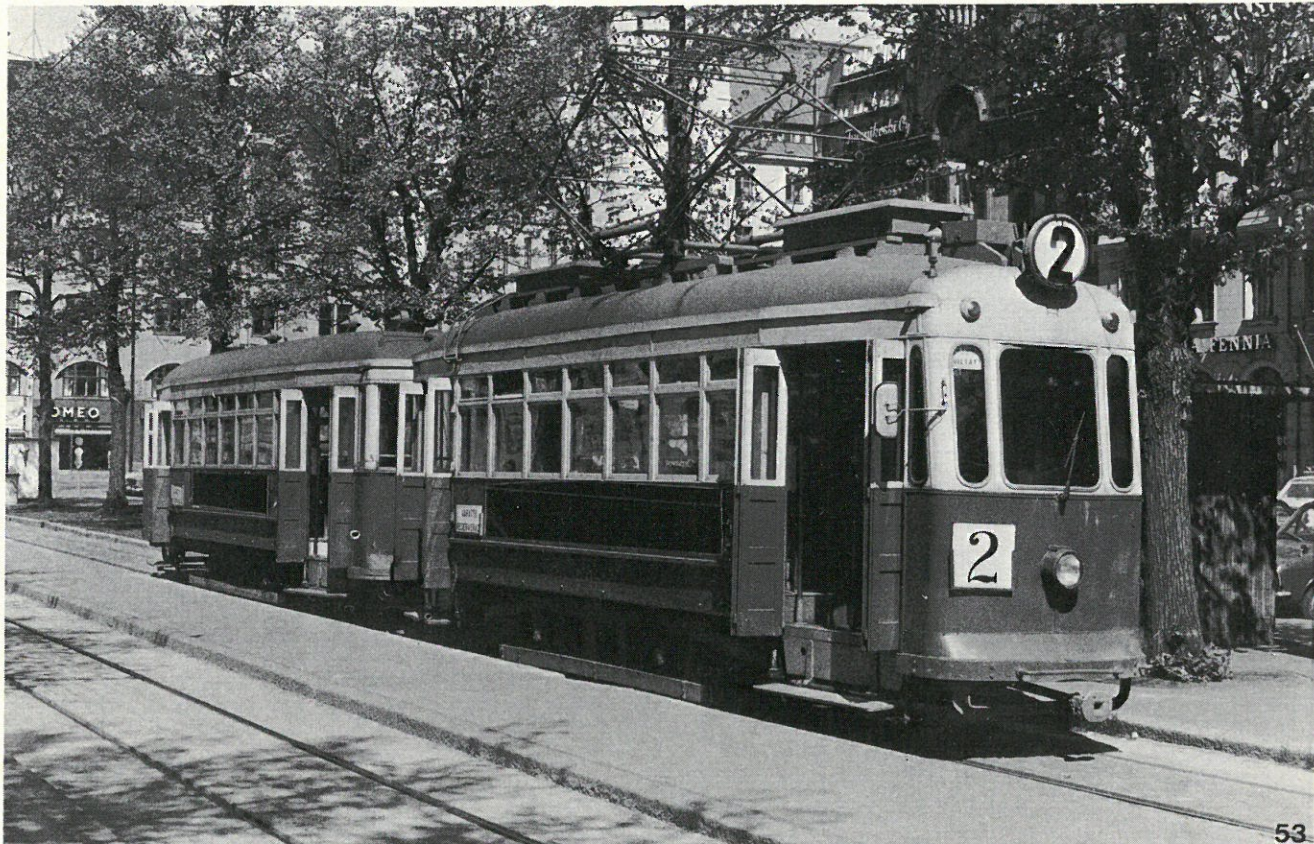




**RESIINA**

**3-1976**

# SUOMEN RAITIOTIESEURA RY



HKL:N RAITIOTIEVUORONUMEROINTI 1948-02 saakka:

linja	vuoronumerot	määrä
1	1-10	10
2	11-17	7
3A	101-111	11
3B	113-124	12
4	noin 155-167	n 13
5	noin 125-131	n 7
6	18-30	13
7	noin 132-136	n 5
8	137-145	9
10	112	1
12	146-149	4
H	168-174	7
K	31-41	11
KB	42-44	3
M	150-154	5

HKL:N RAITIOTIEVUORONUMEROINTI 1948-02 lähtien:

linja	vuoronumerot	(x)-muutokset
1	1-8	
2	9-12	+ 13-14
3A	101-109	
3B	110-118	
4	119-126	
5	146-149, 159	= 127-132
6	16-25	+ 15, - 25
7	1??-152	= 25-29
8	128-132, 33-34	= 133-135, 30-33
10	127	= 136
12	?	= 137-142
H	1??-158	= 143-147
K	26-32	= 34-40
KB	13-15	= 41-43
M	148-152	

Ruuhkavuorot käyttävät 200-luvun numeroita, niin että Vallilan hallilla ovat käytössä 201-217 ja Töölön hallilla 218-240. Myöhemmin jaottelu on poistettu. Ennen v 1948 ruuhkavuorot kuljivat "ylimääräinen" -kilvitettyinä, jotka poistuivat kevättalvella v 1948.

HUOM: (x)-muutokset ilmaisevat syksyllä v 1948 lisätyt vuorot (+), poistetut vuorot (-) ja kokonaan uudelleen järjestetyt vuoronumerot (=).

## Suomen Raitiotieseura ry

haluaa vuokrata sopivaa säilytystä (lato tai vastaava) museoraitiovaunuille.

Osoite:  
PL 38, 00521 Helsinki 52.

Kirkkonummen Sanomat 24.4.1976

HKL:N KOSKELAN AUTOHALLIN BUSSIVUOROJEN NUMEROT JA LINJAT 1976-01-01

vuoro	linja	vuoro	linja
289-293	62	398-402	65
310-313	66	404-407	65
316-319	66	420	LOK
321	66	434-439	64

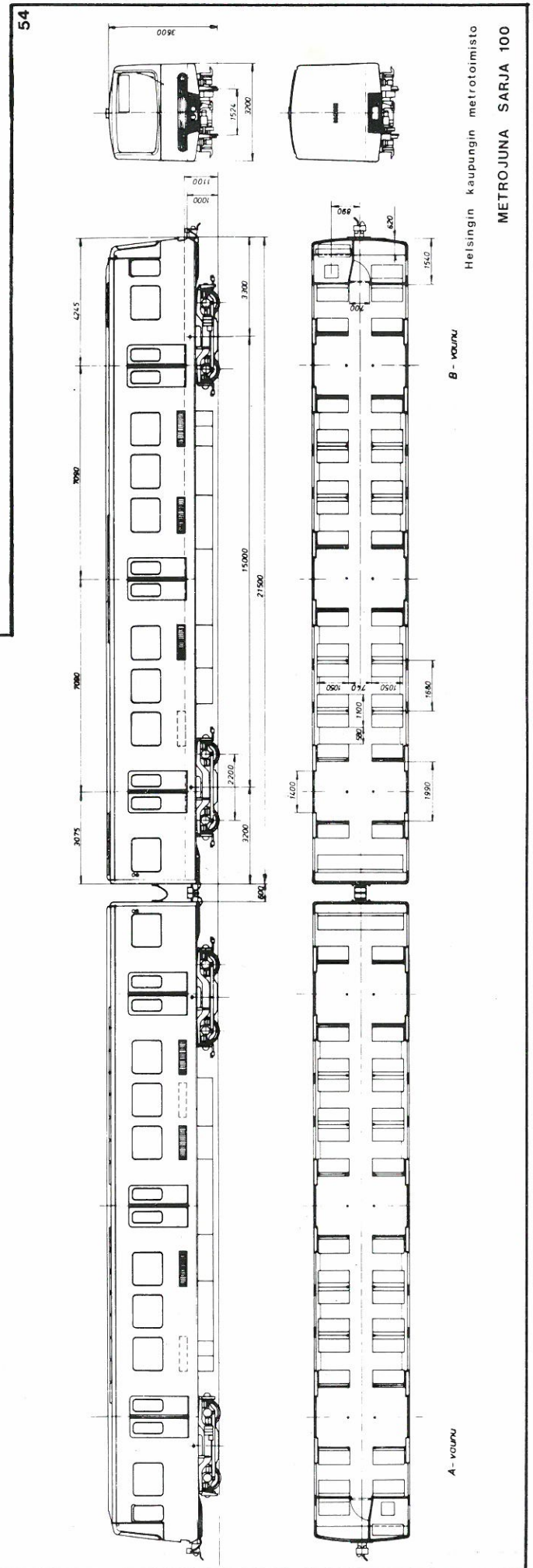
440	64-50A	873-874	50-50A
441	64-66	875	50-64
442	64S-64	878-884	50A
444-445	64	885	50A-64S
447-450	50	886-888	50A
452-456	55S-55-55A	889	80S-50A
457	55S-55-55A	890	50A
458	55S-55-55A	891	50A-64
470-477	17	892	50A
626-627	62	894	55S-55-55A
628	64S-64-62	895	55S-55
629-631	62	896	55-55A
657	66S-45	897	55
658	66S-16A	898-901	55S-55
659-660	66S	902	55-55A
661	93-66S	903	55-55S
662	66S-66	906	50A
663-665	42-66	931-932	17V
792	39V-42-64	933	17-17V
794	63A-65X	934	17V
795	66-65X	935	17
816-819	LOK	936-937	17V
852	64S	938	17-17V
853	62-64S	939	17V
854-857	64S	963	Hk
858-859	64	966	Hk
865-872	50	973	Hk

LOK = Liikenteenohjauskeskuksen käytössä oleva varavaunu  
Hk = Henkilökuntavuoro

### METROJUNA SARJA 100

Teknillisiä tietoja

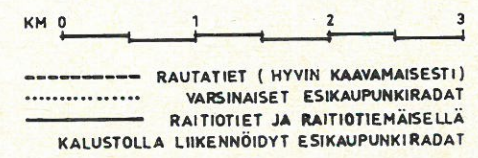
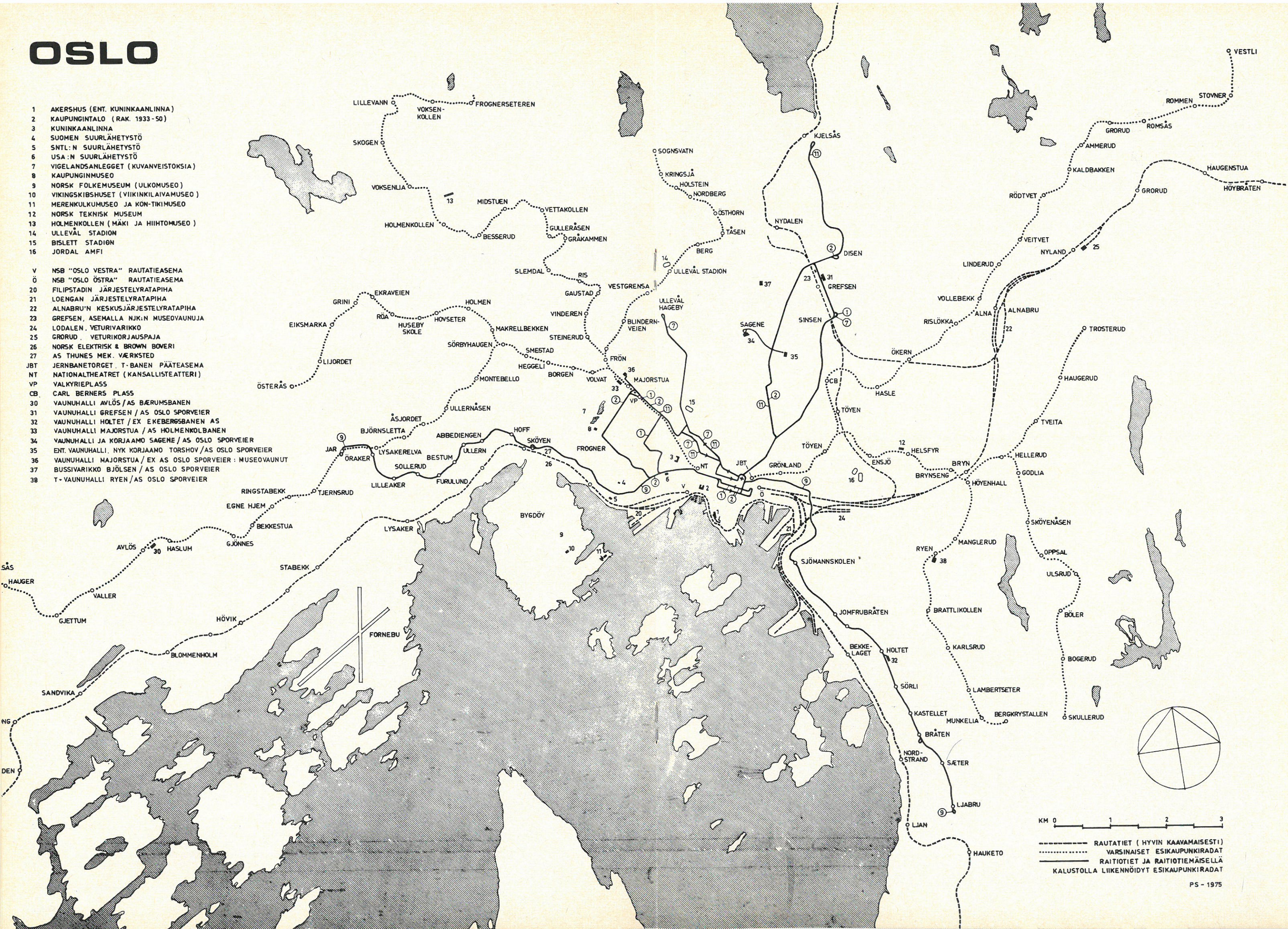
Junayksikkö	Pienin liikennekelpoinen yksikkö Liikennöivän junan vaunujen lukumäärä	1 vaunupari 2, 4 tai 6
Vaunun päämitat	Pituus kytkinpinnasta kytkinpintaan Vaunun korin pituus Suurin leveys Suurin korkeus	22100 mm 21500 mm 3200 mm 3700 mm
Ovet	Ovien lukumäärä vaunua kohti Oviaukon vapaa korkeus Oviaukon vapaa leveys	3 + 3 1950 mm 1400 mm
Matkustajapaikat	Istumapaikkoja Seisomatilaa	67 n. 30 m <sup>2</sup>
Painot ja kuormat	Tyhjän vaunun paino Nimelliskuorma Suurin sallittu kuorma	31600 kg 15000 kg 20000 kg
Vaunun pääkäyttö	Pääkäytön nimellisjännite Ajomoottorien lukumäärä Ajomoottorin jatkuva teho Ajomoottorin nimelliskierros-luku Ajomoottorin maksimikierros-luku	750 V = 4 125 kW 1990 r/min 4300 r/min
	Ajomoottorit ovat oikosulkumoottoreita. Niiden säätö tapahtuu telikohtaisesti 3-vaiheisella PWM-invertterillä.	
Suorituskyky	Maksiminopeus Keskimääräinen alkukiihtyvyys Keskimääräinen kiihtyvyys 0...80 km/h Keskimääräinen hidastuvuus	90 km/h 1,2 m/s <sup>2</sup> 0,9 m/s <sup>2</sup> 1,2 m/s <sup>2</sup>
Jousitusjärjestelmä	- ensiojousitus - toisiojousitus	kumi ilma
Jarrujärjestelmä	Jarrujärjestelmään kuuluvat sähköjarru, paineilmaohjattu jousijarru ja sähkömagneettinen kisko-jarru. Käyttöjarrutus tapahtuu pääasiassa sähköjarrulla. Häätäjarruna toimii jousijarru, jota kisko-jarru tarvittaessa täydentää.	
Ohjausjärjestelmä	Junalla voidaan liikennöidä sekä käsin ajaen että täysin automaattisesti ilman juna-henkilökuntaa.	

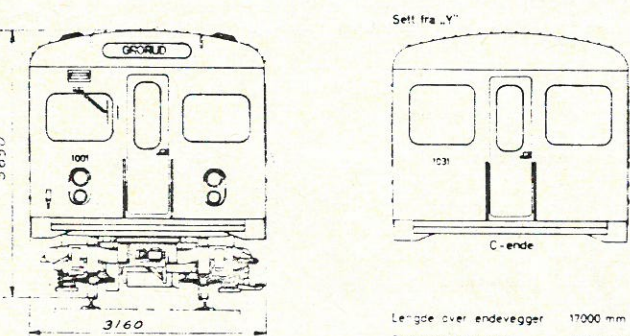
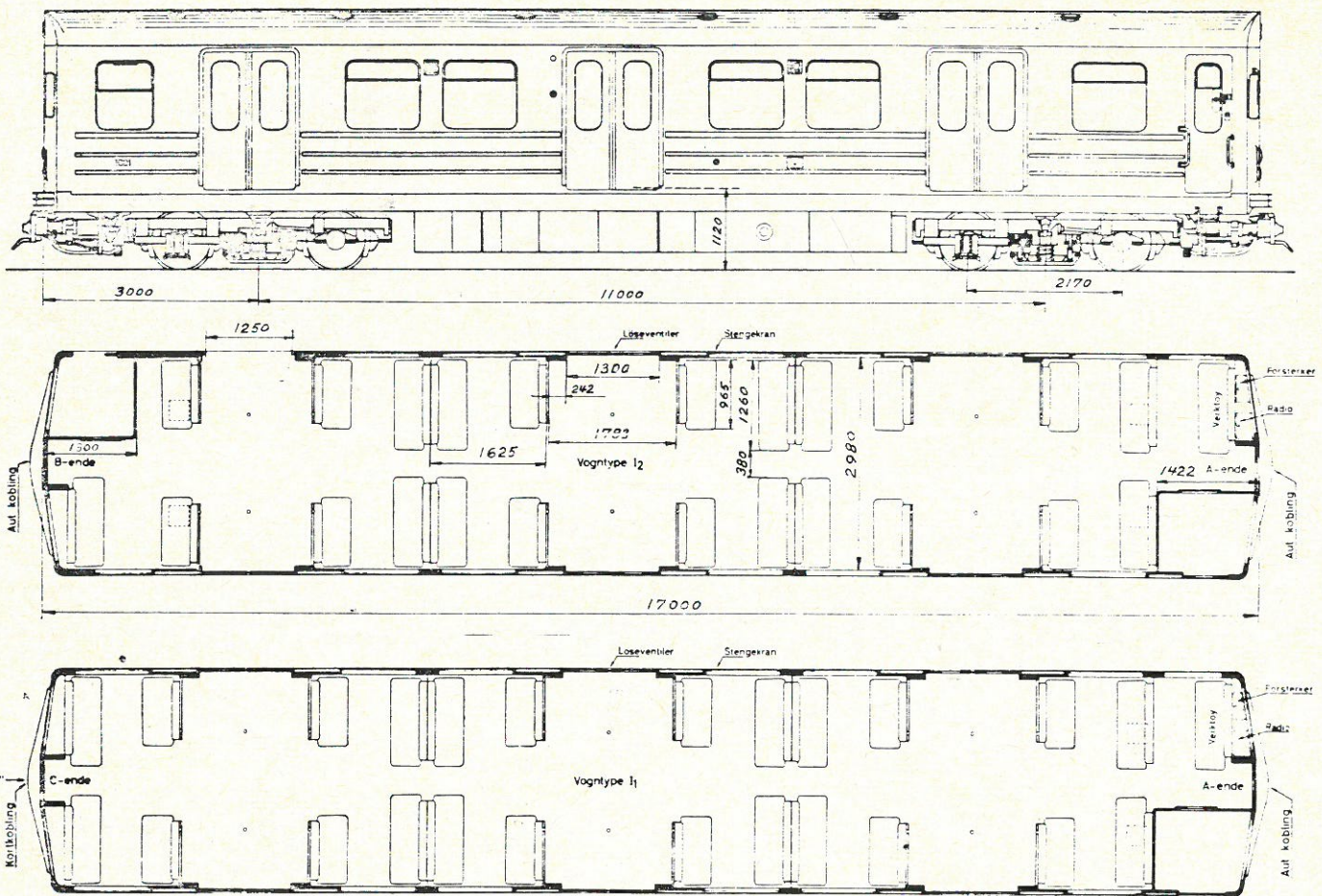


# OSLO

- 1 AKERSHUS (ENT. KUNINKAANLINNA)
- 2 KAUPUNGINTALO (RAK. 1933-50)
- 3 KUNINKAANLINNA
- 4 SUOMEN SUURLÄHETYSTÖ
- 5 SNTL:N SUURLÄHETYSTÖ
- 6 USA:N SUURLÄHETYSTÖ
- 7 VIGELANDSANLEGGET (KUVANVEISTOKSIA)
- 8 KAUPUNGINMUSEO
- 9 NORSK FOLKEMUSEUM (ULKOMUSEO)
- 10 VIKINGSKIBSHUSET (VIIKINKILAIVAMUSEO)
- 11 MERENKULKUMUSEO JA KON-TIKIMUSEO
- 12 NORSK TEKNISK MUSEUM
- 13 HOLMENKOLLEN (MÄKI JA HIIHTOMUSEO)
- 14 ULLEVÅL STADION
- 15 BISLETT STADION
- 16 JORDAL AMFI

- V NSB "OSLO VESTRA" RAUTATIEASEMA  
 Ö NSB "OSLO ÖSTRA" RAUTATIEASEMA  
 20 FILIPSTADIN JÄRJESTELYRATAPIHA  
 21 LOENGAN JÄRJESTELYRATAPIHA  
 22 ALNABRU'N KESKUSJÄRJESTELYRATAPIHA  
 23 GREFSEN, ASEMALLA NJK:N MUSEOVAUNUJA  
 24 LODALEN, VETURIVARIKKO  
 25 GRORUD, VETURIKORJAUSPAJA  
 26 NORSK ELEKTRISK & BROWN BOVERI  
 27 AS THUNES MEK. VÆRKSTED  
 JBT JERNBANETORGET, T-BANEN PÄÄASEMA  
 NT NATIONALTHEATRET (KANSALLISTEATTERI)  
 VP VALKYRIEPASS  
 CB CARL BERNERS Plass  
 30 VAUNUHALLI AVLÖS/AS BÆRUMSBANEN  
 31 VAUNUHALLI GREFSEN / AS OSLO SPORVEIER  
 32 VAUNUHALLI HOLTET / EX EKEBERGSBANEN AS  
 33 VAUNUHALLI MAJORSTUA / AS HOLMENKOLBANEN  
 34 VAUNUHALLI JA KORJAAMO SAGENE / AS OSLO SPORVEIER  
 35 ENT. VAUNUHALLI, NYK KORJAAMO TORSHOV / AS OSLO SPORVEIER  
 36 VAUNUHALLI MAJORSTUA / EX AS OSLO SPORVEIER: MUSEOVAUNUT  
 37 BUSSIVARIKKO BJØLSEN / AS OSLO SPORVEIER  
 38 T-VAUNUHALLI RYEN / AS OSLO SPORVEIER





Lengde over endevegger	17000 mm
Boggeavstand	11000 mm
Boggeavstand	2170 mm
Høyde over skinnelopp	3650 mm

Passasjerantall	
Vogntype 1	63 sitteplasser
	107 ståplasser
Vogntype 2	60 sitteplasser
	107 ståplasser

Hovedtegning

## OSLON METRO

Raitiolinjoja on tätä nykyä neljä, yhteispituudeltaan noin 35 km. Niitä liikennöidään vuosina 1950-58 rakennetuilla varsin kulmikkailla teli-moottori- ja perävaunuilla. Valmistaja on norjalainen HØKA eli Hønefoss Karosserifabrikk joka samoihin aikoihin sai tehtäväkseen rakentaa samantyylliset uudet korit vanhoille kaksiskelsille Siemens-alustoille. Näitä erehdyttävästi telivaunujen näköisiä moottorivaunuja käytetään nyttemmin vain ruuhkaliikenteessä, vastaavia perävaunuja sensijaan näkee muinakin aikoina.

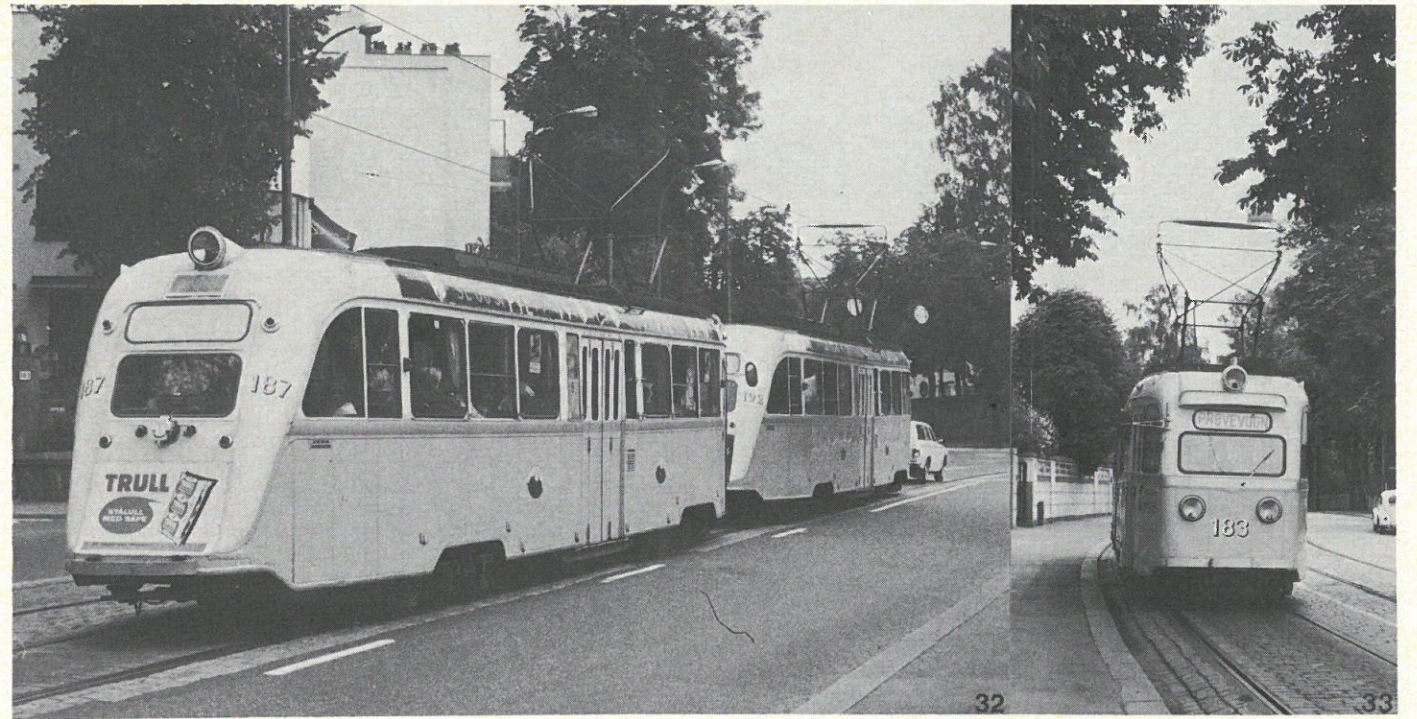
Raitiotieliikenne silloisessa Kristianiassa sai alkunsa vuonna 1876, jolloin ensimmäiset hevosta-vaunulinjat ryhtyivät kilpailemaan kaupunkilaisten suosiossa. Vuonna 1894 tulivat sähkövaunut ja vuonna 1924 tapahtui kahden raitiotieyhtiön fuusio. Nyttemmin tämä kunnallinen osakeyhtiö, A/S Oslo Sporveier hallitsee tosiasiallisesti koko kenttää joko omalla nimellään tai kaupungin

haltuun tulleiden esikaupunkiratsayhtiöiden kautta. Aitonorjalaiseen tyyliin pyritään näiden entisten yksityisratojen identiteettiä kuitenkin säilyttämään; ei olla kovin hanakoita liimaamaan kaupungin liikennelaitoksen tarroja vanhan vaunun kylkiin tai pyyhkimään yhtiön nimeä aikataulusta. Tämä jo siitäkkin syystä, että kansa on tottunut käyttämään "Ljabrutrikkeniä" ("trikken" = raitiovaunu osloksi) eikä vaunua numero sejäse. A/S Oslo Sporveier kuljetti v 1973 71 milj matkustajaa. Tästä oli tunnelbanen osuus 29 milj.

Ensimmäisenä tuli kaupungin haltuun A/S Baerumsbanen, jonka ensimmäinen osuus Skøyen-Lilleaker, avattiin liikenteelle vuonna 1919; Haslum saavutettiin v 1924 ja Kolsås 1930. Yhtiö rakensi myös radan kaupungin itälaidalle, Vålerengasta (itäisen rautatieaseman luota) Oppsaliin (1926) ja Bøleriin (1958), mikä nyt on kappale metroa. Nykyinen Baerumsbanen käsittää vain 16,7 km linjan Nationalteatret-Majorstua-Kolsås ja kulkee "virallisesti" nimellä Kolsåsbanen. Kalusto on peräisin vuosilta 1940-65, joukossa pari uudella korilla varustettua 20-luvun saksalaista.

Ekebergbanen A/S oli seuraavana vuorossa. Se oli vielä pari vuotta sitten melkoinen nähtävyys jos ei muuten niin erikoisen kalustonsa vuoksi. Nyt se on yhdistetty Lilleakerbanen kanssa ja - niin on sitä oikeastaan vieläkin. Vaunut ovat Oslon kuuluisia kultakaloja, Skabo'n ja Strømmen'in Elin-vaunuja kolmekymmenluvun lopulta. Entisiä kaupunkivaunuja, joissa nyttemmin on kuljettajarahastus ja joita näkee jopa kaksinajossa reitillä Ljabru-Jar.

Rata avattiin liikenteelle kolmessa vaiheessa: Gamlebyen-Saeter 1917, Jomfrubræten-Simensbræten 1931 (purettiin 1967) ja Saeter-Ljabru v 1941. Radan "oma" ja varsin fantastinen kalusto, joka vuonna 1971 käsitti 26 moottori- ja perävaunua, joista vanhimmat - tosin useaan otteeseen modernisoituina - periytyivät radan avaamisvuosilta, poistettiin reittiliikenteestä syyskuussa 1974.



Uusimmat yksilöt (vuosilta 1932-53) 1010-1014 ja 1016 seisovat vielä koskemattomina Holtet'in varikolla, muut on jo joko romutettu tai muutettu työvaunuiksi.

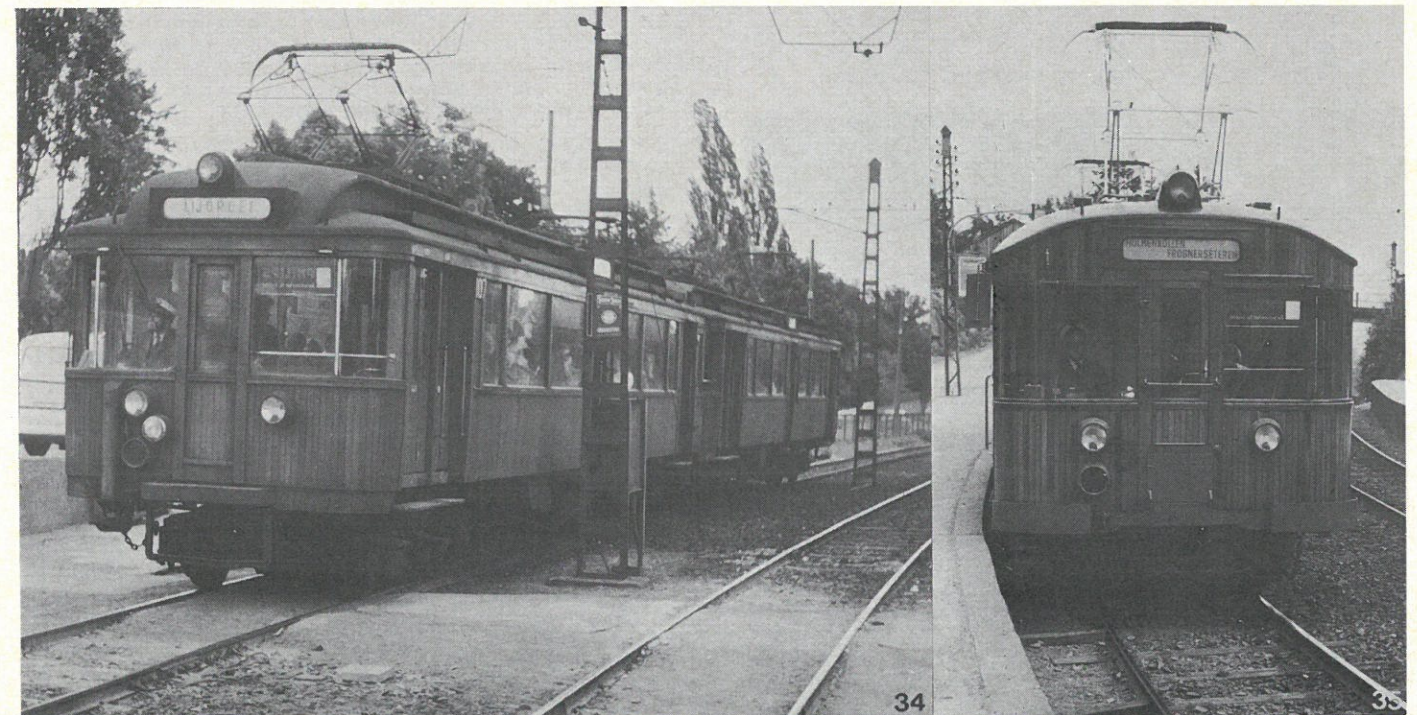
Viimeiseen saakka vastaan rimpuillut kunnianarvoisa vanhus, vuonna 1898 toimintansa aloittanut A/S Holmenkolbanen, jonka osakekannasta vielä v 1971 46% oli yksityisten kansalaisten hallussa, kuuluu nyttemmin joutuneen kaupungin liikennelaitoksen määräysvaltaan. Tämä herkkujen herkkä, jonka kalustolla ei liene vastinetta koko Euroopassa (Saltsjöbanan mukaan lukien), liikennöi kolmea linjaa yhteispituudeltaan n 31 km. Osurin osa vaunuista edustaa perinteistä puukorillista tyyppiä; vanhimmat näistä ovat vuodelta 1909 ja nuorimmat (n:ot 601-612) vuosilta 1952-56! Keski-ikä on siinä 40 vuoden paikkeilla. Eikä pidä luulla että vehkeet olisivat mitenkään röhjäisiä

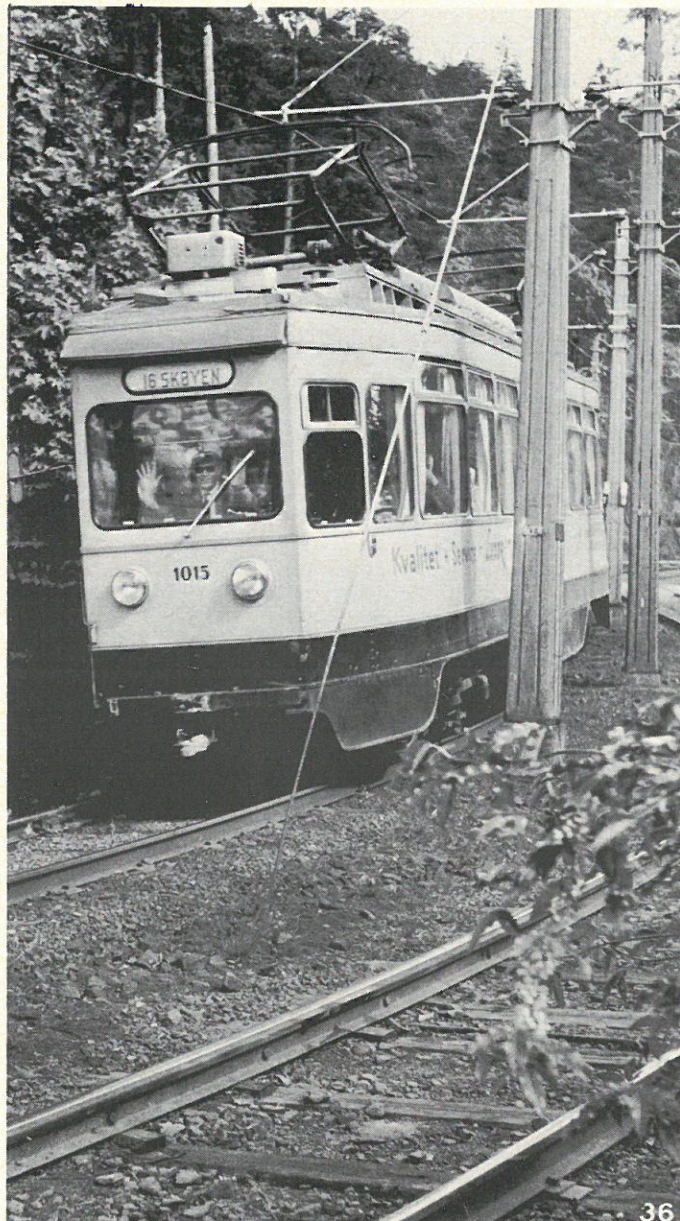
32: Kultakalat 192 + 187 (Strømmen/Vickers/Elin) vuodelta 1939 kaksinajossa linjalla 9 (Østbanen-Jar) kesällä 1971. Tässä vaiheessa vaunuissa oli vielä "vaeltavat rahastajat", mutta pari vuotta myöhemmin siirryttiin kuljettajarahastukseen mikä tiesi myös kaksinajon päättymistä. Nykyisin näitä osloilaisten kovasti rakastamia kultakaloja käytetään yhdistelmälinjalla (Ekebergbanen+Lilleakerbanen) Ljabru-Jar ja arvellaan vaunujen pysyvän kasassa vielä kymmenisen vuotta.

33: Kultakala edestä, tällä kertaa Skabo/AEG:n rakentama vaunu 183 vuodelta 1939.

34: A/S Holmenkolbanen: klassillista ns "interurban"-tyyppiä oleva vaunu 107 (Strømmen/1928).

35: A/S Holmenkolbanen: Vaunu 1950 Aluvulta!





36: A/S Ekebergsbanenin vaunut olivat Euroopan kenties suurikokoisimpia raitiovaunuja. Skoda'n 1932 rakentama 1015 edusti kantikasta tyyppiä.

37: Tavallinen näky Oslon kaupunkilinjoilla 1, 2, 7 ja 11: Høka-telivaunu ynnä perävaunu, joita vuosina 1950-58 rakennettiin 50+30 kpl.



toi muuten epäkelvoja nykyaikaiseen liikenteeseen! Peltivaunujaakin Holmenkolbanella on, jopa viisi kappaletta, rakennetut 40-luvulla. Lisää on luvassa, jos kaupungin talous antaa myöten, joskus ensi vuosikymmenen alussa. Tästä saattaa tosin seurata, että vanhimmat puuvaunut häipyvät iäksi, mutta varmaan saamme vielä monia vuosia ihailla muutaman suuri-ikkunaisen pystypaneloidun "vanhan ajan vaunun" verkkaista menoa ylös Holmenkollenin rinteitä.

T-baneliikenne aloitettiin kymmenkunta vuotta sitten. Oslon ensimmäinen maanalaisten, Holmenkolbanenin tunneliosuus Majorstua-Nasjonalteatret oli tosin avattu jo 1928 mutta, kuka mitään miksiinkin kutsuu - metro ei oikeastaan tarkoita muuta kuin kaupunkirataa - monikeen ei tullut tuota tunnelinpätkää "oikeaan metroon" rinnastaneeksi. Tunnelbane on Oslon kaupungin yritys ja kattaa nykyisin laajat osat itäisistä kaupunginosista. Työt T-baneverkon yhdistämiseksi läntisiin esikaupunkiraitoihin keskustan alitse ovat olleet käynnissä jo muutaman vuoden ja arvelaan raitteiston olevan läpiajettavassa kunnossa parin kolmen vuoden kuluttua. Saapi nähdä tuleeko virtakisko silloin korvaamaan ilmajohdon kultaaltaan vai tullaanko sitä käyttämään vain keskustatunnelissa ilmajohdon rinnalla. Kaupungin nykyinen metrokalusto käsittää puolisenttoisastataa norjalaisvalmisteista vaunua. Vuoteen 1972 niitä oli toimitettu 135 kpl, kolmea eri sarjaa ja uusin tilaus koskee 40:ää vaunua.

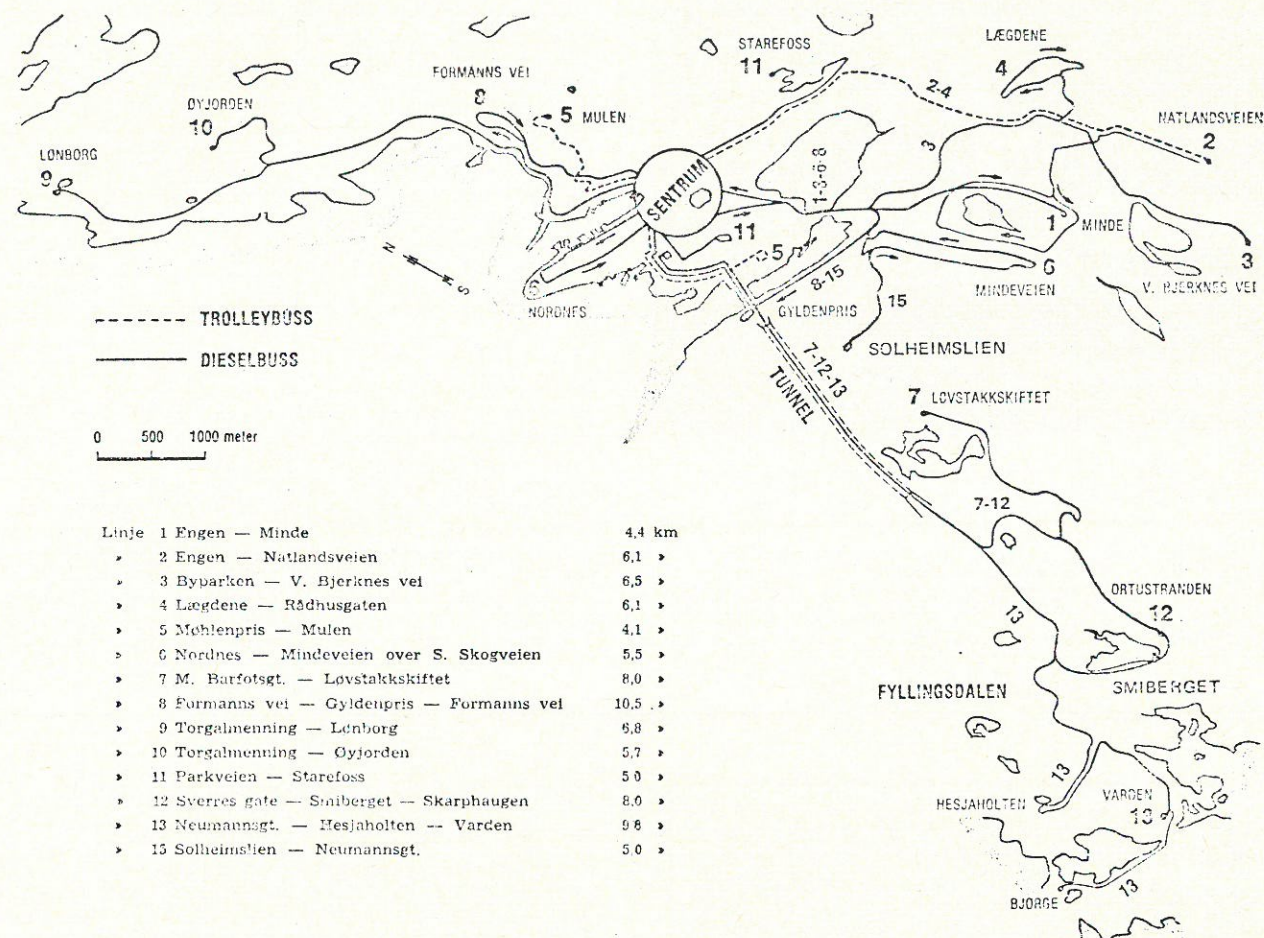
Norjan toiseksi suurimman kaupungin, Bergenin, raitiotieliikenne likvidoititiin 31.12.1965. Siitä huolimatta kaupunki on vieläkin matkan arvoinen. Tässä yhteydessä on turha mainita kaupungin "ns yleistä arvostusta nauttivia" nähtävyyksiä koska kunnan kiskoliikenneharrastaja vähät välittää vanhoista rakennuksista tai rehevästä luonnosta. Todettakoon kuitenkin, että kaupunki on Pohjolan kenties juhlavimman rautatietamatkan toinen päätepiste ja kohta myös Pohjoismaiden ainoa johdintautokaupunki. Sähköbussuja käytetään tällä hetkellä kahdella linjalla, mutta vakavia suunnitelmia on olemassa liikenteen ulottamisesta parille muullekin reitille. Alkuperäiskalustona oli joukko Sunbeam/Munck vaunuja, joista osa on vieläkin käytössä; pari vuotta sitten hankittiin erä Škoda-bussuja korvaamaan heikkokuntoisinta vanhaa kalustoa. Tämä ilmeinen koeosto tehtiin tietoisesti edullisen tarjoushinnan perusteella ja samoihin aikoihin kun HKL painiskeli samanlaisen pulman kanssa. Vaikkakin Škodat saatiin halvalla ja niihin samaan hintaan joukko käyttäjän vaatimia rakennemuutoksia on jo nyt havaittu hankinnan olleen tyyppillinen "köyhän miehen ratkaisu", jonka ainoa todellinen ansio oli siinä, että piuhat saivat pysyä ylhäällä.

Bergenissä on myös "Fløibanen", 830 m pitkä vaijerirata, joka alkaa kaupungin keskustasta ja johtaa 320 m korkealle näköalavuorelle. Vaunut liikkuvat sähkön avulla ja ovat vaijerin välityksellä kytketyt toisiinsa toimien toistensa vastapainoina kuin "punnikkellon" painot. Rata sai vastikään uudet vaunut, sen historian kolmannet. Hämmästyttävänä erikoispiirteenä tästä tyyppillisestä turistiradasta mainittakoon, että paikkakuntalaiset käyttävät sitä paikallisliikenteeseen - kun eivät viitsi kiivetä kotiin...

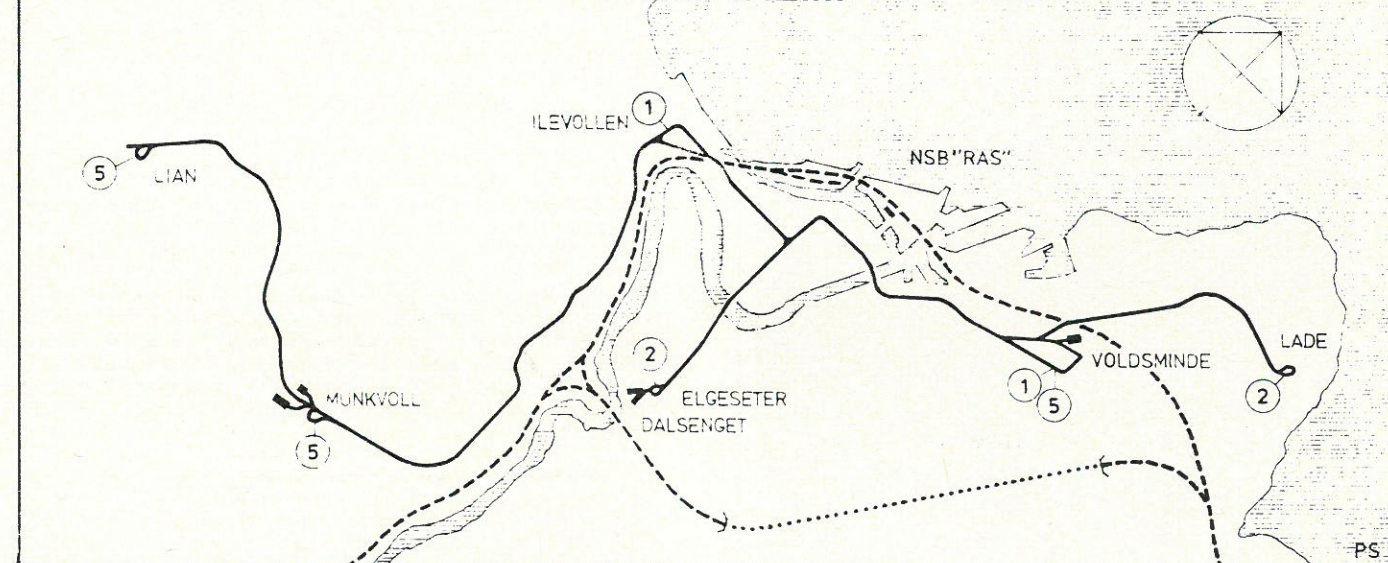
Norjan kolmanneksi suurin kaupunki Trondheim on nyttemmin todennäköisesti pohjoisin paikka koko maailmassa, missä voi ajaa raitiovaunulla. Joku Neuvostoliiton oloja tunteva saattaa tämän oletuksen kylläkin kumota ilmoittamalla että esim Arkan gelissa käytetään ratikoita, jolloin yllämainitun lauseen loppu pitää lukea ...jossa voit ajaa raitiovaunulla (ja jopa valokuvata niitä). Trondheimin vaunut ovat NEBB/Strømmen valmistetta vuosilta 1949-51, neliakselisia teliveikeitä,

## BERGEN LINJENETTET

Oversiktskartet viser sporveiens linjenett pr. 22/6 1970.



## TRONDHEIM



Trondheim Trafikkselskap A/S, joka muodostettiin 1.1.1972 fuusioimalla Trondheim Sporvei, entinen yksityinen esikaupunkirata Graakalbanen A/S sekä paikallinen bussiyhtiö A/S Bynesruten, liikennöi nykyisin kahta raitiotielinjaa: No 1-5, Voldsminde-Munkvoll-Lian (13.4 km) sekä 2, Elgeseter-Lade (6.5 km). Raitiotieiden tulevaisuus näyttää tällä hetkellä erittäin valoisalta: kaupunginvaltuusto päätti kesäkuussa 1975 suurella enem-

mistöllä, että raitiotiet tullaan säilyttämään! Päätös tarkoittaa käytännössä sitä, että jo kauan vireillä olleet hankkeet nykyisten linjojen teknisen tason kohottamiseksi ja uusien rakentamiseksi voivat toteutua. Tämä taas tietää sitä, että nykyinen vaunukalusto ei riitä. Uudet vaunut (joita ei vielä ole tilattu) tulevat kenties olemaan kahdeksanaksellisia nivelvaunuja... Voi, miksei Turussakin, "Suomen Trondheimissa"...



38: Trondheimiläinen raitiovaunu n:o 15, foto J. Pauhala, syyskuu 1975.

joiden koko (pituus 1260 ja leveys 260 cm) on melkoinen. Eräiden tietojen mukaan on tallella myös jokunen yksilö v. 1924 avatun A/S Gråkallbanen alkuperäisestä kalustosta, joita käytetään

muun erityyppisen juhlapäivinä hetkinä... Tämä viimeksi mainittu rata on nykyisin osa Trondheimin toista kahdesta raitiolinjasta ja johtaa esikaupunkiasutuksen halki keskelle erämaamaisemaa. Näköala kuuluu sekin olevan piletin hinnan arvoinen.

Museorautateitä (Hobbybaner) on Norjassa kaksi, molemmat alle viiden kilometrin pituisia ennen yli 50 km pitkistä kapearaideradoista. Kummallakin on varsin edustava kalusto, jonka hankinnan suurimpana vaikeutena tuntuu olleen (ainakin näin ulkopuolisen mielestä) ylitarjonnan aiheuttanut "runsaudenpula". Helpoimmin tavoitettava näistä kahdesta on 38 km Oslostä itään, Ruotsista tulevan rautatien varrella sijaitseva 750 mm A/L Urskog-Hølandsbanen, joka liikennöi reitillä Sørumsand-Fossom. Toinen taas on täältä katsoen hiukan syrjässä, eteläisimmässä Norjassa, lähellä Kristiansandin kaupunkia sijaitseva 1067 mm:n Grovane-Beihølen eli Setesdalsbanen.

Museoradoista rautatiemuseoon. Norjan sellainen sijaitsee Hamarin kaupungissa Oslostä kappaleen matkaa pohjoiseen. Museo sijaitsee puistomaisessa ympäristössä ja käsittää pienoismallien ja valokuvien lisäksi myös 1:1 mittakaavaisia vetureita, opastimia ja rakennuksia. Kuten aina, on Norjassakin (onneksi) taltioidu enemmän tavaraa kuin mitä voidaan asettaa näytteille. Osa niistä on NJK:n eli Norjan Rautatieklubin omistuksessa. Seuran kalustoa säilytetään sekä Greifsenin asemalla Oslossa että Kløftefossissa, lakkautetun sivuradan varrella pääkaupungin länsipuolella.



39: Setesdalsbanen No 2 (Dübs 3173/1895) ei ole mikä tahansa museoveturi. Ensi näkemältä tulee mieleen disneymainen "villin lännen" viritelmä, mutta tarkemmin tutkittuna veturi tekee täysin autenttisen vaikutuksen. Eipä silti uskoisi, että briteiltä on syntynyt näin hyvännäköinen...

#### MUSEOKALUSTON SIJAINTIPAIKAT JA MUSEORADAT

##### A) A/L Urskog-Hølandsbanen (750 mm)

Noin kolmen kilometrin jänne 1896-98 avatusta ja kansan syvästi rakastamasta Aurskog-Hølandsbanen (Sørumsand-Skulerud, 57 km) rautatiestä, joka lähes puoli vuosisataa oli tämän rajaseudun ainoa kontakti muuhun valtakuntaan. Postijunan saapuminen oli päivän tärkeä tapahtuma, jota oli tapana tulla asemille katsomaan. Kesäisin juna kuljetti myös turisteja, joille tämä "Tertittin" nimellä (Tertitt = lempinimi nätille tytölle - vrt suomalaisten kapearaideteisille keksimä pessi!) tunnettu matkustusväline oli jännittävä kokemus NSB:n ja Skulerudista Haldeniin johtavan laivareitin välillä.

Kaikki hyvä loppuu aikanaan. NSB otti rautatien haltuunsa v. 1945 ja totesi vuoteen 1960 päästyä, ettei kapearaideteistä enää tarvita. Kansalaiset olivat kuitenkin toista mieltä. Kun perustettu museorata-osuuskunta monien vaikeuksien jälkeen kesällä 1966 pääsi aloittamaan liikenteen, tulivat entiset radan käyttäjät joukolla verestämään muistojaan. Kävijämäärät ovat kiivenneet melko tasaista tahtia ja ylimääräisiä junia joudutaan ajamaan jopa keskellä viikkoa. Normaalilla liikennellä ylläpidetään neljällä junaparilla noin kesäkuun puolivälistä syyskuun puoliväliin joka sunnuntai.

##### B) Setesdalsbanen, Grovane-Beihølen (1067 mm)

Foreningen Setesdalsbanen on jo kymmenisen kesää liikennöinyt 4.7 km:n rataansa, joka ulottuu NSB Grovanen aseman viereltä Otra-joen poikki rakennetulle padolle Beihølenissä. Alkuperäinen 1896 avattu Setesdalsbanen oli 78.5 km pitkä ja kulki Kristiansandista Byglandsfjordiin erittäin luonnonkauniissa maisemassa. Museoradan matkustajat eivät tästä kuitenkaan paljon pysty nauttimaan, sillä padon alapuolella on vain puolikuivaa joen pohjaa... - Setesdalsbanen oli NSB:n viimeinen kapearaiderata ja oli käytössä vuoteen 1962 asti lukuunottamatta väliä Grovane-Kristiansand, joka muutettiin normaaliaraideteiseksi v. 1938. - Museo-