

# Tertittten

HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD



*Nr. 16*

MAI 1969



# TERTITTEN

Medlemsorgan for Andelslaget Hølandsbanen - Nr. 16 - april-mai 1969

Foreningens adresse:  
Postboks 31, Vinderen, Oslo 3  
Postgiro 20 67 71  
Bankkonto: Bergens Privatbank  
Nr. 5001.30.56983  
Formann:  
Hans Petter Grøner  
Slemdalsveien 81 d, Oslo 3  
Kasserer:  
Jørgen Seemann Berg  
Jenshaugveien 8b, 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  
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  
alminnelig jernbaneinteresse.  
Medlemskap koster kr.25,- pr. år.

Så riktig, så riktig - dette er den tynneste "Tertittten" som noen gang er blitt slengt ned i en postkasse. Det er bare å beklage! Vi skal imidlertid komme sterkere igjen senere; når eksamenspress o.l. har herjet fra seg i redaksjonen. Hvis dessuten de folkene som hadde lovet oss fine og lange artikler til dette nummeret, snart kunne finne frem de riktige brillene og børste støvet av skriveblokken sin, skulle vi kunne nå langt innen neste nummer skal ut.

Vi får altså la forventningen være en mager trøst.

Likevel skylder vi å dele ut en og annen blomsterkvast her og nå: Vi har begynt å få leserbrev! Og leserbrev er noe av det gladeste vi er i. Vi håper dette bare er begynnelsen til en jevn strøm av hilser, spørsmål og kritikk som skal komme i årene fremover. Skriv om hva som helst! Vi kan dessverre ikke trykke alt her i bladet, men det mest egnede tar vi med, og spørsmål forøvrig svarer vi direkte på - når tiden tillater det. Dessuten - er det ikke artig å se navnet sitt på trykk da?

## BILLEDSTOFF

På grunn av endel henvendelser vi har fått om nettopp dette, skal vi opplyse at vi fra og med nå innfører en bestemt ordning når det gjelder bildene i medlemsbladet. De forskjellige fotografier kan være

1. ved navngitt fotograf. Hans navn er da å finne et eller annet sted i bladet, f.eks. i nærheten av fotografiet.
  2. ved innsenderen av den artikkel som bildet er knyttet til. I så fall er bildet forsynt med en stjerne\*, gjerne i nedre høyre hjørne.
  3. ved redaksjonens arkiv. Bildet har da ingen spesiell angivelse.
- Bilder fra redaksjonen kan bestilles som kopier og leveres i format 9-13 cm, tå: en kroners penge, om noen skulle være interessert i det. Hva angår punkt 1 og 2, vil fotografen her som oftest være et av medlemmene, og vi vil da anbefale vår medlemsfortegnelse.

## FORSIDEN

Vi skal ikke komme med et eneste utropstegn, bare tørt opplyse at det vi ser er lok nr.207 (fremtidig veteranotogslok?) type 21e med godstog på Numedalsbanen for vel et år siden. Fotograf: Jørgen S. Berg.

## AUTOMATISK TOGSTOPP

Ved de fleste jernbaner er det overlatt til lokomotivførersens sanser å motta informasjon fra signaler om tillatt kjørehastighet for et tog. Man er ved et slikt system, særlig når der anvendes ermannsbetjente lokomotiver, svært avhengig av den menneskelige faktor, en faktor som kan svikte. Ugunstige værforhold som tåke og snetykke vil også kunne sette en lokomotivførers riktige oppfatning av signaler på prøve.

Det har således lenge vært behov for systemer som kunne overføre signalinformasjon til toget ad mekanisk eller elektrisk vei.

Det har opp gjennom årene vært utviklet en del slike systemer, av hvilke de viktigste her skal beskrives. Til slutt tar vi for oss et nytt, norskutviklet system som muligens vil bli tatt i bruk av NSB.

Det eldste system som her skal nevnes, går under navnet "Tripcock" og er spesielt utviklet for undergrunnsbanen i London. Det består av en liten arm, plassert ved siden av en av skinnene. Denne arm ligger horisontalt når det tilhørende signal viser klart, og reises opp i loddrrett



Manuell togstopp. Grorud 120866.

stilling ved trykkluft når signalet går i stopp. Hvis et tog forsøker å passere, vil armen slå opp en bøyle som er plassert under den første vognen, og dermed utløse togets luftbremse. Systemet er enkelt og greit og har virket tilfredsstillende i mange år ved undergrunnsbanene i London og Berlin!

En svakhet ved "Tripcock"-systemet er de bevegelige delene i friluft. Man kan godt tenke seg at de trykkluftopererte armene kunne fryse fast dersom systemet ble brukt f.eks. under norske vinterforhold. Det er imidlertid ikke så vanskelig å erstatte armene og bøylene med apparater som ikke har bevegelige deler:

Man kan stille opp en magnetspole (i en beskyttende kasse) i sporet. Når man kjører strøm inn på spolen, vil denne låge et magnetfelt. I en magnetspole montert slik på lokomotivet at den passerer like over spolen i sporet, vil det da induiseres en strøm, en strøm som lett kan bringes til å påvirke togets bremser. Avstanden mellom spolen må være ganske liten (rundt 10 cm) for at magnetfeltet skal induisere en skikkelig strøm i spolen på lokomotivet. Dette er prinsippet for Indusi-systemet, som brukes av de tyske og de østerrikske forbundsbaner (DB og ÖBB).

En viktig innvendig mot de to ovenfor beskrevne systemene er at man godt kan tenke seg feil som vil gå ut over sikkerheten. For eksempel vil et brudd i tilførselsledningene til sporspolen føre til at det ikke kommer noen strøm frem til spolen når signalet står i stopp, at det derfor ikke blir laget noe magnetfelt, og at toget følgelig kan kjøre forbi signalet dersom lokføreren skulle ha lyst til det.

Et system som skal være helt sikkert, må bygge på kontinuerlig overføring av et signal til toget. Hvis man da overfører "kjøretillatelse", og ikke "stoppordre" som ved Tripcock- og Indusi-systemene, vil en svikt i systemet som fører til at signalet uteblir, medføre at toget stopper. Flere slike systemer er tatt i bruk. Felles for disse er at de er ganske kostbare. De har derfor til nå bare vært aktuelle på linjer med stor trafikk (undergrunnsbaner) eller med spesielt hurtig kjøring (200 km/t).

Ved et amerikansk system, som også er i bruk ved tunnelbanene i Oslo

## «BJØRKÅSEN»

RUBRIKKANNONSE

Fotografi og/eller hovedtegnning av damplokomotiv for 600 mm sporvidde, Orenstein & Koppell 1904, tilbyrs for kr.6,- pr. stk. Henvendelse Olaf Wiegels, Greverudkollen 5, 1415 Oppegård.

og Stockholm, blir det inn på kjøreskinnene matet en vekselstrøm med frekvens 75 Hz. Denne strømmen hakkes opp i et bestemt antall impulser (strømstøt) pr. minutt, eftersom hvilken av hastighetene 30, 50 eller 70 km/t som skal tillates. Ingen impulser betyr ordre om maksimalhastighet 15 km/t. Hvis således f.eks. et ledningsbrudd skulle forårsake at en seksjon ikke blir matet med signalstrøm, vil tog på seksjonen automatisk få ordre om laveste maksimalhastighet. Den opphakkede signalstrømmen blir registrert ombord i vognene på følgende måte:

Strømmen som går i skinnene forårsaker at det rundt skinnene oppstår et magnetfelt. I en spole som er plassert foran på boggiene på tvers av skinnegangen og i kort avstand fra skinnene blir det da induisert strøm som forandres "i takt" med signalstrømmen. Antall pulser pr. minutt blir så automatisk talt, og den riktige maksimalhastighet vises på en signaltavle i førerrommet. Det er også ordnet slik at bremsene automatisk slår til dersom føreren ikke reagerer på et signal om at han kjører for fort. Et annet system, som anvendes av Deutsche Bundesbahnen på deres 200 km/t-strekninger, har mye til felles med det foran nevnte. Hovedforskjellen består i at signalstrømmen mates inn på kabler som ligger inntil skinnefoten (på innsiden av skinnene). Med et par hundre meters mellomrom krysser de to kablene hverandre (bytter side). Når et tog passerer et slikt "kabelkryss", kan dette registreres i driftssentralen, og på toget. Ved å telle passeringene av slike kryss kan man få bra nøyaktig informasjon om hvor toget befinner seg. Dette kan så mates inn på en enkel regnemaskin som da via signalkablene forteller toget hvilken maksimalhastighet det kan ha. Regnemaskinen tar da hensyn til avstanden til forankjørende tog og dessuten til hastighetsbegrensninger på grunn av kurver, stasjoner osv.

Norges Statsbaner har i de senere år vært interessert i å innføre et system som kunne minske sannsynligheten for forbikjøring av stoppsignaler. Da meningen er å innføre systemet på alle hovedlinjer innen ganske kort tid, måtte det av økonomiske grunner bli et system på linje med de to som er beskrevet først i denne oversikten. Det er således ikke på noen måte tale om å erstatte lokføreren eller hans observasjon av signalene, bare å innføre en ekstra sikkerhet.

Man var interessert i å finne et system der man av hensyn til linjevedlikehold og snerydding kunne unngå å plassere apparater i skinnegangen. Det falt da naturlig å benytte radiobølger og da slike med ekstra kort bølgelengde (mikrobølger). Dette fordi slike bølger går rett frem uten å bli avvøyet til siden (jfr. TV og FM-radio i forhold til vanlig radio, man skal helst "kunne se" senderen).

Foran på lokomotivtaket er plassert en senderantenne som hele tiden sender radiobølger med en bestemt frekvens ut i alle retninger. På toppen av signalmastene er det også plassert antenner. En slik antenne peker mot "sitt" spor og kan bare motta/sende ut bølger i en bestemt retning. Idet lokomotivet passerer signalantennen, tar denne imot bølger fra lokomotivantennen, disse blir omformet etter hva signalbildet viser og sendt tilbake til lokomotivantennen. I lokomotivet blir da meldingen mottatt og bremsene eventuelt påvirket. Det er også, som ved de andre systemene, mulig å overføre andre informasjoner, såsom hastighetsbegrensninger o.l. Systemet må nødvendigvis medføre at man bruker to typer omforming i signaldelen, en for kjøreretning "fra Oslo" og en for retning "til Oslo", for å utelukke påvirkning fra signaler som regulerer kjøring i motsatt retning.

Systemet har vært testet for å vise at man får en sikker påvirkning fra signalet, og for å vise at man ikke får påvirkning fra signaler på nabospor. Dessuten har man utført prøver for å forvise seg om at man ikke får påvirkning fra ytre kilder (f.eks. flyradar). Alle prøver har gått tilfreds-

stillende, og det er bestemt at man nå skal foreta endelige forsøk med systemet i vanlig drift for å få grunnlag til å bestemme hvorvidt det skal innføres eller ikke. Man må ha lov til å uttrykke glede over at NSB har tatt initiativet til å få utviklet et moderne togstoppssystem spesielt beregnet på norske forhold, og at norske forskere ved SINTEF, NTH, Trondheim, er i ferd med å klare å utvikle et slikt system.

Rolf Gillebo.

BOTANIKK FOR BEGYNNERE I:

## Treet som døde

Jeg vet ikke riktig om "Tertitten" er det rette forum for en prat om plantelære, men med utgangspunkt i Wiegels' artikkel i nr.15 vil jeg allikevel komme med noen korte "botaniske" bemerkninger.

Som vel de fleste vet, er det nødvendig for et tre å ha et rikt forgrenet rotsystem for å kunne leve og ta opp næring. Om man amputerer for meget av røttene, vil treet syke hen, for til slutt å dø! Hvis det er et stort tre vil det naturligvis ta lengre tid, men innvendig vil likevel forråtnelsen spre seg.

La oss sammenligne Norges Statsbaner med et slikt tre; kanskje et av de mindre "jernbanetrærne" i Europa, men allikevel av anselig størrelse. "Gartnerne" som skal stelle NSB-treet har snille sjefer, som gladelig bevilger penger til livgivende gjødning - og på utsiden ser jo treet ganske levedyktig ut!

Men hvorledes er forholdene i marginen? Gartnerne har gjennom mangeår på grunn av en fiks idé systematisk gravet rundt stammen og kappet mindre forgreninger av røttene; de syntes muligens ikke de var store nok? Ved at næringsopptaket forsvant fra disse smårøttene, ble de større røttene svakere, og nå oppdaget man at man for alvor måtte til med behandling ved sterke gjødningsmidler (og slike er meget, meget dyre!) om ikke hele treet skulle gå en rask død i møte.

Alle vet at NSB-treet og lignende trær har behov for en lang rekke næringsstoffer, - ja, endel av dem er faktisk en livsbetingelse for disse trærne! Blant de viktigste av disse stoffene kan vi nevne:

Fraktgods, Passasjerer, Ilgods, Post, Ekspressgods, Reise gods.

Hva gjør så gartnerne? Jo, de klipper av fibrene i røttene som fører de fem sistnevnte av de viktige stoffene til treet - og da er det jo nokså klart at ernæringen må bli noe mangelfull!

Men dette later man ikke til å ha hørt noe om på det stedet hvor man lærer å behandle slike jernbanetrær.

Disse "gartnerne" er noen skumle fyrer; de har lyst til å sabotere dem som eier NSB-treet, så de lager sperrer hvor man må betale høye takster for å slippe forbi. Resultatet sier seg selv - alle næringsstoffene velger å ernære et nærliggende "veitre" eller et "flytre".

Og vips - den ene roten etter den andre dør, inntil treet er en haug råtne kvister. Man er på god vei - nøyaktig hvor lang tid detehale vil ta, er det ingen forunt å si noe om.

Gaute Narverud.

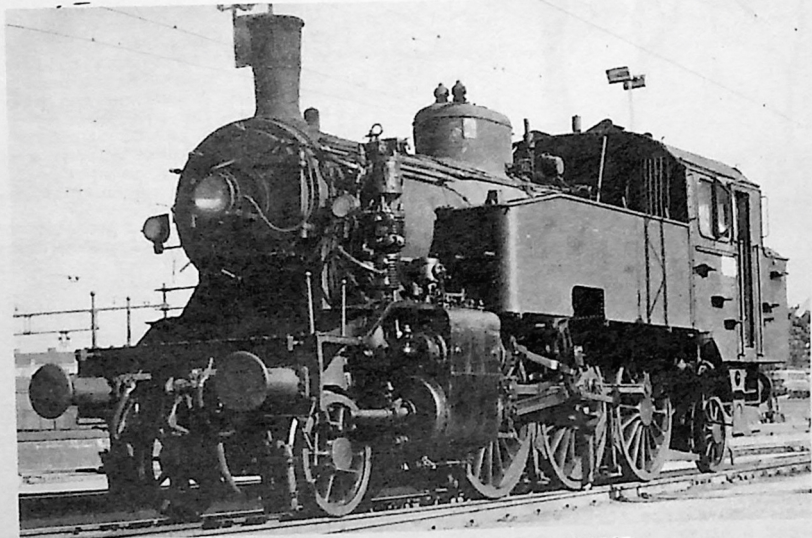


**N.S.B. TEKNISK** Statsbanene går nå løs for fullt med utrangering av gjenlevende damplok på løpende bånd. Hittil i år er det utrangert flere damplok enn i hele fjor. La oss ta en titt på "sorgens liste", slik den har vokst med tiden:

Utr.dato	Loktype	Nummer	Bygget	Kjel nr.	Kjel bygget
14/4	27a	296	Thune 1915	55	1954
21/4	22a	288	Hamar 1914	187	1914
21/4	21c	372	Nohab 1919	49	1952
21/4	26c	433	W-thur 1923	161	1921
21/4	"	435	Hamar 1923	159	1921
21/4	23b	440	Thune 1924	?	?
21/4	"	441	Thune 1924	107	1959
21/4	31b	448	N.M.I. 1925	109	1960
26/4	63a	2572	Henschel 1943		
10/5	26c	436	Hamar 1923		
1/4	31b	430	Thune 1923		
ca. 31/5	21c	377	Nohab 1919		
ca. 31/5	30b	347	N.M.I. 1920		
Mars	El 1a	2010*	PK&Thu 1922	*Til Jernbanemuseet som nr. 2001	
Mars	El 1a	2017	PK&Thu 1923		

Av nylig levert vognmateriell kan nevnes at serien med Bo31-vognene (turistvognene) er kommet til nr. 25 636, og det betyr at det totale antall vogner av denne typen er kommet opp i 106. I tillegg kommer de vognene som nå ombygges fra litra Bo3f til Bo3l. Den første av disse fikk nr. 25 642. Den andre beholdt sitt originale nummer efjer hovedpuss, og hvilket system man går etter her, får vi iaktta senere.

Den nye serien på Di2-lok, ialt 9 enheter, er nå kommet til nr. 2.845, idet dette lok ble levert i april og nr. 844 i mars.



Lok nr. 288, type 32a. Østbanen 070967.

El 14.2173 har nå vært i drift en tid, og det er mulig at 2174 er levert i skrivende stund. I "Tertitten" nr.15 skrev vi under denne posten om endel vanskeligheter vedrørende bremsestell og hovedmotorer til disse lokene. Dette var tilfelle hva bremsene angikk, men motorene har nok oppført seg adskillig bedre enn ryktene ville ha det til. Derimot har man på loktype El 14 en vendebryter med stillinger "forover/bakover/brems", og denne bryteren er av ganske ny konstruksjon. Opptil 2000 ampere blir ledet gjennom denne bryteren, og de små anleggsflater bevirker at selve kontaktmaterialet blir overopphetet. For å få fjernet større varmemengder herfra, skal man nå foreta visse endringer på bryteren.

Tilbake til den utdøende slekt: Som det fremgår av listen på forrige side, vil hele 16 damplok være utrangert i år når dette leses. Totalantallet av NSB-damplok er således kommet godt under 70. Innen 1972 vil man kunne regne med at alle disse lok også er tatt ut av drift, og det er derfor på høy tid at vi får en handlekraftig norsk jernbaneklubb, som forhåpentlig vil klare å redde representanter for de gjenværende typer.

Med sikte på dette er det nylig utrangerte 32a-lok nr.288 (se foto) holdt igjen, slik at dette lok ikke vil bli ribbet eller solgt til opphugging før i midten av juli. Før den tid må man altså ha skaffet sporplatt til dette og fremtidige museumsløp. Gode forslag angående plassering utenfor NSBs område mottas med takk!

Oslo 18/5-69.

Arne Magnus Waaler.

## Generalforsamling

Ordinær generalforsamling i A/L Hølandsbanen 1969 ble avholdt i Jernbaneskolens lokaler, Blindernveien 9, den 10. april.

Det møtte 15 andelshavere.

Formannen redegjorde for grunnen til at generalforsamlingen var innkalt i april istedenfor mars som bestemt i vedtektene. Dette skyldtes forsinket revisjon av regnskapet. Redegjørelsen ble enstemmig godkjent av generalforsamlingen uten bemerkninger.

Formannen fremla årsberetning, som var sendt ut og kjent av samtlige. Den ble vedtatt uten bemerkninger.

Wiegels meddelte vedrørende veteranotgsaken at møte med Jernbanemuseet er berammet til torsdag 17. april kl. 12.30 på Hamar.

Kassereren fremla regnskapet, som var fulgt av revisorenes bemerkninger. Etter etpar anmerkninger ble regnskapet godkjent med akklamasjon.

Man gikk derefter over til å behandle budsjett for sesongen 1969. Budsjettet ble vedtatt etter etpar bemerkninger angående "Tertitten".

Av styret var kunn sekretær Liaaen og varamann Mjelva på valg. Som nytt styremedlem ble foreslått O.Wiegels. Varamannen Mjelva ble også foreslått som styremedlem.

Efter avstemning ble Mjelva valgt med 35 stemmer. Wiegels ble valgt til varamann med akklamasjon.

Thorsager etterlyste Skibladner-fondet på kr. 48,25, samlet inn på forrige generalforsamling (se T 12). Det ble vedtatt etter avstemning blant de fremmøtte givere at beløpet skal inngå i Hølandsbanens kasse.

Man diskuterte mulighetene for bevaring av vognmateriell for veteranotg. Det hersket enighet om at det tidligere innsamlede beløp, ca. kr. 650,-, ville stå til disposisjon til presenninger etc.

Narverud fremførte på vegne av andelshaverne og medlemmene en takk til styret og arbeidsledere samt redaktøren av "Tertitten" for godt og dyktig arbeide i året som gikk.

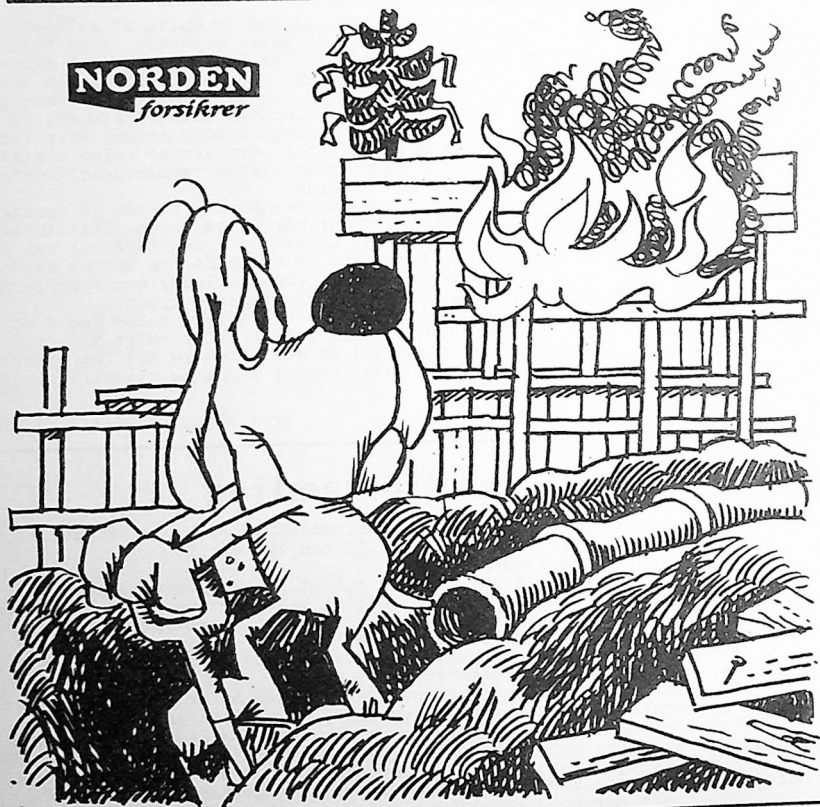
Møtet ble hevet kl. 19.15.

Preben T. Hysing (sign.)  
referent.

Per Gillebo (sign.)  
Gaute Narverud (sign.)

Fortsetter rundt hjørnet.

**NORDEN**  
forsikrer



→ Det nyvalgte styre holdt sitt konstituerende møte den 18. april og fordelte de innbyrdes arbeidsoppgaver. Finn frem kulepenn og forrige nummer av "Tertittent" og begynn å notere i rubrikkene på side 11:

Formann	Hans Petter Grøner	1. Varamann	Olaf Wiegels
Varaformann	Preben T. Hysing	2. Varamann	Thor Omejer
Kasserer	Jørgen Seemann Berg	Revisorer	Ikke valgt
Sekretær	Ole Mjelva		
Styremedlem	Knut Berg		

## Treungenbanen

Den siste rest av Treungenbanen, nemlig de ca. 11 kilometerne fra Nelaug forbi Øymes holdeplass og Simonstad stasjon til Suplandsfossen (se kart i nr. 10), vil foreløpig ikke bli tatt opp. Det foreligger planer om industri ved denne strekningen, og Statsbanene vil derfor avvente begivenhetenes gang, og utsetter en eventuell opptagelse til utpå sommeren.

Carl Fr. Thorsager.



De som fremdeles ikke vet når Hølandsbanens driftssesong begynner, får vite det nå: Søndag 8. juni. Da begynner vi. Og holder på til søndag 14. september. Det blir vår lengste driftssesong. Det vil bli vår hardeste driftssesong. Men det skal også bli vår morsomste driftssesong, og ikke minst - vår beste driftssesong! Det skal blant andre du sørge for.

Søndag den 8. juni er familiedagen. Da tar du med foreldre, søsken, onkler, tanter, besteforeldre, oldeforeldre, barnebarn og barn, fettere, kusiner, nevøer, nieser, grandonkler og -tanter, lærere, overlærere, vaktmesteren, klassekamerater og hele nabolaget. Resten av sesongen går du løs på resten av befolkningen og får dem til å forstå at sommeren uten en tur til Hølandsbanen ikke er verdt å leve til ende.

Vi har forresten gjort litt på vår kant også. PR-komiteen som ble nedsatt på siste julemøte, har blant annet sørget for en massetrykksak (reklame) som skal deles ut til alle familier. Samtlige medlemmer vil få seg tildelt en bunke for videre distribusjon. Dette skal nemlig bli en rekordsesong!

Og så lar vi driftsbestyreren tale:

### K U N N G J Ø R I N G E R

Disposisjon av rullende materiell og praktiske opplysninger vedrørende trafikkavviklingen 1969:

I trafikken brukes lok nr. 4 Setskogen og lok nr. 6 Høland. Lok nr. 8 (dieselloket) brukes i skiftetjeneste og arbeidskjøring. Vognene Co1, ABo3, BFo5, N105 Liermosen, To1 og G13 brukes i de ordinære og ekstraordinære persontog. Mineralvann og kjeks selges vanligvis fra BFo5. På varme dager kan opprettes brussalv også på N105 Liermosen og To1.

Vognene G 9 og K19 disponeres for baneavdelingens formål. Vogn Go26 disponeres til lager for museumsavdelingen.

På spesielt trafikksterke dager kjøres forsøksvis to togsett i persontrafikken.

Den øverste ansvarlige leder for trafikken er TOGLEDER (Tjenestereglementets §157.4). Endringer i personalplanen skal omgående meldes togleder. Forespørsler vedrørende trafikk og personell rettes til togleder. Togledertjeneste utføres normalt i kombinasjon med stasjonsmestertjeneste på Bingsfoss.

Vedrørende konduktørpersonalet.

Som togfører (Tr §254) kjører vanligvis eldste medlem med bestått sikkerhetsprøve.

Rengjøring av vognene:

Dersom ikke personvognene er rengjort innvendig på forhånd, skal konduktørpersonalet besørge rengjøring før første togavgang.

Barnevogner og hunder befordres fritt på sommervogner, i den utstrekning de ikke vesentlig fortrenger betalende reisende. For barnevogner som medtas i reisegodskupe eller lukket godsvogn, løses barnebillett.

Tilsetting av ekstra vogner.

Togfører avgjør hvorvidt ekstra vogn skal tilsluttes toget ved utgangsstasjonen. I tilfelle vanskelige føreforhold konfereres med lokfører.

#### UNIFORMERING AV TRAFIKKPERSONALET

Da det råder nærmest kaos når det gjelder uniformering av teafikkpersonalet, er det nødvendig å innføre noen enkle regler for dette.

For tjeneste som Togleder, Stm Bingsfoss, Stm Sørumsand, Togfører og Lokomotivfører, kreves bestått prøve i sikkerhetstjeneste. Dette krav gjelder normalt også for fyrbøtere og konduktører.

I tjeneste som Stm Bingsfoss og Sørumsand bæres uniformslue med samme gradsbetegnelse medlemmet ellers måtte ha i D&V. Medlem som ikke har spesiell stilling i D&V, men som fyller kravene, skal bruke gradsbetegnelsen 2.3 mm gull.

Togledertjeneste Bingsfoss utføres i kombinasjon med Stm-tjeneste. Togleder er ellers sivil stilling.



Tjeneste som Txp og stasjonsbetjent utføres med den uniformsgrad man ellers måtte ha, dog påsees at lavere stilling ikke benytter høyere uniformsgrad enn Stm.

Overkonduktør (2.7 mm sølv) må ha minst 3 års sammenhengende deltagelse i arbeider ved banen.

Konduktør (1.7 mm sølv) må ha minst 1 års deltagelse i arbeider ved banen.

Brusselger gjør tjeneste i den uniformsgrad han ellers har.

Olaf Wiegels,  
Driftsbestyrer.

#### BESTILLING AV TJENESTEEFFEKTER

Det vil nå bli tatt opp ny bestilling på uniformslsruer til Hølandsbanens aktive medlemmer. Luenes utseende tilsvare Statsbanens type fra århundreskiftet. Prisen vil ligge på ca. kr. 35,-. Husk å oppgi luenummer (antall cm rundt hodet) ved bestilling.

Samtidig opptas bestilling på arbeidshansker med hvite mansjetter. Prisen på disse er for tiden bare kr. 11,- pr. par. Hanskene er av meget solid og god kvalitet.

Interesserte henvender seg til materialforvalteren - Carl Fr. Thorsager, Sørvangen 2, Oslo 2, innen 15. juli.

Maf'n.

#### RUBRIKKANNONSE

### HYBEL

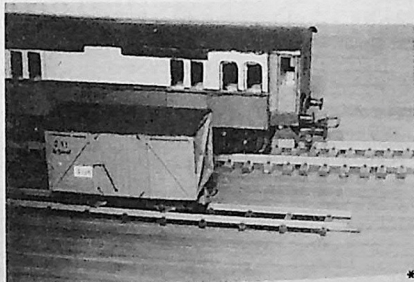
En stille og rolig jernbanevogn fra landet, lydende navnet Co2, søker hybel i eller like utenfor Oslo i ca. et år fra nå av. Tanken er i løpet av mørke høst- og vinterkvelder å foreta hel revisjon av vognen under ledelse av varaformannen. Det vi er på jakt etter er en garasje, låve, lagerlokale i Oslo eller byens umiddelbare nærhet. Lokalet behøver ikke å være oppvarmet (det kan noen av medlemmene ordne), men der bør helst være adgang til elektrisk strøm. Hvis du ikke akkurat eier lokalet vi er på jakt etter, så vet du kanskje om et lokale som eies av privatpersoner, kommunen, vesener eller lignende. Gi redaksjonen et hint, - så fort som mulig! Bill.mrk. "Stille jernbanevogn".

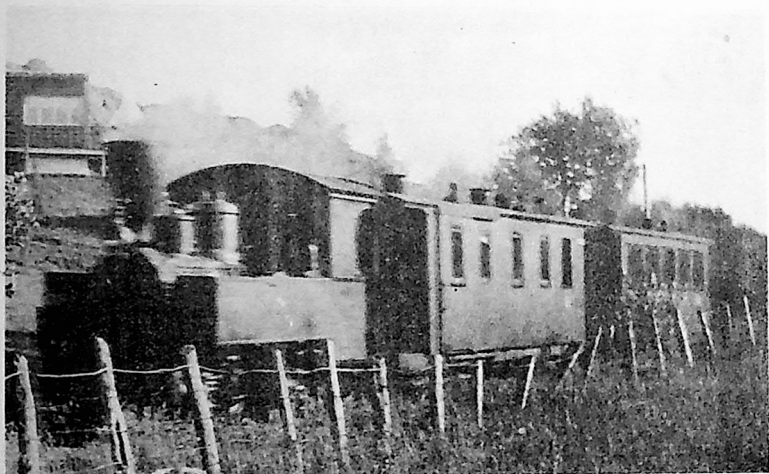
Blant alle de hyggelige menneskene vi har fått brev fra, er også vårt danske medlem Claus R. Jensen, Hillerød, som tidligere har bidratt med en artikkel til bladet (nr.11). Jensen er modellbygger, og har sendt oss et foto som viser en 750 mm smalsporet godsvogn sammenlignet med en vanlig normalsporet pakkvogn fra Nordsjælland. For dem som ikke alt har oppdaget det, skal vi opplyse at godsvognen er en modell av vår egen G 13. Vognkassen er av papp og listverk og monteret på et gammelt tippvognsunderstell.

Hvis det er andre i leserkretsen som også har kopiert noe av Hølandsbanens materiell med heldig resultat, så la oss få høre om det! Gjærne med foto.

Jensen har videre sendt oss endel selvlagede tegninger av danske vogner (samt damp-"lokene" omtalt i nr.11), som vi dessverre

ikke kan få med her, og uttrykker ønske om at "Tertitten" kan bringe mer tegninger av lok og vogner av forskjellig kaliber. Vi beklager at mangelen på plass og arbeidskraft gjør at vi ikke regner med å kunne oppfylle det ønsket i særlig stor utstrekning.





ET JERNBANEMINNE:

## Nesttun-Osbanen

Herr redaktør.

Jeg har lelt etter negativet til vedlagte fotografi i lengre tid, inntil jeg nylig fant det ved en tilfældighet.

Fotografiet er tatt med et gammelt kasseapparat en sommereftermiddag i 1934 ved Seterveien, Skjold i Fana, og viser eftermiddagstoget fra Osøyri til Nesttun.

Osbanen hadde tre lok av den typen som vises på bildet. Disse hadde navnene Os, Ulven og Bjørnen etter stedsnavn i Os herred. (Både Ulven og Bjørnen er stedsnavn!)

Det er ikke mulig å se av navneskiltet hvilket lok som er fotografert, men jeg synes å erindre at det var OS.

Nesttun-Osbanen hadde i tillegg et noe tyngre lok, som ble sjelden brukt, da det var dyrt i drift og tungt å kjøre for personalet på grunn av trege betjeningsorganer, efter hva som ble sagt.

Selv husker jeg godt Osbanen, da det er vårt hus og mitt telt som sees i bakgrunnen. Jeg var syv år gammel da banen ble nedlagt i 1935, og jeg husker ennå hvorledes jeg bønnfaldt, forlangte og krevet at far skulle kjøpe et lok og to vogner og noen hundre meter skinner for å ha i haven. Dessverre var ikke min far det minste interessert.

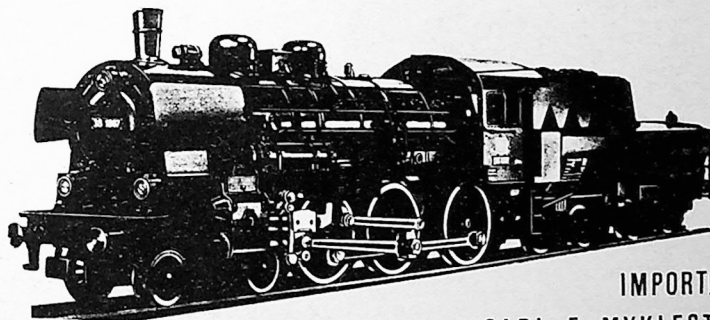
Forøvrig var der ikke noe stoppested ved Seterveien, som krysser banen ca. 20 meter lengre fremme. Når vi skulle ta toget, stillet en av passasjerene seg opp omtrent ved bakerste vogn på fotografiet, og han rakte hånden ut, slik som vi stopper rutebilene. Lokføreren svarte med et fløytestøt, og så stoppet toget ca. 25 meter på den andre siden av planovergangen. Det kostet såvidt jeg husker 50 øre ekstra!

Ellers hadde vi guttene det mye moro når det kom krøtter ut på linjen. Særlig husker jeg en gang et løsløk, hvor både fyrbøter og lokfører måtte ut for å flytte en gjenstridig ku. Straks en av dem kom seg opp på loket for å jkøre forbi, klarte kuen å vri seg fra den andre, og komme seg inn på skinnegangen. Slik holdt de på en god stund, før vi guttene tok mot til oss og hjalp....

Med hilsen  
Thor Mellin-Oslen.

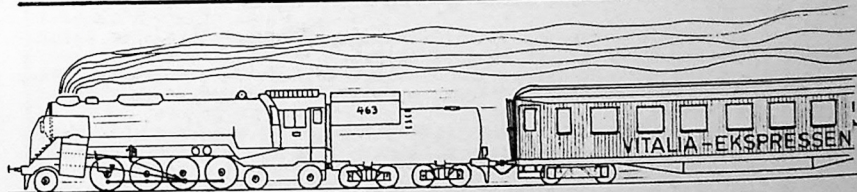
# MÄRKLIN

For ungdom i alle aldre



IMPORTØR:

CARL F. MYKLESTAD  
PILESTREDET 17 - OSLO 1



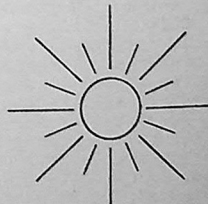
MED VITALIA-EKSPRESSEN TIL HELSELAND

Spis daglig



## VITALIA

HELSEPRODUKTER



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