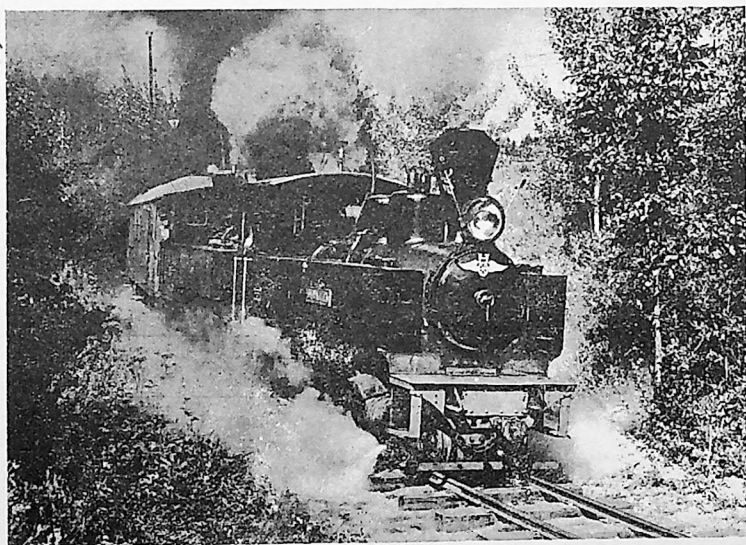


Tertittten

HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD



Nr. 13

SEPTEMBER 1968



TERTITTEN

Ex HØLANDSBANE-NYTT

Medlemsorgan for Andelslaget Hølandsbanen - Nr.13 - juli-september 1968

Foreningens adresse:
Postboks 31, Vinderen, Oslo 3

Bankkonto: Bergens Privatbank
5001.30.56983

Formann:
Hans Petter Grøner
Slendalsveien 81 d, Oslo 3.

Kasserer:
Jørgen Seemann Berg
Jenshaugveien 8b, Blommenholm

Driftsbestyrer:
Olaf Wiegels
Greverudkollen 5, Oppegård

Redaktør: Ole Mjelva

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

A/L Hølandsbanen har følgende formål:

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

Å arbeide for utbredelse av alminnelig jernbaneinteresse.

Medlemskap koster kr. 25,- pr. år.



Tirsdag 20. august kunne vi lese det triste budskap i avisen at tidligere stasjonsmester ved Sørumsand stasjon, Rolf Torp, var død. Torp var nylig gått over i pensjonistenes rekker etter en lang og tro tjeneste ved NSB, hovedsakelig ved Sørumsand stasjon, hvor han steg i gradene og til slutt overtok stasjonen etter sin far, som da hadde hatt den siden den ble åpnet i 1903. Rolf Torp var godt kjent for sitt gode humør og sin alltid elskverdige fremtreden, og oss "Tertitt-gutter" har han gitt mangen håndsrekning. Han var æresandelshaver i A/L Hølandsbanen.

KUNNGJØRINGER

UNIFORMSLUVER. Det vil også i år bli tatt opp bestilling på uniformsluver blant medlemmene. Luene er en kopi av en av Norges Statsbaners luetyper fra århundreskiftet, og må spesialbestilles fra fabrikkene.

Medlemmene anmodes derfor om snarest å sende inn sin(e) bestilling(er) til materialforvalteren - Carl Frederik Thorsager, Sørvangen 2, OSLO 2.

Prisen ventes å ligge på ca. kr. 30,- pr. stk. Vennligst husk å oppgi luenummer (antall cm rundt hodet).

Svillebyutting!

Det intense og slitsomme arbeidet med baneforlengelsen ivår, som ble "ferdig" akkurat til åpningen 23. juni, har nok sin del av skylden for at den generelle svillebyutting er gått noe tilbake i forhold til ifjor. Like er det gjort en god del, og av arbeidsplanens kvote (se nr.12) på 150 skillete sviller gjenstår det nå 70 stk.

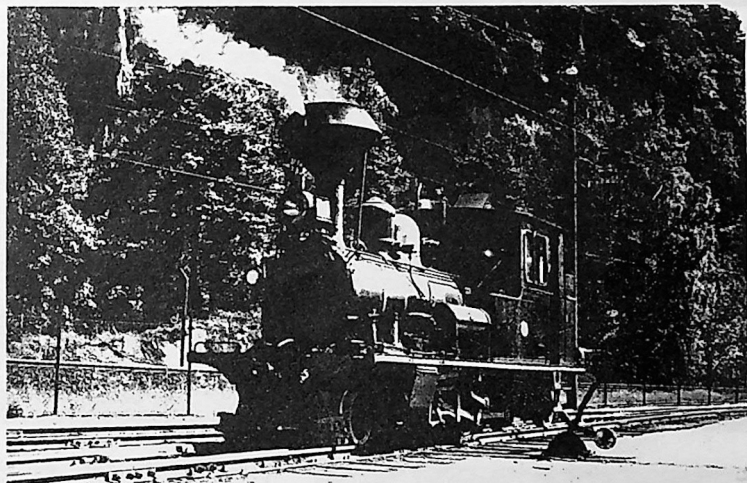
For å få dette unnagjort fastsettes søndag 13. og søndag 27. oktober som spesielle svillebyttedager. På disse to dagene venter vi at alle som i det hele tatt kan krype og gå, møter opp og hjelper til med liv og lyst! Det kan nevnes at under en lignende arbeidsdag den 25/10 ifjor greide et arbeidslag å bytte inn 46 sviller under meget ugunstige graveforhold.

Kanskje vi for sikkerhets skyld bør nevne at det også på de øvrige høst-søndagene er fullt tillatt å møte opp i arbeidsantrekk! Du vil alltid treffe på noen som gjør noe, og ikke minst: noe å gjøre.

Baneavdelingen.

Forsidebildet: Med "double heading" Ut fra Sørumsand! Se side 9.

Årets drift samt utførte arbeidsoppgaver blir behandlet i julenummeret.

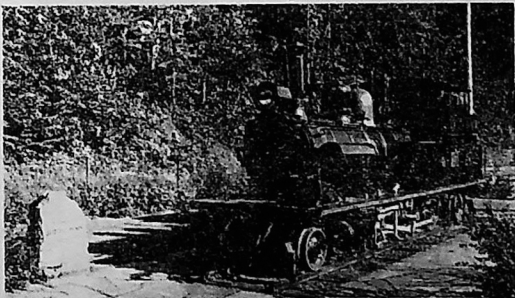


SETESDALSBANEN

Setesdalsbanen er vel en messe verd!

Det tok det ikke lang tid å oppdage da undertegnede avla "Hobbybanen Grovane-Beihølen, Norges første hobbyjernbane" et besøk en sommersøndag i år og fulgte hobbytogets gang fra den årle morgen til sent på kveld. Her var det meget å slippe fotoapparatet løs på! Leserne bedes tilgi at forfatteren av denne artikkel - som var ment å skulle være en lett kåserende, underholdende og greit informerende stykke normalprosa om vår jernbanekollega ved den bløde kyststripe - ennå ikke har klart å samle sine inntrykk på en skikkelig og lettfattelig måte, og således foretrekker å la de mange bilder få tale mest mulig uforstyrret. Nåvel - ikke helt, da.

La oss begynne ved banens utgangspunkt, Grovane stasjon, smukt beliggende mellom høye fjellkauser, hvorimellom der såvidt er plass til riksveien, en stasjonsbygning med pakkhus samt 5 jernbanespor, hvorav det midterste (NB!) er ekte 1067 mm smalspor og Togets startgrop. Det kjøres kun to par Hyggetog pr. søndag, kl. 13.30 og 15.30. Tidligere på dagen er stasjonen helt utdadd, og man kan i ro og mak studere lok nr. 1 med minneste, som står pent opp pusset ved stasjonens solvegg, eller minnes tiden før bussene overtok lokaltrafikken i 1967, og lokaltogene Kr.sand-Grovane ankom nesten hver time og skapte iallfall litt liv og røre over den gang så travle sporbruksstasjonen. Nå er bare de store



På Grovane finner vi gamle nr. 1 fra 1895 (se neste side) som står pent oppstillet og soler seg sammen med en minneste med innskriften "Til minne om Setesdalsbanen - åpnet 1896 - nedlagt 1962".

SETESDALSBANENS HOBBYKLUBB

Den 1. september 1962 opphørte ordinær drift ved Setesdalsbanen etter at denne hadde vært det viktigste kommunikasjonsmiddel mellom Kristiansand og Setesdalen siden banen offisielt ble åpnet 26. november 1895. For at ikke allt materiell på denne for landsdelen så viktige bane, skulle bli oppgitt eller solgt som skrapjern, gikk en gruppe entusiast-er sammen og å søke bevart for etterleket et utvalg av materiell og en del av den opprinnelige banestrekning. Man var samtidig enig om at noe museum i ordinær forstand, ville man ikke ha. Det skulle være et stykke levende jernbane-historie.

Og dette er i korte trekk grunnen for at en gruppe eldre og yngre mennesker kveld etter kveld står og pussar på og reparerer gammelt jernbanemateriell og hvorfor de samme mennesker hver søndag sommeren igjennom kjører hyggelig på Setesdalsbanen fra Grovane til Beihølen. Driften av hyggelig-toget skaffer noe overskudd til reparasjon og vedlikehold, medlemskontingent noe, og resten er hyggelige bidrag, men det er så mye som skulle vært gjort. Det er derfor en glede for Setesdalsbanens Hobbyklubb at De vil være med å kjøre sammen med oss. Og vi håper at det også vil være en glede for Dem.

Ta plass, lukk dørene!

SETESDALSBANEN

Banen gikk opprinnelig som smalsporet, 1067 mm, fra Kristiansand til Byglandsfjord. Fra mai 1938 har imidlertid banens utgangspunkt vært Grovane, da strekningen Grovane—Kristiansand ble en del av den bredsporede Sorlandsbane. Vi vil i det etterfølgende gi Dem et lite innblikk i den banestrekning som i dag er hobbybane.

Grovane stasjon, utgangspunktet for hobbybanen, har et meget stort stasjonsområde, noe som var nødvendig for omstilling fra bredsporet til smalsporet bane og vice versa. På perrongen vil De finne lokomotiv nr. 1, spesialbygget for Setesdalsbanen ved Dubs lokomotivfabrikk i Skotland 1895. Det er et tanklokomotiv, materiellvekt 18,7 tonn + 2,5 tonn vann og 0,8 tonn kull. Det har to sylindere med diameter 279 mm og slaglengde 457 mm. Største sylinderekraft er 2300 kg. Det er et løpehjul foran, tre drivhjul med en diameter på 914 mm, og et løpehjul bak. Kjelen er vanlig røkjule med kobber fyrkasse. Heteffekten er 37,87 m², ristflate 0,7 m² og kjeltrykk 10 kg/cm². Langde over bufferen er 8,3 m og største hastighet 40 km/f. Det var litt om lokomotiv nr. 1. Og da vet De også noe om det lokomotiv som nå bringer Dem til Beihølen. Lokomotiv nr. 2 er nemlig samme type.

Steinsfossen kraftanlegg, tilhørende Kristiansands Elektrisitetsverk (32 000 HK), ligger inne i fjellet ca. 1 km fra Grovane på venstre side. En vartunnel 3480 m lang og med tverranitt på oppill 50 m² fører vannet fra intaket ved banens endestasjon, Beihølen. Fallhøyden er 58 m. Vi håper det er stor vannføring i tunnelen slik at De får se spruten stå ut fra fjellet. Nedenfor utløpet er en yndet fiskeplass, for ørret, ved at en god del fisk fra Beihølen males til fiskemat i turbinene.



Paulen Bro som ligger ca. 1,6 km fra Grovane har et spenn på 50,1 m. På sydsiden av broen er elven meget dypt og trang. På nordsiden kan De ved lavvann se store jettegryter. Etter å ha passert broen, er vi på vestsiden av elven Otra, elven som renner gjennom Setesdalen og munnar ut ved Kristiansand. Et stykke lenger fremme på høyre side finner vi Paulen Gård. Ved denne plass hadde i ain tid verdens eldste ski- og skøyteklubb «Odderøja», en skiklubb. I 1898 ble det under et hopprenn oppradd den respektable lengde av 12,5 m, men det helt store ble gjort i 1902 da den svimlende lengden av hele 21 m ble oppnådd.

Kringsjø, 10 min. opphold, restaurant (la, brus, sjokolade fra vår eminente restaurantvogn bak lokomotivet). Til høyre for toget finner De restene av den første kraftverkdam som ble

anlagt i Otra, og det første anlegg for elektrisitetsforsyning til Kristiansand. Her ved Kringsjø var det da banen ble trafikkert ordinært, holdeløse og damkronen ble benyttet som gangvei. I 1957 da Steinsfossanlegget ble satt i drift, ble Kringsjøanlegget nedlagt. De må gjerne ta en tur bortover damkronen, men vær oppmerksom på vår gode gamle fløyte som lyder for samling og avgang, hvis ikke går De glipp av Vranglen.

Her går Otra en krapp sving og presser størst på jernbanehyllingen. Det er derfor anlagt svære grøntemurer som forbygning mot elven. På motløst side er en stor steinmur som elven gjennom fremres løp har ført med seg. Ved en stormflom i 1933 øst vannføring fra 60m³/sek til 1200m³/sek. Man kan ennå se betongforretninger fra reparasjonsarbeidene den gang. Hva som kanskje interesserer Dem mere er at mulighetene for gode fotomotiver her er de beste. Har De undret Dem over den store trerenssen som hele veien følger elven, så kan vi fortelle Dem at det gjorde en gang også to briter som var på pladetur i kano. Rennet er en tommerrenn for å få tømmestokkene forbi alle fossesstrykene og frem til Hunsfos Fabrikker, en større papirfabrikk syd for Grovane. De to engelskmenn føret ut at det var en lettvinnt måte å komme forbi de samme stryk på så de satte resultat seg og kanoen opp i rennen. Første gang de reddet livet var da de selv heldigvis i tide oppdaget at rennen gikk gjennom en meget lav tunnel. De rakk så vidt å legge seg ned. Neste gang de ble reddet var takket være folk på bredden som så kanoen rase utfor det 10 meter høye stup ned i vannet hvor rennen sluttet. Vi anbefaler ingen andre å forsøke, og vi kan garantere at de to herrer som har forsøkt, ikke vil akseptere en anmodning om å gjenta bedriften.

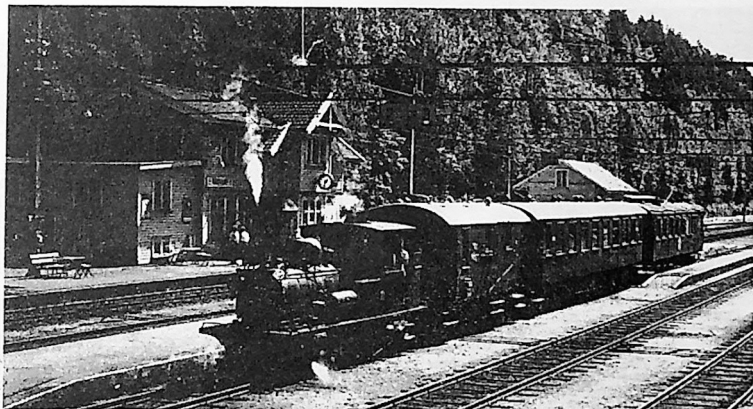
Løynng tunnel. De har fulgt med toget gjennom skjæring, over eiv og langs fjelling. Siden vi er en riktig bane, så har vi selvfølgelig også tunnel. Den har den imponerende lengde av 123 m. For at den skal virke enda lenger, skal vi i all fortlighet fortelle Dem at vi slipper ut damp samtidig som vi reduserer farten inne i tunnelen. Men tunnel er ikke nok for en bane som vår. Like overfor Løynng går banen under et meget høyt fjellparti som tigger steilt opp, nemlig 300 m på det høyeste. Her har det vært nødvendig å sette opp et overbygg for å sikre jernbanenlinjen mot ras av stein, is og snø. Overbygget som er av impregneret treverk er 150 m langt. Nord for overbygget sto tidligere en vakthytte for avbenyttelse under kritiske situasjoner. Det var også kullager, for under store snøvinter kunne en trenge både to og tre lokomotiver for å bryte banen. Vår De bare tryg, Banen er inspisert for togavgang i dag, selv om vi vet at på denne årstid er det liten fare.

Løynng stasjon, som vi har kalt stedet der vakthytten sto, er sielt stopp for vi ankommer til Hobbybanens endestasjon. Det er selvfølgelig trist å ende slik rett opp i en betongvegg, og man kan spørre seg selv hvordan banen i gamle dager kunne komme fram til Byglandsfjord. Det er intet fjellskær med det. Da banen ble nedlagt ble samtidig Beihølen demning bygget høyere. Derfor kan ikke vi vise Dem mere av den gamle trasé, men hvorfor ikke ta en søndagstur fra endepunktet, til fots, et enda eldre fremkomstmiddel enn denne bane.

Beihølen dam ble som tidligere nevnt ferdig i 1957. Det er forsåvidt ikke helt riktig, for da banen ble nedlagt ble dammen påbygget to meter. Desverre er det ikke alltid vannføring i fossen. Reguleringen av vannstanden har ikke noe å gjøre med hobbytoget, men er ene og alene avhengig av nedbør og hvilke krav turbinene setter til vannførsel. Vi håper De er heldig, for fossen og elven tar seg meget godt ut når vannmassene tordner utfor og nedover. En ting må være oppmerksom på, nemlig at dam-lukene fjernstyrtes elektrisk fra Steinsfossen. De må derfor ikke trafikere ellevelet selv om vannføringen er minimal.

Vi har ca. en halv times opphold før vi returnerer til Grovane. Forfretninger får i restaurantvognen. De må gjerne gå over dammen på eget ansvar. Pass endelig godt på barna. Den riktige stopper vi normalt ikke, hvis det ikke frådren er på netturen for konvallpukking, noe har anmodet om stopp for å ta et spesielt foto eller lokomotivføreren skulle være så uheldig å miste luen.

Vi mener ikke en tur med Hobbybanen er en ting på linje med «Se Nespeal og de». Vi tror imidlertid at gammeltdamplokomotiv kan ha sin årgang i den verden vi lever. Vi synes andskapet vi kjører gjennom er vekslende og sjarmerende. Har De falt det samme, gledet Dem sammen med ungdom som tar sine oppgaver meget alvorlig, følt at billetteringen ikke var ublu, men at materiell ikke burde gå på skrappragen, kort sagt følt Dem som en ekte hobbytrafikkant, da er vi Dem meget takknømlig. Vi kjører til hygge, glede, adspirelase og minne — for oss selv og for andre.



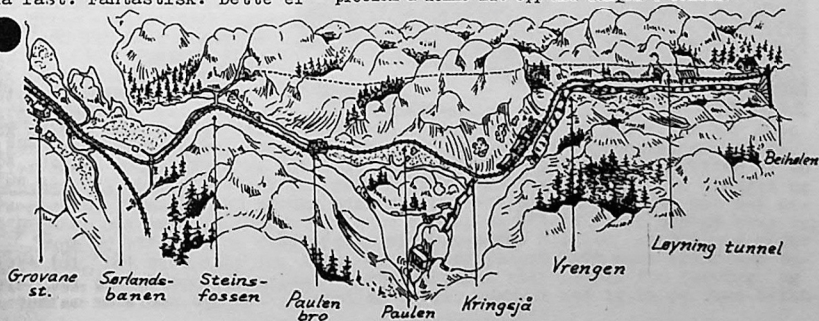
Tog nr. 1 legger ut fra Grovane stasjon og spor 3 kl. 13.30.

og viktige Oslogene tilbake, og ingen av dem vil stoppe på lille Grovane for å sette av reisende til Setesdalsbanen....

Ved ett-tiden blir det mer livlig her. Noen reisende har innfunnet seg med bil, andre med buss. Det nydelige togsettet kommer trillende baklengs inn fra lokstallen, og kafeteriaen åpnes for salg av is, mineralvann og hjemmebakte rundstykker. Henimot avgangstid har alle gjort de nødvendige innkjøp og kommet seg ombord, og der blåses klart. Så kreker vi oss ut av vekslelene på Grovane og gir oss i kast med - ja, jeg vil ikke forsøke å konkurrere med brosjyrens eminentne beskrivelse av banestrekningen på hostående side, bare kort og godt slå fast! Fantastisk! Dette er



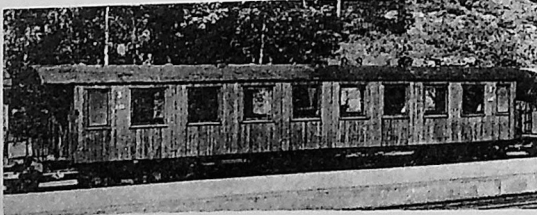
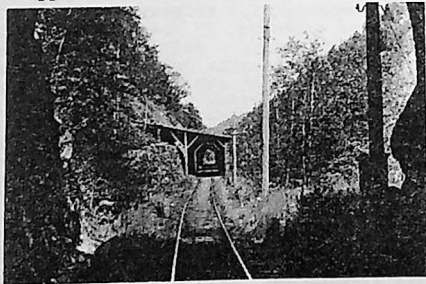
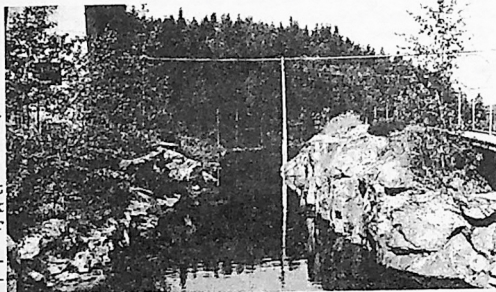
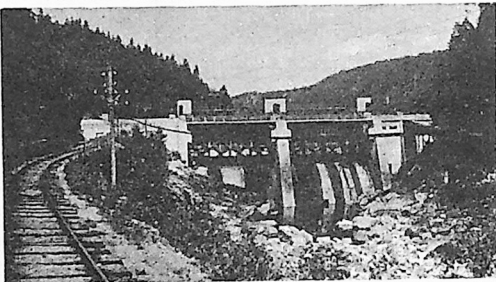
Efter en times blandet kjøring og hvil kommer vi til Beihølen, hvor sporet stopper rett i betongveggen. Med tungt tog og våte skinner kan det være litt av et problem å komme hit opp med dampen i behold.



T.h. Her tar turen slutt. Beihølen dam ved "lavvann". Under: Slik fortsetter traseen mot Røyknes på den andre siden av betongveggen.

rett og slett en ønskedrøm av en jernbane, en naturherlighet! Det er jo ikke fritt for at man somme tider går lei av å trække i leire og bare ha bondegårder og påtrengende småhusbebyggelse rundt seg på Hølandsbanen (ja, unnskyld). Setesdalsbanen er vederkvegelse for sjelen i så måte. Her er uberørt natur i massevis! De 4,7 kilometrene fra Grovane til Beihølen var jo også kjent som det vildeste stykket på hele strekningen Kr.sand-Byglandsjørd. Sporet bukte seg uavbrutt til høyre og venstre og klamrer seg stadig til fjellveggen for ikke å falle i Otra. Under vårt opphold var det stråleende vær for 3. uke på rad, og elveleiet var tørket bra ut, men inntrykket av ubehersket villskap var der like fullt.

Efter en god rast på Beihølen med spasertur langs dammen, salg av postkort og forfriskninger mm. gikk det ganske radig nedover igjen, bare på Paulen ble toget

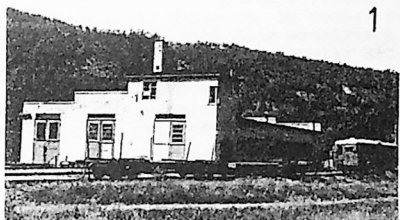


stoppet med konduktørkranen (trykkluftbrens er fine saker!) for å sette av en familie. Gorvane nåedes ca. 15.10.

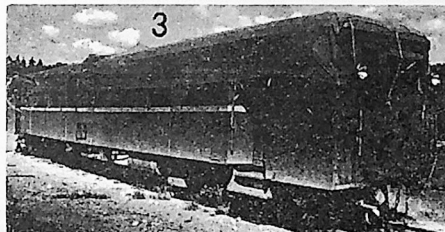
Kommet så langt og ikke nevnt et ord om hva toget bestod av! Vel, det var altså lok nr.2 fra 1895, en toakset rød malt F-vogn (Nr.41) for forfriskningsalg, den nydelige 3.kl.vogn Co 335 med 62 sitteplasser samt CFo 115 fra 1893, bygget til Flekkefjordbanen. Co335 må sies å være banens stolthet. For to år siden var den satt til side som skraphaug med et stille håp om å bli restaurert engang. Og så skjedde, takket være ivrig medlem og NSB-overkonduktør Henry Sørensen, som på 10-års tid gjorde det de andre mente var umulig, og presenterte vognen fiks ferdig etter 700 arbeidstimer.

Det står det respekt av! Og mens vi er inne på temaet arbeidsytelse må vi nevne overkonduktør Njål Eggen, som er bosatt på Grovane og automa-

Over: Sneoverbygningens sett oppover fra åpningen av Løyning tunnel. T.v.: Personvogn Co 335 fra 1913 gikk under navnet "Skjærreret" og ble betraktet som håpløst tilfelle før restaureringen i 1967 - det gjør den neppe mer.

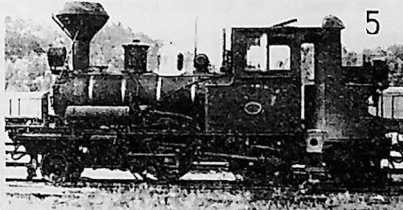
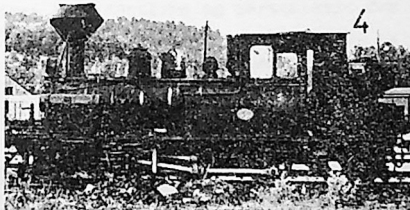


1. Den 3-spors lokstallen/verkstedet som ble bygget til sporbruddet i 1938 er fremdeles i bruk og et eldorado for jernbanevenner med håndlag - så lenge det varer. 2. Den må imidlertid fraflyttes, og det er derfor lagt spor inn i dette store skuret, som ligger inntil hovedsporet (i høyre hjørne).



3. En av de to like motorvognene fra 1932 er hensatt utenfor stallen og skal visst ikke brukes noengang mer. 4. Om kvelden ble alle damplokene trukket frem fra sitt skjul for fotografering. Her er nr. 5, maskin til 1 og 2, bygget Thune 1902. 5. Og dette er hurtigløperen nr. 6, Thune 1902. På grunn av plassmangel må fortegnelsen over Setesdalsbanens rullende materiell dessverre utstå til neste nummer.

6. Hobbyklubbens tre damplok på ett Brett. Fra v. lok nr. 2, det eneste i drift, der- nest nr. 5 og nr. 6.



tisk blir belastet med en masse plikter angående banens drift. Foruten å være togleder for de aller fleste tog hele sommeren driven sammen med sin hustru i lille stasjonskafeteria som NSB lukket for et par år siden. Faktisk ligger hele banens opprettholdelse i hendene på disse karene og noen til. Riktig

nok er det (NB! kun på driftssøndager) et bra oppmøte av gutter på vår egen alder eller litt yngre, som både gjør lok- og konduktørtjeneste, men av en eller annen grunn ser ikke disse ut til helt å ha oppfattet at driften av en hobbybane innebærer noe mer enn bare å trekke i fløyta, vifte med flagget og dra glad og fornøyd hjem atraks maskinen er satt på stallen. Det har nok sine grunner når man har funnet det best å påby en NSB-lokfører med på hver tur.

Mens vi står her og filosoferer er Hyggetoget allerede kommet ned etter siste tur. Det sies takk for idag, man holder pusten litt mens ekspresen raser forbi på nabosporet, usolgte forfriskninger blir losset for lagring, og så tøffer maskinen opp mot lokstallen og lar vognene stå igjen og være blikk-



fang og aldri så lite reklame for Setesdalsbanens Hobbyklubb i uken som kommer. Stallen ligger 2-300 meter unna, her er dessuten kulldepot, svingskive og en masse fordums buttspor som NSB rakk å rive opp før Hobbybanen kom til. Inni lokstallen - ja, de fleste store verkstedsmaskinene er fjernet, men li-kevel: For en herlig arbeidsplass! Innlagt vann og elektrisitet, varmtvannsbereder, dusjer og toaletter, oppvarmet verksted og smøregreaver. Her lar det seg jo gjøre å hovedrevidere en vogn eller to! Apropos, la oss få med det stallen inneholdt: To damplok ute av drift, en bensinmotorboggivogn fra 1932 som etter sigende bruker ca. 50 liter på en tur til Beihølen, og en personvogn Co 333 fra 1898 med lukkede plattformer som står som reserve og ligner påfallende på vanlige NSB-trevogner. På området utenfor stallen fant vi enda en motorvogn, dessuten en forhenværende sporranser og diverse 2- og 4-akslede flatvogner, ialt 7. Hertil kommer to freske inspeksjonsdresiner, som må ha vært banens hurtigste kjøretøyer (60 km/t er notert).

Kan vi så si at fremtidens himmel for Setesdalsbanen er skyfri og blå? Dessverre. Store, mørke haugskyer tårner seg opp, den første i form av Norges Statsbaner. Ut av Grovane stasjon, her skal det legges CTC og vi kan ikke ha hobbytog rekende innimellom våre fine isøleringer. Utkastelsen er trådt i kraft i skrivende stund, og fra neste vår må S-H finne seg en annen start-grop. Som om ikke dette var nok, må man også regne med å bli jaget fra det supre lokstallområdet, som den industrifattige Grovane kommune gjerne vil ha en fabrikk eller to på. Men denne utkastelsen har det mindre travelt.

Vi krysser fingrene for klubben og sier med fynd og klem: Sett av en sommersøndag i 1969 til Setesdalsbanen, det vil du ikke angre på!

Vi skylder vel kanskje å fortelle at de ivrigste hos oss allerede i år har fulgt oppfordringen: I dagene 10.-14. august var omtrent hele Hølandsbanens lokpersonale under ledelse av verksmesteren der nede og bistod i vesentlig grad med avviklingen av en vedtransport og ekstraturer for skoleskipsgutter fra hele Skandinavia.

Ole Mjelva.

Det fikk vi ikke med!

Du verden så trang plassen ble denne gangen da! Ja, det er bare å beklage dypt at en hel del småartikler og notiser har tapt i kampen om plassen og følgelig må utsettes til julenummeret. Men da skal vi også gjøre vårt beste for å få alt med! Vi har etpar leserbrev om forskjellige emner liggende, der- nest en fortegnelse over det rullende materiell ved Setesdalsbanens Hobbyklubb, og dessuten skylder vi jo leserne en ordentlig redegjørelse for og kartlegging av de nye forhold ved forlengelsen av banen vår. Det kommer!

Opplaget på nå ikke dette skremme noen fra å skrive til oss. Leserbrev skal være hovedretten i bladet vårt, og vær vennlig å fatte dere mest mulig i korthet, så blir det plass til flere innlegg. Av brukbare emner for diskusjonsinnlegg i neste nummer vil vi spesielt nevne "navn på dieselloket" og "for og imot forhåndsplanlegging av personaltjenestene under driften". Velkommen! Stoff må være inne innen 10. november for å komme i betraktning. Red.

Historien om Urskog-Hølandsbanen

Hvis noen av leserne skulle sveve i den villfarelse at salget av vår eksellente historiebok, som behørig ble annonsert i nr.12, nå skulle være slutt på grunn av at opplaget er utsolgt eller av andre årsaker, iler vi til med å si at så er meget langt fra tilfelle. De kan fremdeles få kjøpt heftet over vår postgiro! Er det ikke så at onkel Fridtjofs fødselsdag er like om hjørnet? Se der - gaveproblemet løst med en gang. Ta med etpar til fettere og kusiner i slengen! Send inn kr. 6,- pr. stk. til

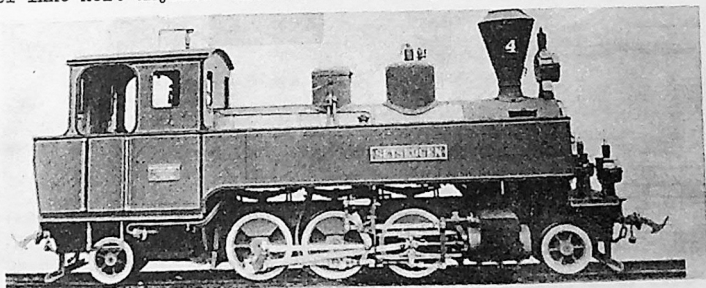
A/L Hølandsbanen - "Tertitten"
Gabels gate 1 B, OSLO 2

Postgirokonto 20 53 22!!

og vær så snill å unngå andre innbetalingsmåter. Postanvisninger til redaktøren privat eller postboks 31 volder bare trøbel! Og husk altså at det inntet er i veien for å bestille flere. Bestillinger på 50 stk. eller mer får kvantumsrabatt! De kan også få heftet i Stockholm og København til høyere pris.

Red.

Som dagens forsidebilde viser: Lokomotiv nr. 4 er satt i drift, for å si det kaldt og nøkternt. Du verden for en stemning denne nyheten vakte på Hølandsbanen den strålende søndagen i august! De unisone gledesyl fra "Setskogen"s og "Høland"s dampfløyter hørtes vel til Mork og bortenfor, og ivrige medlemsers filmkameraer surret som aldri før. "Setskogen" var dagens helt. La oss her overlate ordet til verksmester Hans Petter Grøner, og bare kort minne interesserte om at lokets tekniske data er å finne på side 38 i den vel ikke helt ukjente "Historien om Urskog-Hølandsbanen":



"Det er nå et faktum, - "Setskogen" har gått sin første tur under egen damp på Halandsbanen. Denne begivenhet fant sted fredag 23. august, og søndag 25. var loket å finne foran 11-toget fra Sørumsand i kobbel med "Høland".

Lokomotivet er i likhet med "Høland" godkjent av Kjelkontrollen i Statens Arbeidstilsyn og sertifisert for en 5-årsperiode før ny godkjennelse må finne sted.

Sertifiseringen går i korthet ut på at kjelen fylles helt opp med kaldt vann, hvorefter der pumpes inn vann ytterligere til trykket er oppe i 18 kp pr. cm². Kjelen skal under prøven vise seg helt tett. "Setskogen" viste seg å holde mål fullt ut. Etter den vellykkede kaldtvannsprøven ble sikkerhetsventilene stillet til å blåse ved 11,5 kp/cm². Lokomotivet er godkjent for et høyeste damptrykk på 12 kp/cm².

Dampprøve fant sted lørdag 24. august under nærvær av kjelinspektør S. Bruun-Pettersen. Alt forløp vel og lokets første kjørte kilometre for egen maskin forløp enestående bra. Begge sylindrene var så godt som helt tette, og smørepumpen fungerte tilfredsstillende. Armaturen forøvrig, på en injektor nær, var helt tett. Manometeret viste ved kontroll helt korrekt trykk.

Lokomotivets gange er om mulig enda bedre enn "Høland"s, dette skyldes trolig at hjulringene er lite nedslitte.

Som vel mange er klar over er "Setskogen" i motsetning til "Høland" et såkalt våtdamplok, dvs. det har ingen overheter. Dette fører til at vannforbruket blir større fordi dampen ikke blir opphetet til den samme høye temperatur som på "Høland" og følgelig heller ikke får den samme utvidelsen, det vil således mer til en del for å utføre det samme arbeide. Dette skulle også føre til et noe større kullforbruk, men etter de foreløpige erfaringer er dette eventuelt så lite at det ikke er verdt å nevne!

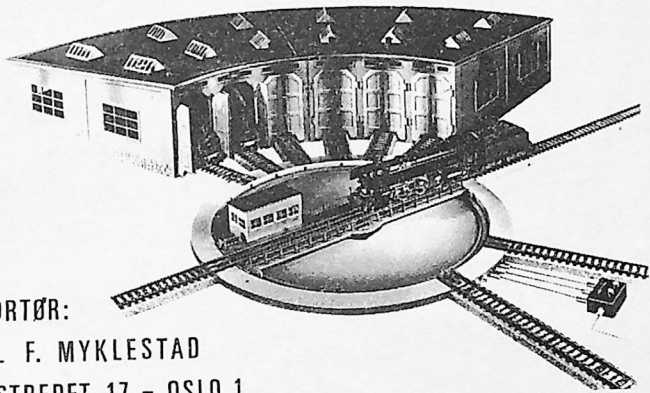
De av lokpersonalet som foreløpig har hatt tjeneste på "Setskogen" har bare godt å si om loket, selv om den noe mindre førerhytten medfører at det kan bli svært varmt der.

Det gjenstår endel arbeide før loket er ferdig oppusset, likesom der må monteres ny injektor på lokførerens side. Vanntankene er også lekk på et par steder, men dette blir "lappet" med stålplast. Det venstre navneskiltet er ikke montert, men dette vil bli gjort før neste sesong.

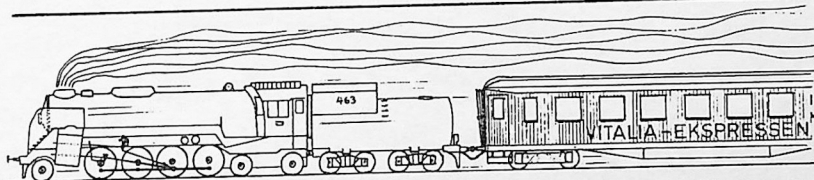
I og med t banen nå har to fullt brukbare damplok til disposisjon i trafikken, står vi langt bedre rustet til å påta oss fellesturer og arrangementer enn vi har gjort hittil. Det er derfor bare å håpe at vi neste år kan komme skikkelig igang med slike tiltak!"

MÄRKLIN

For ungdom i alle aldre



IMPORTØR:
CARL F. MYKLESTAD
PILESTREDET 17 - OSLO 1



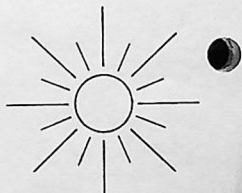
MED VITALIA-EKSPRESSEN TIL HELSELAND

Spis daglig



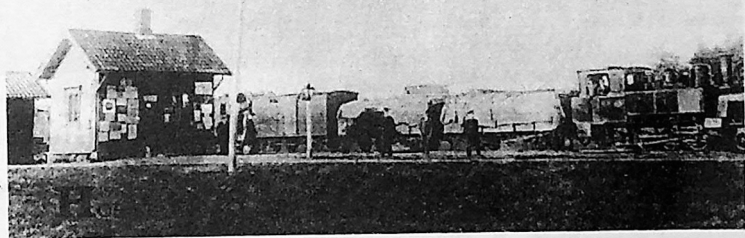
VITALIA

HELSEPRODUKTER



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

HOLMESTRAND- VITTINGFOSSBANEN



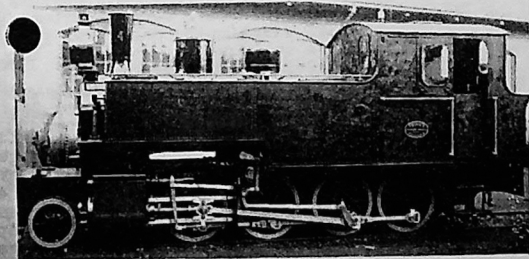
Ved århundredskiftet var Holmestrand-Vittingfossbanen en av fire po-sjekterte privatbaner i Vestfold. Av disse ble kun denne og Tønsberg-Eidsfossbanen godkjent av Stortingets Jernbanekomité. Men før man kom så langt var der en langvarig jernbanestríd, hvor alle midler ble brukt. Først i 1898 ble den gordiske jernbaneknute løst.

Anlegg av banen.

På grunn av det vanskelige terreng som traseen ville gå gjennom, bestemte man seg først for en sporvidde på 750 mm. Anlegget ville med denne sporvidden bli langt billigere, og en gunstigere forrentning av driften skulle kunne oppnås. Noen bekymringer for sporbrudd med Vestfoldbanen i Holmestrand hadde man ikke. da mesteparten av godset skulle skipes ut herfra. Dessuten hadde Vittingfoss Tresliperi satt som betingelse for sitt bidrag på 100 000 kr. til banen at den ble bygget med 750 mm sporvidde. Ved utkjørselen fra Holmestrand var det planlagt å legge inn en tannstang- eller bremsebane for å kunne korte inn litt på strekningen. Imidlertid begynte arbeidet med Tønsberg-Eidsfossbanen utpå høsten 1898, og her ble 1067 mm sporvidde benyttet. En ny beregning ble foretatt for HVB og det viste seg at om man skulle følge eksempelet fra TEB ville det fordyre anlegget med 200 000 kr. De to banene ville få en 6 km lang fellesstrekning mellom Hillestad og Hof. For å unngå et treskinnesystem her ble man til slutt enige om å koste på seg ekstraavgiften. Vittingfoss Tresliperi besluttet også å fastholde sitt bidrag tross den større sporvidden.

Det ble også utført en omkostningsberegning for elektrisk drift, men dette innebar en fordyrelse på rundt 250 000 og kom således ikke på tale.

Av større arbeider kan nevnes en bro syd for Holmestrand hvor HVB krysset Vestfoldbanen (Jarlsbergbanen) og en tunnel i fjellet opp fra Holmestrand. Ellers var det mange større fjellskjæringer og jordfyllinger. Over Hillestadmyrene måtte banen legges på flåte. Minste kurveradius var 100 m og største stigning/fall 25 . Planeringens kronbredde på



HVB nr. 4, "Bjørnen".

banker var 3,6 m, i skjæringer 3,4 m. Banen ble bygget med en skinnevekt på 17,5 kg pr.m, og det gikk med 41540 stk. sviller av dimensjonen 200·22·11cm.

Banens drift.

Den 10. oktober 1902 ble banen åpnet for drift. Til åpningen var det anskaffet to damplokomotivet og 3 toakslede personvogner med 2. og 3. klasse. Dessuten en toakslet reisegodsvogn og 6 N-vogner. Det ble stilt store forhåpninger til banen og den viste seg å svare til forventningene. Allerede det første året hadde den et mindre overskudd på kr. 1556,71.



Hoff stasjon etter ombygning.

Å leie en godsvogn, ble vognen stående over en dag var døgnleien på kr. 3,- og skulle vognen rangeres måtte man betale skifteavgift på kr.4,- pr. vogn.

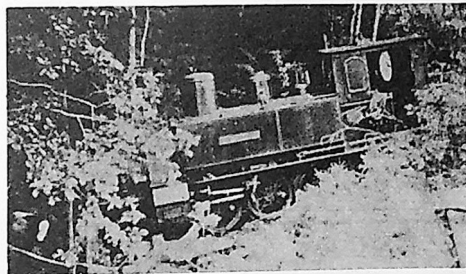
Efterhvert som trafikken øket ble lokomotivenes kapasitet for liten. De klarte ikke mer enn fire stoffvogner i de sterkeste stigningene. Som regel måtte personalet kjøre kippvendinger når toget kom til Vittingfoss om kvelden. De holdt gjerne på til langt på natt, og vognene som skulle opp til toppen av måssåsen ble satt inn på et sidespor der. Når morgentoget kom, koblet man til godsvognene og tok dem med til Hillestad st. Her ble de satt igjen på grunn av den sterke stigningen, mens persontoget dro videre til Gullaug. Derfra returnerte lokomotivet til Hillestad og hentet godsvognene hvorefter hele toget ble sammenkoblet på Gullaug og fortsatte til Holmestrand stasjon.

Dette ble jo en kostbar driftsform, og i midten av tyve-årene kjøpte man to lokomotiver fra Thunes lokomotivfabrikk. Lok nr.3 var et 1'D tosyndret tvillinglok, nr.4 het "Bjørnen" og var en 1'D tosyndret compound-våtdamp-maskin.

Vinterstid kunne det falle svært vanskelig å få togene frem, da fjellskjæringene føyket til og en ikke hadde annet enn spader å fjerne sneen med. For-øvrig var arbeidsforholdene på banen meget gode, i spissen stod den dyktige driftsbestyrer Rud. I 22 år gav banen bare overskudd. Det største var i 1925 da man innkasserte 89561 kr. som netto. Men i 1927 begynte konkurransen fra bliene å bli for stor. Bildne stoppet til og med ved stasjonene for å ta med reisende som ventet på toget. I 1930 begynte persontrafikken å gå ned for alvor, dette kom ikke minst av at Holmestrand mistet sitt brennevinutsalg. Driften ble innskrenket fra 4 til to tog om dagen. I 1931 ble persontrafikken helt innstilt, og i september samme år begynte HVB å kjøre landveisbuss ved siden av banen. Man håpet på denne måten å kunne bedre banens anstrengte økonomi. Da den første bussen kjørte inn i Vittingfoss sa folk at den første spikeren i banens likkiste var slått i. Disse dystre spådommer holdt da også stikk. Det begynte å gå dårlig ved Vittingfoss Tresliperi. En tid stod det helt, og det var mer enn



Kullhus og godsvramp på Vittingfoss omkring 1920.



Lok nr. 1 "Holmestrand" avsporet i Leikås-skjæringen. Den 31. mai 1938 kjørte det aller siste dagen etter var 50 mann blitt arbeidsledige.

Banen hadde ved nedleggelsen bare tre damplokomotiver, da ett var hugget tidligere, dessuten tre toakslede personvogner og en reisegodsvogn samt 49 toakslede godsvogner av forskjellige typer og to boggi-godsvogner.

Holmestrand-Vittingfossbanen hadde følgende godsvogntyper:

HVB Gf Lukket godsvogn med bremsehus
HVB N Kjeppstakevogn (uten karmar)
HVB Q Kjeppstakevogn, fireakslet

HVB L Kassevogn med høye karmar
HVB M Provisorisk brennevogn
HVB S Melkvogn

Asbjørn N. Jakobsen.

DALA - OCKELBO - NORRSUNDETS



Undervis mot Jädraås langs den vakre Rysjön (se kart neste side).

JÄRNVÄG

Efter en fenomenalt vellykket fototur til Sverige i begynnelsen av juli i år, skal vi forsøke å bringe noen små, spredte inntrykk av svenske privatbaner i dette og andre nummer av "Tertitten".

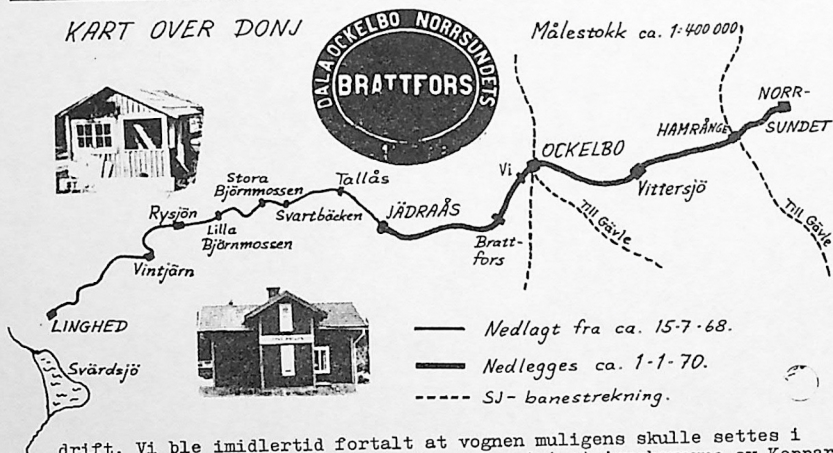
Som den første på listen følger D O N J, en 86 km lang jernbane litt nord for Gävle. Banen har en sporvidde på 891 mm (3 svenske fot), en i Sverige meget alminnelig sporvidde. Den ble hovedsakelig bygget for å få tømmertre fra de store

skogene i Dalarna ut til sagbruk og fabrikker ved Bottenhavskysten. Banen går fra Lingham forbi Jädraås (hovedsetet) og Ockelbo til Norrsundet. Tidligere var banen naturligvis dampdrevet, men i slutten av 50-årene kom de første diesellokene, og nå er det utelukkende disse som ivaretar all transport.

Vilkom til Jädraås tidlig om morgenen, og værguden viste seg fra sin beste side: Strålende sol! Jo, her skulle det nok bli fotografering. Utover stasjonsområdet stod endel tomme og lastede tømmervogner, samt to flatvogner lastet med eldgamle vogner til den fremtidige turist- og veteranbane som 891-Järnvägernas Museumsällskap arbeider med. Disse har fått et fristed i den gamle lokstallen på Jädraås, her får karene all mulig støtte av maskiningeniør Svensson ved D O N J (vi skal komme tilbake til dette arbeidet senere).

Vi ble vennlig mottatt av trafikkinspektør Malmström, som satte oss i forbindelse med mlø.Svensson. Han sørget for at vi fikk bese den gamle lokstallen. For første gang fikk vi se en Dampmotorvogn - "Majorn" hadde tidligere gjort en god jobb på banen, men er naturligvis forlenget satt ut av

KART OVER DONJ

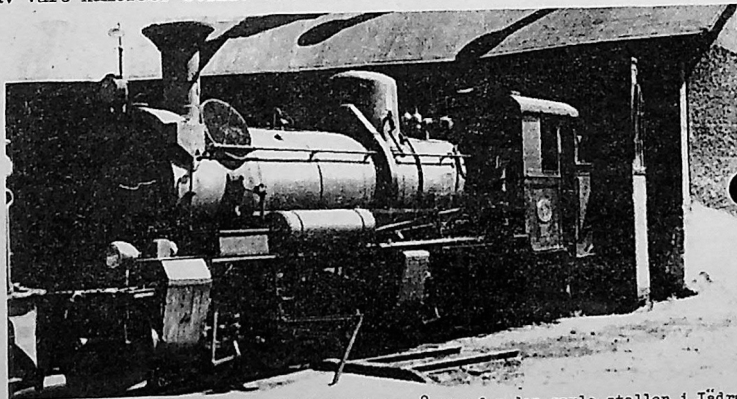


drift. Vi ble imidlertid fortalt at vognen muligens skulle settes i stand til banens nedleggelse i 1970, da man ventet at innehaverne av Kopparfors Bolag (DONJ's moderselskap) ville befare banen. Etterpå fikk vi trykket ut banens siste Mallet-lokomotiv slik at den kunne avbildes behørig. Senest i april trakk denne herlige kjempen et spesialtog for SJK.

Vi forhørte oss om mulighetene til å følge med et tømmertog opp til Linghed og tilbake til Jädraås. Dette ble øyeblikkelig innvilget, og en liten stund senere var vi hjemme hos maskiningeniøren for å få oss en kopp kaffe og litt å bite i.

Da vi igjen var nede på stasjonen stod toget allerede klart til avgang. Tre diesellok, to av dem multipelkoblet, var beredt til dyst. 27 tomme tømmervogner skulle bringes til Linghed, herfra skulle vi hente 30 fullastede vogner tilbake.

Fra vi startet i Jädraås og til vi var tilbake igjen stod ikke et eneste av våre kameraer stille et minutt. Vi kom frem til Linghed vel 20 minutt-



Dala-Ockelbo-Norrsundets Järnvägs Mallet-lok nr. 8 utenfor den gamle stallen i Jädraås. Det var tre lok av denne typen ved DONJ. Samtidig som disse lokomotivene var de største Mallets i Sverige, var de også de største lokomotiver for smalt spor.



Toget til Lingham er klart til avgang fra Jädraås. Legg merke til slangene for multipelkoblingene.

ter før rutetid. Dette kan man tillate seg da alle tog ved banen kjøres etter spesiell ordre.

Fra Lingham til Rysjön, omtrent 17 kilometer, stiger banen fra 152 til 379 meter over havet, så over denne del av banen måtte man kjøre to vendinger med 15 vogner i hver.

Vel tilbake i Jädraås kunne vi bare fastslå at vi hadde vært med på den mest fantastiske jernbanereise vi har opplevet, og vel noen gang kommer til å oppleve. I skrivende stund er denne delen av DONJ nedlagt, og om ca. 1½ år vil antagelig den siste delen forsvinne.

Det kunne skrives tykke bøker om Dala-Norrsund-Norrsundets Järnväg, men vi får heller la bildene tale for seg.

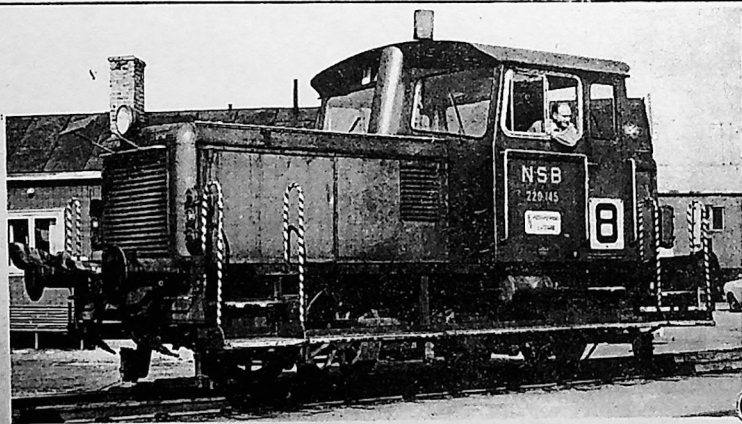
Gaute Narverud.



Ved banens høyeste punkt, Rysjön. Det 30 vogn lange tømmeretog like før det setter utfor fallene nedover mot Jädraås.



AUTORISERT TAPPERI: JARLSBERG MINERALVANN A/S



Norges Statsbaners skiftetraktor type Skd 220 c nr. 145. Ialt 14 stk. (nr. 135-145 og 166-168) levert fra 1963 til 1967, dessuten 2 stk. til Oslo Sporveier (Tunnelbanen) i 1966. Lengde o.k. 7,6 meter, totalvekt 22,0 tonn. Motor: Rolls Royce 215 HK ved 2000 omdr./min. Kraftoverføring: Hydraulisk med koblestenger. Største hastighet 45 km/t.

Levahn Mek. Verksted ^{A/s}

Anleggs- og transportmateriell - Løpkraner - Motorlokomotiver - Savo betongproporsjoneringsverk - Jernkonstruksjoner - Maskinarbeider - Tlf. 68 85 80