREDET 17 - OSLO 1

linje) har imidlertid en største stigning på 35,6%. Den er fremdeles i bruk, fordi man på Skjønstå har grustak som forsyner hele Sulitjelmaområdet. Skinnegangen er solid og virker veljustert. Idag brukes 35 kilos skinner i 12 meters lengder, som er festet med vanlige skinnespiker. På en kortere strekning ligger det fremdeles 25 kilos skinner, men disse blir etter hvert utskiftet. Forøvrig grusbullast.

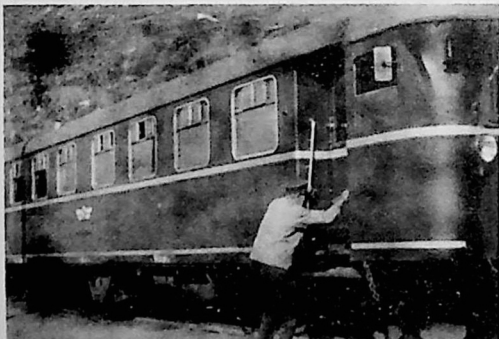
De tre største tunnelenes lengde er henholdsvis 2829, 2419 og 2806



Tog med "bilvogner", her trukket av motorvognen.



Ø-vogn. I bakgrunnen skimter vi flotasjonsverket.



Motorvognen "Sulitjelma", Sulitjelmabanens eneste. Den har et meget komfortabelt interiør.

meter, nevnt i rekkefølge østfra. Disse utgjør hele strekningen langs Øvrevatns sydside, bortsett fra noen korte glimt i dagen ved Storvik og Solvik stoppesteder.

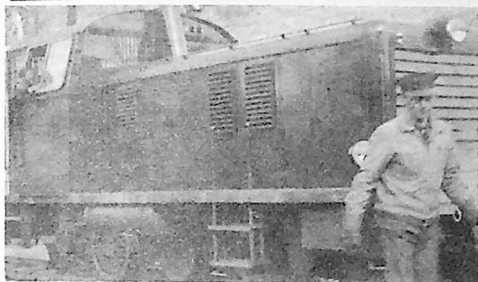
Farten får aldri over-skride 60 km/t, men jeg fikk inntrykk av at den heller ikke unødig underskriver 60 km/t. Likevel må det normalt kjøres betydelig saktere, på grunn av kurvene, stigningen og de rasfarlige partier. (100 m radius = 25 km/t.)

### Det rullende materiell.

Om det rullende materiell er det såvidt mye å si at bare det burde fylle en hel artikkel. Under mitt besøk i Sulitjelma den 5/9-69 fant jeg ikke noe som kunne vurderes med likegyldighet. En meget stor del av vognparken er etter mitt skjønn av meget stor jernbanehistorisk interesse, idet disse vognene er gamle NSB-veteraner, overført fra bl.a. Setesdalsbanen og Rørosbanen.

Typisk eksempel på Sulitjelmabanens brede skala av transportoppdrag er dens biltransporter. Siden Sulitjelma ikke har veiforbindelse med det øvrige veinett, fungerer Sulitjelmabanen som et slags langdående bilferge-rederi. Til dette brukes lange stakvogner (Lo-vogner), som følger alle personførende tog. Forøvrig fremføres G-, L- og Ø-vogner i alle persontog. Personvognenes andel i togstammene er faktisk meget beskjeden. Ø-vognen, bunntømmingsvognen, har selvsagt en meget sentral plass i banens funksjon, da ca. 420 tonn flotasjon-svovelkis utskipes hvert døgn.

For ikke å gjøre A/S Sulitjelmabanen urett, bør jeg kanskje alt nå understreke at en betydelig del av materialet er relativt nytt og moder-



Altmuligloket "Tyr" i skiftetjeneste.

Fortegnelse over A/S Sulitjelmabanens rullende materiell:

- 3 diesel-hydr. lokomotiver
- 1 dieselmotorvogn
- 7 personvogner
- 37 kisvogner
- 17 råalmvogner
- 10 grusvogner
- 7 G-vogner
- 8 Lo-vogner
- 12 L-vogner
- 1 redskapsvogn
- 2 brekkvogner (renskebukker)
- 2 sneryddingsvogner
- 1 spes.vogn for kutterflis
- 5-6 små stakevogner til forskjellig internt bruk.

ne, og delvis bygget i Sulitjelma. Man bør altså ikke få det inntrykk at den banen jeg beskriver er en ren museumsbane, fortrinnsvis til hygge og adspredelse for tilreisende jernbaneentusiaster, men også utvilsomt en effektiv bruksbane. Dette siste gjør den bare mer levende, og øker etter min mening den attraksjonsmessige verdi.

De gamle damplokomotivene er forlenget erstattet med moderne og effektive diesellokomotiver, som tradisjonsmessig bærer navn efter guder, som f. eks. "Tyr" og "Odin". Spesielt tillitvekkende var det å konstatere at nesten alle vognene har automatisk virkende Knorr trykkluftbremser.

#### Lokomotivenes tekniske data.

"Odin": Fabr.: MAK, Kiel. Fabr.år: 1960. 3 aksler med drift på alle, men ikke stangkobling. Totalvekt 31 tonn. Motorrytelse 500 HK. 2 8-sylindrede motorer à 250 HK plassert side om side. Hydr.kobling: TWIN-DISC. Trekkeveie i 28% stigning: 155 tonn. Maks.fart 60 km/t.

"Tyr": Fabr.: Levahn Mek. Verksted, Oslo. Motorfabr.: MWM. Byggeår: 1961. Totalvekt 20 tonn. 1 8-sylindret 250 HK motor. 2 aksler, stangkoblet til blindaksel. Trekkeveie i 21% stigning: 140 tonn. Maks.fart 50 km/t.

"Saulo": Fabr.: Levahn. Byggeår: 1966. 3 aksler stangkoblet til blindaksel. Totalvekt 36 tonn (kan ballasteres til 39 tonn). 1 MWM V-16 motor utvikler 521 HK. Maks.fart 50 km/t. (Foto i annonse i Tertitten 12)

Motorvogn: Fabr. og byggeår: Strømmens Verksted 1957. 2 stk. 6-sylindrede Leyland liggende dieselmotorer. Total motorrytelse 240 HK. Voith hydr. vekseloverføring. Maks.fart 60 km/t. Vognen kan trekke tre "tilhengere" i gunstige vær- og føreforhold.

Full dieseldrift var gjennomført på Sulitjelmabanen omkring 1960.

#### Vognmateriellet.

Som nevnt har massetransportvognene en sentral plass i Sulitjelmabanens funksjon. Disse er visstnok alle av bunnstømmingstypen, veier 5 tonn og laster 15 tonn. Det gir altså 10 tonns brutto akseltrykk. Som det fremgår av tabellen øverst, opererer man med tre forskjellige typer av disse, men jeg må innrømme at jeg ikke er istand til å skille dem fra hverandre. Sulitjelmabanen har selv forestått byggingen av de fleste.

Hva godsvognene angår, fikk jeg inntrykk av at de fleste var blitt overført fra tidligere smalsporlinjer ved NSB. Dette gjelder muligens alle.

Fem av personvognene vurderer jeg som jernbanehistoriske klenodier. Den eldste er bygget omkring 1915, men stod i lokstallen under mitt besøk og kunne følgelig ikke avbildes. I likhet med de andre personvognene har den boggiunderstell, og er dessuten kledd med stålplater. Den har et meget stilrent eksteriør.

To av vognene, en Bo- og en BFo-vogn, har vognkasser av tre og er trolig bygget i 1920-årene. De er av solid, velkent NSB-standard, men så er de

også bygget for Statsbanene. Både fasadene og interiøret virker noe medtatt, hvilket blir opplyst å ha sammenheng med A/S Sulitjelmabanens tragiske selvmordsplaner (se sist i artikkelen).

Selv om jeg "prøvekjørt" ialt fire av personvognene, var det henholdsvis en Bfo fra Setesdalsbanen og en Bo fra Rørosbanens storhetstid som bragte meg til og fra Sulitjelma. Mine notater viser ingen årstall, men skjønnesmessig ville jeg datere førstnevnte til begynnelsen av 1930-årene og sistnevnte til perioden 1915-20.

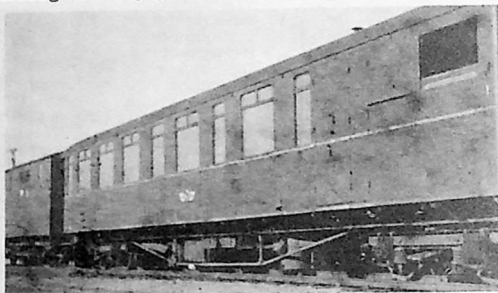
Altså ærverdige veteraner, begge to. Stillet overfor slike jernbanehistoriske eksklusiviteter, kunne en lett henfalle til litterært føleri, hvilket ville bringe oss aldeles ut på viddotta.

Her må vi forlate den vidunderlige fortiden, da der ikke er mere fortid igjen å beskrive. La oss heller hoppe over til "Kongevogna" av 1957. Vognkassen er bygget i Sulitjelma - på eldre understell - til den høytidelige åpning i 1957. Daværende H.K.H. Kronprins Olav fikk fornøyelsen av å reise i denne vogn, hvorfor den også er bygget. Vognen er av stål, og har - som en kunne vente - et elegant eksteriør. Den har en visstnok yngre tvillingbror.

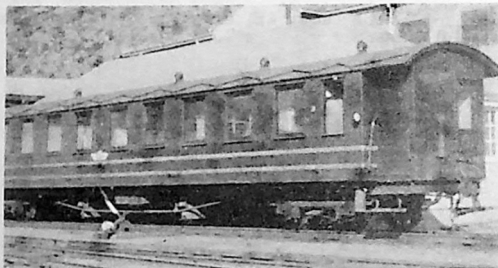
Oppvarming av personvogner foregår ved hjelp av 2 stk. koksovner montert under vognkassen ("Schweizerapparat"). Gjennom luftinntak tilføres kupeene friskluft, som sirkulerer i et isolert kammer omsluttet brennkammeret og derved blir oppvarmet. Derefter strømmer den gjennom isolerte kanaler inn i kupeene. Dette er som vi vet et meget gammelt prinsipp også ved andre jernbaneforvaltninger i Norge. Spesielt for Sulitjelmabanen er det kanskje at vognene dertil blir oppvarmet elektrisk om natten.

#### Tilføyelser.

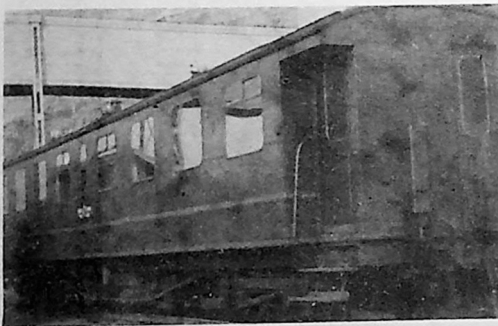
Fem personførende togpar trafikker strekningen Lomi-Finneid hver dag. Dertil et større, variabelt antall malmtog, og lokaltog i Sulitjelma. Disse lokaltogene er verdt spesiell oppmerksomhet. De triller frem og tilbake gjennom den langstrakte byggingen i Sulitjelma som en annen trikk. Jeg var vit-



Denne vogn tilbragte sin ungdom i Setesdalen.



Bo-vogn fra Rørosbanens glanstid. Benkene er spesialkonstruert for folk som ønsker seg en rettere rygg!



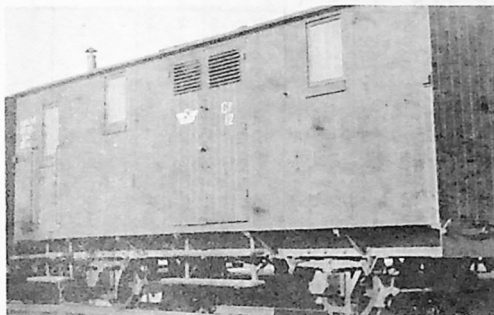
Det er stil over Kongevogna.



ne til "Tyr" i denne tjenesten, tilkoblet en Bo- og en BFo-vogn. Endestasjonen heter da Rupsi, og er et stoppested uten vikespor, så vesle "Tyr" må finne seg i å skyve toget tilbake. Derfor har samtlige BFo-vogner kraftige lyskastere. Jeg tror det er en innøvet samarbeidsteknikk mellom lokførere og konduktører som muliggjør denslags kjøring på en betryggende måte. Gledelig var det at banens personale under mitt besøk viste stor imøtekommenhet. Jeg var så heldig å få Lomis stasjonsmester, Trygve Hansen, som "guide". Han har tjenestegjort ved banen i over 40 år, derav nesten 20 som stm., og kjenner forholdene ved banen til bunns. Han viste meg rundt på stasjonsområdet, hvor jeg fikk bese vogner, lok og sne-ryddingsutstyr, og dessuten utforske lokstallen. En snarvisitt til smelteverket hørte også med, da dette grenser til stasjonsområdet.

For øvrig har også banens kontor bistått med verdifulle opplysninger.

Nedslående fremtidsutsikter.



Gf 12, Velholdt G-veteran. Last: 10 tonn, vekt 6 t.

tjelmabanen - med sitt tilsynelatende solide trafikkgrunnlag - er i dødelig fare. Terrengforholdene gjør det meget kostbart å bygge vei til Finneid. Derfor har det vært drøftet å legge ut jernbanelinjen til enveiskjørt vei. I så fall tenker man å utføre transportene med lastebiler og tilhengere. Som motiv for en slik omlegging forespeiler man en viss økonomisk gevinst. Man antar derfor at jernbanen kan være nedlagt innen ti år.

Rolf Aagaard.



## Nå er det mening med sparingen! | MULTI KONTO

Bergens Privatbanks nye kontotype MULTI-konto er en kombinasjon av sparing og lån. Setter De inn en fast sum hver måned, kan De etter ett år uten videre låne like meget som De har spart. Etter 18 måneders sparing kan De låne et beløp som er halvannen gang så stort, og etter 24 måneder kan De låne det dobbelte. De får lånet uten å stille sikkerhet, og De kan bruke pengene til hva De vil. Sparer De regelmessig og overholder den månedlige tilbakebetaling, er det all. Snakk med oss om en MULTI-konto. Det er en kort og rimelig vei til målet.



**BERGENS PRIVATBANK**

**SØRUMSAND**

TABELL 1. Antall reisende sesongen 1969.

Dato	Tog 1 og 2				Tog 3 og 4				Tog 5 og 6				Tog 7 og 8				Tog 9 og 10				Eks Re
	Retur		Envei		Retur		Envei		Retur		Envei		Retur		Envei		Retur		Envei		
	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V	
8.6	6	12	-	-	17	35	1	1	15	40	-	-	7	8	2	2					
15.6	12	17	1	1	19	25	-	-	9	22	1	-	4	3	-	-					
22.6	13	21	2	-	12	22	-	-	12	18	-	1	4	8	-	-					
28.6																					
29.6	10	18	-	-	26	21	-	1	23	34	-	2	26	26	-	1	9	12	-	-	
6.7	27	33	-	1	23	42	3	4	35	37	-	1	19	21	8	6					
13.7	23	22	-	-	17	21	-	-	31	30	3	1	3	6	-	-	8	4	-	-	
20.7	11	16	-	-	36	35	1	-	27	36	-	-	10	18	2	1	3	13	2	-	
27.7	14	24	17	11	13	16	-	-	34	45	-	-	16	18	-	-					
3.8	61	36	-	-	13	15	-	-	21	13	-	-	2	2	-	-					
4.8																					
10.8	10	22	-	-	13	17	-	-	9	9	-	-	8	11	-	-					
17.8	17	23	-	3	13	18	2	3	32	41	1	-	6	14	3	2					
24.8	13	15	-	-	32	30	7	-	26	31	3	3	15	11	2	-					
31.8	6	27	-	-	29	28	-	-	22	37	-	-	10	10	-	-					
4.9																					
7.9	9	16	-	-	29	48	-	1	18	18	-	1	7	10	-	2					
14.9	78	18	-	3	23	22	-	-	7	8	-	-	15	11	1	6					
21.9									8	5	-	-									
Sum	310	320	20	19	315	395	14	10	329	424	8	9	152	177	18	18	20	29	2	-	1
Sum pr. tog	669				734				770				365				51				1

# DRIFTEN

For fjerde år på rad har Hølandsbanen avviklet sin driftssesong uten alvorlige uhell av noen art.

Sommeren 1969 er den lengste driftssesong vi har hatt. Det har vært ordinær kjøring fra 8. juni til 14. september, ialt 15 søndager. Utenom dette har vi kjørt 3 bestilte turer på hverdager. Det samlede passasjerantall for iår er da også ganske respektabelt, nemlig 2720, hvilket er bare 49 små mennesker under rekordåret 1967.

Men så har vi da også sannelig iår slitt for å oppnå et slikt resultat! Blant annet bør vel nevnes vårt "flyveblad", som ble trykket i 20 000 ekspl.

for denne sesongen, og i løpet av sommeren ble distribuert på alle tenkelige måter og steder av endel av medlemmene. Det var dessuten påtenkt endel publisitet i form av større artikler i våre ukeblad, men dette falt dessverre bort. Forøvrig ble personvogner pusset opp og sommervogner delvis oppbygget med tanke på storinnrykk.

1967 ble et rekordår, vesentlig på grunn av medvirkning fra Fjernsynet. Vi har nå vist at det kan oppnås utmerkede resultater også uten denne hjelpen, og det hadde vel nå de færreste tenkt seg.

Det er kjørt ialt 67 persontogpar, hvilket vil si at vi har hatt et gjennomsnitt-



Tabell 2. Lok- og vognløp, kjørte km i persontrafikken.

Sum				Lokomotiver			Personvogner			Godsvogner						
Turretur		Enveis		Total	Dato	Lok4	Lok6	Lok8	Co1	ABO3	BFO5	N105	G 9	G13	K19	
B	V	B	V		24.5	12	20		7	10	4	4	4	4	4	
45	95	3	3	146	8.6	30			30	30		30		30	30	
44	67	2	1	114	15.6		30		30	24		30		30	30	
41	69	2	1	113	22.6	30			30	24		30		30	30	
				8	28.6	15	20		15	15		15	15	15	15	
94	111	-	4	209	29.6	10	36		36	30		36	36	36	36	
104	133	11	12	260	6.7		36		30	24		30		30	30	
82	83	3	1	169	13.7	16	18	6	36	30		36	36	36	36	
87	118	5	1	211	20.7		45	4	48	24		30		48	48	
77	103	17	11	208	27.7		30		30	24	24			7	7	
97	66	-	-	163	3.8	30			14	24	30	30				
				65	4.8	9	15		9	15	9	9	9			
40	59	-	-	99	10.8		30		30	24	30	30				
68	96	6	8	178	17.8	4	30		30	24	30	30				
86	87	12	3	188	24.8	30			30	24	30	30				
67	102	-	-	169	31.8	30			30	30	30	30				
				11	4.9	10			10	10	10	10				
63	92	-	4	159	7.9		39	2	30	24	36	3				
148	79	1	9	237	14.9		39	2	39	39	39					
8	5	-	-	13	21.9			14	14					14		
1151	1365	62	58			304	310	28	530	450	275	285	19	280	4	
Total				2720												

lig passasjerbelegg på 40,6 reisende pr. togpar. Det er m.a.o. noe dårligere enn ifjor, da det tilsvarende tall var 43,1.

Forøvrig skal vi la tabellene ovenfor tale, og bare knytte noen små bemerkninger dertil:

24.mai var det prøveoppfyring av begge lok og fotokjøring.

8.juni ble sesongen innledet. "Setskogen" viste seg snart som den grisen den er, og begynte å dynke de stakkars passasjerene på den åpne "Liermosen" med sot og skittent vann. De fleste tok det med humer.

28.juni var det spesialkjøring for entusiastene fra den sveitsiske foreningen "Dampflokkfreunde Arbon" og mye fotografering.

6.juli kunne vi konstatere sommerens beste driftsresultat - 260 mennesker uten noen ekstratog.

13.juli streiket vår motorpumpe som gir lokene vann fra Glomma. Vi fyrte opp begge lokene og kjørte med det som var i tankene, og det gikk bra.

27.juli kunne en nyoppusset BFO5 overta for G13 som brusutsalg.

3.august ble første tog svært globalt preget. Barn fra 13 forskjellige land besøkte oss på en utflukt med Internasjonale Sommerskoler.

4.august om kvelden kjørte vi Det Norske Totalavholdsselskaps Ungdomskongress til Fossum (Blaker avholdslokale) og tilbake.

10.august fikk vi besøk av NRK, Mittet foto og etpar aviser. Det var sommerens desidert varmeste søndag, og hvem vil vel ofrebadestranden til fordel for en støvtørr Tertitt når det er 30° i skyggen? Jo, 99 mennesker!

17.august gjorde "Høland" sine foreløpige siste turer, for fire dager senere å bli transportert til Oslo.

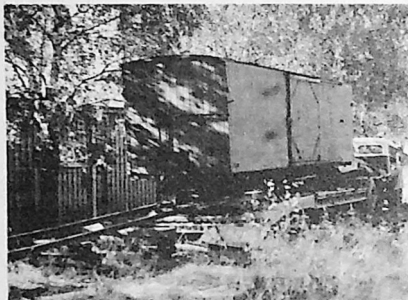
4.september kjørte vi for "The locomotive club of Great Britain". Foto-start i Bingsfossbakken 5 ganger.

14.september var siste driftsdag og bød på litt av hvert. For første gang i sommer regnet det så det monnet, men "Setskogen" holdt seg likevel tørr, ettersom vannpumpen nå ganske enkelt ikke ville gå. Et kvarter før første tog fikk vi bestilt Sørums Brannvesens assistanse og fikk vann på Fossum. Dessuten 85 glade fjes fra Aurskog Idrettslag i første tog og et helt musikkorps i ekstratog mellom tog 1-2 og 3-4. Hektisk, men moro lell!

21.september var vår annonse ennå ikke fjernet fra Aftenpostens faste museumspalte, og vi kjørte eftertolere med diesellok og Co1. Det var forøvrig siste dagen det omdiskuterte loket ville gi lyd fra seg.

## SIDEN SIST

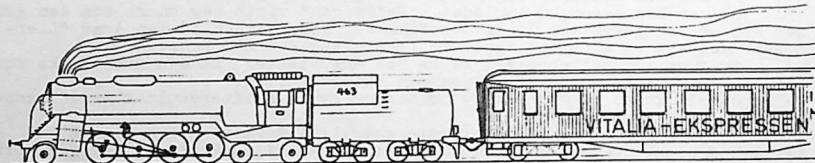
Forrige gang skrev vi om loktransport, idag får vi ofre litt plass på temaet vognflytting. Vi har hermed den glede å meddele at alt rullende materiell tilhørende Hølandsbanen (unntatt "Høland") nå befinner seg på Hølandsbanen! Det er ikke verst bare det. Det har seg nemlig slik at våre to største godsvogner, To1 og Go26, helt til nå har stått på noen skinnestumper ved Sørumsand Jernbanestasjon, til blandet glede for både oss og andre. Samtidig med "Høland"-flyttingen fikk vi den 21/8 smettet mesteparten av To1 over til banen. En boggi måtte bli igjen, da vognen ble løftet med jekker. Lørdag 27/9 slo vi så til og tok resten: Den alensomme boggien, dernest Go26, som ble trukket opp på "rampe" i hel tilstand, og tilslutt en ordentlig opprydding av skinner og sviller og rusk og rask fra vognenes parkeringsplass. På bildet ser vi Go26 forlate fast grunn på Sørumsand som den siste UHB-vogn der nede, og begi seg Roar Mortensens spedisjonsfirma i vold.



Senere er så boggi og To1 blitt lykkelig gjenforenet. Ellers er å melde fra Bingsfoss at alle vognene er satt over i spor 1 for vinteren, og at "Setskogen" ble skjøvet inn i stallen (der den deler tak med Co2) med håndkraft, siden nr.8 ikke ville hjelpe til. Dessuten er kjelen blåst.

En annen nyhet er at sidesporet på Bingsfoss nå er pakket og justert omtrent ferdig! Sett kryss i taket - eller kanskje heller i arbeidsplanen.

Medlemmer som lengter etter en tur til Hølandsbanen igjen, anbefales å ta kontakt med driftsbestyreren. Det skal arbeides utover høsten!



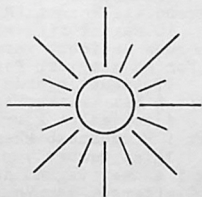
MED VITALIA-EKSPRESSEN TIL HELSELAND

Spis daglig



**VITALIA**

HELSEPRODUKTER



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

## Vi får brev

## DIESELLOKET



Herr redaktør!

*endå en gang!*

For en tid siden var det endel diskusjon i bladet vårt angående navn på dieselloket. Det forelå følgende forslag: "Fossum", "Fyen", "Bingsfoss" og "Ola". De tre førstnevnte navn passer i sammenhengen med de stedsnavn som forekommer på damplokomotivene, mens "Ola" trekker det lengste strå når man skal tenke på omkostningene.

Det har fra enkelte blitt hevdet at Ola-navnet gir vann til den nå så omtalte mølle tilhørende våre mest lavpannede bespottere, mens det fra redaksjonelt hold stadig hevdes at disse henter vann nok fra andre steder.

Jeg vil i denne sammenheng påpeke at vi i disses øyne er en lekeklubb uansett hva vi foretar oss, og derfor er det ganske likegyldig for dem hva vi kaller loket. Det eneste som da har noe å si for navnevalget, er omkostningene med skiltene. Da er det jo nærliggende å velge "Ola" som navn.

Her vil jeg imidlertid komme med endel betenkeligheter. Ola-navnet blir nemlig sjelden eller aldri brukt. Det er forlengst slutt på den tiden da dieselloket gikk under dette navn. Jeg og de fleste med meg kaller det ikke annet enn "disern". Skal vi på død og liv ha et navneskilt i messing, får vi da kalle dieselloket med dets rette navn, nemlig "Bøleverket". Dette navnet er også endel brukt. (Et UHB-damplok het i sin tid "Eidsverket", så ordformen rimer faktisk. Det er iallfall ikke langt unna.)

Men for å komme ned på jorden: Det er en absurd tanke å bruke penger på et par navneskilt når vi samtidig har store revisjonsomkostninger på "Høland" ved siden av de vanlige løpende utgifter, som, såvidt meg bekjent, ikke er helt små! Skal man absolutt henge på noe dingeldangel, får det foreløpig greie seg med 8-tallet.

Einar Nielsen.

Vi takker for innlegget og ber samtidig om at vi iallfall må bli holdt utenfor denne debatten. "Tertitten"s redaksjon har nemlig ikke hevdet noe som helst angående navn eller ikke på vårt diesellokomotiv!

Imidlertid ser dette diskusjonsemnet ut til å gi rom for såpass mange ulike meninger, at vi besluttet oss til å dra opp til Hølandsbanen på en arbeidsdag (eksempel til etterfølgelse!) og uteske synspunkter fra tilfældige medlemmer vi møtte i sporet, med andre ord: Foreta en

## G A L L U P

Den første vi traff skikkelig var Håvard Pedersen.

- Jo, jeg synes absolutt det bør ha et navn. Siden vi nå har stedsnavn på de lokomotivene som er, så synes jeg for eksempel "Bingsfoss" kunne være morsomt, eller noe i den duren.

- Den "duren" ... ?

- Vel, hvis det var noen andre som var å foretrekke så - men altså for eksempel "Bingsfoss", det ville jeg være for.

Roar Stenersen er av en litt annen mening:

- Jeg syns ikke det skal ha noe som helst navn i det hele tatt.

- Hvorfor det?

- Alle kaller det jo for "disern" og ferdig med det. Da veit alle hvem du mener. Det er jo det eneste i sitt slag her på banen likevel, så du kan ikke få sammenblandet med noe annet.

- Synes du ikke et navn ville være en fordel, siden det er en museumbane vi driver?

- Næssi - da må vi iallfall finne på et navn som er verdt å settes på'n.
- Noe forslag der?
- Igrunnen ikke.

Så traff vi Carl Frederik Thorsager - det var forresten ikke så lett å trekke ham frem fra lokomotivet.

- Nei altså, det er jo så at jeg igrunnen synes at det ikke behøver å ha noe offisielt navn. Det kan gå under navnet "Traktor'n" eller "Bølevirket", det kan jo være så mangt der som man kan finne på, men noe messing-plateskilt på siden og i det hele tatt, behøver vi vel ikke akkurat.



Vi forsøker å få utdypet dette litt nærmere.

- Vel, jeg stiller meg ikke akkurat negativt til noe navn på dieselloket, det gjør jeg ikke. Hvis det er noen som gjerne vil gi det navn, så gjerne for meg. Men da bør det være et stedsnavn fra den gamle banen eller her fra banen, ikke "Ola" eller "Fridtjof" eller "Malla" eller noe slikt.

Han gjentar at han forevrig ikke vil blande seg i navnediskusjonen, og det faller oss derfor vanskelig å få utlevert noen konkrete forslag til sådanne stedsnavn.

Men så slår lynet ned.

- Det man selvfølgelig kunne gjøre, siden forslagene er så mange, det var å ha et navn for hver kalendermåned! En måned "Bingsfoss", dernest "Ola" osv.

-Åja.

-Ja. Man fikk jo da ha løse navne-

skilt, eller kanskje det beste ville være destinasjonsfilm-utgaven, sånn som på Børumsbanen og i Stavanger distrikt med Fløkkefjord-Egersund-Stavanger etc.

Vi sitter med en slags følelse av at det siste ikke var helt alvorlig ment.

Nestemann til barbering er Erik Johansson.

- Jaa, situasjonen har jo vært litt forvirret i den senere tid, det siste er jo at vi ikke skal ha noe navn i det hele tatt ...

- Men din personlige mening da?  
- Det er sannelig ikke så godt å si det. Blant forslagene til et offisielt navn er vel kanskje "Sørum" det beste. Navn av typen "Ola" er liksom sånt som man ikke setter på trykk.  
- Tar du dermed stilling til om det skal ha et navn eller ikke.

- Nei - jeg synes igrunnen at det ikke bør ha navneskilt, kanskje i nødsfall et klengenavn, jeg vet ikke -

Sikker i sin sak er derimot Jørgen Seemann Berg (som vi dessverre heller ikke er istand til å bringe et bilde av).

Vi får følgende utredning på vårt spørsmål "Hvilket navn bør dieselloket ha" :

- Det bør ha navn ja. Emm - Ole Tobias er jo (almen latter) et forslag. Det kan jo lyde som en spøk, men som vi alle vet, var jo Ole Tobias Olsen kjent som Nordlandsbanens far.

- Men dette er jo ikke ...  
- Nordlandsbanen nei. Det er helt riktig. Såvidt jeg vet går den ikke så veldig langt nord. Det er det jeg forsøker å si, at Ole Tobias er igrunnen et dårlig navn på dieselloket.

- La oss så høre et godt navn.  
- I denne diskusjonen har jo mange argumenter kommet frem, noen mener at vi skal gi den navn av en av våre stasjoner, Bingsfoss f.eks. Det mener jeg er dumt. Hvis man da f.eks. sier "Bingsfoss står på Bingsfoss", så har vi jo ulempene åpenbare. Det er uklart, ulogisk og lite hensiktsmessig. Vi har jo alltid kalt dette loket Ola. Det er jo et greit navn, jeg kjenner opptil flere som heter Ola og er hyggelige mennesker alle sammen. Ola er det tilfeldigvis ingen her på banen som heter, så derfor. Jeg vil således få gi det greie og korte navnet "Ola" min fulle støtte.

Det følger en liten spisepause før fortsettelsen:

- Jeg mener at skulle man trekke inn et annet navn i saken enn Ola, så måtte det være Preben. Navnet Preben har en hyggelig klang i Hølandsbanens historie. Våp tidligere formann, Preben Hysing, er en mann som vi alle setter meget høyt. Vi liker Hysing. Og siden vi alltid kaller ham Hysing, men vet at han heter Preben, mener jeg at vi ved å kalle dieselloket "Preben" slipper åsse vanskelige og kjedelige dobbeltnavnkonstellasjonene.

Derfor mener jeg at Preben må være et - hva skal vi si - gunstig navn på diesellokomotivet.

Vår ivrige brus- og historikkselger Frøydis Waaler ble også konfrontert med problemkomplekset, men fant det vanskelig å velge blant alle de innkomne forslag, så hun avstod fra å uttale seg.

Vi grep Preben Hysing mens han holdt på å sette opp hjemmelagede gjerder på Statsbanenes område.

- Ja, jeg har alltid vært av den oppfatning at dieselloket burde hete Fridtjof. Jeg synes det har vært så gjenstridig og fullt av unoter at det kunne sammenlignes med den avholdte direktør Fridtjof Lind, som vi hadde mye trøbbel med i Sørumsand Verksted. Nå passerte jeg akkurat det avholdte medlem Jørgen Seemann Berg på Bingsfoss, og han foreslo da navnet "Preben".

- Han hadde kanskje kommentar til det forslaget?

- Nei, han hadde ikke det. Jeg foreslo øyeblikkelig navnet "Jørgen", som jeg synes passer bedre. Særlig hvis man skal tenke på utseendet.

- Ville du ha det i messingskilt?

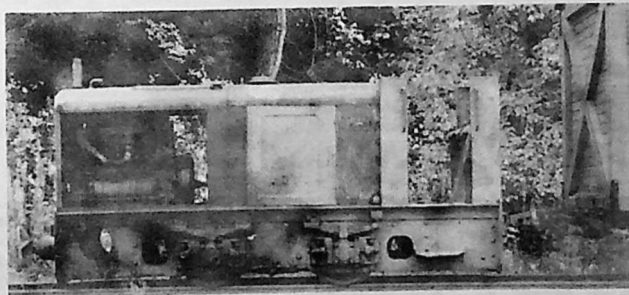
- Nei. For å holde opp å snakke tull



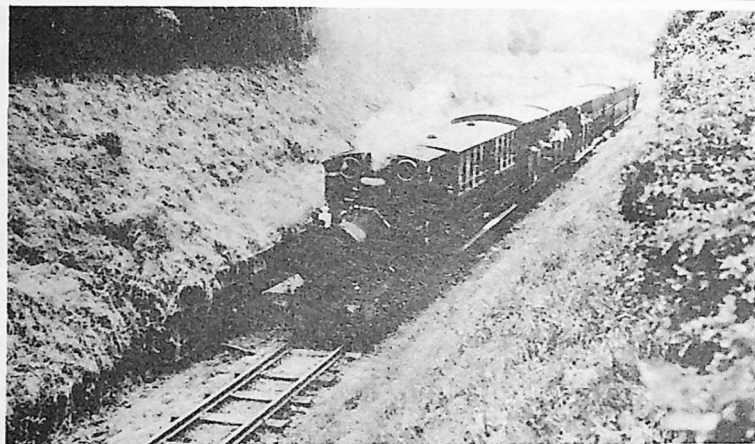
etpar sekunder, så har jeg igrunnen ikke noe forslag. Vi burde vel holde oss til tradisjonene og kalle det Bingsfoss eller Fossum eller Sørumsand eller Fyen eller noe sånt no, siden lokene heter Høland og Setskogen. Mer fantasirik er jeg nok ikke.

Men etter en lengre tenkepause kommer det:

- Hvis nå det elendige dieselloket først skal ha noe navn, så bør det selvsagt hete "Serum". Det har seg nemlig slik at Serums og Sørums kommunestyres holdning til A/L Hølandsbanen faller temmelig i tråd med lokets oppførsel! Til å begynne med - da vi fikk det - så gikk det jo på et vis, selv om det forholdt seg noget avventende. Men senere så ble det verre og verre, for nå i det siste å se ut til å gå bedre igjen. Ja, det faller sammen i tid også! Da det var på det værste, så ville jo det fordømmede loket slett ikke gå, vi skjøv det jo 23 ganger opp den bakken for å få det igang. Og samtidig nektet jo kommunestyret absolutt alt som vi foreslo. Men så fikk jo begge en overhaling, og nå går det altså litt bedre.



Det meddeles fra Bingsfoss at det omtalte diesellok nå er blitt så alterert av all denne respektløse omtale at det siden mandag 22/9 fullstendig har nektet både å starte og å holde seg igang. Det er derfor hensatt for vinteren.



Talyllyn Railway. "Dolgoch" med tog ved Pendre shops  
(B-t-n-2, Fletcher Jennings co.)

## NARROW GAUGE STEAM IN WALES

La det være sagt med det samme: Det er i Wales man skulle bodd! Selv om mr. Beeching har fart brutalt frem med det walisiske jernbanenett, så har altså disse smalsporede herlighetene overlevet. Vel, i rettferdighetens navn skal nevnes at det bare er Vale of Rheidal Railway som drives av BR. De andre banene er privateide, og med unntak av Snowdon Mountain Railway er de eiet og drevet av amatører. Profesjonelle amatører, må en nesten si, for banene kjøres hver dag hele sommeren og høsten med. Som på britiske jernbaner ellers er det stordrift på hverdager, mens trafikken på søn- og helligdager er meget begrenset, merkelig nok.

Vale of Rheidal Railway fikk jeg ikke tid til å besøke, det er rart hvor tiden flyr når man er på ferie. Derimot rakk jeg en visitt på

### SNOWDON MOUNTAIN RAILWAY

Snowdon Mountain Railway er Englands eneste tannhjulsbane, og den eneste av banene jeg så som var utelukkende dampdrevet. Det var fint sommer- var den dagen, og følgelig lang kø på stasjonen. Jeg hadde stått og gått i køen i vel 2 timer da den av en eller annen grunn ble stående bom stille. Etter en stund ble det opplyst over høyttaleranlegget at det ville bli en forsinkelse på minst en time. Jeg kunne ikke komme inn på plattformen uten billett, så jeg måtte stå der og spekulere på hva forsinkelsen skyldtes.

Imidlertid begynte enkelte å få dårlig tid, jeg fikk overta en billett fra en som måtte gå, og kom således inn på stasjonen. Joda, følgende hadde hendt: Et avgående tog hadde kjørt mot en sporveksel hvor tungene lå i "midtstilling". Nå drev en gjeng på med donkrefter og treklosser for å få vognen opp igjen. Jeg benyttet ventetiden til å se på de lokene som var nedde. 7 lokomotiver har banen, alle med akselanordning B1zzt (se Tertitten 14). De har alle navn, og er nummerert 2-8. Nr.1 hadde sporet av og rullet nedover fjellsiden på en av de aller første turene. Lokene er av to forskjellige typer og er alle bygget hos Winterthur i 1888-1930. Banen hadde fått "spesi-



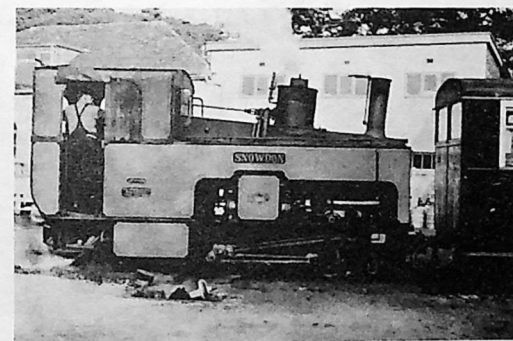
alforpleining" fra fabrikken, for på fabrikkskiltene stod "Swiss locomotive & engine works". Banen har sporvidde 800 mm og Abt tanstang, samme som f.eks. på Brienzers Rothornbahn i Sveits, men lokene var ikke like pent pusset.

Mount Snowdon er til tross for sine beskjedne 1086 moh. av temmelig "vill natur". Banens maksimalstigning er 182‰ og lengden er 8 km. Som sagt var været førsteklases, og utsikten følgelig upåklagelig. Men for en railfan er nå selve turen den største attraksjonen, og spesielt - som sagt - hva er bedre å høre på enn et damplok som jobber for fullt? Moral: Ta med båndopptager!

En morsom forestilling foregikk på nedturen. En sau var kommet inn på sporet, og den var fryktelig redd for dette sydende, røkspyende uhyret som fulgte etter den uansett hvor den løp, ja, for det var naturligvis ikke noen



Snowdon Mountain Railway. På vei opp med lok nr.5 "Moel Siabod" (B 1-zzt-n-2, SLM, Wintertthur 1896)



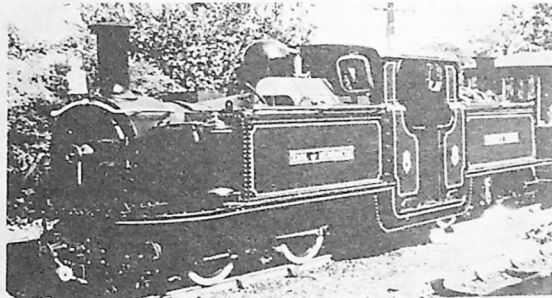
Snowdon Mountain Railway. Nr.4 "Snowdon" i Llakerbis (B 1-zzt-n-2, SLM Wintertthur 1896)

annen vei å løpe enn rett fremover i sporet. Sauen hoppet flere ganger over skinnene og løp på den andre siden, men det hjalp ikke, toget hang på som en klegg. Etter 2-3 km på denne måten kjørte vi forbi tre andre sauer som ble skremt til å løpe oppover traseen. Da ble det tent et lys for ham foran toget, og han tok veien forbi lokomotivet i et eneste tigersprang og fortsatte etter sine kamerater.

Snowdon Mountain RR er som nevnt den eneste av Wales' smalsporbaner som drives som regulær privatbane. Ffestiniog, Talyllyn og Welshpool & Llanfair Railway drives alle på mer eller mindre idealistisk basis. Disse banene har alle hver sin "preservation society" i likhet med Holandsbanen (he-he). Medlemmene som forestår driften kan deles i to grupper. Noen er rene amatører, men det sier seg selv at når banene skal drives hver dag, så kan ikke alle medlemmene arbeide på fritiden uten noen form for lønn. Den andre halvparten er derfor faglansprofesjonister med fast stilling ved banene, iallfall i sommerhalvåret.

## FFESTINI OG RAILWAY

Men at også de rene amatører kan være bortimot fanatisk ivrige, fikk jeg se på Festiniog RR. Banen gikk opprinnelig fra Portmadoc til Blaenau Ffestiniog, men i 1955 ble endel av traseen ovenfor Dduallt neddemt av et vannreservoar og ca. 1/3 av banen satt ut av drift. For å komme forbi dette har man nå 3,6 km - tre komma seks kilometer - ny bane under bygging! Og disse 3,6 km innbefatter både broer, fjellskjæringer, en tunnel og endog en spiral! Enda



var det etter hva jeg kunne forstå ikke noe snakk om erstatning eller økonomisk støtte fra noen kant. Arbeidet ble igangsatt i 1965 og nå er meget av grovarbeidet gjort, spiralen f.eks. er ferdig, selv om det bare ligger tippvogner på den. Når togene igjene kan kjøre til sin gamle endestasjon, vet jeg ikke, men at det engang blir, er helt sikkert.

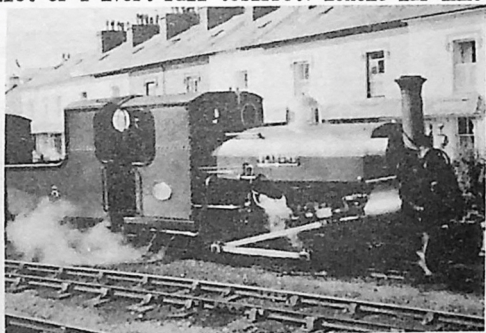
Et skår i gleden ved å reise med banen er at vognene under turen blir låst, en slipper ikke ut billett. En ting er også at gjerdene rundt sporet flere steder er digre steinmurer som ikke bare gjør det vanskelig å fotografere, de står også så nær sporet at "Bøyg deg ikkje ut"-skiltene ubetinget bør respekteres.

Banen har en meget interessant lokpark. Nøyaktig hvor mange lok den har kan jeg ikke si, men antallet er i hvert fall tosfifret. Lokene har ikke nummer, bare navn. Det eldste er "Prince" som har den meget respektable alder av 106 år. Banen har visstnok 2 Fairlie-lok, de eneste i verden i drift idag. Ingen av dem var ute denne dagen, men ved banens lokdepot "Boston Lodge Works" fikk jeg se en Fairlie kjel oppstabling på sviller.

Banen ser ut til å være fullstendig selvhjulpne hva maskinarbeider angår. I øyeblikket var 2 damplok inne til revisjon og stod fullstendig demonterte inne i verkstedet, det er rart å se hvor knøttsmå rammene fra smalsporlok er! I en stall stod Fairlie-loket "Earl of Merioneth", og folk drev med noen mindre reparasjoner på den. Utenfor stallene stod mye rart, bl.a. en B-saddle-tank maskin, så rusten at den neppe var reparerbar. Mens jeg gikk omkring der ute, kom "Mount taineer" inn etter dagens arbeide, det er et 1'0 1' tanklok med utvendige rammer bygget av Alco i 1917. En mann åpnet røskapdøren, og en annen utbrøt "Can you see the blastpipe?" Jeg kikket og oppdaget at røskapet var over halvfullt! En annen B-saddletank stod ute under presenning og ventet på revisjon, og lengre borte dekket noen presenninger over en svær maskingreie. Jeg tenkte omtrent: "Dette må da være et Beyer-Garratt-lok, nei sludder, hvem har hørt om slikt noe på 60 cm spor?"

Vel, nå har vi hørt om det! Akselanordningen var B'B' og de to maskinene arbeidet i compound. Tenk at sånt eksisterer da!

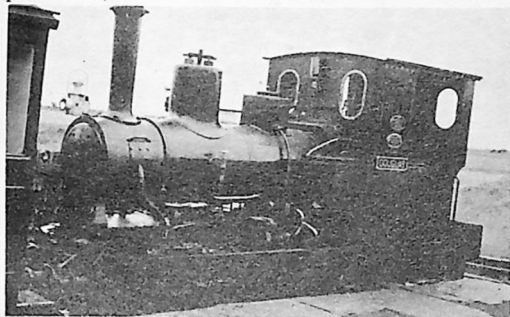
Ffestiniog Railway er nok den som har den gunstigste beliggenhet, og trafikken er imponerende. Flere av dagens tog var stappfulle, til tross for at de kunne ha både 8 og 10 vogner.



Ffestiniog Railway. "Blanche" i Portmadoc (B-n2, Hundslet English co. Leeds 1893)

## TALYLLYN RAILWAY

Ikke like heldig stillet er Tallyllyn Railway, men den har hele sin opprinnelige linje i drift. Banen går fra Towyn til Abergynolwyn, en strekning på ca. 11,2 km. I likhet med Ffestiniog RR går den igjennom et meget vakker landskap med mange fine utsikter. Banen har 7 damplok, tror jeg, alle tankmaskiner. Også denne banen har eget maskinverksted og er følgelig temmelig uavhengig av andre. Et damplok var inne til revisjon, og i en annen verkstedhall ble jeg vist en vogn som så ut til å være under oppussing, men viste seg å være en ny vogn under bygging! I gammel stil altså, men helt nybygget med boggiar og det hele. Jeg fikk opplyst at man skal bygge en vogn pr. år i 5 år fremover.



Tallyllyn Railway. "Douglas" i Towyn  
(B t-n-2, Andrew Barclay co.)

blir litt av en affære, sier seg selv.

På sin hovedstasjon Towyn har banen et eget museum, "Narrow Gauge Museum" som rommer både lokomotiver og annet utstyr fra britiske smalsporbaner. Enda en gang konstaterer man at det er mye rart som har gått på skinner gjennom tidene.

## WELSHPOOL &amp; LLANFAIR RAILWAY

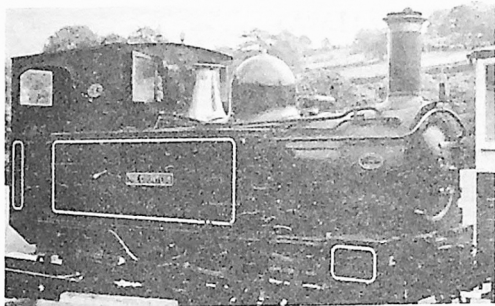
Welshpool & Llanfair Railway er den banen som minner mest om Hølandsbanen. Terrenget er flatere enn både Ffestiniog og Tallyllyn, og banen har betydelig mindre verkstedkapasitet enn disse to. Til gjengjeld, kan vi si, har banen et varmt vennskap med Zillertalbahn i Tirol (Se Tertitten 10). Noe av det første jeg fikk se da jeg kom dit, var da også et tog med 3 vogner fra Zillertalbahn, 1 fra Salzkammergut Localbahn ("Feurige Elias") - og 1 fra Welshpool & Llanfair. Hva dette vennskapet bygger på, fikk jeg en forklaring på, men jeg er dessverre ikke istand til å gjengi den.

I banens billettekspedisjon hang blant mye annet en meget "stygg" plakett som var fra Setesdalsbanen, og oppfordret briter på ferie i Norge til å ta en tur med Norges eneste hobbybane! Vi får se til å spre litt reklame i disse trakter også.

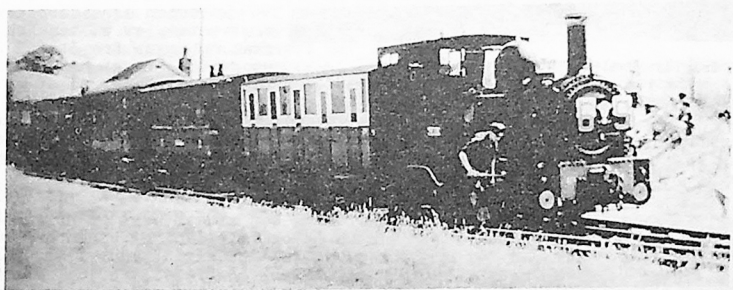
Banen har 4 damplok, de to som vanligvis trekker togene er nr.1 "The Earl" og nr. 2 "The Countess", begge C-tanklok med utvendige rammer. Utenfor lokstallen stod to merkelige lokomotiver. Det ene, nr.5 "Nuty" (!), kunne ved første blick minne om Hølandsbanens lok nr.8 ("Ola", "Bingsfoss" eller hva det nå blir til) i gulmalt versjon, men det var altså et damplok. Det har en liggende tosylindret maskin inni "motorkassen", og driften fra maskinen til akslene samt koblingen av disse foregår med kjeder. Førerhuset er så lavt at føreren ikke kan stå oppreist, og den stående sylindriske kjelen kan bare fyres ovenfra gjennom en luke i taket. Loket bærer et skilt som viser at det er utlånt fra "Narrow Gauge Museum".

Det andre loket, nr.6 "Nugget" (på norsk ville det bli "Klumpen"), er også en ordentlig raring. Akselanordningen er B'B', men det fyller ikke fordringene til å være hverken en Fairlie, Beyer-Garratt, Mallet eller simple Articulated, så vi får finne på et nytt navn her. Kjelen ser utenfra ganske normal ut, men den har sylindrisk fyrkasse som på en skipskjel. Fyrkassen var hverken korrugert eller staget, så den må ha adskillig tykke vegger.

Som på Ffestiniog er ikke hele banen i drift, strekningen Welshpool -



Over: W&LR nr.2 "The Countess" i Llanfair Caereinion  
(C t-n2, Beyer & Peacock 1902)  
Under: W&LR nr.1 "The Earl" m/tog i Castle Caereinion  
(C t-n2, Beyer & Peacock 1902)



Castle Caereinion (NB!), omtrent halvparten av banen, er amputert, visstnok p.g.a. veiomlegginger. På ruteplanen står "temporarily out of service". Men når denne strekningen blir gjenåpnet, eller om den blir gjenåpnet i det hele tatt, fikk jeg ikke noe greit svar på.

Da jeg var ferdig med Welshpool & Llanfair, var ferietiden oppbrukt, og hjemreisen stod for tur.

Til slutt vil jeg be leserne om unnskyldning hvis jeg har gitt noen gale opplysninger. Dette er meget mulig, for i disse dagene gikk som rimelig kan være alt i surr.

Arne Række.

## B O G A N M E L D E L S E

### "Holmestrand-Vittingfossbanens historie"

Norsk Privatbane-historisk Selskab har utgitt et hefte som behandler denne banen (avertert i forrige nummer).

Det er fristende å bruke det gamle sitatet: "Skulle dette anmeldes, måtte det være til politiet". Nå, dette er vel sterkt sagt, men maken til trykk- og sprogfeil har vi heldigvis ikke sett før. Billedmaterialet er svært blandet, dårlige tegninger pyntet opp med ferdige trær i Letraset er blandet sammen med likegyldige amatørfotos og noen fine gamle bilder av tog og stasjoner.

Det er også å håpe at det snart blir slutt på den skikken å sette opp titler og overskrifter i frakturskrift med bare store bokstaver (som ovenfor). Det blir helt uleselig.

Teksten er rotet, likt og ulikt er tatt med, men det blir likevel interessant lesning, og mye virker nytt. Det ligger nok adskillig arbeid bak dette stoffet, og det har sikkert tatt tid.

En noe mer omfattende redigering kunne være ønskelig, blant annet burde kanskje HVB og TEB vært behandlet under ett.

Med alle sine feil oppnår likevel denne beretning noe vesenlig, nemlig å vise hvilket utrolig tynt trafikkgrunnlag våre små privatbaner var bygget på, og hvordan små svingninger i distriktenes økonomi kunne slå kraftig ut i banens driftsresultat.

Preben Hysing.