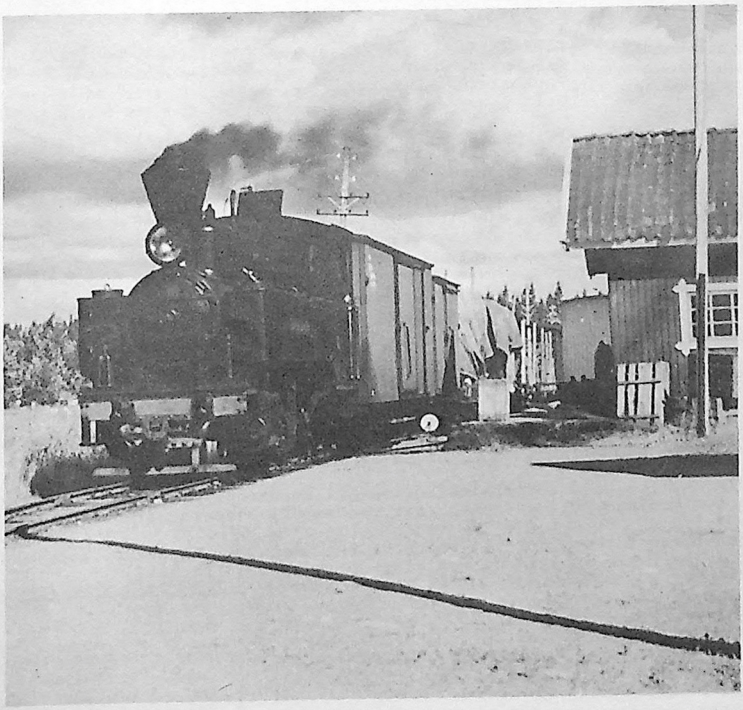
Tertitten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 56. DESEMBER 1983.



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

TERTITTEN

TERTITTEN Nr. 56. Desember 1983.

A/L Urskog-Hølandsbanens medlemsblad.

Redaktør : Erik Ravnsborg Gjertsen
Redaksjonsmedl.: Hans Petter Grøner
Gaute Narverud
Finn Halling

Opplag: 1,000.

Ettertrykk kun tillatt med forfatters tillatelse og kildeangivelse.

Bladets adresse: TERTITTEN
A/L Urskog-Hølandsbanen
Postboks 31, Vinderen
Oslo 3

Postgirokto: 2 06 77 18
Bankgirokto: 6201 20 01628

Medlemskontingent, aktive : kr. 50.-
passive: kr. 100.-

Telefon i driftsesongen):
(02) 72 72 65 Bingsfoss st.

Foreningens adresse: A/L Urskog-Hølandsbanen
Postboks 711, Sentrum
Oslo 1

Kontortid: Hver mandag fra kl. 17:00 - 19:00, søndre tårn, 4. etg.
Oslo Sentralstasjon. (Østbanen).

Telefon : (02) 41 83 59

Kontaktpersoner: Styreformann Thor Mellin-Olsen, tlf.: (02) 24 79 29
Driftsbestyrer Finn Halling, tlf.: (02) 79 45 73
Redaktør Erik R. Gjertsen, tlf.: (02) 14 88 10
Varaformann Hans P. Grøner, tlf.: (02) 41 72 75

Alle skriftlige forespørsler rettes til foreningens adresse, innlegg og opplysninger til medlemsbladet rettes til bladets adresse.

Redaktøren forbeholder seg retten til å forkorte, forandre, supplere eller forkaste innlegg og artikler efter vanlig praksis.

Annonsepriser: 1/1 side: kr. 600.-
1/2 side: kr. 300.-
1/4 side: kr. 150.-
Sistesiden: kr. 1,000.-

Rubrikkannonser med høyest 50 ord: Kr. 25.-
do. for medlemmer/andelshavere : Kr. 15.-

FORSIDEN:

Urskog-Hølandsbanen 1956. "Tertitten" legger ivei mot Sørumsand med blandet tog.

Foto: Arkiv UHB.

Formannstanker.

Jeg fikk i 1951 oppdrag å etablere et kanonmuseum på Heggelia i Indre Troms - ikke fordi jeg hadde ord på meg for å ha museale interesser - men fordi jeg gikk med foten i gips og ikke kunne utføre mine normale plikter.

Jeg brukte dager på planlegge og få tak i skisser, samt å plassere enkeltdeler på tavler som ikke kunne settes på veggen p.g.a. manglende betongbor....!

Obersten var på inspeksjon et par ganger i uken og gav uttrykk for at det hele gikk noe sent.

Så, en formiddag fikk jeg tak i jernstolper med betongfot og kjetting, og fra maleren skilt med angivelse av kanontype m.v. Så ble kanonene gjerdet inn og skilt satt opp på to timer.

Da obersten kom neste dag var han full av ros for et utmerket, effektivt arbeide....!

Det er lett å gjøre samme feilen når det gjelder museet Urskog-Hølandsbanen også. De synlige resultatene berømmes - ikke med urette - mens mye av det "usynlige" ikke nevnes.

Således har nok også jeg vært skyldig i å si utmerket når skinnetippen krøp mot Sørumsand sentrum - eller når jeg så manuskriptet til "TERTITTEN presenterer Hølands-banenytt" og leste beretningen om arbeidsleiren, mens jeg har gitt uttrykk for at det har gått sent med å få "HØLAND" og BCo3 tilbake til banen.

Men, det skal jo ikke så mye ettertanke til - for oss i UHB - å realisere at det har gått med uhyre mange innsatstimer til restaureringen av disse to enhetene, og at arbeidene både har vært svært så omfattende og grundig utført.

Når nå disse to enhetene snart kommer tilbake til museet, vil vi alle vite at i det arbeid som er nedlagt dreier det seg om meget store summer, penger som vi ikke ville ha hatt til rådighet dersom vi skulle ha satt bort arbeidene.

Jeg håper derfor at de to prosjektlederne kan følge opp med hvert sitt inserat når tiden er inne, slik at bladets lesere kan få et riktig inntrykk av hva som er lagt ned av arbeidstid m.v.

Forøvrig foregår det også mye på det administrative plan for tiden, bl.a. i forbindelse med at vi nå må engasjere en museumsforvalter, foreløpig i halvdagsstilling.

Mer om dette i neste nummer.

Mellin

N Y H E T
* * * * *

N Y H E T
* * * * *

N Y H E T
* * * * *

N Y H E T
* * * * *

Nå foreligger fra "TERTITTEN"s redaksjon den komplette serie med "HØLANDSBANE-NYTT", utgitt i tidsrommet 1964-1967.

Heftet er på hele 88 sider, og bringer i tillegg et vell av tidligere ikke offentliggjorte bilder fra pionertiden på museumsbanen. Heftet er i A5-format.

Heftet koster fritt tilsendt kr. 25.- og betaling skjer på forskudd ved å overføre beløpet pr. post- eller bankgiro til klubben.

Husk å merke tallongen med hva som ønskes tilsendt.

RED.

Aktuell debatt !

Det er med stor glede at jeg endelig kan sette ovenstående overskrift i bladet. Gjennom alle de år museet Urskog-Hølandsbanen har eksistert har det sikkert vært opptil flere meninger om spesifike problemer og løsninger - meninger som nok har vært diskutert innad i en liten gruppe, eller på møter, men som aldri har kommet til debatt i bladet.

HPG's og konservator Stein Schelles artikler i forrige nummer av bladet har imidlertid avstedkommet "TERTITTEN"s første debattspalte, og redaksjonen har mottatt flere innlegg - både fra medlemmer og andelshavere - nær og fjern.

Imidlertid er ikke "TERTITTEN" noe ukeblad eller månedshefte, så etter at de mottagne innlegg er presentert her i bladet, regner jeg denne debatten om bruk av fremmed materiell som avsluttet i dette nummer.

Til syvende og sist - eller kanskje heller først og fremst - er det styret i museet som skal fatte vedtak om evnt. anskaffelser, men det er sikkert verdifullt for styret å vite hva som rører seg av meninger om dette temaet, og skulle noen i tillegg til hva som her blir presentert, ha meninger og synspunkter som bør komme frem, er selvfølgelig"TERTITTEN"s spalter åpne. God debatt.

ERG.

BRUK ORIGINALMATERIELLET.

I "TERTITTEN" nr. 55 kommer Hans Petter Grøner (HPG) med noen interessante betraktninger: "Om bruken av det rullende materiell", s. 62.

Når jeg sier interessante, er det da jeg går ut ifra at HPG's arikkel er et debattinnlegg og ikke "vedtatte fakta".

Så langt jeg forstår artikkelen menes det at vi har såpass stor slitasje på vårt rullende materiell at vi i tiden framover i større grad bør anskaffe og bruke fremmed (utenlandsk) materiell i togene. Originalmateriellet kan de besøkende studere i museumshall(er), noe som vil gi den besøkende omtrent det samme utbytte.

Fullt så enkelt er det vel ikke. Det overrasker meg at man her glemmer en vesentlig hake: Vi bevarer ikke bare materiell, men et helt jernbanemiljø, hvor også stasjonsanlegg, samt selve sporet med dets dimensjoner, signalmerker osv. gir et bilde av hvorledes en liten privatbane tok seg ut på Romerike for ca. 50 år siden. Enhver bruk av fremmed materiell gjør selvfølgelig dette bildet feilaktig.

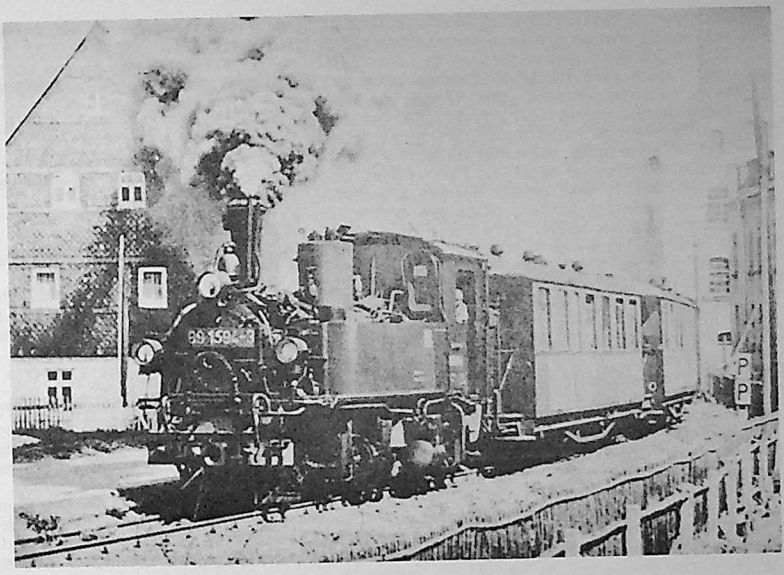
Mangelen på nok originalmateriell har resultert i at vi har anskaffet noen enheter fra andre steder, og jeg kan ikke tenke meg at det er stor uenighet om nødvendigheten av dette. Likeledes er det sikkert enighet om at all virksomhet "bak kulissene" (f.eks. banearbeid m.v.) bør skje uten slitasje på det opprinnelige UHB-materiellet.

Ytterligere anskaffelser av fremmed materiell for publikumsbruk kunne muligens til en viss grad skje, dersom en fikk reine "kopier" av originalmateriellet, noe som neppe er mulig.

Selv om det sikkert kan sies positive ting om våre utenlandske enheter enkeltvis, er samtlige av dem bare så sørgelig ulikt det originale.

Skal vi så tolerere slitasje på originalmateriellet, eller gi et ukorrekt bilde av Urskog-Hølandsbanen? Selv er jeg ikke et øyeblikk i tvil, og kan jo illustrere det med et eksempel. Tenk om - la oss si Eidsvoll Bygdetun - skaffet seg et par gamle Tyrolerhus, plasserte disse midt på tunet og åpnet dem for publikum, for derigjennom å spare de norske husene for for mye publikumstråkk.

Det hele virker unektelig absurd, men det HPG's artikkel foreslår for oss er en god parallell. Jeg er også redd for at publikumsinteressen vil avta. Noen reiser selvfølgelig bare for å oppleve barne-TV's "TØFFE" på ordentlig - men vi har unektelig også store grupper med kritisk sans, enten de er Romerikinger eller Hølendinger på gjensynsbesøk med "sin" jernbane, eller er (jernbane)interesserte. Kalde lok og opp-



Fremmed materiell. Her er "vår" Meyer i full drift i DDR. Bildet er tatt tidlig på 70-tallet på banen Wilkau-Hasslau. Herfra ble den overført til banen Wolkenstein-Jöhstadt, hvor den etter bare få års drift ble solgt til UHB. Nedenfor ser vi samme maskin under utfoldelse på Urskog-Hølandsbanen. Fortsatt har maskinen sitt originale DR-nummer, og navneplater er heller ikke kommet. Senere ble den omnummerert til lok nr. 8, og ble navnet slik som de andre lokomotivene på banen. Navnet ble "BINGSFOSS". Sommeren 1983 fikk den sitt gamle DR-nummer tilbake, slik at ingen besøkende på museet skal kunne være i tvil om hvor maskinen kommer fra. Begge fotos: Arkiv UHB.

stilte vogner i hall(er) kaller absolutt ikke på samme interessen, særlig når en heller kan oppleve de øvrige norske museumsbanene med originalmateriell.

Så var det dette med slitasjen da. Jeg forstår heller ikke at dette er noe stort problem. Togene våre lunter avgårde maksimum 20 sommerdager i året, og da med gjennomsnittlige dagsetapper ikke stort lenger enn Sørumsand - Bjørkelangen, én vei.

Andre jernbaneforeninger, f.eks. NJK har jo enkelte utflukter hvor museumsmateriellet ruller mer på en helg enn vårt på et helt år.

Skal vi både holde UHB-materiellet i kjørbar stand, samt drive det vesentligste av togdriften med fremmed materiell, må vi faktisk operere med dobbelt lok- og vognpark.

Det er slettes ikke gratis hverken å anskaffe, istandsette og vedlikeholde det fremmede materiellet heller, pluss den ekstra lok- og vognhallplassen vi må stille til disposisjon. Brukes heller alle disse ressursene uavkortet til UHB-materiellet (og det øvrige materiellet vi må ha), må vi da også kunne drive et usedvanlig godt vedlikehold i forhold til bruksslitasjen.

De tallene som fremkommer i HPG's artikkel er også svært vanskelige å forstå. Prisen på "HØLAND"s nye kjel sammenlignet med anskaffelsesbeløpet for "Meyer-lokomotivet" er ikke interessante uten at en også trekker inn forventede utgifter på de to maskinene fremover. Da blir tallene trolig ganske anderledes.

Dessuten skal jo UHB-materiellet holdes i kjørbar stand, og da er operasjoner a la "HØLAND" like nødvendig samme hvor mange utenlandske maskiner vi anskaffer.

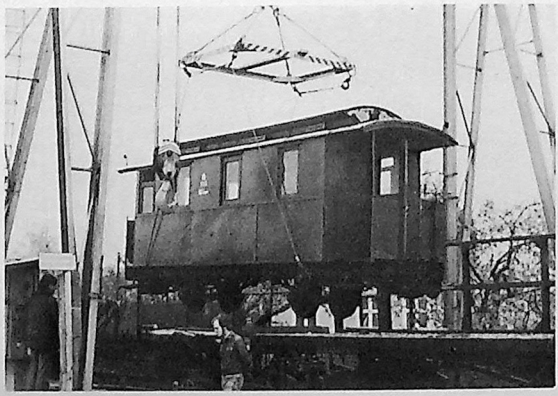
Et vesentlig aspekt er også medlemmenes interesser. UHB av idag er ingen bedrift, men en forening hvor den absolutt største inntekten er verdien av alt det årlige dugnadsarbeidet. Eller sagt på en annen måte - det er en helt klar sammenheng mellom de resultater vi oppnår, og i hvilken grad foreningen følger linjer som stimulerer flest mulig til arbeidsinnsats.

Jeg er stygt redd for at den linje HPG gjør seg til talsmann for kan bli et alvorlig grunnskudd for mange medlemmers interesse for banen. Erfaringen min er at en stor del av de aktive ikke er med for å drive en jernbane (det opplever vi på NSB), men drive et levende museum bygget over gjenstander fra en konkret nedlagt jernbane, og da går det heller ingen grense mellom "drift" og "museum".

Derimot er det snarere en æressak å kunne framvise UHB fra en viss tidsperiode så korrekt som overhodet mulig. I en slik sammenheng blir drift med diverse utenlandsk materiell et "jernbanesirkus" for å bruke vår egen terminologi, og da er det straks andre ting en kan tenke seg å bruke fritiden på istedet.

Til slutt noen positive ord om HPG's artikkel og fremmed materiell. Det finnes en del originalt UHB-materiell rundt omkring i landet. HPG har jo selv vært med på å lykkes i å få tilbake en vogn mot å bytte med utenlandsk. Dette er en anvendelse av fremmed materiell som gjerne må fortsette så langt det er mulig.

Håvard Pedersen



Fremmed materiell. Her er en av "polakkene" iferd med å bli overført til UHB.

Polakkene gjenoppstod på UHB som h.h.v. C11 og CF12.

Foto: Arkiv UHB.

VEDR. FREMMED MATERIELL.

Efter en meningsytring i TERTITTEN nr. 55 har det kommet endel spørsmål omkring bruken av det rullende materiell ved UHB nå og i fremtiden, og det er nødvendig å klargjøre nærmere en del aspekter ved dette temaet.

Først er det viktig å ha klart for seg forskjellen på et jernbanemuseum og en museumsjernbane.

Jernbanemuseet skal vise et bredt, representativt bilde av jernbanehistorien, alle deler av den, mens museumsjernbanen skal vise et glimt inn i en (liten) del av denne, ved at en bevart jernbanestrekning trafikkeres med autentisk materiell.

Urskog-Hølandsbanen er idag helt klart en museumsjernbane, og formålet - å gjenskape et historisk miljø - vedtektsfestet. Vårt arbeidsområde er banen og tilhørende materiell. Skal noensinne materiellet bli så omfindtlig at drift er uforsvarlig eller betenkelig, bør resursene bedre kunne disponeres på dette materiellet, fremfor på materiell som er banen uvedkommende.

Ved et museum er det som regel utenkelig å ta museumsgjenstander i bruk til det de opprinnelig var laget for. Slitasje, og ønsket om å bevare gjenstanden i originalutførelse og av originale byggematerialer utelukker dette.

Den samme problemstillingen kan lett overføres til Urskog-Hølandsbanen; skal vogner og lokomotiver fra banen settes tilside og konserveres for at de skal stå der med originale byggematerialer og i originalutførelse?

Eller er det viktigst å vise materiellet i originalutførelse, restaurert, og tatt i bruk slik det var ment?

Spørsmålet kan ikke besvares generelt. Dersom materiellet er i originalutførelse og i god stand, vil bruk, som medfører slitasje, være betenkelig. Dersom materiellet er i dårlig forfatning og tildels ombygget, vil restaurering og tilbakeføring til originalutførelse og bruk være lett å forsvare.

Restaurering og bruk av f.eks. Co1, som nå har en svært råtten, og ombygget vognkasse, eller Co2, som helt mangler vognkasse, vil neppe mange argumentere imot.

Urskog-Hølandsbanen arbeider nå med totalrestaurering av et lokomotiv og en passasjervogn. En passasjervogn er restaurert tidligere, og det er bestemt og påbegynt restaurering av ytterligere to passasjervogner og en godsvogn.

Ved vognrestaureringer byttes det meste av de originale trematerialer ut med nye, med tilsvarende dimensjoner. Alt arbeid igangsettes i erkjennelsen av at de byggematerialer som erstattes enten er råtne eller sterkt oppsmuldret. Med andre ord - svært lite av de originale deler bevares, og det som bevares, ramme, boggier og hjul, er i praksis ikke utsatt for annen slitasje enn rust (og det bare i liten grad når materiellet står inne).

Resultatet av restaureringene er m.a.o. at man langt på vei bygger kopier av originalmateriellet. Formålet med arbeidene er selvfølgelig å bruke dette - ellers ville de ikke blitt igangsatt. A fullrestaurere vogner på en museumsjernbane for utstillingsformål er en selvmotsigelse.

Slitasje ved kjøring med de nyrestaurerte vognene kan fremføres som et argument mot å bruke dem i driften. Ved nedleggelsen av Urskog-Hølandsbanen i 1960 var vognene nedslitte efter over 60 års drift (og uten store utskiftinger av treverk).

Ved museumsbanedrift slites materiellet neppe mer ved bruk i løpet av en driftssesong enn det gjorde ved ukers og måneders drift i den tiden banen ennå var i full drift. Enhver forstår dermed at argumentet er svakt.

For damplokomotiver er revisjonsterminer og utskifting av f.eks. kjel langt på vei terminfastsatt, og upåvirket av om loket brukes 1 eller 10 ganger i året.

Flere er opptatte av tanken på å kjøre med fremmed materiell på UHB. Uansett hva en mener om dette, er det et faktum at vi ville hatt problemer de siste 4-5 driftssesonger uten det materiellet vi har anskaffet, 3 personvogner og 1 lokomotiv.

Alle passasjervognene har vært nødvendige og vil være det sålenge Co2 og BCo3 ikke er i trafikk, siden vi ønsker å kjøre tog om sommeren.

Likeså har lok nr. 8 vært nødvendig - en forutsetning! - for å få avviklet driften i 1983.

Alikevel reiser spørsmålet om anskaffelse av fremmed materiell endel prinsipielle spørsmål i en virksomhet som har begrensede ressurser:

1. Materiell må kjøpes og fraktes til museumsjernbanen. Kan vi forsvare å benytte de knappe midlene til dette, fremfor å benytte dem til istandsettelse av det originale UHB-materiell?

2. Materiellet er som regel ikke nyrevidert når det kjøpes, og må påkostes reparasjoner (tildels store, jfr. CF11) før det kan tas i bruk. Bør vi ikke heller benytte penger og arbeidskraft på originalt UHB-materiell?

3. Materiellet må ha sporplass. Idag står fremmed materiell inne i vognhallen, mens originalt UHB-materiell står ute. Bør ikke UHB-materiellet prioriteres høyest i så måte?

4. Materiellet må vedlikeholdes. Er det ikke mer vesentlig å konsentrere seg om det materiellet det er vår hovedoppgave å ta vare på?

Svaret på spørsmålene er det samme som min konklusjon:

"Utover det som er påkrevet av ekstramateriell for å få avviklet driften, bl.a. når originalmateriell er ute av drift, til restaurering e.l., er ytterligere anskaffelser av fremmed materiell forkastelig såvel ut fra driftsmessige, vedlikeholdsmessige og museale betraktninger".

Asker 4. november 1983.
Finn Halling / Driftsbestyrer.

Øverst ser vi T105 ombygget til sommervogn, og fotografert at Bjørn Næss sommeren 1967. Vognen ble umåtelig populær hos de reisende, noe som medførte at vi så oss nødt til å bygge opp To1 som sommervogn. Det vi nå ønsker er å tilbakeføre To1 som tømmervogn, men for å kunne klare det må vi ha en erstatning, noe som vi har fått til, i og med anskaffelsen av en GGw fra DDR. Denne vil bli ombygd fra innelukket godsvogn til sommervogn, ved at man fjerner bordkledningen på langveggene. Når dette arbeidet er fullført - forhåpentligvis til neste driftssesong, vil så To1 gjenoppstå som tømmervogn - og vi oppnår derved å vise publikum en rullende enhet som fremstår som historisk riktig.

Foto: H.P. Grøner.

MUSEUMSJERNBANER – QUO VADIS?

En museumsjernbane er, i motsetning til et jernbanemuseum, en institusjon som har til formål å vise rullende jernbanemateriell i drift på en del av en jernbanestrekning som også ivaretas som en levende del av jernbanens historie.

Når Hans Petter Grøner og Stein Schjelle i siste nummer av "TERTITTEN" finner grunn til å forsvare innsetting av fremmed materiell i det som egentlig skulle være levende norsk jernbanehistorie, er det grunn til å løfte øyenbrynet.

Museumsjernbaner forbruker sitt rullende materiell, sine bygninger og sin skinnegang. Uten jernbanemuseer, hvor det rullende materiell ikke forbrukes, ville museumsjernbaner ikke kunne forsvare sin plass. Jernbanemuseer ivaretar dokumentasjon av gjenstanden i den tilstand den var da den ble tatt ut av sin ordinære funksjon.

Museumsjernbaner ivaretar den funksjon det rullende utførte da det tjente sitt opprinnelige formål. Med bruk følger slitasje, slitasje som dels er konstruksjonsmessig beregnet, dels er avhengig av materialenes levealder.

Det punkt der NSB eller annen forretningsmessig bedrift lar sine aktiva gå ut av bedriftens tjeneste p.g.a. alderdomssvakhet, at den er umoderne e.l. må museumsjernbanene fare forbi. Det er derfor av aller største betydning at museumsjernbanenes ansvarlige følger antikvariske retningslinjer for vedlikeholdet av de gjenstander de har tatt ansvaret for å forvalte.

Museumsjernbanene skal vise jernbanen slik den engang var. Det gjelder å tenke praktisk ut fra gårsdagens situasjon, ikke dagens. Dette nødvendiggjør en bevisst innstilling til restaurering og rekonstruksjon.

Konstruksjons- og vedlikeholdsmetoder fra de tidsepoker som museumsjernbanene skal vise må studeres nøye. En forståelse for tidligere tiders måte å løse problemene på er nødvendig, samtidig som man må ha en idè om hva som den gang var tilgjengelig av materialer, verktøy etc. Ikke dermed sagt at man skal bruke gammelt verktøy og metoder overalt, men man må ha forståelse!

Så skal denne forståelse benyttes bevisst i pleie av gjenstandene. Gjenstandene vil dermed for enhver fremtid fremstå som dokumentasjon på eldre arbeidsmetoder og materialer.

Samtidig fremstår de som bevis på at tidligere tiders materialer og arbeidsmetoder lot slike gjenstander fungere og at de derved utførte et arbeid som tjente sitt opprinnelige formål.

Skulle Grøners og Schjelles tanker ha noe for seg må de også kunne overføres til andre deler av kulturminnevernet. Levende presentasjon av kulturminner fordrer en ny type antikvarisk kunnskap, men vi finner den igjen, bl.a. i veteranbilsammenheng, fartøyvern og de øvrige museumsjernbaner. La meg så ta noen raske eksempler og sammenligninger:

D/S "Børøysund", bevart passasjerskip i Oslofjorden, skiftet for få år siden 20 plater i akterskipet, d.v.s. alt aktenfor maskinen. Idag ligger skipet ved Framnæs i Sandefjord for utskifting av 10 plater i forskipet. Denne prosess fortsetter så lenge skipet eksisterer i bevaringssammenheng, i forretningsmessig sammenheng ville skipet vært opphugget for lenge siden. Slikt arbeid er i forretningsmessig sammenheng ikke regningssvarende, dog er det det i bevaringssammenheng.

D/S "Skibladner", regnet som landets største klenodium av bevarte fartøyer, burde vel etter Grøners og Schjelles idéer sjelden brukes. Forsåvidt hadde dette kanskje vært en fordel for "Skibladner", idet eierne dessverre ikke har hatt særlig antikvarisk sans for sitt skip ut over det at det padler seg over Mjøsa med damp.

Men følger vi tankegangen, forbauser det meg at man ennå ikke har foreslått hjulbåten utskiftet med noe "fremmed". Spørsmålet er imidlertid da om ikke Oplandske i så fall måtte søke reiselivsmidler hos Samferdselsdepartementet.

Kulturhistorisk kan jeg ihvertfall ikke se at en annen båt kan forsvare "Skibladner", selv om den skulle gå i "Skibladner"s rute.

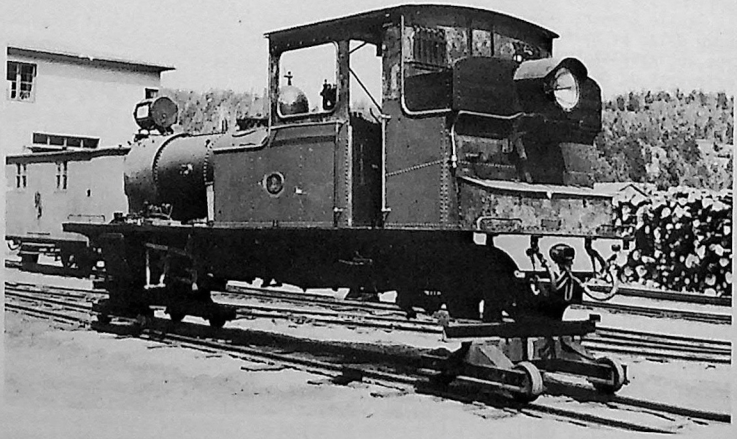
Så noen eksempler med utgangspunkt i samme nummer av "TERTITTEN":

Gaute Narverud håper at lokomotivet "Gotland" igjen skal kunne dampe over det gotlandske innland. Dette er i så fall å forbruke et lokomotiv som er en dokumentarisk gjenstand, fortsatt med all sin originalitet fra det ordinære liv i behold. Å beholde dette lokomotiv på museum er nettopp en nødvendighet for å forsvare forbruket.

I museumsjernbanen inngår ikka bare det rullende materiell, men linjestrekningens over- og underbygging, telefonkurs, planoverganger og det omkringliggende miljø.

Begge fotos:
Carl Fr. Thorsager

Vedlikehold av bl.a. damplokomotiver krever en ny type antikvarisk kunnskap.



Hans Petter Grøner forteller om den nye planovergangen ved Presterud som nå er støpt med armering. Var dette vanlig ved Urskog-Hølandsbanen? Neppe. Planoverganger ble lagt med trematerialer spikret på svillene og på begge yttersider av sporet. Statsbanene har egne normalbøker for slikt, både av 1914 og 1920 med senere ajourføringer, og disse ble etter all sannsynlighet også tilpasset en privatjernbane. Støpt planovergang har intet på UHB å gjøre!

Mork stasjon skal føres opp på Fossum. Jeg antar at taket skal tekkes med teglstein slik som før, ihvertfall et materiale som hører bygningen til. Hvorfor skal man så bygge grunnmur i betong? Som teglstein hører taket til, hører natursten grunnmuren til. I det minste må muren forblendes med natursten på en slik måte at bygningen fortsatt kan fremtre som en "hel" bygning. Skal natursteinen som utgjør grunnmuren idag bare bli liggende igjen og tilslutt havne i en fylling?

Nei, tenk dere litt om, finn frem til hva en museumsjernbane er, hva vi vil med den, hvilken plass den har i samfunnet. Husk dessuten at UHB så langt ifra er alene om å holde vårt kulturminnevern i livet!

Carl Fr. Thorsager
Museumsbestyrer, Setesdalsbanen.

VEDR. FREMMED MATERIELL.

I mitt innlegg om "OM BRUKEN AV DET RULLENDE MATERIELL" i forrige nummer av medlemsbladet hadde jeg med vilje satt saken noe på spissen - eller om man vil "sådd vind". Reaksjoner har da også kommet.

I sitt innlegg på side 9 i "TERTITTEN" nr. 55 har konservator Stein Schjelle uttalt følgende: *"Forøvrig berører ovenstående diskusjon et musealt prinsipproblem der bruk (drift) og bevaring skal foregå samtidig. Tildels er disse aspektene i motsetning til hverandre, tildels i overenstemmelse.*

Et alment akseptert resonnement må tilsi at Urskog-Hølandsbanen er meget tilbakeholdene med bruken av sitt autentiske materiell, spesielt i regulære tog. Dette skal i prinsippet bevares for en "tilnærmet evig" ettertid".

Det er her hunden ligger begravet. Jeg gjorde meg til talsmann for konsekvensene av dette alment aksepterte resonnement vel vitende om at standpunktene her er delte - rent bortsett fra at innenfor UHB er vel nærmere 100% av medarbeiderne av den oppfatning at det autentiske materiell skal brukes i den daglige drift - og at vi har et så godt vedlikehold at materiellet ikke blir utsatt for en "nedsliting" som skulle tilsi at det burde havne i utstillingshaller.

Problemet er altså ikke hva den enkelte innen UHB mener, eller hvem som har flest meningsfeller, men hvordan vi blir oppfattet utad i denne sammenheng.

Hele museumsbanevesenet er en ny museumsform med knappe 30 års historie å se tilbake på. Nettopp dette at museumsgjenstanden er i bruk har da også, ikke minst overfor UHB i nærmiljøet, ført til at det hele er blitt betraktet som "lite seriøs lek for viderekommende".

Dette har vi konsekvent kjempet imot - og med hell. Men vår praksis er altså fortsatt ikke "alment akseptert".

Jeg tror ikke det er noen verdens tvil om at UHB også i årene fremover vil komme til å benytte originalt materiell i den daglige drift. Det er - uansett syn på saken - en nødvendighet om hjulene skal rulle. Og det skal de! Det er også mitt personlige standpunkt uten noe forbehold! La det være sagt.

Jeg erindrer godt en tidligere diskusjon om bruken av materiellet på banen - og eventuelle begrensninger. Det gjaldt BCo3, som nå er inne til en meget omfattende og flott restaurering. Burde den brukes i like stort omfang som det øvrige materiell etter en så gjennomgripende restaurering?

Det var delte meninger, men ingen tvil om hvilket syn som fikk størst gjennomslag: Bruken av BCo3 bør begrenses til mer spesielle anledninger - særlig hva angikk bruken av 2. kl. avdelingen.

Ikke minst gav prosjektlederen selv uttrykk for dette synspunktet. Altså finnes det en "middelvei" her, og ikke noe absolutt for eller imot fremmed materiell uansett. Noe "Tyroler-hus kompleks" er det ikke.

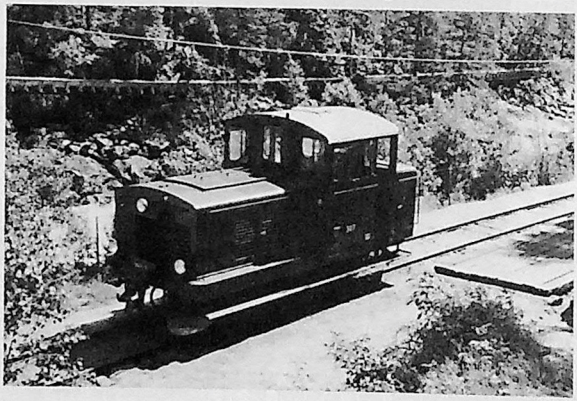
Det fremmede materiell vi har anskaffet på UHB gjennom årene er ikke innkjøpt for å erstatte originalt UHB-materiell. Dette materiellet er utelukkende anskaffet som et supplement i driften. Det har gått klart frem under styrebehandlingen av samtlige anskaffelser.

Det som synes klart er at det er megen upløyd mark hva angår det "alment aksepterte" innenfor de etablerte museumskretser. Hos "almenheten" er det neppe noen tvil om hva som er mest interessant, og som gir den største og mest realistiske historiske opplevelse!

Hans Petter Grøner

ooooo00000ooooo

I sitt innlegg kommer C.F. Thorsager også inn på planovergangen ved Presterud, som er støpt - og ikke utført etter de gamle normer som han viser til. Det gis en klar beskjed om at slik burde vi ikke ha gått frem.



Fremmed materiell; her diesellok nr. 307 på Beihølen stasjon. Både denne maskinen, og en tilsvarende av samme type, gjør av og til tjeneste som toglok på banen når spesielle forhold råder.

Foto: E.R. Gjertsen

En planovergang skal jo ikke bare ta seg ut - den skal også fungere ut fra dagens behov. Akkurat denne planovergangen er opprettet for at A/S Noractor skal ha adgang til sitt industriområde med tunge anleggsmaskiner og annen tungtransport, transporter som skal gå hele året uansett føreforhold.

Heller ikke ønsker vi sporet beskadiget ved bruk av moderne sneryddingsmateriell m.v. Det må altså fra tid til annen foretas en avveining mellom det strengt museale og det funksjonelle.

Hr. Thorsager gir selv svaret på denne problemstilling i sin anmeldelse av "KULTUR PÅ SKINNER" i NJK's medlemsblad "PÅ SPORET", nr. 30:

SITAT:

Til avslutning presenteres en problemanalyse spesielt med henblikk på UHB. Selvfølgelig har forfatterne meget rett i de spesielle problemer som belyses i forholdet mellom museale og driftsmessige krav.

Her ligger nok den aller vanskeligste avveining for en museumsjernbanes ansvarlige. Økonomien kan også sette en stopper for krav til museal standard, ikke minst fordi driften, ofte uten forvarsel, krever hurtige inngrep.

Alt om alt et problemkompleks, og lett er det ikke alltid å være streng i de museale krav.

SITAT SLUTT.

HPG.

OM MUSEUMSGJENSTANDER, ORIGINALT OG FREMMED MATERIELL.

v/ Gaute Narverud.

Jeg leste med stor og inderlig glede Stein Schjelles innlegg i forrige nummer av TERTITTEN. Det er oppmuntrende at en erfaren museumsmann med formell kompetanse uttaler seg om driftsformer og bevaring av jernbanemateriell, det kan taes som et bevis på at vår virksomhet - museumsbanedriften - er i ferd med å bli stueren.

Det kan vel neppe være vettuge grunner til ikke å ta fremmed materiell i bruk ved en museumsjernbane, dersom det foreligger et behov for det.

Dette har vært gjort ved UHB - hvor driften i 1983 ikke kunne ha vært avviklet uten lok nr. 8 "BINGSFOS", som har fremført samtlige rutegående tog.

Det er vel heller ikke mange som har store motforestillinger mot bruk av BCol0, CF11 og C12, eller Mf108 samt diesellokomotivene "SØRUM" og "TINFOS"; nytten og bruksverdien gir seg vel selv.

De reisende (eller museumsbesøkende) kan deles i to kategorier; den ene gruppen er "fansen", som kan alt om byggeår, ombygninger, farvevalg og anvendelse. Og for denne gruppen vil naturligvis bruk av lok nr. 8 "BINGSFOS" ex DR 99 594 med to polske vogner og en Sulisbanevogn fortone seg som en vederstyggelighet, som for enhver pris bør unngåes.

Den langt største gruppen er den som reiser med et gammelt tog med røyk og damp og morsomme små vogner, og som har stor glede av turen og miljøet omkring den gamle jernbanen.

Og det er spesielt fedrene i denne gruppen som kan gi sine håpefulle noen oppsiktsvekkende beretninger om damplokomotivenes indre og hemmelighetsfulle liv! (Min kone har truet med å sende dette innlegget til Eva Kolstad).

Og så er det noen av oss som vet, men allikevel kan glede oss over et tog, hvis materiell kanskje ikke har felles bakgrunn, men allikevel kan gi et bilde av en tidsepoke.

På Setesdalsbanen har man med stort hell, såvidt jeg kan forstå, tatt i bruk fremmed materiell både fra Sverige (to diesellok) og fra Sulitjelmabanen. I tillegg har man fått en personvogn fra Thamshavnbanen.

Jeg har fått anledning til å lese Carl Fr. Thorsagers innlegg i dette nummer av TERTITTEN, da jeg er blitt imøtegått i min artikkel om lokomotivet "GOTLAND".

Thorsager deler ikke mitt ønske om at lokomotivet "GOTLAND" igjen må få dampe gjennom blandingsløvskogen i det gotlandske innland. Det står naturligvis Thorsager helt fritt, men begrunnelsen om at det i så fall ville være å forbruke en dokumentarisk gjenstand står i sterk kontrast til Thorsagers synspunkter på "Skibladner" i samme innlegg.

Setningen: "A beholde dette lokomotiv på museum er nettopp en nødvendighet for å forsvare forbruket" - overgår dessverre langt min fatteevne, og jeg er derfor avskåret fra å kommentere dette.

Prinsipielt er jeg tilhenger av at jernbanemateriell kan vises i drift på jernbaner; selvsagt skal ikke et jernbanemuseum helt ribbes for sitt rullende materiell, men at noe kan være i driftsklar stand, må da være en fordel.

Om "DOVREGUBBEN", 452 (31b) og 288 (32a) kunne tas ut til bruk fra tid til annen måtte da det ha vært til alles beste; ikke minst med tanke på bevaringen og vedlikeholdet av materiellet.

Jeg vet godt at Thorsager i hine dage delte mitt ønske om å få se "DOVREGUBBEN" i full damp over Dovre; foreningen Dampflokfreunde Arbon i Sveits begynte i sin tid en innsamling med dette formål.

Om Thorsager synes det er så galt at "GOTLAND" skulle komme i

drift, må man spørre seg hva lok 81 gjør på Grovane, hva Thamshavnbanevogner gjør der o.s.v.

For all del, jeg mener at både 81 og Thamshavnbanevognen kan være der de nå er, men slike tanker kan ofte brukes alt efter dagsform og grad av opportunisme.

Med begeistring har norske jernbaneentusiaster i år kunnet glede seg over en ny museumsbane - Thamshavnbanen, som nærmest har druknet i tilreisende.

Det er vel kanskje et tankekors for Thorsager å vite at man i Trøndelag har behov for en vogn som i Løkken er original, men som på Grovane er fremmed.

Jeg antar at jeg ikke er alene om å undres over disponering av ressurser når man velger å gå til ombygging av en fremmed enhet, mens man har flere 1067 mm. vogner plassert på Grovane; vogner som lenge har stått avstilt og som formelig skriker efter å komme i togtjeneste igjen.

Men man kan vel anta at det til grunn for Setesdalsbanens vurderinger ligger et bedre kjennskap til de foreliggende omstendigheter enn hva en utenforstående har - slik er i alle fall forholdene ved UHB.Jeg synes NSB og Jernbanemuseet med bestyrer P.J. Krogstie har hatt en meget balansert og fornuftig holdning til utlån og disponering av jernbanemateriell, og jeg er av den oppfatning at såvel Setesdalsbanen, NJK og UHB har vist seg tilliten verdig.

Gaute Narverud.

MORK.

Umiddelbart før TERTITTEN skal i trykken kan vi meddele at Mork stasjonsbygning har fått nytt yttertak. Dette består av ny bordkledning og tekking med papp. Takrenner m.v. er ikke montert p.g.a. sannsynlige skader under den forestående transport ad landevei til Fossum. Taksteinen, som er tatt vel vare på, vil heller ikke bli lagt på før bygningen er trygt fremme.

Planen om støping av hel såle for bygningen på Fossum er forlatt. Foreløpig er det foretatt teleforebygging samt pukket opp der bygningen skal stå. Videre er det lagt ut et bjelkelag med langbjelker, som er tilpasset bygningens yttervegger. Disse langbjelkene må vi nesten ha for at den noe tilårskomne stasjonsbygning ikke skal sige.

Langbjelkene kan, når tid og penger tillater det, gjerne underbygges med fundamenter av gråstein i hjørnene og midt på sideveggene. Det var slik det var opprinnelig, før det ble støpt mur under bugningen omkring 1935.

Det er et lite håp om at bygningen skal kunne flyttes nå i høst, men dette er avhengig av bl.a. vær og føreforhold - for ikke å snakke om tid og arbeidskraft.

HPG.

Da Hølandsbanens passasjerer steg ut og skjøv på toget i kneikene !! OG KRISTIANIA-JOURNALISTER PLUKKET VÅRBLOMSTER UNDER VEGS, OG HOPPET PÅ TOGET I FART.

Minner fra feiringen av 100-årsdagen for slaget ved Toverud, april 1908.

Da 100-års dagen for slaget ved Toverud ble feiret i april, med avsløring av en bauta på gården med samme navn, var alt det Kristiania eide av militære og sivile autoriteter tilstede.

Statråd Lowzow skulle holde talen, og da også bygdebefolkningen ønsket å bivåne høitidligheten, måtte det settes opp et tog av hittil utenkelige dimensjoner på dette vesle banelegemet.

Allerede i de første stigningene, de såkaldte Bingsfossbakkene begynte toget å få lettere åndebesværligheter som steg til astmatiske annfall etter hvert som bygdekontingentenes tyngde gjorde seg gjeldende.

Lokomotivføreren kom omsider, skamfull nærmest, og meldte at "gampen" var sprengt. Vi måtte alle stige ut for å klare denne kneiken.

Og så hendte det da, denne berømmelige dag, og i norske jernbaners historie visstnok enestående tilfelde at de reisende steg ut for å hjelpe et lokomotiv som rent ut sagt var på eksplosjonspunktet av overanstrengelse.

De ordensprydede dignitærer beholdt sine plasser, men noen av den yngre årgang fulgte parolen, og i særdeleshet Kristiania-pressen, som ved denne leilighet hadde flere av sine yngste representanter i ilden.

Pressevognen hoppet således av sporet - det ble skjøvet for hardt, og representantene for de forskjellige politiske avisers oppfatninger forsøkte å få den avsporede vogn på sporet og toget igang igjen.

Skulder mot skulder ble toget skjøvet meter for meter (men selvfølgelig også med lokomotivets hjelp), men farten var naturligvis ikke stor. Den satte nemlig flere representanter for hovedstadspressen istand til å bringe skildringer av blomstersankning under tog i fart. Det var jo i vårsprettens tid, og soleglad ble knapphullene prydet med små buketter hestehov.

Og så løp man etter for å innhente Hølandstoget som stønnet og peste videre noen meter lenger oppe i bakken.

Pressen gav seg denne gang god tid under kommunikasjonenes mest anstrengte il, og kom alikevel tidsnok til å selebrere denne nasjonale historiske begivenhet.

Hølands skattepolitikk

anno 1919 ~ ~ samtidig avispolemikk

Som bakgrunn for de kommende avisartikler, bør leseren vite at Riksskattestyret hadde underkjent Hølands ligning for 1918, og forlangt hele ligningsoppgjøret for kommunen opp til ny ligning. Kommuneskattestyret hadde bl.a. anført i sin redegjørelse til Riksskattestyret at: "Den sterkt sviktende transportevne til Urskog-Hølandsbanen" var en av hovedårsakene til kommunens svake ligning. Dette var det at de lokale bøndene hadde tjent på - tjent for mye etter manges mening.

RED.

Det gjør altid ondt, når man sætter fingeren på et ømt punkt. Og det er dette der er gjort i enkelte artikler i ,,Indre Akershus'' i det sidste vedrørende Hølands skattepolitik. Og følgen er heller ikke uteblit.

Indehaveren av det ømme punkt gir ondt ifra sig ved en av sine medlemmer. Jeg læste med stigende forbauselse det forsvar der førtes for den stedlige ligningsansættelse. - Det var især en ting jeg hæftet mig ved, hvad angår dette forsvar, og det var naturligvis Hølandsbanen.

Det er kjedelig altid at skulde optræde som denne elendiges advokat; men jeg vil se rent bort fra mit nære slegtskap til ovennevnte bane og se på forholdet rent objektivt.

Hvordan i al verdens rike kan en lokalbanes svigtende transportevne bringes til forsvar for en skatteligning end mere til en fordel for gårdbrukere contra de såkaldte fastlønnede.

Rent i forbigående synes der kanske at ligge en smule fornuft til grund for en slik opfatning; men ved nærmere øiesyn viser det stik motsatte sig at være tilfældet. En gårdbruker bør drikke den melk, spise det korn, poteter og det kjød som han avler på sin gård. Han bør ikke utsætte sig for de fortvilede kommunikationer.

En fastlønnet er derimot henvist til at kjøpe sit mel, sit kjød, sit alt han skal spise og bruke og han er hensynsløst prisgit kommunikationerne. Så skal nogen regnes det til fordel, at kommunikationerne er dårlige må dette før godskrives de fastlønnede end gårdbrukerne.

Forøvrig bør ingen ha nogen fordel derav. Det vedkommer ikke saken. Og jeg betvivler sterkt at det med nogensomhelst hjemmel kan lægges til grund for en ændret skatteforutsetning.

++++++++++++

Det er et stadig tilbakevendende faktum, at de landlige ligningsmyndigheter er i besiddelse av 2 målestokker. En for de fastlønnede og en for de andre. Til den siste kategori hører omtrent altid ligningsnæmdene.

Hvad angår Høland sidste ligning er denne ingen undtagelse fra regelen. Tvertimot. Jeg har hat anledning til at gjennemlæse Hølands ligningsprotokol for sidste år, og de opplysninger jeg der fandt om mine medmenneskers løns og formuesforhold var ligefrem forbausende.

Det var rent æventyrlig, hvor upegripelig lite enkelte - eller forresten riktig mange - kunde klare sig med. Og disse mennesker går tykke, trivelige og tilfredse rundt og er tilsynelatende uvidende om den uløselige rebus, de har git os fastlønnede at løse: ,,Hvordan kan du klare dig så glimrende du som tjener så lite, og ingenting eier.''

++++++++++++

I den netop utkomne bok av Cristian Elster ,,Av Skyggernes slegt'' klager en av hovedpersonene, sorenskriver Hage: ,,Jeg betaler mere skat end bygdens fire største

gårdbrukere tilsammen, og jeg tjener ikke så meget som en av dem''. Den gamle sorenskriver traf sømmet på hovedet, han har evig ret.

Det er et meget beklagelig tidens tegn, at denne ligning er passert alle instanser helt op til riksskattestyret før den blev underkjendt. Alle har strøet sand på - formodentlig for de selv hadde svin på skogen.

Riksskattestyret fandt altså forholdet galt. Men riksskattestyret er noget få ophøiet, så fjernt, at jeg tror det mangler evne til at kunne gi anvisning på at rette det gale.

Det har, såvidt jeg har forstået, sammenlignet den ene bygd med den andre og ræsoneret noget sådan, at Høland bør ikke være galere end de galeste av de andre. For galt er det: Og det tør vel ingen mand inden herredet med hånden på hjertet si, at ligningen i Høland er dypt retfærdig; si at her er indhentet upartiske oplysninger, selvangivelser kriticert, værdier ansat efter priser som går mand og mand imellem i anno 1919.

Siger han det, siger han usandt, eller så er han som svenskerne siger ,,tokig''.

Bjørkelangen 26 nov. 1919 Eigil Prydz.

Skattepolitikken, Urskog-Hølandsbanen og UHBs DRIFTSBESTYRER Hr. EIGIL PRYDZ.

I ,,Indre Akershus'' for lørdag 29de november er De ute med en artikel i anledning av underkjendelsen av Hølands ligning, som nok kan trænge en imøtegaaelse. I dette tilfælde er det ikke Hølands ligning som interesserer - hvorvel det, at De efter forlydende er noksaa nøie lignet, har bragt Dem i harnisk og at De derfor har forløpet Dem i den grad, som De der har gjort.

Det er Deres uttalelser om, at Urskog-Hølandsbanens svigtende transportevne ikke vedrører gaardbrukerne men mere de fastlønnede funktionærer, som ikke bør gaa upaatalte hen.

De sier, at gaardbrukerne selv skal spise eller anvende, hvad de producerer paa sine eiendomme, mens funktionærene maa faa alt sitt langveis fra.

Hvad har betinget denne banes bygning og forøvrig betinger enhver banes bygning ? Er det bare importen til distriktet (distriktets funktionærer) som bærer jernbanens driftsutgifter og spiller gaardbrukernes eksport av frembragte artikler ikke ogsaa en rolle her.

Hvis der ikke var jernbane var der vist ikke funktionærer at tale om her i distriktet - og jernbanens funktionærer reiser ikke bare frit selv, men ogsaa deres familie og de faar ogsaa alt sit gods frit sent - saa deres bidrag til banens drift er nok av yderst minimal betydning.

Hvad skal gaardbrukerne betale sine driftsutgifter, skatter, avgifter og renter med, naar de ikke skal avhende sine produkter ?

Hølands ligningsnævnd har fuldstændig ret i, at jernbanens svigtende transportevne sætter Høland tilbake i konkurrancen med bygder med bedre transportforbindelser - men det er ikke alene Høland dette gjælder, det gjælder i like saa høi grad Urskog, omend Hølands fragter blir noget høiere.

Det er vel driftsbestyreren bekjendt at fragten for en gjødselvogn er større fra Sørumsand til Urskog, end fra Kristiania til Sørumsand, trods det omvendte distanceforhold.

Jeg kan fremføre et eksempel fra de sidste dage paa, hvordan fragterne stiller sig paa Urskog-Hølandsbanen i forhold til andre baner. En gaardbruker i Urskog fik sig forleden dag tilsendt 2 levende dyr fra Porsgrund. Distancen er ca. 23 mil fra Porsgrund til Sørumsand med en fragt av kr. 14.50 mens fragten fra Sørumsand til Urskog stasjon, en distance av 1½ á 2 mil, beløp sig til kr. 14.40 - altsaa en fragtdifferance á kr. 0.10 paa en differanceforskjel av vel 21 mil.

Dette eksempel illustrerer ganske godt de forhold, som trafikanterne paa Urskog-Hølandsbanen arbeider under, og at fragterne ved banen er saa høie skyldes ikke mindst

funktionærernes graadighet.

Det er under saadanne omstændigheter en besparelse for trafikanterne at benytte sine hester og opta den gamle trafik og selv hente sine varer paa Blaker, det gir ingen kontant indtægt, men de sparer de blodige fragter, som banen tar.

Det viser sig ogsaa alt mer og mer, at banen ikke er konkurrancedygtig, idet indkjøpet av motorvogne her i distrikterne er i stadig stigende.

Den tanke er heller ikke saa fjern for trafikanterne - som driftsbestyreren kanskje tror - helt ut at boycotte banen og gjenopta kjøretrafikken på Blaker - den er allerede meget omtalt og da vil det vise sig, om det er gaardbrukerne eller funktionærerne som bærer banen.

Det er ikke første gang at driftsbestyreren er ute og skriver om banen paa en maate, som sætter publikum op mot den. Han vilde vareta sin stilling og banens interesser bedre ved at se trafikken efter og rette paa al den sommel, som finder sted. Driftsbestyreren og banen er til for publikums skyld og ikke omvendt.

Urskog, 2den december 1919. -ch.

SKATTEPOLITIKKEN
Urskog ≈ ≈ Hølandsbanen.

Under denne overskrift er der i ,,Akershus'' for 4de ds. rettet et angrep mot mig og Urskog-Hølandsbanen av en ,,ch''.

Overskriften er altsaa ikke min opfindelse, og jeg indser aldrig nogen fornuftig sammenhæng mellem skattepolitikk og jernbanedrift. Jeg vil ikke forsøke paa at imøtegaa alt, hvad vedkommende skriver skattepolitikken vedkommende, dertil springer han i den grad utenom sakerne, at jeg opgir at følge med; og naar vedkommende drister sig til - riktignok anonymt - at skrive ,,at De har forløpet Dem i den grad, som De har gjort'', saa virker den slags henkastede floskler tilbake paa vedkommende, al den stund han ikke er istand til i aller mindste grad at bevise ,,forløpelsen''.

++++++++++++++++

Det var derimot nogen trafikspørsmaal, jeg nærmere skal forklare. Jeg er vel bekjendt med taksterne for gjødseltrafik paa Statsbanerne. Men for det første, andet og tredje er Urskog-Hølandsbanen i høieste grad smalsporet, den har en tung trace og er en privatbane som ikke i likhet med statens jernveier kan tilgodese landbruket.

Jeg kan meddele, at den tunge gjødseltrafik (rulleskamler) er en ting, banen altid har oplagt tap paa. Den begrænsede trekkraft, det kostbare vedlikehold av rulleskamler m.m. er det som bevirker de høie fragter for rulleskammeltrafik paa denne bane - et kunststykke ingen anden bane av lignende art i landet har vaaget at indlate sig paa.

Saa kommer vi til det tilfælde som ,,illustrerer ganske godt de forhold, som trafikanterne paa Urskog-Hølandsbanen arbeider under''. Nemlig 2 levende dyr - 2 sauer sendt fra Porsgrund til Urskog.

Paa strekningen Porsgrund-Sørumsand kostet de kr. 14.50 og efter ,,ch''s oplysning kr. 14.40 for strækningen Sørumsand-Urskog. Nu kan det imidlertid oplyses at fragten for 2 sauer Sørumsand-Urskog er tilsammen kr. 4.80 og at de kr. 14.40 feilagtig var opført av Statsbanerne.

Fragtlisten blev forøvrig av vedkommende station efter konferance med Statsbanerne rettet allerede forinden vedkommende artikkel stod at læse i ,,Akershus''. Altsaa - tablau.

Man bør gjøre sig til regel at undersøke en ting, før man skriver offentlig om den.

Tilslut, hvis hr. ,,ch'' eller andre har noget paa hjertet de pr. avis vil meddele mig eller berette om mig, saa sørg for, at jeg faar et nummer av vedkommende blad tilsendt mig. Ellers er det bare et slumpetræf, at jeg faar se mulige skriverier, og det er vel ikke hensigten.

Bjørkelangen 6te december 1919. Eigil Prydz.

Fra Privatbane til Statsbane.

Som omtalt i TERTITTEN nr. 53, vedtok staten å overta den private Urskog-Hølandsbane fra og med 1.1.1945. Nå var det imidlertid slik at det først var den 15. mars 1945 at staten endelig overtok banen, og i tiden fra generalforsamlingen den 8. september 1944 og frem til den endelige overtagelsesdato, var det mange ting som skulle avklares, gjennomgås, kontrolleres og telles opp, få dokumentert, osv.

TERTITTEN vil her, og i kommende nummer bringe litt av all den papirmøllen som måtte ordnes frem til den dagen statsovertagelsen var et endelig faktum.

Erik R. Gjertsen

URSKOG-HØLANDSBANEN

Ekstraordinær Generalforsamling

i

A/S Urskog - Hølandsbanen

berammes til avholdelse i Bjørkelangen Bedehus på Bjørkelangen

fredag 8. september 1944 kl. 11.15

Alle aksjonærer innbys til generalforsamlingen. De ordinære tog benyttes. Til behandling foreligger direksjonens forslag om:

1. Banens overdragelse til Staten overenstemmende med vedlagte innstilling fra Trafikkdepartementet av 29/6-44. Man gjør uttrykkelig oppmerksom på, at etter denne overdragelse vil det intet beløp bli til fordeling på de private aksjer, som således vil bli verdiløse.
2. Oppløsing av aksjeselskapet Urskog-Hølandsbanen.

++++++++++++

Kun de aksjonærer som er notert i aksjeprotokollen kan avgi stemme. I henhold til Statuternes § 14 må transport eller overdragelse av aksjer for å gi vedkommende nye eier stemmerett være notert i aksjeprotokollen minst 30 - tretti - dager før generalforsamlingens avholdelse.

Bjørkelangen 5. juli 1944

S. Holmsen

direksjonens formann.

Ref. nr. _____
1944

I n n s t i l l i n g

o m

Statens overtagelse av Urskog-Hølandsbanen.

Urskog-Hølandsbanen er anlagt i henhold til konsesjoner meddelt ved kgl. resolusjoner av 27. oktober 1894 for strekningen Bingsfoss - Kjelle Bru i Høland og 6. november 1897 for strekningen videre frem til Skulerud i Høland. I henhold til Stortingets vedtak av 26. mai 1900 er banen forlenget fra Bingsfoss frem til Sørumsand, som er fellesstasjon med Kongsvingerbanen.

Banen er bygget med en sporvidde av 750 mm. og har en lengde av 57 km.

Til banens anlegg er utbetalt i statsbidrag kr. 521 000,oo hvorav kr. 226 000 som uoppsigelig rente- og avdragsfritt lån, resten mot aksjer.
I henhold til Stortingets vedtak av 26. mai 1900 er det tillatt banen å oppta et lån på kr. 61 000 til dekning av utgifter ved forlengelsen til Sørumsand, og samtidig ble det bevilget et statstilskudd på kr. 15 000. Dette lån er opptatt i Kongsvingerbanens reservefond.

Ved Stortingets vedtak av 6. desember 1917 er det bevilget banen et 5-1/4 % rentebærende lån av statskassen, stort kr. 120 000.

Banen er organisert som et aksjeselskap, hvis vedtekter er approbert ved kgl. resolusjon av 10. mars 1900.

Selskapet ledes av en direksjon som består av representanter for de interesserte kommuner, 2 representanter som velges av de private aksjonærer og en representant oppnevnt av Trafikkdepartementet.

Ved utløpet av den opprinnelige konsesjonstid i 1926 ble konsesjonen i henhold til Stortingets vedtak av 20. mai 1927 forlenget til utgangen av 1956, - kfr. st.prp. nr. 46 for 1927.

Av banens årsregnskaper fremgår at inntekter og utgifter i de senere år har andratt til:

	Inntekt:	Utgift:	Overskudd:
1934-35	207 669	206 470	1 199
35-36	199 937	197 046	2 891
36-37	204 456	204 122	334
37-38	234 322	232 981	1 341
38-39	219 383	216 567	2 816
39-40	250 467	235 350	15 104
40-41	292 005	289 466	2 539
41-42	402 295	399 051	3 244
42-43	441 930	435 555	6 375

Fra 1939-40 har banen overtatt en del bilruter i banens trafikkområde. Denne bilrutedrift er holdt utenfor de her gjengitte regnskapsresultater. I den første tid ble bilrutene drevet med balanse, men under de nå rådende ekstraordinære forhold er overskuddet økt til kr. 51 750 i 1942-43. Beløpet må imidlertid påregnes å gå med til nødvendig fornyelse av bilmateriellet.

Som privatbane har Urskog-Hølandsbanen i de senere år som det sees i det store og hele vært drevet med balanse mellem inntekter og utgifter, idet renter av de foran omhandlede lån på kr. 61 000 og kr. 120 000 samt avgift forbruk av Sørumsand fellesstasjon kr. 10 000 årlig vært eftergitt. Statens overtagelse av banen vil imidlertid medføre reduksjon av inntektene ved innføring av gjennemgående fraktberegning efter Statsbanenes takster, hvorved distriktet transportmessig sett blir likestillet med

Bjørkelangen stasjon. Merk alle skiltene på stasjonsveggen samt den gamle Narvesen-kiosken. Bildet er antagelig tatt på 30-tallet engang.

Begge fotos: Arkiv UHB.

Skulerud stasjon. Toget har kjørt frem til bryggen, slik at de reisende som skal videre med D/S "TURISTEN" skal få kortest mulig gangvei fra toget til båten. Denne rundturen var en av de aller mest populære turisttiltak på Østlandet, og tallrike er de skoleklassene som fikk gleden av denne opplevelsen.

andre distrikter som har jernbaneforbindelse, og unngår den fordyrelse av transportene som er en følge av den nåværende ordning med særskilt fraktberegning for privatbanen og statsbanestrekningen. Dessuten må en regne med at driftsutgiftene vil stige, da det ved banens drift som statsbane vil bli stilt større fordringer til drift og vedlikehold, likesom personale med hensyn til lønns- og arbeidsvilkår må forutsettes å bli likestillet med statsbanenes personale.

Efter departementets anmodning har Generaldirektoratet for Norges Statsbaner latt utarbeide en redegjørelse for Urskog-Hølandsbanens driftsøkonomiske, finansielle og tekniske forhold, med sikte på statens overtagelse av banen. I denne redegjørelse, som er mottatt med Generaldirektørens skrivelse av 27. juni 1944, er det regnet med priser, lønninger og trafikkforhold som i året 1938 som et normalår.

Inntekter pr. år ved banen drevet som statsbane er på dette grunnlag beregnet således:

Trafikkinntekter	Kr. 195,700
Andre inntekter	Kr. 28,600
Inntektsøkning ved de nåværende statsbaner	Kr. 7,000
Sum inntekter	Kr. 231,300

Driftsutgiftene ved Urskog-Hølandsbanen drevet som statsbane vil ifølge den samme redegjørelse øke betraktelig i forhold til banens utgifter i 1937-38. Denne økning skyldes for en alt overveiende del at statsbanenes lønnsregulativ betinger høyere lønninger. Statsbanenes lempligere arbeidsbestemmelser, bidrag til pensjonskassen, forhøyde timepenger m.v. medvirker også til utgiftsstigningen. Det bemerkes forøvrig at lønningsutgiftene ved Urskog-Hølandsbanen i de senere år er steget sterkt, nemlig fra kr. 141,000 i 1937-38 til ca. kr. 206,000 i 1942-43.

Da Urskog-Hølandsbanens lønninger fremdeles ligger relativt lavt kan det ikke regnes med at banen under fortsatt privatdrift vil kunne redusere sine driftsutgifter nevneverdig når normale tider med normale trafikkinntekter inntrer. Det må derfor regnes med at den i nær fremtid vil komme opp i betydelig underskudd også under privatdrift.

Utgifter til materialer, forbrukssaker, vedlikehold m.v. må også påregnes å ville stige litt ved statsdrift, da det må forventes at det vil bli holdt en noe høyere standard ved Urskog-Hølandsbanen som statsbane enn som privatbane.

På grunnlag av lønns- og utgiftsnivået før krigen er driftsutgiftene pr. år ved Urskog-Hølandsbanen drevet som statsbane beregnet å ville andra til:

	Driftsutgifter i alt	Herav lønninger:
Fellesutgifter	Kr. 30 000	Kr. 22 500
Trafikkavdelingen	" 121 300	" 111 700
Maskinavdelingen	" 122 400	" 66 600
Baneavdelingen	" 94 000	" 61 800
Sum driftsutgifter	Kr. 367 700	Kr. 262 600

Det er således regnet med et årlig underskudd på
Kr. 367 700 - Kr. 231 300 = Kr. 136 400.

Skjønt Urskog-Hølandsbanen gjennemgående har vært holdt i god stand, regner en med at følgende utbedringer og anskaffelser bør foretas når banen går over til statsdrift:

Brannslukningsapparater til 3 CFo vogner, utstyr av 3 CFo vogner med klosett	Kr. 3,000
Mindre reparasjon av 2 Co vogner, fornyelse av understell ved 3 No vogner, reparasjon av understell ved 3 Np vogner, reparasjon av vognkasse ved 3 lukkede godsvogner	Kr. 13,500
Ny dreibenk i maskinverkstedet	Kr. 10,000
Sentralvarmeanlegg for lokomotivstall og verkstedsavdelinger	Kr. 4,000
Utbedring av linjen (linjegrøfter)	Kr. 35,000
Grusning	Kr. 15,000

Lok nr. 5 "BJØRKELANGEN" med blandet tog på slutten av 40-tallet. Det er nye sviller som er lastet opp på de forrerste vognene.

Lok nr. 7 "PRYDZ" ved vanntårnet på Bjørkelangen stasjon. Lokomotivet står med fronten mot Sørumsand, og etter klargjøring er det bare å sette igang.

Begge fotos: Arkiv UHB.

Vei til grustak	Kr.	2,000
Oppmerking av linjen	Kr.	3,000
Gjerder og grinder	Kr.	5,000
Utvidelse av Bjørkelangen stasjon	Kr.	16,000
Diverse utbedringer ved ekspedisjonssteder	Kr.	15,000
Brannvernmateriell ved ekspedisjonssteder	Kr.	2,000
Diverse utbedringer av broer m.v.	Kr.	5,000
Utbedring og supplering av telefonlinje	Kr.	25,000
S u m	Kr.	153,500

De oppførte beløp er basert på førkigspriser. Noen ekstraordinær avsetting til fornyelsesfond menes å være unødvendig.

Pensjonsforholdene.

I banens konsesjon var inntatt en bestemmelse med pålegg om å treffe en pensjonsordning for banens personale, og det har vært arbeidet hermed den hele tid uten at det har ført til et positivt resultat. I påvente av en ordning har det imidlertid i de fast ansattes lønn den hele tid vært tilbakeholdt et visst beløp. I tiden inntil 1. juli 1928 ble der trukket 1-1/4 % og etter den tid 6 %. Samtidig er det fra banens side fra tid til annen avsatt beløp for samme formål. Det forhøyede trekk i tjenestemennenes lønn skjedde under forutsetning av at en pensjonsordning ble truffet, og da dette ikke lykkedes, har endel tjenestemenn i de vanskelige tider i 1930-årene fått tilbakebetalt en del av dette forhøyede trekk. Samtlige har imidlertid fortsatt vært trukket 6 %. De tjenestemenn som har gjort innskudd har ved fratredelsen fått dette tilbakebetalt med renter og rentesrenter (etter 4 %). Kassen har således ikke noen løpende forpliktelser. De nå i tjeneste værende tjenestemenns innskudd med renter utgjør pr. 30/6-44 tilsammen kr. 83 916,99. Hertil kommer banens innskudd i kassen kr. 68 712,13 således at kassens beholdning pr. 30/6-44 utgjør tilsammen kr. 152 629,12. Noen forsikringsteknisk beregning av kassens stilling under forutsetning av at der skulle utredes pensjon etter de regler som gjelder for statsbanenes pensjonskasse, har det på grunn av den knappe tid ikke vært anledning til å foreta og der kan således ikke fremlegges noen fagmessig beregning av hvilket underskudd (manglende premiereserve) det vil oppstå ved innlemmelse av personalet i statsbanenes pensjonskasse. Skjønnsmessig er angitt til kr. 100,000.

De økonomiske følger for staten ved overtagelse av banen skulle således bli følgende:

De nødvendige kapitalutgifter andrar til:

Tilskudd til statsbanenes pensjonskasse	Kr. 100 000
Kapitalutgifter til utbedrelser og anskaffelser	Kr. 153 500
Sum kapitalutgifter	Kr. 253 500

Driftsinntekter, driftsutgifter og underskudd vil efter dette stille seg således:

Trafikkinntekter ved Urskog-Hølandsbanen	Kr. 195 700 pr. år
Andre inntekter ved Urskog-Hølandsbanen	Kr. 28 600 pr. år
Inntektsøkning ved statsbanene	Kr. 7 000
Sum driftsinntekter	Kr. 231 300 pr. år
driftsutgifter	Kr. 367 700 pr. år
Sum driftsunderskudd	Kr. 136 400 pr. år

Disse tall refererer seg til banens jernbanedrift, idet banens bildrift er holdt utenfor beregningen.

Generaldirektoratet for Norges Statsbaner har i sin foran nevnte skrivelse av 27. juni 1944 anbefalt at staten overtar banen til tross for de økonomiske resultater av overtagelsen.

Departementet vil likeledes anbefale at overdragelse skjer, - i det vesentlige på samme vilkår som for Valdresbanens vedkommende, jfr. st.prp. nr. 92 for 1936 og st.prp. nr. 1 for 1938, kap. 1101, side 59-66.

En forutsetter således at banen og dens bilruter med tilbehør og beholdninger av forbrukssaker, opplagte fond, utestående fordringer og aktiva av enhver art, blir å overdra staten uten vederlag.

Selskapet må således skaffe staten tinglyst hjemmel på banens samtlige faste eiendommer. Det forutsettes at banens eventuelle gjeld dekkes før overtagelsen. Baneselskapet forutsettes å tre i likvidasjon i samsvar med aksjeloven og vedtektenes bestemmelser. Forholdet til aksjonærene forutsettes ordnet av selskapet og således at dette er staten uvedkommende etter at banens eiendeler er overdratt staten.

Banens personale går over i statens tjeneste på de lønns- pensjons- og arbeidsvilkår som måtte bli fastsatt. Hver enkelt funksjonær avkreves skriftlig erklæring om at han samtykker i overgangen. Det er forutsetningen at banens personale ved overgangen får de samme lønns- pensjons- og arbeidsvilkår som statsbanenes øvrige personale, såfremt ikke spesielle forhold er tilstede. Således må en ta forbehold om at tjenestemenn som bare har kort tid til oppnådd aldersgrense ikke blir å innlemme i statsbanenes pensjonskasse.

Banens pensjonsfond, som pr. 30/6-44 utgjør kr. 152 629,12 blir i sin helhet å innbetale i statsbanenes pensjonskasse til delvis dekning av de økede forpliktelser som påføres denne kasse ved innlemmelse av banens tjenestemenn. Fradrag blir i tilfelle kun å foreta for tjenestemenn som ikke blir innlemmet i statsbanenes pensjonskasse. Likeledes antar en at Urskog-Hølandsbanens funksjonærer på grunn av sin opplæring og utdannelse ikke uten videre kan overføres til andre statsbanestrekninger.

For øvrig vil en anbefale at trafikkdepartementet bemyndiges til å avgjøre de nærmere enkeltheter ved banens overtagelse og personalets overføring til statsbanenes lønnsregulativ, innlemmelse i statsbanenes pensjonskasse m.m.

Spørsmålet om bevilgning til de i forbindelse med overtagelsen nødvendige utbedringer og anskaffelser forutsettes behandlet i forbindelse med statsbanenes budsjetter. Det antas ikke påkrevet nå å føre opp noen bevilgning på statsbudsjettet til dekning av manglende premiereserve ved innlemmelse av banens funksjonærer i statsbanenes pensjonskasse, - idet sådan bevilgning ikke er ført opp for pensjonskassens nåværende beregnede forsikringsmessige underskudd.

Overtagelsen blir å sette i verk når de av statsmyndighetene fastsatte vilkår er oppfylt.

Trafikkdepartementet

innstiller:

Urskog-Hølandsbanen overtas av staten og drives som statsbane i samsvar med Trafikkdepartementets forslag i foredrag av 29. juni 1944.

ooooo0000Ooooo

Som den oppmerksomme leser vil huske, vedtok altså Generalforsamlingen med overveldende flertall at staten skulle overta banen. Imidlertid måtte det nødvendigvis gå endel tid fra da vedtaket ble fattet og til staten overtok, og i denne tiden skulle alle papirer klargjøres, leieforhold avklares og evnt. tinglyses, det skulle holdes inventaropptelling, pluss at driften hele tiden skulle gå som normalt - overgangstider eller ikke.

Driftsbestyrer Eigil Prydz skulle fortsatt være den øverste ansvarlige for banens drift, og fra NSB, Oslo Distrikt, Distriktsjefen, mottok hr. Prydz mange skrivelser i den tiden som kom etter generalforsamlingen.

Vi skal her vise et par av skrivelsene.

Norges Statsbaner
Oslo Distrikt
Distriktsjefen

J. nr. 502/6.
Sv/RH.

N O T A T E R

Ad overtakelsen av Urskog-Hølandsbanen 1/1-1945.
Driftsbestyrer Prydz' gjøremål.

Banens driftsregnskaper utarbeides etter 1/1-1945 ved distriktsjefens kontor (distriktsbokholderiet og materialforvaltningen) og ved Generaldirektoratet (kontrollkontoret og hovedbokholderiet). Alle utbetalinger og innbetalinger utenfor de rene trafikkinntekter går etter anvisning inn i distriktets hovedjournal. Dette arbeid faller derfor bort ved driftsbestyrerens kontor.

Ved distriktsbokholderiet opprettes en ny kortserie under utgifts- og inntektsregnskapet for UHB under betegnelsen U.B.

For jernbanedriften og bilrutene legges regnskapet opp på samme måte som for distriktet forøvrig.

Under den midlertidige overtakelse (leietiden) legges det ikke opp eget regnskap for verkstedsdriften, idet det ikke er hensiktsmessig å få verkstedet på Bjørkelangen inn i statsbanenes kalkulasjoner for verkstedsdriften.

Arbeidet som utføres av verkstedet, Bjørkelangen, føres direkte ut på konto under jernbanedriften. Lønningene til verksmester og verkstedsarbeiderne føres under lønnsserien for verkstedsdriften UHB. For utført arbeid regnes intet driftstillegg, men fordelingen utføres etter arbeidede timer og etter verkstedets totalutgifter direkte på konto for lokomotiv eller annet rullende materiell eller andre arbeider for driften (på samme måte som linjens arbeid). Materialer føres direkte ut på vedkommende arbeid (etter materialrekvisisjonene).

Vedlikehold m.v. av verkstedets bygninger, oppvarming, kraft til verkstedsmaskiner, belysning m.v. føres på de respektive konti under verkstedsdriften. Disse utgifter tas nemlig med når utført arbeid skal posteres ut på de enkelte konti under jernbanedrift, bildrift m.v.

Driftsbestyrerens gjøremål vil i det vesentlige bli en kombinasjon av trafikk-, bane- og maskininspektørs arbeid.

Togledelsen tilligger driftsbestyreren inntil videre.

UHB's tjenestereglement og signalreglement skal fortsatt gjelde og det vil ikke da være hensiktsmessig å overføre togledelsen til Oslo.

Et nærmere samarbeid mellom driftsbestyreren og togledelsen i Oslo bør det imidlertid være.

Forsinkelser eller andre disposisjoner av betydning for toggangen på KB og UHB må meldes gjensidig. Driftsbestyrer Prydz bør derfor på de drifts- og trafikkmessige områder ha samme myndighet som før 1/1-1945, men med den forskjell at han i alle forhold er underlagt distriktsjefen og ikke direksjonen.

Driftsbestyrer Prydz får å påse at driften på banen og av bilrutene avvikles på en tilfredsstillende og på mest mulig økonomisk måte.

Han blir fortsatt personalets nærmeste foresatte.

Han må utarbeide personalets tjenestelister etter statsbanenes arbeidstidsbestemmelser.

Alle lønningslister for stasjonens ekstrapersonale, dagsverklister, materialbøker skal attesteres av ham og han må kontrollere disse også hva utgiftskonto angår.

Han får å godkjenne ved påtegning alle materialrekvisisjoner som sendes materialforvalter eller billettforvalter.

Han må attestere alle regninger som sendes over tilstilte materialer fra material-

Lok nr. 7 "PRYDZ" på Bjørkelangen en gang på 50-tallet. Lokomotivpersonalet slår av en prat med en av stedets eldre beboere mens man venter på tiden til avgang.

Begge fotos: Arkiv UHB.

Noen år senere. Siste tog har forlengst forlatt Bjørkelangen, og man er iferd med å fjerne skinnegangen m.m. Det tok ikke lang tid før alle spor var fjernet og busser og biler kunne kjøre der sporene engang lå.

forvalteren etterat stasjonsmesteren, banemester eller verksmester har attestert mottakelsen av varene. Han fører kontroll med at linje, stasjoner og rullende materiell holdes i driftsmessig god stand.

Han skal ved inspeksjon ha oppsyn med stasjonenes inventar, regnskaps- og kassevesen er i orden. (Kontrollkontoret vil som ved statsbanene for øvrig foreta revisjon av regnskap og kasse).

Arbeidet ved driftsbestyrerens kontor vil etter hvert bli adskillig forenklet, så personalet ved kontoret om noen tid antagelig kan reduseres. Den første tid trenger driftsbestyreren det personale han idag har.

Kontorets fullmektig må antas å kunne overflyttes til Oslo om en tid, f.eks. til bokholderiet, materialforvalteren eller annet kontor hos distriktsjefen.

./. Under henvisning til foranstående er vedlagte forslag til instruks for driftsbestyrer Prydz utarbeidet.

ooooo00000ooooo

Norges Statsbaner
Oslo Distrikt
Distriktsjefen
J.nr. 502/6.
Sv/RH.

I N S T R U K S

gjeldende fra 1. januar 1945

for driftsbestyreren ved Urskog-Hølandsbanen med tilhørende bilruter.

I det følgende er Urskog-Hølandsbanen benevnt: Banen, og de tilhørende bilruter benevnt: Bilrutene.

- " -

Driftsbestyreren - hvis stilling i det vesentlige blir en kombinasjon av trafikk-, bane- og maskininspektørs gjøremål ved statsbanene, og under hvem alt personale ved banen og bilrutene underligger som nærmeste foresatte - skal:

1. på distriktsjefens vegne forestå den daglige drift av banen og bilrutene.
2. påse at driften av banen og bilrutene avvikles tilfredsstillende og på mest mulig økonomisk måte.
3. føre innseende med at linje, stasjoner, rullende materiell og banens øvrige bygninger holdes i god stand.
4. påse at banens tjenestereglement og gjeldende bestemmelser overholdes.
5. utarbeide tjenestelister for alt underlagt personale i samsvar med statsbanenes arbeidstidsbestemmelser som også skal gjelde ved banen.
6. ved inspeksjon føre innseende med regnskaper, kassevesen, inventar m.v. (Revisjon av stasjonenes kasser og regnskaper utføres som ved statsbanene forøvrig av Kontrollkontoret).
7. attestere stasjonenes lønningslister vedkommende ekstra personale m.v., linjepersonalets dagsverklister og materialforbruk, verkstedsdriftens timeverk og arbeidsfordelingen på det utførte arbeide.
8. godkjenne alle materialrekvisisjoner som sendes materialforvalteren eller billettforvalteren, attestere alle materialregninger som sendes fra materialforvalteren. (Mottagelsen av materialer skal dessuten attesteres av vedkommende stasjonsmester, banemester eller verksmester).
9. avgjøre permisjonssaker innen rammen av de ved statsbanene gjeldende bestemmelser, sende distriktsjefen sykepermisjonsandragender (fravær over 3 måneder) til avgjørelse og sykemeldinger straks etter at de er notert.

10. melde alle uhell til distriktsjefen og - hvis mennesker er kommet til skade - også til politiet. Alle rapporter om uhell eller tjenesteforsømmelser videresendes straks til distriktsjefen samtidig som der avgis uttalelse til denne.

11. i alle tilfeller som ikke er nevnt i foranstående punkter, henvende seg til Distriktsjef, overinspektør for driften, baneteknisk overingeniør eller overingeniøren for verkstedsdriften.

Oslo, 25. januar 1945.
for distriktsjefen

RH/

H. Rabstad (sign.)

Norges Statsbaner
Oslo Distrikt
Distriktsjefen

J.nr. 502/6.
Sv/RH. Sirkulære nr. 8/1945.

Urskog-Hølandsbanens (midlertidige) drift
som Statsbane fra 1. januar 1945.

Urskog-Hølandsbanens drift underligger fra 1. januar 1945 Norges Statsbaner, Oslo distrikt, distriktsjefen i Oslo.

Det er forutsetningen at UHB skal drives på samme økonomiske måte som under den private drift.

Driftsbestyreren er nærmeste foresatte for alt ved Urskog-Hølandsbanen tjenestegjørende personale. Driftsbestyreren avgjør på distriktsjefens vegne alle spørsmål angående banens daglige drift og vedlikehold og personalets tjenesteforhold etter den for ham gjeldende instruks.

Det gjøres oppmerksom på at alle søknader, rapporter, dagsverkslister, lønningslister, materialrekvisisjoner m.v. skal sendes driftsbestyreren. Driftsbestyreren avgjør om en materialrekvisisjon helt eller delvis skal effektueres.

Stasjonenes remisseoppgjør, kontantremisser, regnskaper m.v. skal på de bestemte dager sendes direkte til hovedbokholder, distriktsbokholder eller kontrollkontoret og kontantremisse til stasjonsmesteren, Sørumsand, etter de herom gjeldende bestemmelser.

Oslo, 25. januar 1945
for distriktsjefen

H. Rabstad (sign.)

Alt personale ved UHB
samt stm. Sørumsand.

oooo0000oooo

Etter disse sirkulærene og skrivelsene, ruslet og gikk Urskog-Hølandsbanen inn i sitt siste krigsår. Banen var nedslitt, men nå tillå det ikke lenger aksjeeierne og kommunene å holde liv i banen. Staten hadde overtatt ansvaret - endelig, og den 22. mars 1945 ble det siste møte avholdt mellom representantene for privatbanen og staten, vedrørende statsovertagelsen.

Vi siterer protokollen:

P R O T O K O L L

i anledning av

Statens overtagelse av Urskog-Hølandsbanen.
Møte mellom representanter for Staten og Urskog-Hølandsbanen, holdt på Bjørkelangen torsdag 22. mars 1945.

År 1945 den 22. mars holdtes møte på Bjørkelangen i anledning Urskog-Hølandsbanen i henhold til Ministerpresidentens vedtak av 29. juni 1944.

Tilstede var:

For Statsbanene:

Kontorsjef Teige,
fung. distriktsjef Rabstad,
overingeniør Th. Hirsch,
overinspektør Haraldsen,
fung. overingeniør B. Skavang,
hovedbokholder Amundsrud,
sekretær H. Svendsen,
materialforvalter Alb. Johannesen.

For Urskog-Hølandsbanen:

Likvidasjonsstyret v/formannen,
gårdbruker S. Holmsen,
ordfører E. Dahl,
overinspektør T. Mørk,
skoginspektør E. Rishoved,
skogbestyrer Chr. Krogh,
gårdbruker C. Aanerud,
driftsbestyrer Eigil Prydz,
fullmektig Ø. Holt.

Kontorsjef Teige refererte Trafikkdepartementets brev av 19/3-45 til Generaldirektoratet for Statsbanene med bemyndigelse til å la avholde formell overtagelsesforretning.

Videre ble fremlagt:

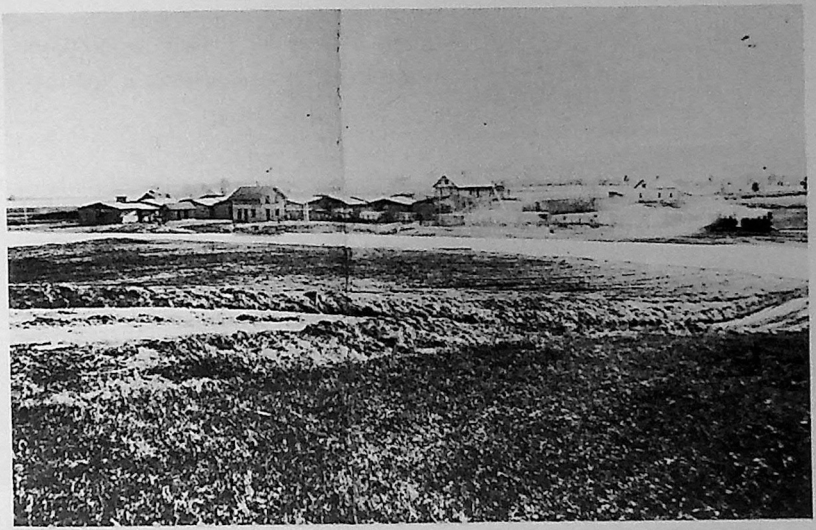
1. Innstilling om Statens overtagelse av Urskog-Hølandsbanen av 29/6-1944.
2. Trafikkdepartementets skrivelse av 30/6-1944.
3. Fortegnelse over banens aksjonærer.
4. Banens statutter.
5. Postkvitteringer av 6. juli 1944 for innkallelse av banens aksjonærer til ekstraordinær generalforsamling 8/9-1944. Gjenpart av innkallelsen.

6a. Utskrift av avholdt generalforsamling 8/9-1944.
6b. Bevidnet oppnevnelse av likvidasjonsstyret.

7. Offentlig kunngjøring for 13. og 15. septemver 1944 med kreditorinnkallelsen.
8. Skrivelse fra Generaldirektoratet for Statsbanene av 13/7-1944 angående overtagelsen.
9. Komiteutredning i anledning overtagelsen.
10. Overenskomst mellom Norges Statsbaner og Urskog-Hølandsbanen om Statsbanenes overtagelse av banens drift fra 1ste januar 1945.
11. Gjenpart av likvidasjonsstyrets skrivelse til departementet at likvidasjonstiden er tilende og der ingen protest er innløpet.
12. Utskrift av ekspropriasjon avholdt 20. mai 1895 og flg. dager for erhvervelse av grunn til strekningen Bingsfoss-Bjørkelangen. Takst 1 - 107.
13. Utskrift av ekspropriasjon avholdt 9. august 1895 over grunn til sidelinjen og til grustaket Aremoen. Takst 1 - 7.
14. Do. avholdt 6/6-1898 angående grunn for strekningen Bjørkelangen-Skulerud. Takst nr. 1 - 82.
15. Do. avholdt 6/6-1898 angående grunn til planovergangene Bjørkelangen-Skulerud.
16. Do. avholdt 8/10-1900 for strekningen Bingsfoss-Sørumsand. Takst 1 - 11.

OVERTAKSTER.

17. Utskrift av ekspropriasjonsprotokollen for overtakst avholdt 11/6-1895 for strekningen Bingsfoss - Bjørkelangen.
18. Do. for overtakst avholdt 13/7-1898 for strekningen Bjørkelangen - Skulerud.
19. Do. for overtakst avholdt 8/6-1901 for strekningen Bingsfoss-Sørumsand.
20. Utskrift av ekspropriasjon avholdt 12/12-1924 til ervervelse av grunn til utvidelse av Finstadbru stasjon.

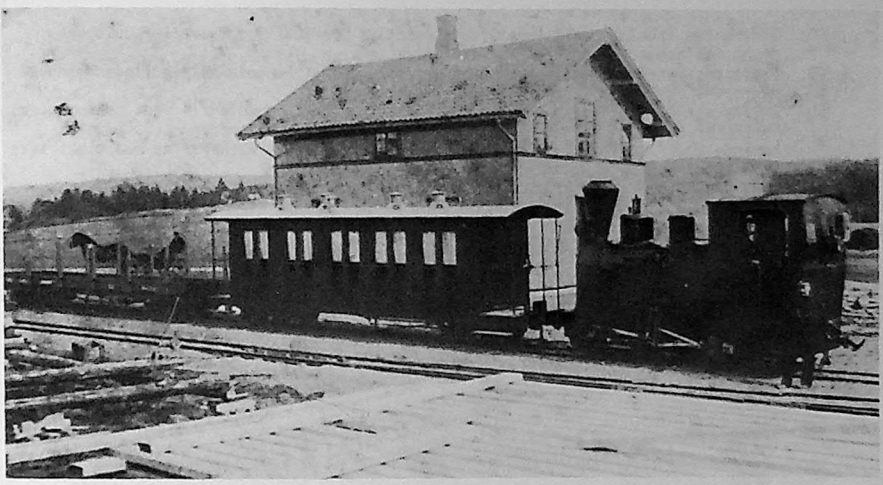


Bjørkelangen stasjon rundt århundreskiftet. Vi ser lokomotivene "URSKOG" og "EIDSVERKET" trekke avgårde med et godt lastet godstog. Det er skårne materialer, plank, som er lastet på godsvognene. Bakerst, nærmest bygningene skimter man en eller to passasjervogner. Double heading var ikke noe som forekom så alt for ofte på UHB, så det er nærliggende å anta at lok nr 3 "HØLAND" også var ute med blandet tog denne dagen.

Bildet nedenfor viser også Bjørkelangen stasjon rundt århundreskiftet, eller muligens noe senere. Tog fra Sørumsand mot Skulerud er nettopp ankommet, og vi ser vognene på stasjonen. Lokomotivet er derimot skjult bak bygningene.

Begge fotos: Arkiv UHB.

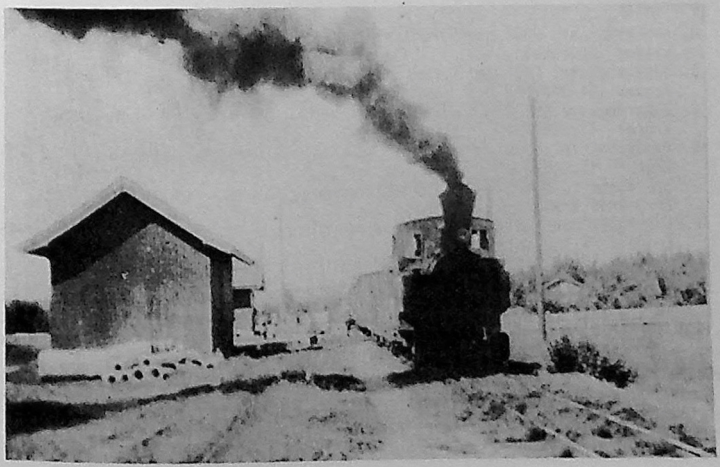
21. Utskrift av overskjønn til ekspropriasjon av grunn til utvidelse av Finstadbru stasjon avholdt 19/6-1925.
22. Utskrift av lensmannsskjønn avholdt 28/10-1927 til ekspropriasjon av grunn til utvidelse av Lierfoss stasjon.
23. Kart-konduktørforretning for Hølandsbanen datert 15/7-1899.
24. Do. for strekningen Bingsfoss-Sørumsand 29/9-1904.
25. Målebrev for strekningen Bingsfoss-Sørumsand. Takst nr. 1 - 8.
26. Kart og salgskontrakt for Aremoen grustak.
27. Omslag inneholdende dokumenter, kart og målebrev m.v. for Auten grustak.
28. Skjøte tingl. 7/3-1945 på gnr. 67, br.nr. 69 Nebbenesåsen I i Aurskog med vedl. skylddelingsforretning og kjøpekontrakt.
29. Skjøte til NSB tingl. 7/3-1945 på gnr. 77, br.nr. 70 Nebbenesåsen II med vedl. skylddelingsforretning og kjøpekontrakt.
30. Skjøte til NSB tingl. 7/3-1945 på gnr. 77, br.nr. 71 Nebbenesåsen III i Aurskog med vedl. skylddeling og kjøpekontrakt.
31. Skjøte til NSB tingl. 7/3-1945 på gnr. 74, br.nr. 29 Nebbenesåsen IV i Aurskog med vedl. kjøpekontrakt og skylddeling.
32. Skjøte til NSB tingl. 7/3-1945 på gnr. 74, br.nr. 30 Nebbenesåsen V i Aurskog med vedl. skylddeling og kjøpekontrakt.
33. Skjøte til NSB tingl. 7/3-1945 på gnr. 60, br.nr. 41 Nygårdskurven I i Aurskog med vedl. kjøpekontrakt og skylddeling.
34. Skjøte til NSB tingl. 7/3-1945 på grunn 60, bnr. 40 Nygårdskurven II med vedl. skylddeling og kjøpekontrakt.
35. Skjøte til Norges Statsbaner dat. 5/3-1945 på gnr. 31, bnr. 47 Flekken i Aurskog med vedl. kjøpekontrakt og skylddelingsforretning.
36. Skjøte til NSB datert 5/3-1945 på gnr. 26, bnr. 9 Væltemyra i Aurskog med vedl. kjøpekontrakt og skylddelingsforretning.
37. Skjøte til NSB datert 5/3-1945 på gnr. 9, bnr. 16 Snippen i Aurskog med vedl. kjøpekontrakt og skylddelingsforretning.
38. Skjøte til NSB datert 18/11-1944 tingl. 7/3-1945 på gnr. 9, bnr. 23, Vestre stasjonsvei i Aurskog med vedh. kjøpekontrakt og skylddelingsforretning.
39. Skjøte til NSB datert 5/3-1945 på gnr. 73, bnr. 7, Bergan i Høland med vedh. kjøpekontrakt og skylddelingsforretning.
40. Skjøte til NSB datert 5/3-1945 på gnr. 73, bnr. 8, Østegaard i Høland med vedl. kjøpekontrakt.
41. Skjøte til NSB datert 5/3-1945 på gnr. 73, bnr. 28, Lokomotivplassen i Høland med vedh. kjøpekontrakt og skylddelingsforretning.
42. Skjøte til NSB datert 5/3-1945 på gnr. 73, bnr. 36, Verkstedstomten i Høland med vedh. skylddelingsforretning og kjøpekontrakt.
43. Skjøte til NSB datert 3/11-1944 tingl. 7/3-1945 på gnr. 110, bnr. 20, Kragtorp garasje i Høland med tilh. skylddelingsforretning og kjøpekontrakt.
44. Panteattester vedrørende de under nr. 35, 36, 42, 41 og 40 datert 26/10-1944 fra Sorenskriveren i Nes.
45. Makeskiftekontrakt datert 5/4-1932 tingl. 7/5-1932 vedrørende et areal på 2,3 mål ved Urskog stasjon av gnr. 26, bnr. 18 i Aurskog med vedh. kart.
46. Avskrift av forhandlingsboken for Nordre Hølands forliksråd angående forlik i sak om grensetvist vedrørende banens eiendom gnr. 73, bnr. 36, Verkstedstomten i Høland.
47. Avtale med Borghild Bredesen om forbedret innkjøring til verkstedtomten Bjørkelangen datert 25/11-1939.
48. Avtale med Johan Hansen angående forbedret innkjøring til verkstedtomten Bjørkelangen datert 25/11-1939.
49. Kartskisse datert 20/7-1923 angående endring av grensen mellom Urskog-Hølandsbanens og Jørgen Trandemås eiendommer av hensyn til forlengelse av banens vognverksted.
50. Dokumenter angående makeskifte av 20/5-1936 med Høland prestegård om 2 mindre arealer ved Løken stasjon. Kart vedligger.
51. Kjøpekontrakt datert 28/1-1942 på Hjellebøl melkelags bygninger på Urskog-Hølandsbanens grunn ved Hjellebøl stasjon.
52. Avskrift av kjøpekontrakt datert 10/3-1945 angående en garasjetomt av gnr. 64, bnr. 4, Basmo i Rødnæs.
53. Overenskomst tingl. 30/12-1942 med Sørumsand trevarefabrikk m.fl. angående adkomstveier m.v. på Sørumsand stasjon.



Bjørkelangen stasjon, våren 1896. Det er lokomotiv nr. 2 "EIDSVERKET", som står oppstilt ved stasjonen. Bildet er arrangert, og det ble bl.a. brukt på forsiden til Høland Jernbanemarsj, som ble spesielt komponert til banens åpning. Det er enten Co1 eller Co2 som er koblet til lokomotivet sammen med en To.

Begge fotos: Arkiv UHB.

Vi ser lok nr. 1 eller 2 langs Urskog-Hølandsbanen en gang under 1. verdenskrig. Som man vil se er skinnegangen godt gjengrodd, både hovedsporet og sidesporet, men krigstiden var en vanskelig periode for privatbanen - det var mangel på nesten alt, banen måtte drives på absolutt billigste måte, og da gikk det selvfølgelig også noe utover banevedlikeholdet.



54. Videre ble fremlagt driftsbestyrerens oppgave over bortleide arealer av banens grunn tillikemed de opprettede leiekontrakter.
55. Driftsbestyrerens oppgave over banens rettigheter i henhold til vedliggende dokumenter.
56. Driftsbestyrerens oppgave over diverse rettigheter i henhold til vedl. dokumenter.
57. Fortegnelse over kontrakter angående telegram- og postbefordring m.v. med tilhørende kontrakter (original) herunder også erklæringer om kryssing med elektriske ledninger, bensinanlegg m.v.
58. Fortegnelse over forsikringspoliser med tilhørende dokumenter.
59. Omslag inneholdende erklæringer fra banens samtlige funksjonærer angående deres overgang til Statsbanene.
60. Erklæring fra de funksjonærer som stod i Urskog-Hølandsbanens Understøttelseskasse, at de er enig i denne kasses oppløsning og innskuddenes tilbakebetaling.
61. Erklæring fra Urskog-Hølandsbanens sykekasses medlemmer at de ønsker å gå inn i Oslo distrikts sykekasse.
62. Fortegnelse over banens bilrutemateriell, samt skrivelse av 19/6-1944 fra Isberg's bilforretning angående bestilling på nytt materiell.

Angående banens faste eiendommer.

Samtlige fremlagte skjønnsforretninger - dok.nr. 12, 13, 14, 15, 16 og overskjønnsforretninger dok. nr. 17, 18, 19, 20, 21 og 22 ble av likvidasjonsstyret påført transport til Norges Statsbaner.
Sådan transport ble også påført dok. nr. 45, makeskifte vedr. et areal ved Urskog stasjon og dok. nr. 50 makeskifte angående 2 arealer ved Løken stasjon.
Kontorsjef Teige memerket vedrørende de fremlagte skjøter til Statsbanene på de av banens faste eiendommer som ikke var ekspropriert, dok.nr. 28 til og med 43, at heftelser ikke var anmerket ved skjøtenes tinglesning. Han måtte på Statsbanenes vegne ta ethvert forbehold i den anledning. Likvidasjonsstyret erklærte at såvidt det visste var eiendommene heftelsesfri, of det ville være villig til å bistå Statsbanene med å få mulige heftelser fjernet. Likvidasjonsstyret erklærte at hermed var samtlige banens faste eiendommer og rettigheter vedrørende fast eiendom overdratt til Statsbanene.
Såfremt noen eiendom eller rettighet mot formodning skulle være uteglemt vil likvidasjonsstyret dra omsorg for at disse vil bli overdratt til Statsbanene-

---

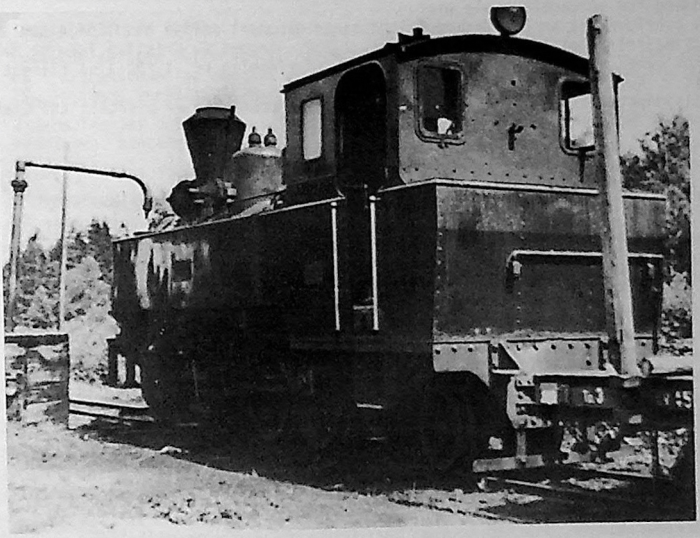
Driftsbestyrer Eigil Prydz fremla:

63. Fortegnelse over Urskog-Hølandsbanens bankinnskudd. Samtidig ble overlevert:

A. Kontrabok nr. 9366 med Sørumsand Privatbank pålydende pr. 16/3-1945 kroner 104,656.31.
B. Kontrabok nr. 9006 med Sørumsand Privatbank pålydende pr. 1/1-1945 kroner 51,044.97.
C. Kontrabok nr. 97 med Aurskog Sparebank med pålydende pr. 1/1-1945 kroner 42,205.59.
D. Kontrabok foliokonto nr. 10 med Sørumsand Prevatbank pålydende pr. 20/3-1945 kroner 13,200.49.
E. Sparebank foliokonto nr. 149 med Aurskog Sparebank med pålydende pr. 21/3-1945 kroner 11,392.68.
F. Kontrabok med Christiania Bank og Kreditkasse med pålydende pr. 1/1-1945 kroner 1,359.10.

Samlet bankinnskudd kr. 223,859.14

Det bemerkes at den foran under B fremlagte kontrabok nr. 9006 med Sørumsand Privatbank pålydende kr. 51,044.97 kun kan disponeres etter samtykke fra Fredrikshaldsvassdragets Salgsforening, idet beløpet står som sikkerhet for inngått kontrakt om leveranse av ved til banen. Leveringen pågår.
Det ble meddelt likvidasjonsstyret Statsbanenes kvittering for mottagelse av forannevnte 6 kontrabøker.
Videre overlevertes 5 aksjebrev (nr. 11 - 15) til samlet pålydende kr. 12,500.- i



Lok nr. 7 "PRYDZ" slukker tørsten underveis fra en vannstender. Bak loket går To3. Nå er det ikke mange dager igjen av en mangeårig drift.

Skulerud stasjon sent på kvelden torsdag den 30. juni 1960. Det desidert siste toget forlater sin endestasjon, for aldri mer å komme tilbake.

En epoke er slutt, de moderne tider har også nådd frem til de indre Akershusbygder - heretter er det bilene som skal råde grunnen.

Begge fotos:
Arkiv UHB.

A/S Turisten påført Likvidasjonsstyrets transport til Statsbanene. Statsbanenes kvittering for mottagelsen ble gitt.
Videre overlevertes en hos Urskog-Hølandsbanen deponert polise nr. 125414 med Livsforsikringsselskapet Glitne pålydende kr. 1,500.- tegnet av Kristian Tuen og deponert hos banen til sikkerhet for hans ansvar opprinnelig kr. 1,200.- nå tilrest kr. 960.-. Kvittering for polisen ble gitt.
Likvidasjonsstyret vil tilskrive selskapet om at fordringen er overgått til Statsbanene, og at polisen nå er deponert hos Statsbanene.

Ad. Urskog-Hølandsbanens Pensjonskasse.

Driftsbestyrer Prydz fremla:

64. Fortegnelse over Pensjonskassens midler til et beløp av kr. 137,758.87. Hertil kommer kr. 3,141.93 som gjenstår å trekke inn i tjenestemennenes lønn av de beløp som i henhold til anmodning er utbetalt enkelte tjenestemenn i samsvar med den i sin tid trufne ordning.

Samtidig overlevertes:

A. Kontrabok nr. 6002 med Bøndernes Bank pålydende pr. 1/1-1945 kr. 7,836.14.
B. Kontrabok nr. 141 med Aurskog Sparebank, pålydende pr. 17/3-1945 kr. 11,001.47.
C. Kontrabok nr. 3 med Aurskog Sparebank pålydende pr. 1/1-1945 kr. 25,672.15.
D. Kontrabok nr. 75303 med Oslo Sparebank pålydende pr. 7/2-1945 kr. 17,222.16.
E. Kontrabok nr. 222 med Setskog Sparebank, pålydende pr. 1/1-1945 kr. 24,292.02.
F. Kontrabok nr. 110 med Aurskog Sparebank, pålydende pr. 1/1-1945 kr. 23,434.93.
G. Pantobligasjoner til sikkerhet for funksjonærenes lån av pensjonskassen, nemlig:
I. Obligasjon kr. 1,500.- fra Syprian Aarstad, tingl. 26/2-1944 i gnr. 75, bnr. 57, Solglimt i Høland.
II. Obligasjon kr. 700.- fra Jacob Bernhus, tingl. 3/3-1934 i gnr. 75, bnr. 21, Bliksrud i Høland.
III. Obligasjon kr. 3,500.- fra Johan Dalby, tingl. 19/5-1926 i gnr. 75, bnr. 16, Dahlby, og gnr. 75, bnr. 36 Dalby i Høland.
IV. Obligasjon kr. 600.- fra Hj. Danielsen, tingl. 3/3-1934 i gnr. 73, bnr. 6, Lunder i Høland.
V. Obligasjon kr. 800.- fra Ø. Holth, tingl. 4/6-1938 i gnr. 75, bnr. 47, Granholt i Høland.
VI. Obligasjon kr. 1,500.- fra Olaf Moen, tingl. 5/11-1921 i gnr. 73, bnr. 55, Slettum i Høland.

Videre overlevertes obligasjoner i Kongeriket Norges Hypothekbank 3½ % lån av 1942, litra A nr. 2912 til og med 2916 á kr. 5,000.- samlet pålydende kr. 25,000.- med tilhørende kupongark, fra og med kupong nr. 7.
Forannevnte pantobligasjoner (G I - VI) ble påført likvidasjonsstyrets transport til Statsbanenes pensjonskasse. Statsbanene leverte Likvidasjonsstyret kvittering for mottagelsen av pensjonskassens foran refererte kontrabøker, pantobligasjoner og Hypothekbankobligasjoner.
Det ble fremlagt skrivelse fra Likvidasjonsstyret til samtlige banker hvori banens og Pensjonskassens midler var anbragt, om at innskuddene heretter disponeres av Statsbanene, resp. Statsbanenes Pensjonsstyre.

Ad. Urskog-Hølandsbanens sykekasse.

Driftsbestyrer Prydz fremla:

65. Oppgave over sykekassens midler pr. 22/3-1945, kr. 761.99. Samtidig overlevertes kontrabok nr. 117 med Aurskog Sparebank pålydende kr. 591.99. Kassens øvrige midler var utlånt til 2 medlemmer av hvilke lån gjenstod kr. 170,00.
Kvittering for mottagelsen av kontraboken ble gitt.

Ad. banens materiell og beholdninger.

Driftsbestyrer Prydz fremla:

66. Fortegnelse over rullende materiell tilhørende banen pr. 1/1-1945. Fortegnelsen er i overenstemmelse med hva det er anført i komiteutredningen, dok. 9, side 26. Angående verkstedets materiell henvises til dok. nr. 9, side 29.

67. Videre fremlas oppgave over linjens beholdning av redskaper gitt av banemester Rønningen. Oppgaven er i overenstemmelse med banens bøker.

68. Videre fremlas fortegnelse over banens stasjoner, hus, bygninger og inventar.

69. Videre fremlas kvittering fra verksmester Engen for at han har lånt tilsammen 74 stk. bølgeblikkplater av driftsbestyrer Prydz for tekning av knotthus.

70. Videre fremlas oppgave fra driftsbestyrer Prydz over verdi av materialbeholdning pr. 31/12-1944. Samlet beløp kr. 63,334.14.

Beholdningene ved linjen, dok. nr. 67, og materialbeholdningen, dok. 70, vil bli gjennomgått og kontrollert såsnart dette er mulig - snebart. På samme måte vil st. inventar, dok. 68, bli gjennomgått og kontrollert.

Det opplystes fra banens vedkommende at foruten det regnskapsførte, hadde banen tilgode hos D.W. (Deutsche Wehrmacht, red. anm) kr. 10,000.- for transporter for 4de kvartal 1944. Det nøyaktige beløp kan ikke oppgis før Kontrollkontorets oppgjør foreligger.

Et beløp på ialt kr. 4,098.14 utgjorde tilgodehavende hos Hans Ingier med kr. 150.-, Arbeidstjenesten med kr. 2,035.64 og A/S Borregaard med kr. 1,912.50 er bokført, men ennå ikke betalt.

Likvidasjonsstyret erklærte at hermed var selskapets eiendeler overdratt til Norges Statsbaner overenstemmende med Generalforsamlingens beslutning. Urskog-Hølandsbanens arkiv på Bjørkelangen beror på driftsbestyrerens kontor, og forvaltes inntil videre av driftsbestyreren på Statsbanenes vegne.

Da intet mer var å foreta ble forretningen avsluttet, og protokollen opplest og undertegnet.

For Statsbanene:

Gunnar Teige

H. Rabstad

Ths. Hirsch

Berger Skavang

Harald Svendsen

E. Amundsrud

Alb. Johannesen

For Urskog-Hølandsbanen i likvidasjon:

S. Holmsen

T. Mørk

Eugen Dahl

Einar O. Rishovd

C. Aanerud

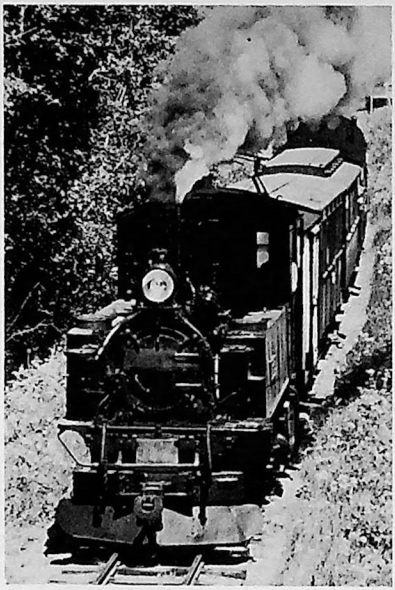
Chr. Krogh

Eigil Prydz

Riktig avskrift bevidnes:

Gunnar Teige
(sign.)

oooOOOooo



VI GÅR EN KULL-ALDER I MØTE!

Tertitten går kullalderen i møte med kull fra NORCEM

IMPORT

LAGRING

DISTRIBUSJON

FYRINGSTEKNOLOGI

NORCEM **Kull**
Cementdivisjonen

NORCEM – GÅRDEN
POSTBOKS 253
3470 SLEMMESTAD

TEL.: 78 03 60
TLX.: 71149

Det planlagte museumsbygg på Sørumsand.

Arbeidet med prosjektering av museumsbygg på Sørumsand er i full gang. Til å hjelpe oss med dette arbeidet har vi engasjert arkitekt Geir Mellin-Olsen.

Et forslag til museumsbygg er tegnet og beskrevet. På de følgende sider presenterer vi disse tegningene for våre lesere. På midtsidene er hele "komplekset" tegnet inn på "trekant-området" slik det vil ta seg ut fullt utbygget. Forutsetningene er selvfølgelig at utbyggingen skal kunne skje etappevis.

Det primære behov for UHB som museum vil være en utstillingshall med plass til en del av vårt rullende materiell samt en mindre verkstedsseksjon slik at det også kan foregå teknisk vedlikehold og restaureringsarbeider på det materiell som er utstilt.

Fullt utbygget vil museumsbyggetomfatte følgende:

- Vognhall	Min. bredde 6,5 m, lengde ca. 25 m. Oppstilling av lok og vogner på 2 spor.	165 m²
- Utstillings-lokaler	Oppdeles i mindre enheter. Et av rommene må kunne benyttes som møte/kursrom for ca. 50 deltagere.	280 m²
- Verksted	For utførelse av mindre reparasjoner m.v. Kontakt med vognhall. Adkomst direkte utefra.	60 m²
- Vestibyle	Vestibyle med billett/souvenirsalg og informasjon.	50 m²
- Servering	For enkel servering etableres spiseplass for ca. 30 personer med tilhørende kjøkken og lager.	50 m²
- Kontor	Kontorrom i tilknytning til billettsalg og informasjon.	15 m²
- Birom	Nødvendige tekniske rom, garderobe og toaletter. Funksjonshemmedes behov skal tilgodeses.	
		620 m²
	Netto	310 m²
	Brutto/nettofaktor 1,5	
	Brutto	930 m²

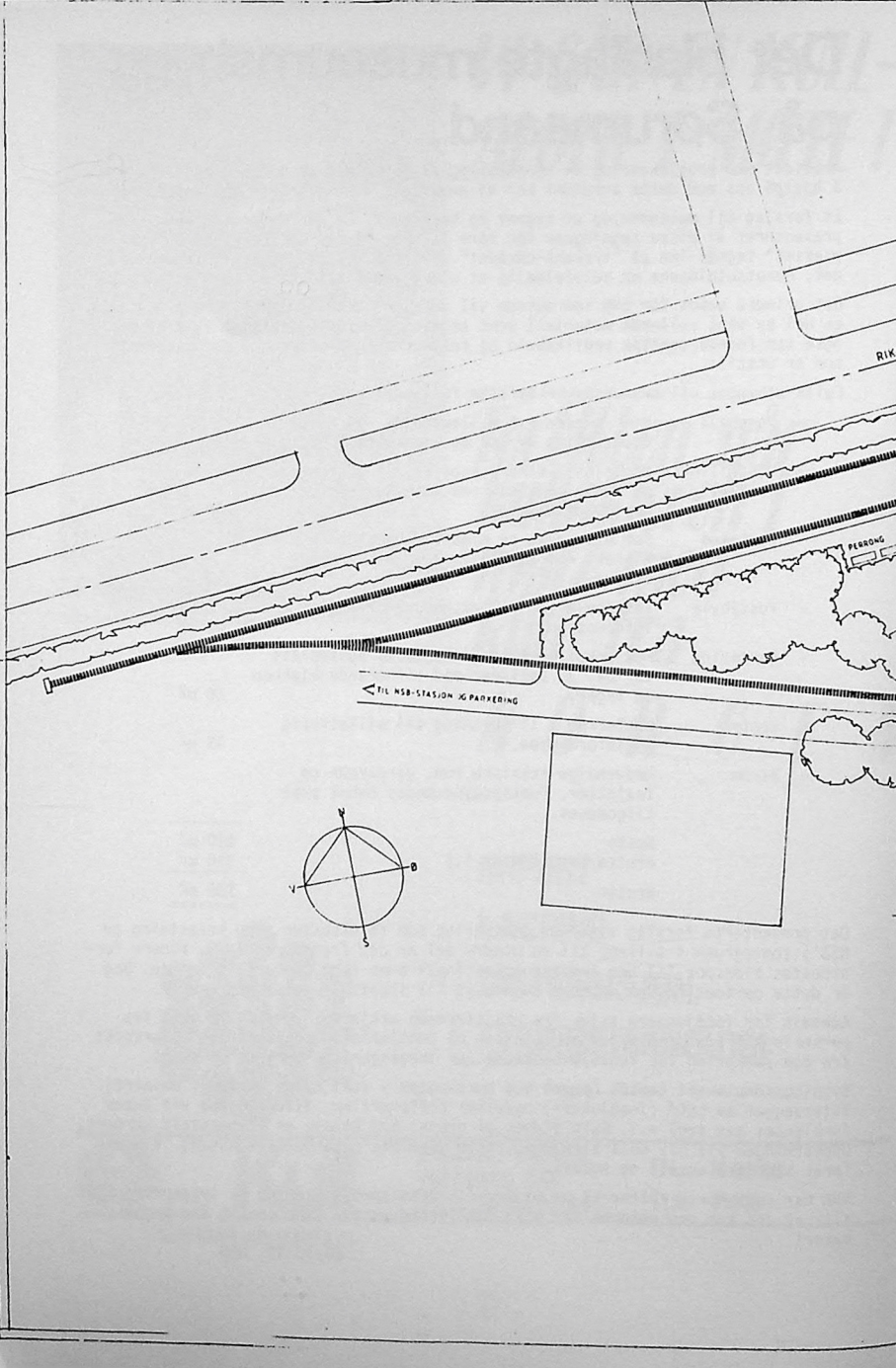
Det presenterte forslag viser en plassering som forutsetter noen belastning av NSB's tomtegrunn i tillegg til en mindre del av det fredede området. Videre forutsettes sidespor til den fredede omlastingskranen ført over NSB's område. Dog er dette området fredet nettopp av hensyn til sporforbindelse med kranen.

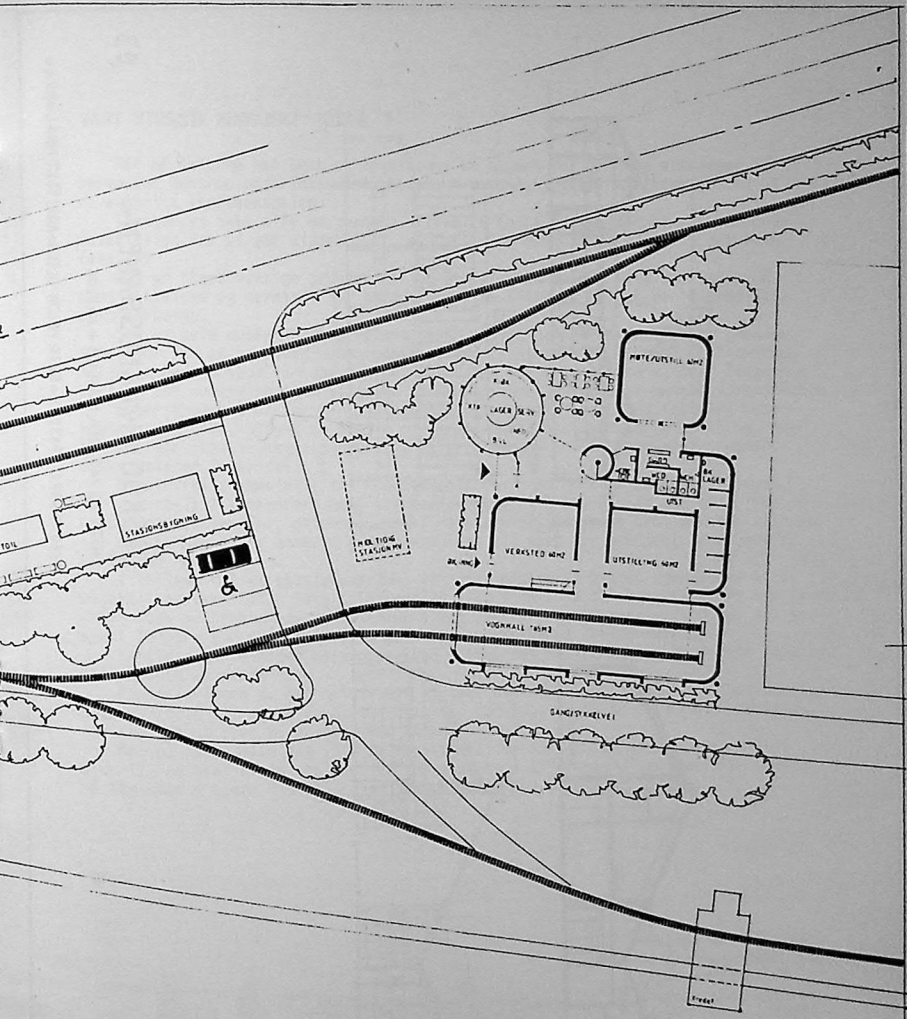
Adkomst for fotgjengere skjer fra eksisterende utkjørsel til RV 172 samt fra parkeringsområdet ved Sørumsand stasjon på prosjektert gang/sykkelsti. Bortsett fra noe parkering for funksjonshemmede nær inngangen, er området bilfritt.

Bygningskomplekset tenkes bygget med bæresystem i stål eller limtre (laminert). Yttervegger av LECA (Isoblokker) og/eller stålprofiler. Ytterveggene vil kunne forblendes med tegl e.l. Gulv støpes på grunn. Som belegg er støpeasfalt vurdert. Oppvarmingen vil bli dels elektrisk, dels varmluft (vognhall/verksted). VVS utføres standard enkelt og robust.

UHB har søkt Norsk Kulturråd om midler til detaljprosjektering av byggeprosjektet slik at det kan presenteres for alle impliserte parter (som vanlig for byggesaker).

28/10-83 HPG

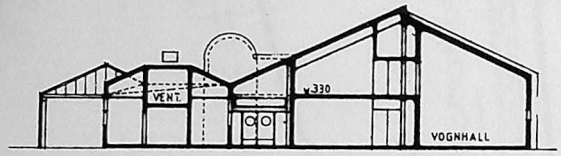

RIK
PERRONG
TIL NSB-STASJON OG PARKERING
N
Ø
V
S



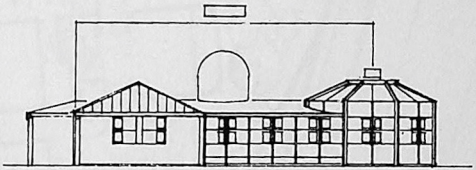
URSKOG-HØLANDSBANEN 01

STASJONSOMRÅDE SØRUMSAND - SITUASJONSPLAN - M=1:200 -
PLAN MUSEUM 1 ETASJE -

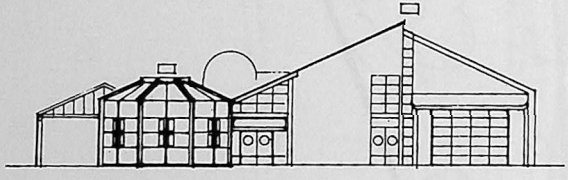
1360 NESBRU 1983.09.11 - GEIR MELLIN-OLSEN - ARKITEKT MNAL - MPA -



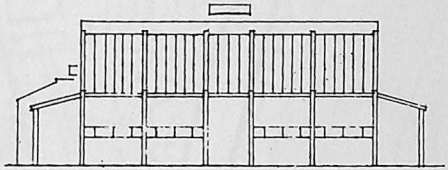
SNITT



NORD



VEST



SYD

URSKOG-HØLANDSBANEN◇ 03

SNITT OG FASADER MUSEUM ◇ M=1:200 ◇

1360 NESBRU 1983.09.11◇GEIR MELUN-OLSEN◇ARKITEKT MNAL◇NPA◇

VÅRT STØRSTE PROSJEKT HITTIL ?

Når nå leserne har sett av tegningene at planen for den nye stasjonen i Sørumsand Sentrum også inkluderer et stort museumsbygg vil man kanskje tro at vi er blitt stormannsgalne.

Trenger vi ikke alle de pengene vi kan få for å få restaurert det rullende materiellet før vi går videre (Co1 og Co2) - og hvorfor gå videre i det hele tatt ???

Det er flere vektige grunner til at Styreformannen har latt utarbeide en prosjektskisse og deretter har anmodet om å få tilskudd til et reelt prosjekteringsarbeide.

Ser vi hele muséet Urskog-Hølandsbanen som en helhet, er det mange grunner som taler for at kombinasjonen "stillestående konservativt museum" og "levende miljøskapende museum" er noe som har fremtiden for seg, dersom vi skal legge noe vekt på den undervisningsmessige og forskningsmessige delen av museumsvirksomheten.

Fylkeskonservator Per Martin Tvengsberg har etter anmodning fra NSB, Hovedadministrasjonen, utført en studie om jernbanemuséenes fremtidige stilling. Han leverte sin innstilling i sommer til Styreformannen i Jernbanemuséet i Hamar, distriktssjef Sætersdal.

På skriftlig anmodning til Hovedadministrasjonen om å få se innstillingen for eventuelt å kommentere den, svarte Hovedadministrasjonen at den ennå ikke hadde mottatt den (pr. oktober), og at Hovedadministrasjonen skulle komme tilbake til saken. Men etter samtale med Tvengsberg, vil vårt nye prosjekt ikke være i strid med hans tanker.

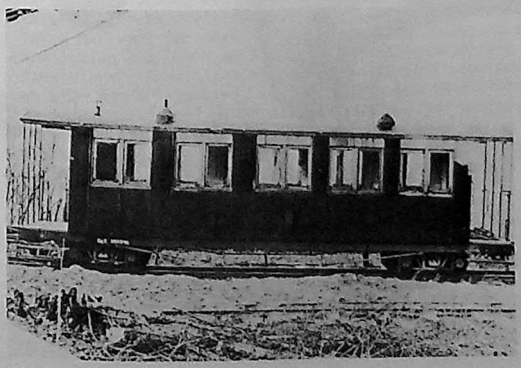
I tillegg til et stasjonsområde, vil det forutsatte bygget også kunne virke som vognhall og verksted - lett tilgjengelig sett i forhold til Bingsfoss. Vi vil kunne unngå noen av problemene og kostnadene ved overføring av materiell, og vi kan ha åpent lengere enn de relativt få driftssøndagene vi nå "holder åpent".

Samtidig er søknaden en prøvesøknad - idet det såvidt vi vet er første gang en slik søknad er sendt inn.

Finansieringen av det hele - den er ikke klar ennu, fordi noen av "hovedmulighetene" først vil se et ferdig og komplett forslag. Og dette er ikke en hastesak som skal gå ut over togdriften som sådan.

Men på samme måte som vi fikk opp vognhallen for fem år siden (den er ikke eldre!), så skal vi få opp noe mer enn musikkbua i Sørumsand Sentrum, når togene nå får spor å kjøre dit på, og de jernbanetekniske delene er ferdige.

T. Mellin-Olsen.



Et hyperaktuelt restaureringsobjekt, Co2, her fotografert i muséets tidligste fase - fra ca. 1966.

Det var nåværende Styreformann T. Mellin-Olsen som festet dette bildet til filmen for så mange år siden.

Foto: Arkiv UHB.

MARKEDETS RIMELIGSTE KASSEVOGN!

DAIHATSU SKIPPY

STABEKK AUTO

AVD AV BERTEL O. STEEN A/S · Prof-Kohtsvei 83/85

TLF 53 61 80 - 53 89 96

ÅPNINGSTIDER:

Mandag - tirsdag - onsdag til kl. 16.30

fredag til kl. 19.00

lørdag til kl. 13.00

DRIFTEN 1983.

Driftsstatistikk for 1983 - 18. driftssesong.

	13/6 C	17/6 C	19/6	26/6	3/7	11/7[1*]	17/7	24/7	31/7
Tog 21/22			71	56	57	0	92	144	69
Tog 23/24			48	98	77	87	124	91	156
Tog 25/26			19	137	54	0	95	84	112
Tog 27/28			25	72	33	24	89	72	96
Chartertog	390	119							
Sum	390	119	163	363	221	111	400	391	433

	7/8	9/8[2*]	14/8	21/8	28/8	4/9[3*]	Sum	%
Tog 21/22	44		72	48	127	27	807	21.0
Tog 23/24	91		71	89	134	26	1092	28.4
Tog 25/26	38		45	57	51	10	702	18.3
Tog 27/28	33		84	49	13	22	612	15.9
Tog 29/30	103			16			119	3.1
Chartertog		20					529	14.0
Sum	309	20	272	259	325	85	3861	100.7

1* Maskinskade, 2 togpar innstilt.
2* Filmopptak NRK-TV.
3* Maskinskade, 3 togpar fremført med diesellokomotiv.

Ser vi på tallene er det gledelig nå å kunne konstatere at den årvisse nedgangen i antall besøkende nå har stoppet opp - faktisk er det en liten økning å spore. Selv om totaltallene for årets sesong er noe lavere enn fjorårets, skyldes dette at det er kjørt færre chartertog. Dette er imidlertid planlagt - sålenge driften skal avvikles uten lønnet personale.

Videre er det kjørt 54 tog iår med gjennomsnittlig 71 reisende, mot fjorårets 63 tog med gjennomsnittlig 67 reisende. Vi har altså kjørt færre tog, men med flere reisende i hvert.

De andre museumsbanene har heller ikke hatt de store tall å vise til iår, bortsett fra Thamshavnbanen, som nådde fantastiske 5794 reisende i sin første driftssesong.

Setesdalsbanen har hatt ca. 4800 reisende, mens Krøderbanen har opplevd sin hittil svakeste sesong med 850 solgte billetter.

Etter fjorårets driftssesong ble det spilt en plate med hakk som het: "...pressedekningen har vært for dårlig". Alle var derfor enige om at her måtte det gjøres mer. En PR-slagplan ble laget og i løpet av driftssesongen ble det utsendt tallrike pressemeldinger. Resultatet ble kanskje ikke helt som forventet, men hvor vi hadde havnet uten denne innsatsen, vet ingen. Hva som imidlertid kan konstateres, er at omtale i "Reiseradioen" på lørdager i år som ifjor gav meget godt besøk påfølgende søndag.

Vi kan ikke gi noe entydig svar på hvorfor besøket har sviktet endel de siste par årene. Pressedekningen, været eller landbruksveka er bare en liten del av forklaringen. Det var pent vær da vi hadde mange besøkende også.

Det er nok mulig at UHB til en viss grad har mistet litt av nyhetens interesse, eller kanskje ikke har hatt noen nyheter å vise til i markedsføringen. Tilbakeføringen av banen ble meget grundig omtalt i pressen da det ble gitt grønt lys fra myndighetenes side, og vi kan vel ikke se helt bort fra at enkelte avventer dette arbeidets fullførelse før de kommer igjen.

Sørumsand stasjon var dessuten et lite tiltalende og rotete anleggsområde iår, og publikums førsteinntrykk gav neppe stor inspirasjon til å anbefale venner og kjente å ta en tur med banen.

Vi kommer ikke utenom rutetidene. Dagens timestog medfører at besøket på banen kan bli hektisk for mange - korte stasjonsopphold og ikke tid til så mye mer enn å

stå i bruskø under oppholdet på Bingsfoss. Troen på at de besøkende ville "sitte over et tog" på Bingsfoss har slått feil. Vårt eget salg på Bingsfoss er også skadelidende. Vi må være klar over at mens vårt salg er forsvinnende lite, har f.eks. Thamshavnbanen omtrent jevnstore billettinntekter og salgsinntekter.

Det kan således synes som om en forlengelse av stasjonsoppholdene, særlig på Bingsfoss, vil være gunstig. Vi gir publikum mer for pengene ved at turen tar lengre tid, dessuten får de anledning til å legge igjen mer penger før de forlater banen. Turen blir rett og slett mindre stressende for både besøkende og personale.

Det er kun lok nr. 8 "Bingsfos" som er benyttet i driften i år, ettersom "Setskogen" er forfalt til hovedrevisjon og "Høland" er inne for samme. Lok nr. 8 har dessverre voldt oss endel besvær i år - noen av problemene, f.eks. kjelrør som har røket, kunne vanskelig ha vært unngått. Andre kan forklares ved sviktende vedlikehold.

Det er en kjensgjerning at det blandt lokbetjeningen er mer attraktivt både å arbeide og kjøre med "våre egne" lokomotiver "Høland" og "Setskogen". Dette er imidlertid ikke noe alibi for å ta lett på vedlikeholdet av lok nr. 8.

Alle personvogner, så nær som BCo2 og BCo3, har vært med i driften iår. Generelt er vognenes tilstand meget bra, bortsett fra Co1 hvis vognkasse er moden for restaurering.

Personalsituasjonen er stabilt problematisk, men også iår lyktes trafikksjefen i å skaffe nok personale til alle driftsdager. Vanskeligere har det vært å avvikle chartertogskjøring på hverdager. En del av forklaringen her er nok at en synkende andel av de aktive er skoleungdommer og studenter, og at en tilsvarende økning er i fast arbeid.

Trafikkavviklingen forøvrig har gått bra, uten nevneverdige forstyrrelser. Dog kan nevnes at brannvesenets årlige besøk fant sted 28. august, da vi sved av jordet mellom Fjeldvang og Sætra. Heldigvis var kornet skåret ned 3 dager tidligere! Skadene begrenset seg derfor til noen hekkplanter og bærbusker hos Stortrøen.

Vi har vel ikke lov til å være hverken optimister eller pessimister etter årets sesong. Men det er grunn til å regne med at den smule matthet som har preget enkelte av oss som har vært mest beskjeftiget med store restaureringer vil snu til smittende glød når "Høland" og BCo3 er på sporet i 1984.

Asker 31. oktober 1983.
Finn Halling/Driftsbestyrer.

Lok-kilometer og vognkilometer for sesongen 1983:

Lok nr. 8 "Bingsfos"	357 km.
Vogn-km. totalt:	1887 km.

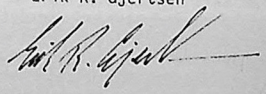
Totalt antall reisende 1966 - 1983:	69.123
Totalt antall enk.reis 1966 - 1983:	137.061
Totalt antall pers.km. 1966 - 1983:	418.391

FRA REDAKTØREN:

På vegne av redaksjonen vil jeg få ønske samtlige av våre andelshavere og medlemmer, samt andre venner, kontakter og jernbaneforeninger en

RIKTIG GOD JUL OG ET GLEDELIG NYTT ÅR.

Erik R. Gjertsen



Slå et slag for „TERTITTEN"

Nå målet med en konto i:

KREDITKASSEN

- Lillestrøm

DU FÅR ALT PÅ ET KORT

Det du trenger av kontormøbler og utstyr fra en forhandler.

EINERSEN KONTORMØBLER A/S
Ringeriksvn. 39, 1300 Sandvika
Tlf. 54 50 28 / 47 19 62

Salg og rutetider.

Rutetidene er stadig under vurdering, nå har det igjen vært endel snakk om at de bør endres. Det blir for hektisk med time-avganger og salget på Bingsfoss blir skadelidende.

Om det er for hektisk med time-avganger er en smag sak, - og slaget på Bingsfoss har vært notorisk dårlig etter at det ble satt igang kaffe-salg m.v. Det er i denne køen folk blir stående. Salget av souvenirer etc. har igrunnen aldri vært særlig oppløftende på Bingsfoss. Det kommer sikkert heller aldri til å bli det.

En endring av rutetidene vil måtte føre til at det settes klistrelapper på samtlige av de plakater og løpesedler som vi har liggende - og det er ikke få. Vi trykket bevisst opp så mange at det skulle holde i flere år. Innarbeidede rutetider er også god markedsføring.

Det beste salgsstedet på en museumsjernbane er ganske sikkert utgangsstasjonen - der hvor folk venter på toget og der de avslutter besøket og skal summere opp inntrykkene. Underveis har det lett for å bli hektisk uansett. Vårt nåværende utgangspunkt er vel ikke særlig egnet av mange grunner, men når vi om et par år skal starte inne på Sørumsand under rommelige og gode forhold med nok av plass under tak, burde vi absolutt kunne få mere sving over vårt eget salg. Vi disponerer jo alt "musikk-bua", og i den blir det meget god plass både til souvenirsalg og billett-ekspedisjon. Inntil vi er tilbake til Sørumsand tror jeg ikke at noen endringer eller salgsfremstøt vil gi særlige resultater.

Av samme grunn burde kanskje rutetider og salg ses på hver for seg - og ikke knyttes kategorisk sammen.

Skal man ta for seg rutetidene er det fristende ikke bare å se på intervallene mellom togene, men også antall tog. Ofte synes 4 tog å være i meste laget, mens en reduksjon av antall avganger fører til for lang ventetid for mange besøkende. Ventetid kan godt betraktes som et relativt begrep. Venter man på et hyggelig sted, - der man også kan skrive postkort til tante Klara og prøve en T-skjorte med TERTITTEN-motiv på, faller ikke ventetiden så lang.

Idag er togenes lengde begrenset av flere ting. Særlig bakkingen av toget fra Fyen og ned til Presterud er "ubehagelig" med lange tog. Når vi skal kjøre fra "trekanten" vil ikke toget ved noen anledning bli bakket så mye som en meter. Dette gjør det mulig å sette opp tog med inntil 7 vogner, som er den personvognpark vi disponerer når BCo3 er tilbake fra restaurering. Et slikt tog vil ha ca. 175 sitteplasser (i godvær er det bedre plass!). Kryssingssporet på Sørumsand vil ha kapasitet til å ta imot et så langt tog, men det kan blir nødvendig å forlenge kryssingssporet på Fossum med ca. 15 m. En slik sporforlengelse er ikke vanskelig å få til ved flytting av nedre veksel.

Kan vi kjøre tog med 7 personvogner, kunne det være fristende å prøve seg med bare tre avganger hver søndag, f. eks. kl. 11.30, 13.00 og 14.30. Togene vil da ha så rommelig rute at vikan øke oppholdet på Bingsfoss til f.eks. 25 minutter. Samtidig vil et godt salgsopplegg på Sørumsand kunne "fange opp" langt flere av våre besøkende enn det som nå er tilfellet. Skulle denne løsningen være realiserbar har vi fått både i pose og sekk, - reduserte driftskostnader med mindre stress for personalet, og større salgsvolum gjennom bedre tilbud til våre besøkende.

Inntil kjøring fra vår nye utgangsstasjon på "trekanten" er en realitet tror jeg det er lite nytte i å foreta ruteendringer. Jeg tror vi bør slå oss til ro med den ruteordningen vi nå har selv om den ikke er idéell. Når det nærmer seg avgangssignal fra vår nye Sørumsand stasjon er tiden inne til å revurdere ruteopplegget under hensyntagen til bl.a. våre salgsmuligheter.

Hans P. Grøner

Banevedlikehold 1983.

Vår banestrekning har fått ganske godt vedlikehold i 1983. Året skiller seg ikke mye ut fra andre år - når vi ser bort fra det rydde- og renskearbeidet som ble utført under den internasjonale dugnadsleieren. Det arbeidet monnet godt!

Av sviller er det denne sesongen byttet ut nær 140 stk.. Utskiftingen er spredt over hele strekningen, men partiet nedenfor Bingsfoss er prioritert. I tillegg er det lagt inn en del nye langsviller i noen av vekslene. Arbeidet er stort sett utført på kveldstid.

Svilleskifting ved Fjeldvang anno 1967.

Flere av de svillene som den gang ble lagt inn er siden skiftet igjen.

Foto: Bjørn Næss

Sporjusteringer har bare funnet sted i mindre omfang i inneværende år. Behovet er tilstede, men en har ansett det mer hensiktsmessig og rasjonelt med en større justering på banen i 1984. Dessuten er det så meget å henge fingerene i når man er på banen at det kan være vanskelig å samle nok folk til en skikkelig justering. Neste år kan det absolutt bli aktuelt med hjelp fra NSB-folk.

Det er foretatt endel grøfting langs banen også denne sommeren og høsten. Bl.a. ble det gjort en god del slikt arbeide under sommerleieren samtidig som det også ble fjernet overskuddsmasse langs flere av våre murer. Dette gjør det langt lettere å bytte sviller langs murene.

Det største grøftearbeidet er utført på innsiden av 100-meter kurven ved Fjeldvang. Her har forholdene forverret seg gjennom flere år med tilsig av leire og silt fra tilstøtende jorde. Dette har bl.a. ført til at sporet har "jekket seg opp" på en kortere strekning. Nå i høst fikk vi orden på dette med god hjelp fra gravemaskinen vår. Helt fra øvre del av kurven og ned til overgangen mellom 100-meter kurven og 200-meter kurven er det gravd en skikkelig grøft. På denne strekningen egnet vår egen gravemaskin seg udmerket - særlig etter clutch-justering. Midt i kurven er det lagt stikk igjennom sporet til fallende terreng. Deler av grøften vil ganske sikkert få en del tilsig av slam og leire den første tiden slik at det til våren blir nødvendig med håndrensk og "pynting" av kantene.

Det var forresten nettopp på den strekningen som nå er grøftet at toget stiftet brann. Brannen startet bare ca. 10 cm fra ytterkant sville og ville ikke ha spredd seg om grøften alt hadde vært der. Dog vil selvfølgelig også kjøringens karakter være utslagsgivende for hvorvidt brann vil kunne oppstå. Hardkjøring øker risikoen likesom raking i fyren lett fører til gnistregn. Den gnistfanger som gir 100% sikkerhet mot at lokomotivet kaster gnister er aldri oppfunnet.

HPG svinger spaden og grøften blir dypere og dypere, og snart begynner vannet å strømme bort og vi kan få lagt drensrørene på plass.

Foto: E.R. Gjertsen

Dessverre ble det ikke noen sprøyting av banestrekningen denne sesongen. Det er det grunn til å beklage. Delvis er sporet nå nokså grønt. De gode forsettene var der nok, men det kom aldri til handling. Til våren MÅ hele banestrekningen sprøytes skikkelig om vi skal unngå kraftig groing med påfølgende forurensning av ballasten. Det utstyret vi benytter er ikke særlig effektivt. I løpet av vinteren burde vi ha fått satt en sprøytevogn eller tank som også kunne gjøre nytten som "brann-vogn" istand. Om dette lar seg gjennomfør er imidlertid ikke sikkert. Da blir det å stille med dusj-tut og tank fra auksjonen i Kristian Kroghs gt. nok en gang. Et lite sidesprang: - Det var arkivskap som skulle innkjøpes under auksjonen i Kristian Kroghs gt. som altså førte til at vi ble eiere av ståltanken som nå er ibruk. Arkivskap ble det ikke. En snedig fyr hadde låst alle skapene før auksjonen og puttet nøklene i egen lomme. Han fikk de låste skapene uten nøkkel for en billig penge!

Vi har endel slitte lasker på vår strekning. I september oppsto det laskebrudd i en skjøt like nedenfor nedere planovergang ved Sætra gård. Begge laskene var røket tvert av. Siden bruddet var på rett spor representerte det ikke noen nevneverdig fare for

Miljøvennlig vegetasjonsbekjempelse utført av Olaf Wiegels sommeren 1967.

Metoden strekker ikke lenger til!

Foto: Bjørn Næss

Svilleskifting utført av Jørgen Seemann Berg og undertegnede sommeren 1967.

Det er akkurat den skjøten hvor det nå oppsto laskebrudd som får nye sviller. De holdt altså i 16 år.

Stort lenger holder ikke de fleste "NSB-brukte" svillene vi la inn i sporet.

Foto: Bjørn Næss

avsporing. I kurve vil slikt brudd være mindre heldig - særlig i kombinasjon med svake sviller. Bruddet ble utbedret i slutten av oktober samtidig med en del andre arbeider som krevde bruk av skjærbrenner. Samtidig ble skjøtesvillene byttet - for annen gang.

Ved stoppbukken på Fossum og i øvre veksel samme sted har det vært en viss "manko" på bolter i skjøtene. Det samme gjelder noen skjøter i sidesporet her oppe. Samtidig som laskebruddet ble utbedret ble alle manglende bolter satt i på Fossum og en solid stabbel sviller lagt på stoppbukken som en ekstra sikring. Noen ekstra sviller ble også lagt inn i sporet under stoppbukken etter ønske fra NSB.

En del av våre veksler har vært utstyrt med mellomstykker i tvangsskinnene som ikke er av særlig god kvalitet. Det er ganske enkelt rørbiter som vi har arvet sammen med vekslene etter NSB. Disse rørbitene blir nå erstattet med korrekte mellomstykker som blir støpt i vinter og montert til våren. Selve monteringsarbeidet skulle være greit. Ca. 40 mellomstykker skal skiftes ut.

Bak vognhallen kryper sporet mot Bingsfoss hytte. Ikke særlig fort, riktignok, men det blir lagt skikkelig. Det er meningen å fortsette sporet langs brinken slik at masse kan tippes rett ned i dumpa bak hallen uten for mye manuelt arbeide med spade og krafse. Når så denne massen har stabilisert seg kan sporet gruses og tas ibruk. Sommervognen, Tol, står nå bak vognhallen.

I og med at sporleggingen mot Sørumsand er kommet et stykke på vei, har det vært mulig med en forbedring av forholdene på Presterud. Vi har fått flyttet plattformen ca. 50 m slik at folk ikke lenger reker ut på riksveien. Samtidig har vi fått noen hundre meter spor bak plattformen slik at vi kan ha ekstra vogn(er) stående her om trafikken skulle bli for stor for det oppsatte togsett. Til neste år vil det kanskje være hensiktsmessig om togsettet settes sammen på en litt annen måte enn nå. Col kunne stå slik plassert at den ble sist i et tog av maksimal størrelse. Normalt vil den da bli stående igjen på Presterud, men kunne på minutter kobles inn bakerst i toget om det skulle komme mange besøkende til en avgang.

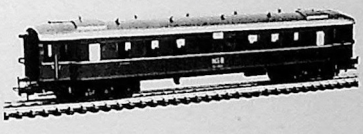
Hans P. Grøner

NORSK MODELLJERNBANE / ROMERIKE HOBBYSENTER

NÅ SOM FØR:

NMJ hjelper deg å kjøre norsk på modelljernbanen.

NMJ
NSB personvogn litra B1 (få eks. igjen) . kun kr. 195,—
Ved kjøp av flere eks. leveres disse med forskjellige nr.



MÄRKLIN Di 3 art. 3143, vekselstrøm ... kr. 740,—
Tilbud likestrøm ..... kr. 740,—

Med enerett for Norge presenterer vi Bröderna Johnson's nye, flotte kjøreledningssystem. Prøvepakke kr. 99,—

LIMA'S NORSKE OG SVENSKE NYHETER:

3101	Ny variant av G4	kr. 39,—
3557	NSB kjølevogn litra Idlps	kr. 39,—
3568	NSB lukket godsvogn Gs	kr. 32,—
2834	NSB flisvogn litra Fb	kr. 36,—
3553	SJ lukket godsvogn Gbs	kr. 38,—
3554	SJ lukket godsvogn Gbs (ASG)	kr. 40,—
2860	SJ prøvevogn ASG	kr. 54,—

Rimelige priser, eget reparasjonsverksted, deleservice.
Vi fører Perl, Swedtram, Lima, Märklin, Fleischmann, Liliput, Peco, NMJ, byggedeler, verktøy.
Besøk oss, skriv eller ring. VELKOMMEN!

Kommende NYHETER:

NSB skiftetraktor Skd 214	(1983)
NSB diesellok Di 2	(1984)
NSB el.lok El 9	(1984)

NB! På bestilling leveres Lima El 13 og El 14 i NSB's nye design. Pris for „ny" El 13 ..... kr. 360,—
„Ny" El 14 ..... kr. 390,—

Det nye skiftetraktor-byggesettet til Skd 214 kommer med alternative førerhusvegger med både gammel vindusanordning (som på bildet) og dagens 2-vinduers-ordning.

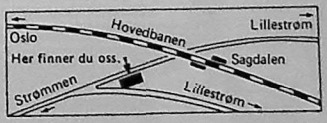
NYHET I NORGE
LIMA N-skala. Prisgunstig, sterkt forbedret drift.
Lokomotiver fra kr. 220,— Vogner fra kr. 24,—
Be om Lima 1983 katalog.

Vi har landets største utvalg i norske og skandinaviske modeller.

Romerike Hobbysenter

Strømsveien 102
2010 STRØMMEN
Tlf. (02) 71 31 96.

200 m fra Sagdalen hlp.
19 km fra Oslo sentrum.
2 km fra Lillestrøm.



NORSK MODELLJERNBANE

1:87 HO

Postboks 76
1920 Sørumsand

Tlf. (02) 71 31 96
(02) 72 72 29

Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460

PEUGEOT

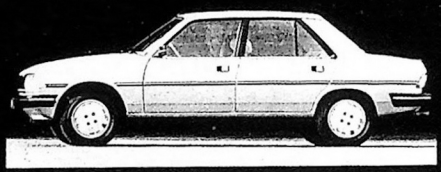
8 modellvarianter:

305 Berline, GLS, GLD og SR. GL, GLD, SR og SRD st.vogn

PEUGEOT 305

Importør: Bertel O. Steen A/s

Nye 305:
Utrolig stabil
Bedre ytelser
Lavere forbruk
Nytt dashbord
Nytt interiør
Bredere sporvidde
Ny kompakt front



305 GLD. Ny råsterk og sporty diesel. 1.905 cm³ og 65 HK DIN, 5 gear. 0–100 km/t på 16,5 sek.

STABEKK AUTO

AVD AV BERTEL O. STEEN A/S · Prof-Kohtsvei 83/85

TLF. 53 61 80 - 53 89 96

ÅPNINGSTIDER:

Mandag - tirsdag - onsdag

fredag ..... til kl. 16.30

Torsdag ..... til kl. 19.00

Lørdag ..... til kl. 13.00

Fra stasjonsavdelingen.

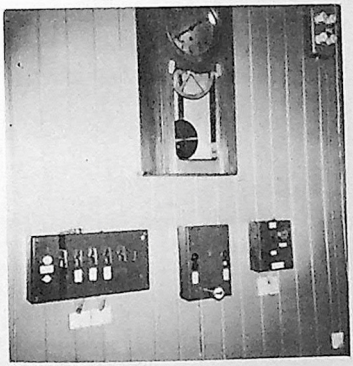
Enkelte prosjekter er vanskelig å plassere i en bestemt avdeling. Dette var også tilfelle ved montering av kontrollåser i banens hovedsporveksler. Men om ansvaret hviler på stasjonsmesteren eller trafikksjefen, er det som kjent samme person som må ta affære.

Det hele startet ifjor sommer med en befaring undertegnede gjorde sammen med stillverksformann Per Lundberg. Uten Lundberg ville det videre arbeid med denne saken neppe latt seg gjennomføre.

Konklusjonen på befaringen var i hvertfall at vårt skinneprofil er så lite at det ikke ville bli plass til kontrollåser i skinnesteget. Hva gjør man da?

Jo, man gjør det på samme måten som forrige gang kontrollåser ble montert på UHB - nemlig vinkeljern ved siden av skinnen, der låsen ble plassert. Så var det å skaffe både vinkeljern og alt det andre materiellet som måtte til. Problemet var at dimensjonen på de vinkeljernene vi trengte var ukurant.

Men verksmester Kristiansen på VeG (Verksted Grorud) ordnet dette likevel. 6 vinkeljern ble påsveiset flatjern, slik at den ene "vingen" ble bredere enn den andre - pent sveisearbeid.



Stasjonsmesterens kontor på Bingsfoss stasjon. Vi ser både den nye klokken samt de to samlelåsskapene på veggen.

Foto: Arkiv UHB.

Nå var det vår tur! Stasjonsavdelingens altmuligmann, Michael Grieser, ble purret ut en vakker vårdag til stillverksavdelingens verksted på Lillestrøm.

Der ble det brendt ut hull til låsestengene, som går gjennom vinkeljernene. Stillverksavdelingen fikk deretter skåret av hjørnene på de oppstående vingene, og malt dem sorte.

I mellomtiden fikk vi hjelp av en annen "fagmann" for svillebytting i sporveksler. Varaformannen stilte velvilligst opp til dette arbeide, både på Bingsfoss og Fossum.

Dette var et tungt og uvant arbeid for trafikksjefmuskler! Endelig kunne så selve monteringen begynne.

En regntung junidag stilte to mann fra stillverksavdelingen, Lillestrøm, Lundberg og undertegnede på Fossum, der man lastet over på arbeidstog.

Så montering og borring i tilsammen 5 sporveksler. Den øvre sporveksel i Fyen ble ikke rørt, da denne senere skal flyttes til "Trekanten".

Før påmontering av låsestenger og låser kunne begynne, måtte vi sette opp samlelåser både på Bingsfoss og Sørumsand. Det interessante er at samlelåsene for Fyen ss. tidligere har stått på Kvevli og Mork.

Stillverksavdelingen fikk en del arbeid med å fremskaffe en passe stor samlelås for Bingsfoss stasjon. Ivar Volla ved stillverksavdelingen på Grefsen nedla endel arbeid med denne samlelåsen, som også har nøkkel til Fossum stasjon.

Endelig, den 14. juli gikk det ut A-sirkulære til samtlige medlemmer med sikkerhetstjeneste om å ta ibruk kontrollåsene. Offisielt tidspunkt ble satt til fredag 15. juli kl. 12:00.

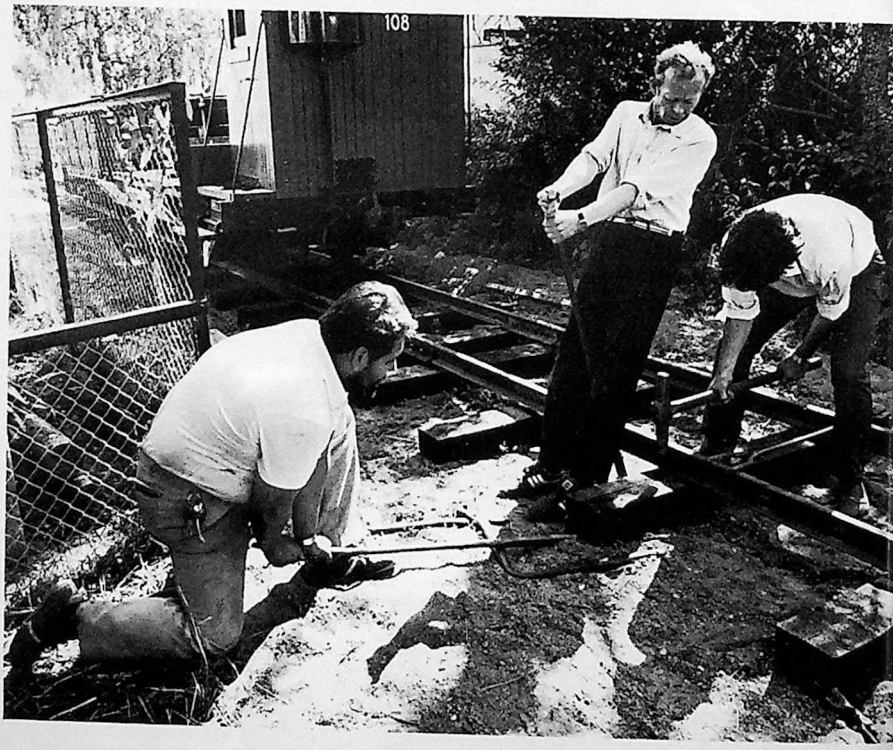
I stasjonsavdelingen driver vi dog ikke bare med kontrollåser. Vi må jo prøve å følge med i tiden! Ja, bokstavelig talt. I sommer fikk vi etter endel venting på diverse deler selveste stasjonsuret på plass. Det er et gammelt pendelur, som har hengt i en for vår driftsbestyrer/lokmester kjent kjeller. Dette har altså igjen kommet til heder og verdighet på en jernbanestasjon. At uret nå er satt sammen igjen og i det hele tatt går, kan vi takke vår venn Johansen - urmaker i Oslo distrikt - for. Han holder forøvrig til i samme etasje på Oslo S som vårt eget kontor.

Til slutt vil jeg bare nevne at parkanlegget på Bingsfoss igjen begynner å ta seg bra ut. Vi har nå for annen gang sådd til en del av plenen nærmest grusgangen (til privetet) som ifjor ble sprøytet mot ugress med et middel som dessverre ble dratt med ut i plenen på begge sider.

Ellers har distriktsgartner Paule på Ski velvilligst bidratt med årets sommerblomster. Til praktisk arbeid med anlegget har vi vært heldige og fått hjelp av "x"-banemester/anleggsgartner S.O. Hohle.

Når nå høsten og vinteren igjen har senket seg over Bingsfoss, faller det en i hu ved denne skriftlige anledning å takke alle som har bidratt med smått og stort i/for stasjonsavdelingen i sommer.

N.A. Magerøy.



Fra tilbakeføringsarbeidene ved Presterud. Her er Nils Emil Bølge, Hans Petter Grøner og Erik R. Gjertsen i fullt arbeid med tilbakeføringen. Før arbeidet ble innstilt for vinteren klarte vi å få lagt sporet på nesten hele den ferdigplanerte trasèen - nå venter vi bare på at veihøvelen skal planere videre mot "trekanten".

Foto: Arkiv UHB.

Ny norsk museumsjernbane åpnet!

Norge er blitt beriket med en tredje museumsjernbane: Thamshavnbanen. Den høytidelige og storslagne offisielle åpningen av museumsjernbanen ble foretatt den 10. juli iår, og dette var også 75-års dagen for den første offisielle åpningen av banen.

Thamshavnbanen, som altså ble åpnet i 1908, er landets første elektriske jernbane. Også denne museumsjernbanen er smalsporet, men er ganske alene om å være elektrisk drevet.

Av kuriositeter må nevnes verdens første brukbare vekselstrømslokomotiv og vognene fra 1908, sa spesielt den usedvanlige flotte "Kongevogna".

Strekningen toget idag kjører, på meterspor mellom Løkken og Svorkmo i Orkdal og Meldal kommuner, er i koselige sørtrønderske omgivelser.

Da banen ble bygget var dens primære oppgave å frakte svovelkis fra gruvene ved Løkken til utskipningshavnen i Thamshavn; men også personbefordring tok til fra starten av.

Fra åpningsdagen den 10.7.1983. Foran "Kongevogna" poserer fra venstre: Samferdselsminister Johan J. Jacobsen, togføreren på "Kongevogna" og til høyre formannen i Thamshavnbanens Venner, Bjørn Tokle.

Foto: Aud K. Brevig

Samtidig med at Thamshavnbanen ble åpnet mellom Thamshavn og Svorkmo besørget dampskipet D/S Orkla trafikken mellom Thamshavn or Trondheim. Da D/S Orkla ble tatt ut av trafikken i 1949 hadde den 41 års tjeneste bak seg.

Opprinnelig var meningen at banen bare skulle gå mellom Thamshavn og Svorkmo, men da en ønsket å få banen helt frem til hovedforekomstene ved Løkken, ble baneanlegget Thamshavn - Løkken fullført i løpet av 1909.

Daværende statsminister Konow hadde æren av å åpne den 6,1 km. lange strekningen mellom Svorkmo og Løkken den 15. august 1910, og Thamshavnbanen var nå blitt 25 km. lang.

I årene som fulgte fikk banen stadig nytt tilskudd av rullende materiell, både elektriske lokomotiver, kisvogner og andre vogner.

Under den annen verdenskrig ble Thamshavnbanen gjentatte ganger utsatt for sabotasje. Alle banens elektriske lokomotiver ble sprengt, men tyskerne visste råd og fikk tilsendt damplokomotiver fra Tyskland.

Til tross for ødeleggelsene under krigen var banens transportkapasitet igjen på topp i 1950 både ved innkjøp av nye og restaurering av flere av de ødelagte elektriske lokomotivene.

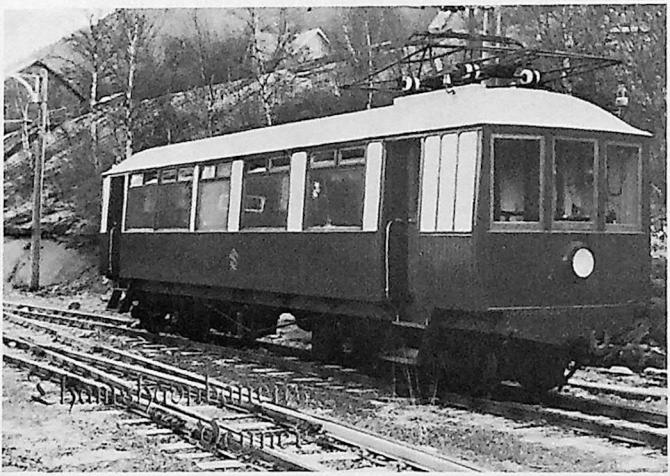
Det siste kistoget gikk den 29. mai 1974, mens passasjertrafikken tok slutt hele 11 år tidligere.

Æren for at hjulene igjen ruller på Thamshavnbanen kan tillegges foreningen Thamshavnbanens Venner. Foreningen ble stiftet 6. desember 1982, og opererer i et nært samarbeid med Orkla Industrier A/S, som eier banen, og med Orkdal og Meldal kommuner.

For å finansiere driften har foreningen søkt støtte hos flere forskjellige instanser og bedrifter, og andelsbevis til kr. 100.- og medlemsskap tilbys.

Formålet til Thamshavnbanens Venner - å bevare materiell, bygninger og deler av skinnegangen på Thamshavnbanen, samt drift med materiellet på strekningen Svorkmo - Løkken - krever stor aktiv innsats fra foreningens medlemmer.

Som UHB er foreningen avhengig av frivillig, ulønnet arbeidsinnsats fra medlemmenes side. Det hersker liten tvil om at en del av disse medlemmene, med formann Tokle i spissen, nedla en ikke ubetydelig arbeidsinnsats i tiden før den 10. juli!



Et av Thamshavnbanens Venners prospektkort. Det er "kongevogna" som vi her ser.

Foto: Bjørn Tokle.

Vi var to fra UHB som reiste nordover til åpningsdagen. Forventningene var store og innbydelsen lå trygt i lommen En slik innbydelse kommer ikke hver dag:

- Offisiell åpning kl. 12:00 med taler av bl.a. formannen i Thamshavnbanens Venner, Bjørn Tokle.
- Historisk opptog med utkledte medlemmer fra det lokale historielag.
- Tale og offisiell åpning v/ samferdselsminister Johan J. Jacobsen.
- Tur med "kongevognen" tur/retur Løkken - Svorkmo.
- Omvisning på bergverksmuseet på Løkken.
- Festmiddag i Orkla Industriers representasjonsbygg på Løkken.

Når jeg nå halvannen måned efter sitter og skal få opplevelsene fra den 10. juli ned på papiret, har jeg bemerkelsesverdig få erindringsproblemer. Dagen på Thamshavnbanen gjorde inntrykk.

Både åpningen for 75 år siden og gjenåpningen iår ble foreta++ av celebre personer: Kong Haakon i 1908 og samferdselsminister J.J. Jacobsen i 1983. Også flere prominente gjester var denne gang å se i tillegg til driftsbestyrerne for de to andre museumsjernbanene og formannen i NJK.

Distriktsjefen i Trondheim distrikt, fylkesordføreren i Sør-Trøndelag, den lokale ordføreren, sjefsredaktøren i Dagbladet og administrerende direktør i Orkla Industrier var også med på å sette en spiss på årets jernbanebegivenhet i Norge.

2 bilder fra den gang banen var i drift. Her er et fullastet malmtog på vei mot Thamshavn, trukket av et av ASEA lokomotivet fra 1916, og her, over 60 år gammelt, fortsatt i full vigør.

Begge fotos: Hans Petter Grøner.

Sistnevnte person var forøvrig vert for festmiddagen som avsluttet dagen.

Da "kongevognen" hadde kjørt og kuttet det røde båndet, hadde vi gleden av å være blandt de sytten "prominente" gjester som fikk være med denne unike vognen fra Løkken til Svorkmo og tilbake.

Jeg er overbevist om at samferdselsministeren ikke ble mindre imponert over vognen enn oss. Hvilket syn: Setene er trukket i rødt lær, treverket er av massiv eik med flotte utskjæringer. Vognen har store vinduer, og over disse er det mindre vinduer med slipt glass. Speil er plassert over setene og inne i vognen forøvrig. Titter en opp ser en et flott tak med mønster preget inn, og seks lysekroner.

Medlemmer av Meldal Historielag i antrekk fra den gang jernbanen ble åpnet i 1908.

Foto: Aud K. Brevig.

Beklageligvis, men dog meget forståelig, vil denne vognen ikke bli brukt særlig ofte i trafikken - til det er den alt for verdifull.

Vognen ble benyttet ved kong Haakons besøk i 1908, derav navnet "kongevogna". For at den i mange år fremover fortsatt skal være en fryd for øyet vil den derfor bare bli brukt ved spesielle anledninger. Ikke grunnløst er den blitt kalt "et rullende klenodium" og "norges best bevarte kjøretøy".

Uansett: Turen med denne landets første elektriske motorvogn burde selv dampjernbaneentusiastene misunne oss.

Efter middagen, med kokt laks og hjemmelaget rom & rosin-is i magen, ble festen avsluttet med gavedryss til Thamshavnbanens Venner.

Bjørn Tokle mottok blandt annet en fiin gammel stasjonsklokke av Setesdalsbanen og en gavesjekk med et femsifret beløp av Orkla Industrier.

I rutetabellen for Thamshavnbanen kunne en lese: Søndag 10. juli - åpningsdagen - kjøres togene kontinuerlig fra kl. 13:30, og så lenge det er passasjerer.

Efter min oppfatning så det ut til, efter folkemengden å dømme, at lokomotiv nr. 5 og vognene sikkert kunne ha kjørt til midnatt.

Vi fra UHB håper at den vellykkede åpningsdagen ga støtet til en minst like fin fortsettelse for vår tredje museumsbane.

Aud K. Brevig.

Til Salgs: Salgsavdelingen i UHB melder at fortsatt er det mulig å få kjøpt tidligere nummer av medlemsbladet.
TERTITTEN nr. 31 - 55 koster kr. 10.- pr. stk.
KULTUR PÅ SKINNER koster kr. 15.- pr. stk.

Husk å merke tallongen med hva som ønskes tilsendt.

ERG.

Den helt nye Corolla.
Årets største bilnyhet fra Toyota.

Den helt nye Corolla med forhjulsdrift og med en dramatisk ny utforming, er utviklet av Toyotas ingeniører — som er blant verdens fremste innen sitt fagområde.
En kompakt tverrstilt motor, en liten midt-tunnel og bred spordidde har gjort den nye Corolla til en meget rommelig bil.
Økt hodehøyde. Større benplass.
Bredere skulderplass.
Nye bensin og dieselmotorer,

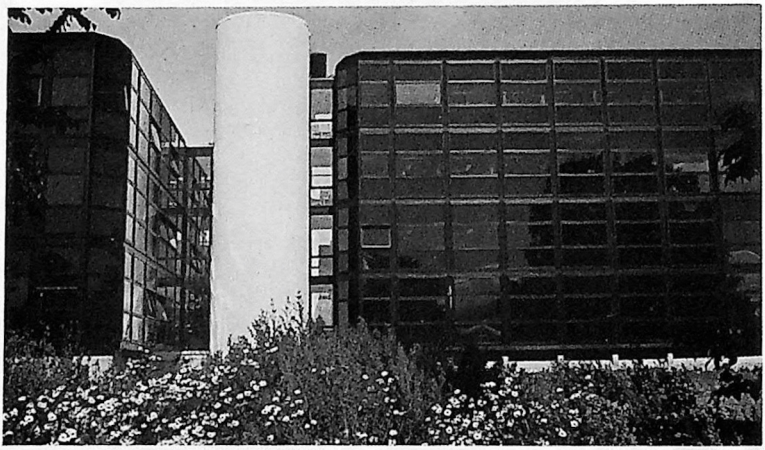
kombinert med aerodynamisk utforming, gjør at ytelsen til den nye Corolla er helt på topp. I tillegg er den nye Corolla en meget økonomisk bil i forhold til tilsvarende biler.

TOYOTA
COROLLA

TOYOTA - kvalitet hele veien

GRØNER
RÅDGIVENDE
INGENIØRER

INGENIØR CHR. F. GRØNER A.S.



Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. som er et av landets største rådgivende ingeniørfirmaer, har sitt hovedkontor i Norconsults hus på Kjørbo ved Sandvika.

Firmaet ble startet i 1921 av ingeniør Chr. F. Grøner. Virksomheten var dengang konsentrert om planlegging av vannkraft, damanlegg, bygg og industrianlegg.

I 1956 var firmaet med på dannelsen av Norconsult A.S. Som representant for dette partnerselskap har firmaet utført betydelige oppdrag i utlandet.

Fra 60-årene og frem til i dag har firmaet ekspandert sterkt. Arbeidsfeltene er utvidet og omfatter i dag: Byggeteknikk, industrianlegg, kraftverk og dammer, geoteknikk og geologi, vei, vann og avløp, renseteknikk, renovasjon, EDB-utvikling, offshorevirksomhet, prosjektadministrasjon, byggeledelse, teknisk kontroll, miljøteknikk og konsekvensanalyse.

Antall medarbeidere pr. 1.10.1981 er vel 225, hvorav 200 er teknisk personell.

PREßNITZTALBAHN.

Pressnitztalbahn, eller som den nok best er kjent under, banen Wolkenstein-Jöhstadt, er tidligere ikke omtalt i "TERTITTEN". Hvorfor ikke? kan man godt spørre seg, da denne banen er den av smalsporsbanene i DDR som vel er av størst interesse for "TERTITTEN"s lesere.

Som alle aktive UHB'ere vet, men som kanskje ikke er alment kjent blandt vår store leserkrets, er det herfra to av våre "fremmede" enheter kommer.

Lokomotiv nr. 8 "BINGSFOS" kom herfra i 1977, og Go109, eller GGw'en som den også kalles, kom i 1983. GGw'en var i bruk som stasjonsvogn på utgangsstasjonen Wolkenstein helt frem til den ble overtatt av oss.

Denne smalsporsbanen i DDR, som altså har sørget for to av våre rullende enheter ligger i Erzgebirge, en drøy times kjøring sydover fra Karl-Marx-Stadt, og ender tett opp til grensen til Tsjekkoslovakia.

Wolkenstein er banens utgangsstasjon, og denne ligger ved hovedlinjen Flöha-Bärenstein. Den ble åpnet i 1892, og grunnlaget for å bygge den var godstrafikken til de daværende papirfrabrikker samt persontrafikk.

Senere har godstrafikken gått kraftig tilbake, men persontrafikken har hele tiden ligget på en relativt høyt nivå. Idag er det imidlertid bare godstrafikken til DDR's eneste kjøleskapfabrikk i Niederschmiedeberg (km. 9,4) som holder liv i banen. Det er fortsatt persontrafikk på hele banestrekningen, men standarden på banelegemet er nå (sommeren 1983) så dårlig at høyeste tillatte hastighet på togene er satt til 10 km/t. Når dette leses, er det meget mulig at all trafikk på banen er innstillet, og godsbefordringen av kjøleskap m.m. overført til landeveien.

Sommeren 1982 avla GN, HPG og undertegnede banen et besøk, og selv om banevedlikeholdet hadde vært minimalt i flere år, var det ennå ingen restriksjoner i togfremføringen.

Hele 23,0 km. lang er banen, og på denne strekningen stiger banen fra 391 m.o.h. (Bahnhof Wolkenstein) til 684 m.o.h. (Bahnhof Jöstadt). Den krysser også hele 49 stålbroer og 3 stenbroer på sin vei, og en av grunnene til at banen skal legges ned er at disse broene nå begynner å bli svært gamle, nær sagt "overmodne" og det er ikke meningen å gjøre noe med disse - altså blir nedlegging svaret.

Da "vårt" reiseselskap ankom Wolkenstein en tidlig formiddag i vår venn Winfried Liebschners Moskwitch, var det et kjent og kjært syn som møtte oss foran den to-sporige lokstallen i Wolkenstein.

Meyer nummer 99.1606-5, levert fra Hartmann i Chemnitz i 1916 som Königliche Sächsische Staatseisenbahn lok nr. 196 og med fabrikknummer 3907, sto og ble klargjort til innsats av lokpersonalet.

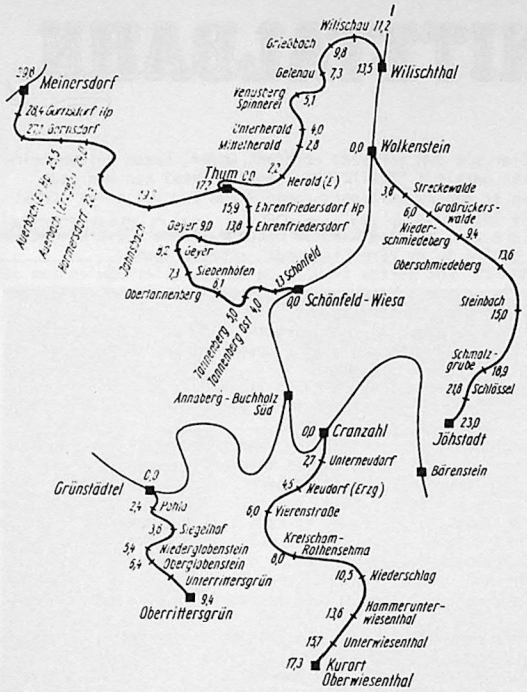
Etter å ha fått fri tillatelse av stasjonsmesteren til å fotografere, var det bare å sette igang. Etter at kull og vann var tatt ombord, rangerte 1606 seg bort til vognene, som sto klare ved stasjonen. Billetter til Niederschmiedeberg var kjøpt, vår venn Winfried skulle kjøre etter i bil og møte oss der.

I nesten 2 km. løper det smale og brede spor sammen, frem til km. 1,9, hvor vår bane svinger av til venstre og inn i Pressnitztal. En "gepäckwagen" og tre personvogner hadde loket på kroken denne dagen, og med den svimlende hastighet av 30 km/t bar det oppover dalen. Røykutviklingen fra maskinen var veldig, og lukten av røyk og damp kilte nesen.

Etter en kort stund ankom vi stasjonen Streckewalde (km. 3,8) og etter et kort opphold, noen reisende var det, ble vi vinket videre. Banen slynger seg oppover, snart på den ene siden av elven, snart på den andre.

Etter 6 kilometer kom vi frem til stasjonen Grossbrückerswalde - et par minutter opphold - og vi husker oss igjen videre oppover dalen, over broer, små veioverganger, passerer små, koselige hus på veien oppover, elven Zschopau renner svulstig avgårde, og på veien ved siden av sporet skimter vi rett som det er en blå Moskwitch.

Vel ankommet Niederschmiedeberg, stiger vi av, for å drive "foto-safari" etter toget på vei opp til Jöhstadt.

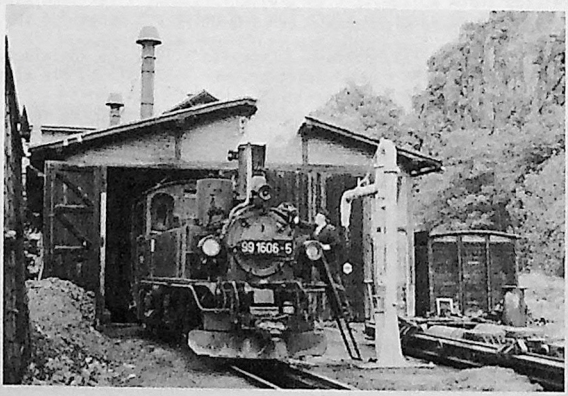


Dette kartet viser noen av de smalsporsbaner, som for inntil få år siden var å finne i området syd for Karl-Marx-Stadt.

Idag er det bare banen Cranzahl - Kurort Oberwiesenthal som med sikkerhet er i drift.

Banen Wolkenstein-Jöhstadt har vi ikke fått melding på om går ennå, eller ikke. Skulle det dog ennå være "liv laga" på denne banen, er det i alle fall bare et tidsspørsmål når den må innstille for godt.

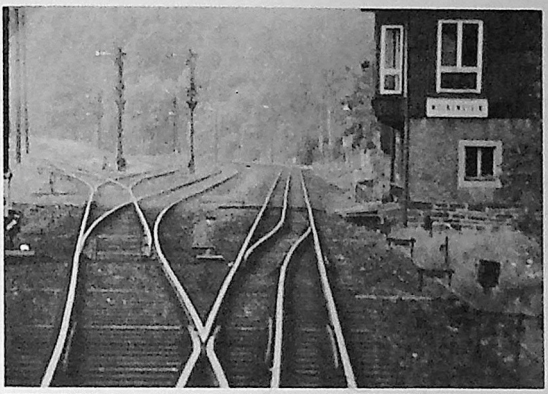
Det er forresten også "drift" på banestrekningen Schönfeld-Wiesa og til Schönfeld, en strekning på 1,3 km. Der er det en fabrikk som daglig må få normalsporsvogner fremført på overføringsvogner.



Wolkenstein lokdepot en stille morgen, sommeren 1982.

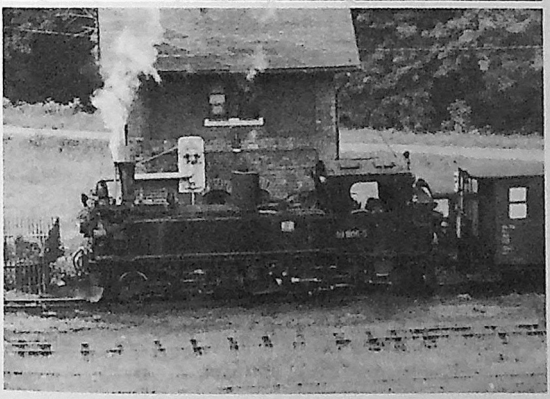
Sächsische loktype IVK nr. 1606 blir klargjort til dagens innsats.

Vann er nettopp tatt, og så skal loket bort om kulldepoet for å fylles opp.



På vei ut fra Wolkenstein. Lok 99.1606 trekker "slerka" som består av 3 personvogner og en reisegodsvogn.

Legg merke til treskinnesporet. Vekseltungene ligger fast og beveger seg ikke. Det er togets hjul som ved hjelp av "klemmer" blir tvunget til rett posisjon før "tungen". "Klemmene" er fast monteri i skinnegangen.



Vi har kommet til stasjonen Steinbach, hvor alle tog i retning Jöhstadt må ta vann.

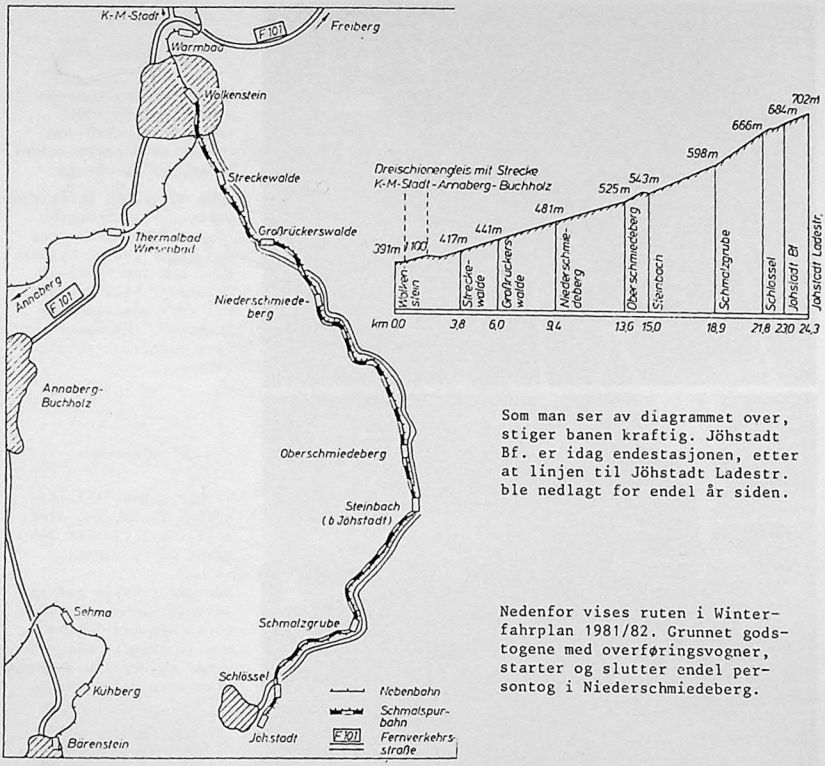
Det går faktisk med en anselig vannmengde på turen opp til Jöhstadt, som jo ligger hele 293 meter høyere enn utgangsstasjonen Wolkenstein.

Nylig tilbake fra revisjon finner vi 99.1568-7 i beredskap på stasjonen i Jöhstadt.

Hvor lenge det enkelte lok gikk, antall kilometre eller antall driftsdager, vites ikke.

Bak loket sees en GGw, av samme type som vi nettopp har mottatt hos oss.

Alle fotos: ERG.



Som man ser av diagrammet over, stiger banen kraftig. Jöhstadt Bf. er idag endestasjonen, etter at linjen til Jöhstadt Ladestr. ble nedlagt for endel år siden.

Nedenfor vises ruten i Winterfahrplan 1981/82. Grunnet godstogene med overføringsvogner, starter og slutter endel persontog i Niederschmiedeberg.

422 Wolkenstein–Jöhstadt (Schmalspurbahn)

Alle Züge 2. Klasse

	14281	14287	14293	14297	km	Zug Nr. Rbd Dresden Zug Nr.		14287		14286	69956	14290		69958	14292	14294
..	■4.46	9.35	■16.49	c 18.51	0,0	ab Wolkenstein (391 m) 420 an	...	⟨5.42	⟩5.47	...	+8.33	...	+13.19	⟨13.50	■ 15.36	c 17.58
..	⟩4.57	9.45	⟩17.00	⟨19.02	3,8	▼ Streckewalde ▲	...	⟩5.30	⟩5.36	...	⟨8.16	...	⟨13.07	⟨13.33	⟩ 15.25	⟩ 17.48
..	⟩5.05	9.53	⟩17.06	⟨19.08	6,0	Großrückerswalde	...	⟩5.23	⟩5.29	...	⟨8.01	an	⟨13.01	⟨13.19	⟩ 15.18	⟩ 17.41
..	⟩5.21	10.04	■17.17	⟨19.19	9,4	Niederschmiedeberg	...	⟩5.13	⟩5.19	+7.29	+7.40	⊡12.49	+12.52	⟨12.58	⟩ 15.08	⟩ 17.32
..	⟩5.38	10.21	an	⟨19.37	13,6	Oberschmiedeberg	...	⟩4.56	⟩4.56	⟩7.12	...	⟨12.32	...	...	⟩ 14.34	⟩ 17.14
..	⟩5.49	10.32	...	⟩19.48	15,0	Steinbach (b Jöhstadt) (543 m)	...	⟩4.49	⟩4.49	⟩7.05	...	⟨12.25	...	...	⟩ 14.27	⟩ 17.08
..	⟩6.05	10.48	...	⟩20.04	18,9	Schmalzgrube	...	⟩4.32	⟩4.32	⟩6.48	...	⟨12.08	...	...	⟩ 14.10	⟩ 16.52
..	⟩6.18	11.01	...	⟨20.17	21,8	▼ Schlössel (a) ▲	...	⟩4.20	⟩4.20	⟩6.36	...	⟨11.56	...	...	⟩ 13.58	⟩ 16.39
..	■6.23	11.07	...	c 20.22	23,0	an Jöhstadt (684 m) ab	...	⟨4.14	⟩4.14	+6.30	...	⊡11.50	...	...	■ 13.52	c 16.33

b an 14.51 c nur ⊡, nicht am 24. und 31. XII.

Bahn frei!

Verbilligt zum Wintersport mit einer Sonntagsrückfahrkarte

DEUTSCHE REICHSBAHN DR

Vi inntar Moskwitch'en, GN foran, HPG og undertegnede bak. Winfried trakterer gass og gir, og det bærer raskt oppover mot Schmalzgrube, hvor man riktig kan få fotografert toget, der det kommer ruslende. Det vil si - vi fikk også noen flotte bilder ved Steinbach, hvor det er fast stopp for vannfylling av loket.

Deretter bar det rake veien til Jöhstadt - endestasjonen. Her var det en imponerende stor stasjonsbygning, og lokstall med hele 3 spor. I alt 3 lok befant seg her oppe - 1606 som kom med vårt tog - i lokstallen sto også en maskin, og nyss tilbake fra HR, men plassert ute, sto 99 1568-7, årgang 1910, fabrikknummer 3450, og reko fra 1965.

Videre så vi 99 1585 på godsbanegården i Wolkenstein, rangerende normalsporede godsvogner på rulleskamler. I alt befant det seg altså 4 lok på banen, hvorav 2 var i daglig drift, og 2 sto i reserve.

På stasjonen i Jöhstadt var det videre endel interessant sneryddingsmateriell å se samt godsvogner av ymse slag. Etter å ha besett og fotografert det meste bar det ivei videre mot mer damp, men dette får bli en annen skål.

ERG.

F.S. Platou A.S. a limited company of architects was founded in 1930. The company totals a staff of approximately 65 architects, planners, landscape architects, interior- and graphical designers and a model workshop.
The nearly 50 years of experience has given the company professional design projects all over the country.
In the planning and design of activities directly and indirectly related to the oil industry, both offshore and onshore, the architect generally finds his place as a member of a project team.
FS PLATOU
PROSJEKTERING, PLANLEGGING,
LANDSKAPSARKITEKTUR,
INTERIØRARKITEKTUR,
GRAFISK DESIGN, MODELLVERKSTED
ARKITEKTFIRMAET F.S. PLATOU AS
RÅDHUSGT. 23 OSLO 1 – 41 48 50

ARBEIDSLEIR '83.

Spørsmålet om å få en arbeidsleir til banen ble drøftet på et arbeidsmøte etter et forslag fra Håvard Pedersen. Tanken om å få utført arbeide svært rimelig for oss var meget tiltalende, men det var og mange spørsmål som reiste seg. Et av dem var merkelig nok om vi hadde nok arbeidsoppgaver til dem. Dessuten et viktigere spørsmål - hva krevdes av UHB som vert?

Det ble satt opp en oversikt over jobber som kunne utføres av "ufaglært" arbeidskraft - vi visste jo ingenting om de menneskene som skulle komme. Da oversikten forelå første gang, gav den et inntrykk av at vi i UHB hadde skydd hakke og spade de siste femten årene.....!

I juni ble det sendt ut et spørreskjema til de deltagerne vi hadde navn og adresse på for å få vite litt mer om alder, interesser og kvalifikasjoner. Den endelige oversikten hadde fortsatt karakter av "bygg og anlegg".

Driftsbestyreren tok intendanthatten på og satte igang bestilling av mat og drikke, og tiden gikk og spenningen steg, og så tok leiren til.

Fra UHB's side var det Håvard Pedersen og Erik Borgersen som tok hovedjobben med å være kombinerte ansvarshavende og arbeidsledere. Etter anmodning har begge skrevet om sine inntrykk og erfaringer.

Håvard Pedersen var der den første uken, så hans rapport kommer her:

"På vei til toget i Eidsvoll en høstkveld 1982 kom noen ungdommer til å prate interesser. Det viste seg at mens en var med i en organisasjon hvor de leita etter oppgaver for folk som var interessert i dugnadsarbeide, var en annen medlem hos oss. Og hos oss kan vi vel aldri få nok arbeidskraft.

Slik startet det som skulle bli den første arbeidsleiren i foreningens historie.

Vår samarbeidspartner: Internasjonal Dugnad er den norske avdelingen av "Service Civil International" (SCI). SCI kom igang like etter første verdenskrig, hvor en gruppe frivillige ryddet opp på slagmarkene i Frankrike som et tegn på vilje til fred mellom folkene.

SCI har etterhvert bygget ut avdelinger og kontakter i nesten hele Europa, og i Norge startet de like før utbruddet av den andre verdenskrig.

Organisasjonen er absolutt tverrpolitisk, ideen bak det hele er ved å la folk fra ulike land komme og jobbe sammen vil dette bidra til fred mellom nasjonene.

Leirdeltakerne må være fylt 18 år, og betaler selv reisa til arbeidsstedet. Likeledes holder deltakerne selv arbeidsklær, mens oppdragsgiver holder kost og losji. Primært arrangeres leirene innenfor sosial og helse, men da de ikke skal konkurrere lønnet arbeidskraft er mulighetene begrensede.

Det er tidligere bl.a. holdt leir i forbindelse med ombyggingen av Klevfoss Cellulosefabrikk til industrimuseum, og dette var en av tingene som gav tanken på at UHB kunne være et aktuelt leirsted.

Som naturlig er ved alt nytt, gikk også diskusjonen for og imot en leir på banen. Men visse fordeler kunne aktive medlemmer merke allerede før leiren kom igang: Deltagerne skulle jo bo i "betjeningsboligen" vår, Fjeldvang, i tre uker, og da var det nødvendig å få fortgang i gamle drømmer om drikke- og varmtvann, samt dusj.

Endelig, etter 20 år i mørk og lengsel, kan endelig vi UHB'ere renovere oss tilbake til mennesker igjen etter endt dag bak kølskuffa eller pakkspaden. Forberedelsene pågikk til siste stund, og etter at ektefeller og kjærester var mobilisert, var det et skinnende reint Fjeldvang med mye nytt kjøkkenutstyr, som stod klar til å ta imot.

Men, fantes det nå virkelig utlendinger som var villige til å tilbringe hele tre uker i Tertitten's trange spor? Jo, påmeldingene lop på over dusinet, og lordag 30. juli og videre utover de nærmeste dagene innfant de seg i tur og orden - 14 i alt.

De fleste hadde problemer med å finne fram - Bingsfoss var nok ikke det stedet på verdenskartet, eller Norgeskartet, vi først hadde trodd.

Sju nasjoner ble representert, vesentlig fra Storbritannia, og de nærmeste landene på den andre siden av kanalen. Det var ikke fritt for at det ble trangt på Fjeldvangkjøkkenet - selv ei flatlus hadde neppe greid å trenge seg fram til matbordet.

Fire telt måtte suppleres til overnattingsplassene, men det ble alikevel ikke

klaget over komforten, ja bortsett fra veslehuset da, som vel snart har sett sin siste ende.

Leirspråket var engelsk i alle varianter, så selv den minst språkkyndige greidde å henge med. Værgudene ertet oss litt den første dagen, men viste seinere at de likte leiren, og arbeidene kom svært godt igang.

Arbeidene ja. En av oppgavene var flere steder å gjenskape baneoverbygningens rette profil. I lange tider har sporet ligget i u-dal mellom grøftene. I hård kamp mot røtter og svære steiner ble steinkantsettede grøfter gjenfunnet ved Småfoss.

Traséen ble omgjort fra dynge til jernbane, som driftsbestyreren uttalte det. Det ble mange vognlaster med overskuddsmasse - reine blomsterjorda på enkelte steder. Dessuten adskillig torv og humusholdig sand.

Fyllinga som ble oppretta den gang banen mest så ut som en skrothaug, er forlengst innhentet av den tiltakende stasjonsidyllen på Bingsfoss. Men om få strakser vil hele fyllinga være gjengrodd til stor glede for medlemmer og reisende.

Vi får ny telefonlinje på banen. De siste 200 m. ned til Presterud måtte håndgraves og det ble litt av en prøvelse gjennom stein og leire. Prøvelsen ble bestått.

Malerkostene gikk også flittig gjennom hele perioden, og bl.a. fikk Bingsfoss-hyttene en lenge etterlengtet "make-up", mens lokstallen nå er blitt museal grå med hvite kanter."

oooOOOooo

Etter den første arbeidsuken var det noe uklart hvorledes uke to ville arte seg. Håvard tro til med et par dager ekstra, og strategisk arbeidsplan ble lagt opp, og svært godt fulgt av leideltagerne den uken de skulle være der uten arbeidsleder.

Noe hjelp fikk vi, men leirdeltagerne klarte seg utmerket alene også - og mye godt arbeid ble utført også i mellomuken.

Erik Borgersen kom så til ukeslutt, for å være "leir-kommandant" den siste uken, og vi gjengir hans rapport her:

"Bak vognhallen ble det lagt opp normalsporssviller fra Vingerbanen til å lagre underlagsplater, dogs og sporvekselseldeler på. Derved fikk vi også ryddet opp rundt på Bingsfoss stasjon for slike ting.

Ute på Mork fikk vi fjernet taksteinen og lagt på presenning.

Noen regnbyger den siste uka gjorde at vi fikk pause i grøftegraving og fikk vasket vognene grundig innvendig, og også malt opp noen orienteringssignal og hastighetsvisere. Disse vil bli satt opp neste år.

I helgene ble det både fra SCI og fra vår side lagt opp enkelte arrangementer så deltagerne skulle få se litt mer av land og folk. Sørum kommune viste også interesse for besøket på bygdas største museum, og kvitterte med å arrangere reise til et annet: Gamle Hvam Gård. Etterpå var det mottagelse i formannskapssalen til snitter og wienerbrød.

På godt engelsk fortalte ordfører Einar Rundgren om bygda før og nå, og spørrerunden etterpå bar tydelig preg av at dette vakte interesse.

Selve arbeidet på banen pågikk i sju effektive timer pr. dag, men for arbeidslederne ble det lenger. Dagen vår begynte i halv sju-tida og ble ikke avsluttet før langt på kveld med tilrettelegging av neste dags jobber. Men dét må ikke skremme andre fra å delta ved en senere anledning. Dette var rett og slett moro, inspirerende og interessant.

Vi ble jo også en del av gjengen. Arbeidsoppgavene ble fordelt demokratisk (frivillig), ingen "sjefing" forekom. Dette fungerte utmerket.

Vi fikk gjort svært mye på disse ukene og til en rimelig pris. Dette var arbeidsmessig en suksess, men en kunne fått enda mer ut av det hvis vi hadde vært flere ledere.

For én person alene å styre 3 arbeidslag og samtidig fly som en strikkball mellom telefon, Sørumsand sentrum og uventede andre gjøremål blir litt i meste laget. Med flere erfarne UHB'ere med godt humør og leirånd tilstede ville vi også kunne gjøre annet arbeid enn "just digging ditches".

Leirdeltakerne syntes stort sett arbeidet var bra organisert fra UHB's side, men særlig den siste uka begynte de å bli litt lei p.g.a. lite å gjøre i fritida. Sørumsand har nesten ingen tilbud til folk om kveldene, så her må noe gjøres ved en senere leir. Vi bør vel også ha en leder fra Internasjonal Dugnad tilstede hele tida. Trivsel for deltakerne slår tilbake på arbeidsinnsatsen.

Engelske Alan svinger ljåen nedover mot Presterud....

Her var nok vegetasjon å ta av.

Selv om det var beskjedent med kjøkkenredskaper på Fjeldvang; potetmos ble det!

Til venstre Nicholas fra Paris sammen med Ian fra London.

Skorpeleira langs banen pakker seg som sement - men grøft skulle det bli!

Her er Mayke fra Nederland i aksjon med spaden.

Alle fotos: Ellen Aasheim.

Arbeidsleiren innfridde alle forventninger og gjorde dystre spådommer til skamme. Samtidig var det en viktig vitamininnsprøyting for oss som har holdt på noen år. Nok av arbeidsoppgaver venter - vi ser fram til en ny leir!"

oooOOOooo

Erfaringene fra leiren ble også drøftet på et eget møte på UHB-kontoret på Oslo Ø hvor også Ellen Aasheim fra Internasjonal Dugnad var tilstede.

Alle er vel enige om at arbeidsleiren satte spor etter seg på en måte som er meget positiv, og vi i UHB har fått et enda bedre grunnlag til å planlegge en eventuell ny arbeidsleir på.

Samtidig benyttes anledningen til å takke alle fra UHB som tok et tak, og da spesielt til de to arbeidslederne Håvard og Erik, slik at deltakerne kunne reise hjem til sine respektive land med et positivt syn på Norge, nordmenn og sist men ikke minst Urskog-Hølandsbanen, hvis minne de nok i lang tid vil ha i hender og ryggtavler.

TMO.

Den som graver en grav....

Etter Alan med ljåen kom grøftegraverne som perler på en snor. Det graves kabelgrøft for banetelefonen.

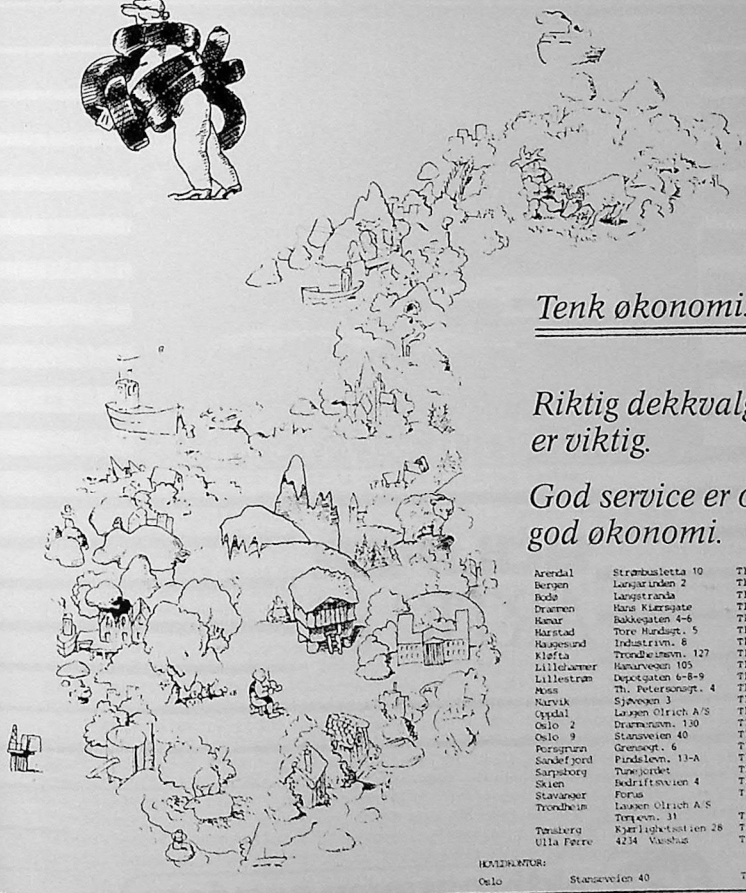
Begge fotos: Ellen Aasheim.

I godvær (og det var det mye av) var det uteservering på Fjeldvang.

Det er avreisetid, og besetningen har skrumpet betraktelig inn.

Olrich finnes der folk kjører.

Du får samme behandling og like betingelser ved samtlige verksteder over hele landet.



Tenk økonomi.

Riktig dekkvalg er viktig.

God service er også god økonomi.

Arendal	Strømbusletta 10	Tlf. (041) 24596
Bergen	Langårliden 2	Tlf. (05) 188100
Bodø	Langstranda	Tlf. (081) 25290
Drammen	Hans Kierøjate	Tlf. (03) 818870
Kvænr	Bakkegaten 4-6	Tlf. (065) 24154
Harstad	Tore Hundsgt. 5	Tlf. (082) 61530
Haugesund	Industriyn. 8	Tlf. (047) 27697
Klefta	Trondheimsvn. 127	Tlf. (06) 980041
Lillehammer	Hanaveien 105	Tlf. (062) 56806
Lillestrøm	Dejegaten 6-8-9	Tlf. (02) 712680
Moss	Th. Petersensgt. 4	Tlf. (032) 53560
Narvik	Sjøvegen 3	Tlf. (082) 41730
Oppdal	Laugen Olrich A/S	Tlf. (074) 21292
Oslo 2	Drammensvn. 130	Tlf. (02) 559202
Oslo 9	Stansveien 40	Tlf. (02) 252288
Porsgrunn	Grensegt. 6	Tlf. (035) 53962
Sandefjord	Pindslevn. 13-A	Tlf. (034) 27420
Sarpsborg	Tunejordet	Tlf. (031) 53580
Skien	Bedriftsveien 4	Tlf. (035) 96600
Stavanger	Forus	Tlf. (04) 579655
Trondheim	Laugen Olrich A/S Tempovn. 31	Tlf. (07) 940300
Tønsberg	Kjærlighetsstien 28	Tlf. (033) 33851
Ulla Førre	4234 Vaulhus	Tlf. (047) 99895

HOVEDKONTOR:

Oslo	Stansveien 40	Tlf. (02) 252288

MEDLEMMER I OLRICH-KJEDEN:

Gol	Hallingdal Dekk-Service A/S	Tlf. (067) 82100/939
Kristiansund N	Gummiservice-Bjørn Smedby A/S Gummihallen, Bilgården	Tlf. (073) 73611
Sunndalsøra	A/S Auto-Gummi, Bjørn Smedby. Nordmørsvn. 37	Tlf. (073) 91888
Fauske	Brødr. Rishaug A/S	Tlf. (081) 43426
Steinkjer	Brødr. Rishaug A/S	Tlf. (077) 62759
Steinkjer	Steinkjer Vulkanisering A/S	Tlf. (077) 61639
Trondheim	Brødr. Rishaug A/S, Myhamna 1	Tlf. (07) 531680
Tromsø	Auto-Vulk A/S, Stakkevollv.16	Tlf. (083) 82109/ 85924

Olrich

– din dekkspesialist –

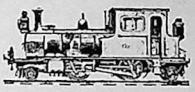
Utvendig har vi tenkt på deg som kjører...

SOLIFER
ARTIC 84

acs aktiv caravan service

Verksted og delesalg: Svelvikvn. 59, 3000 Drammen
Tlf. (03) 81 14 12

SETESDALSBANEN.



Setesdalsbanen har i sommer hatt 4881 reisende, 2128 mindre enn i fjor. Hovedårsaken til reduksjonen synes å ligge i det gode været vi her i syd har hatt. Når slikt vær opptrer på driftsdager, foretrekker folk kyststripe og båtliv fremfor en varm jernbanevogn inne i landet.

At solen faktisk er blitt vår største konkurrent er forsåvidt et artig faktum.

Sesongen har gått uten uhell av betydning. Lok nr. 5 har tatt hånd om alle rutemessige togavganger i den ordinære driftsesong, samt en ukes skolebarnkjøring i juni.

Lok nr. 2 er til revisjon og ventes ikke ferdig før sesongen 1984. Hvis dette slår til, vil vi for første gang siden starten i 1964 ha to damplokomotiver i drift samtidig!

1984 er foreløpig et jubileumsår, idet banen som museumsbane har vært i trafikk i 20 år. Dette vil vi forsøke å markere, og styret har nettopp nedsatt et utvalg til å forberede arbeidet.

A/S Ingeniørbygg fikk entreprisen på bygging av Steinsfoss II, og kom igang i mars. Den nye vanntunnellen, som skal gå fra Beihølen til Grovane, får et tverrsnitt på 105 m^3. Den gamle har 50 m^3. Det sier seg selv at det heretter ikke blir mye vann å se i Otra!

Til gjengjeld blir det muligheter for gjenopprettelse av jernbanen frem til Røyknes. De 900 m. som tidligere lå under vann nord for Beihølen demning er i sommer fyllt opp, og et betydelig skritt er tatt i retning Røyknes.

Samtidig har foreningen deltatt i et kommunalt nedsatt utvalg til løsning av de problemer som oppstår ved jernbaneforlengelsen. I første rekke mister skogeierne den nåværende bilvei, som går på den gamle jernbanetrasèen, og både lekeplass på stasjonsområdet og veiforbindelsen over samme trengte sin løsning. Alt dette er nå avklaret, og beboerne på Røyknes har akseptert jernbanens komme.

Inn til Grovane stasjon har det imidlertid lenge vært klart for gjenoppbygging. For den nødvendige bro over Rugåna hadde vi for flere år tilbake anskaffet et av de gamle spenn fra Nygårdstrømmen bro i Bergen, bygget til Vossebanens åpning i 1882.

Spennet har i mellomtiden vært i bruk på Solbergfossbanen ved Askim, og vi fikk det vederlagsfritt fra Askim kommune. Endel stygg behandling har imidlertid nødvendiggjort reparasjoner for 60,000 kroner hos Alfr. Andersen Mek. Verksted i Larvik, hvor spennet ble reparert ved klinking.

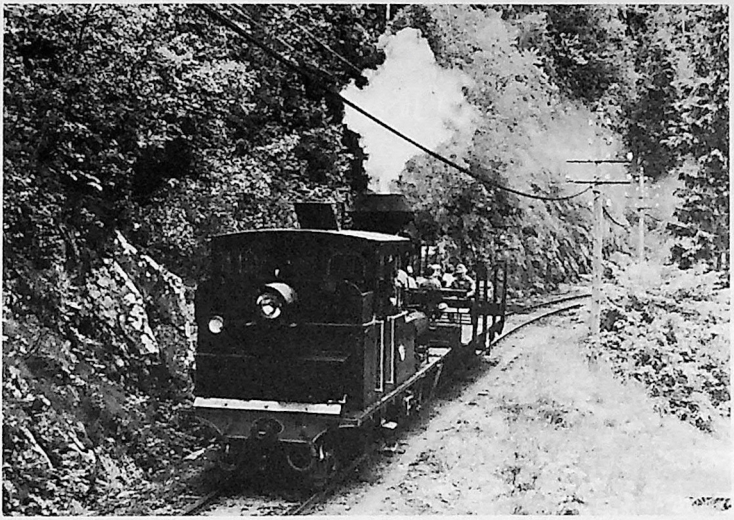
I høst påtok så et av våre medlemmer seg å være byggeleder for bropillarene. I 1½ måned har det nå vært arbeidet intenst med å få disse ferdige, og vi regner med å ha spart ca. 80,000 kroner ved å utføre arbeidet med egne mannskaper. Stort sett er arbeidet utført av 2 mann - når det har vært nødvendig ble styrken utvidet med 4.

Pillarene er støpt i betong, men skal forblendes med naturstein.

Forøvrig har vi i høst gjort endel oppryddingsarbeider på verkstedsområdet. Materialene fra vognhallen i Lillesand (reisverket blir tatt vare på) er gått til forskalingsmaterialer og ved, og kullhaugen fra Hydro er iferd med å bli siktet ferdig.

Et betydelig arbeid er dessuten lagt ned i rydding av grøfter og spor. Opptil 7-8 mann har vært igang med rydding fra Løyning hytte ("Villaen") og nedover. Når alt ugress og mose er tatt vekk, gruses sporet. Dette arbeidet fortsetter inntil frosten kommer. Deretter blir det rydding av trær og busker langs linjen inntil sneen kommer.

I verkstedet er vi i fullt arbeid med Co12 fra Thamshavnbanen. Vognens utvendige vegger ble gjort ferdig av 2 sivilarbeidere i vinter, og nå er en maler igang med skraping og maling innvendig. Hvis dette arbeidet går like greit som hittil, regner vi med å bli ferdige til jul. Arbeidskraften vedr. ryddearbeidene utgjøres av 4 arbeidsledige betalt av Staten og Vest-Agder fylkeskommune i fellesskap.



Lok nr. 5 med arbeidstog på Setesdalsbanen. Dersom arbeidsplanen holder, vil Setesdalsbanen til neste år ha to lok i drift på banen.
Passasjerer på Grovane stasjon. Banen tiltrekker seg et stort antall ferierende i distriktet, og når været ikke er helt bra, strømmer de besøkende til banen.

Så gjenstår taktekkingen. Her skal vi forsøke den gamle tekkemedtoden med seilduk. Vognen er forøvrig sporet om til 1067 mm. ved at hjulene er presset ut på akselen. Samtidig ble navene dreiet av for å gi plass mellom akselkassene. Hjulene fikk forøvrig nye hjulringer ved samme anledning.

Av vinterens arbeidsoppgaver står flere for tur. Foruten at lok nr. 2 og Co12 skal bli ferdige, skal et av diesellokomotivene til overhaling. Postvognen DF52, Skabo 1881, skal hjulsettes, males og taket tekkes.

Samtidig skulle vi gjerne ha bygget en kombinert brann- og ugressprøytevogn på et av kisvognunderstellene fra Thamshavnbanen. Fra NSB får vi overta en Robel 11, som selvfølgelig også skulle vært sporet om.

Her er det i det hele tatt nok å gjøre, arbeidsoppgavene tar ikke slutt i dette århundrede.

La meg til slutt nevne at Steinsfoss tømmerrenne er sikret for fremtiden. Rennen er fra Fellesfløtningen i Otra vederlagsfritt overlatt til den nyopprettede "Stiftelsen Steinsfoss". Stiftelsen har representanter med fra Riksantikvaren, Norsk Skogbruksmuseum, Agder Skogeigarlag og Foreningen Setesdalsbanen.

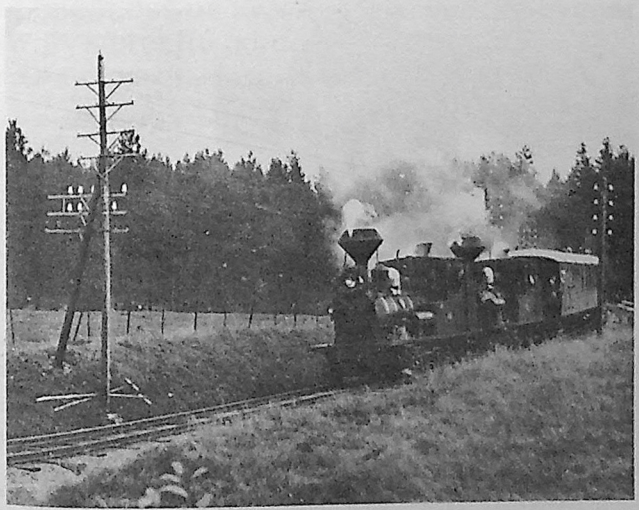
Samtidig med rennen overførte Fellesfløtningen kr. 680,000.-, som Stiftelsen setter i et fond hvis avkastning går til reparasjon av rennen. Riksantikvaren har forøvrig nylig bevilget kr. 50,000.- til samme formål.

PS: Stiftelsen heter:
"Stiftelsen Steinsfoss Tømmerrenne" DS.

Grovane i oktober 1983

Carl Fr. Thorsager
Museumsbestyrer.

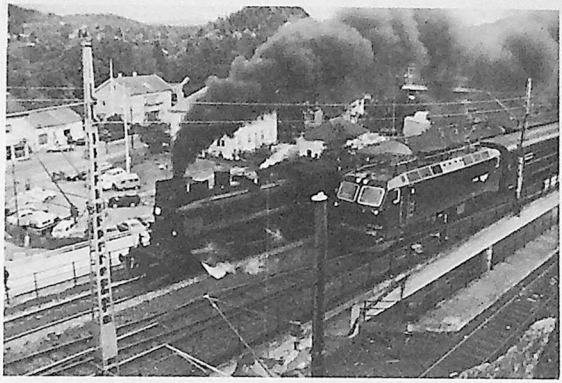
Begge fotos på motstående side:
Carl Fr. Thorsager.

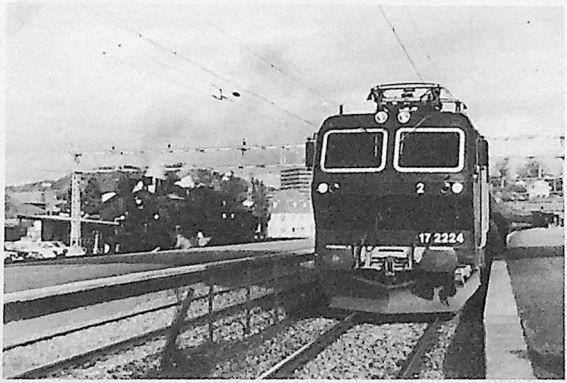


Et bilde fra den tiden Setesdalsbanen var i ordinær drift. Her er lokene nr. 2 og 5 med et passasjertog i nærheten av Hornnes.

Foto: Arkiv UHB.

Duellen !





EL 17 2224 v/s

26c 411.

Det er ikke hver dag at man opplever damp på Drammensbanen, men en vakker dag sist i i september kunne man nyte det skjeldne syn av lokomotivene 26c411 og El 17.2224 kjøre side om side på strekningen mellom Sandvika og Asker.

Det var egentlig lagt opp til parallell-kjøring mellom Sandvika og Hvalstad, men det ble bestemt at lokomotivene skulle kjøre ved siden av hverandre helt til Asker.

Det var NRK-TV som holdt på med opptak til et program, som visstnok skal vises på skjermen 3. juledag iår.

NRK's utsendte team benyttet helikopter under opptakene, og det summet friskt over hodene på alle fotografene, som hadde hørt om kjøringen at jungeltelegrafen, og som lå langs skinne-gangen mellom Asker og Sandvika.

Det øverste bildet er tatt straks etter at broen over Sandvikselven er passert, og som vi ser har damplokomotivet en aldri så liten ledelse på den elektriske. Nederst har begge maskinene ankommet Asker, og 411 er iferd med å gå rundt, for igjen å sette kursen tilbake til Oslo.

Damplokomotivet dro en vognslerke på 5 trevogner, mens den elektriske hadde 6 B7-vogner etterhengt.

Det skal bli artig å se programmet på skjermen, og da kan man jo sette seg riktig godt tilbake i godstolen - la vinterkulde og sne seile sin egen sjø, mens man gjen-opplever sommerens aktiviteter med skinnesøteklakk, damp- og sidebaneromantikk.

Godt er det da også å vite at man er på vei mot lysere tider igjen, og at det til sommeren igjen skal bli mulig å dra på utflukt med dampen.

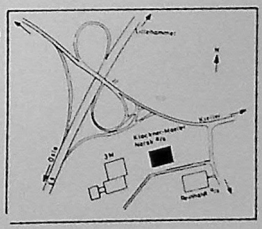
ERG.

VIKTIG MELDING TIL ELEKTROBRANSJEN!

Du finner oss på Skjetten, like ved 3M bygget, når du kjører E6 nordover fra Oslo.

Vi representerer vest-tyske kvalitetsprodukter, som elektriske og elektroniske komponenter/systemer, samt sikringsmateriell innen industri og marine.

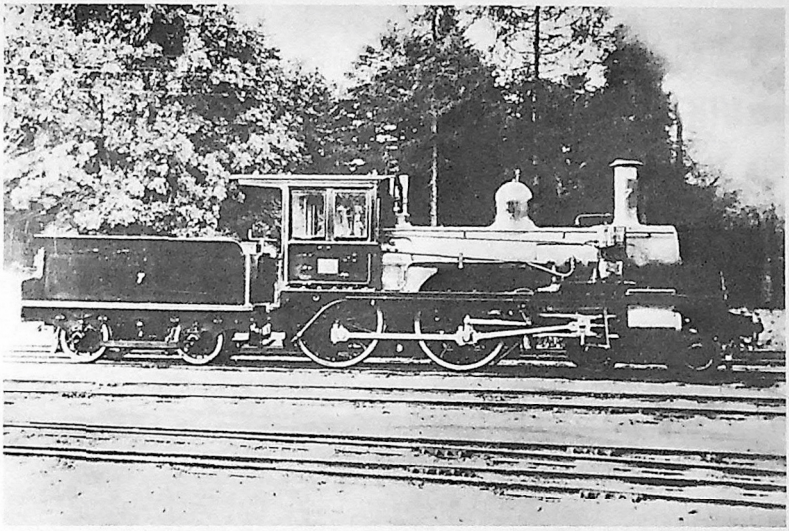
- **Kontaktorer og hjelpereleer**
- **Betjeningsutstyr**
- **Endebrytere – trykkgivere**
- **Vendere**
- **Kapslinger**
- **Elementautomater – sikringer**
- **Sikringsbrytere**
- **Motorvernbrytere**
- **Kompakteffektbrytere**
- **Sikrings – last – skillebrytere**
- **Strømskinner**
- **Energifordelinger**
- **Komplette styringsanlegg**
- **Mikroprossessor-systemer**



Vi i KLÖCKNER-MOELLER er innstilt på å holde en høy servicegrad og er ivrig etter å fortelle mer om disse produktene, og gjerne gi Dem en mer utfyllende demonstrasjon.

Det ville være hyggelig om De tok kontakt med oss over telefon 74 20 10 eller like gjerne avla oss et besøk her i HVAMKRYSSET, HVAMVEIEN 4, 2013 SKJETTEN.

KLÖCKNER-MOELLER NORSK A/S (02) 74 20 10



LOKOMOTIVTYPE XIII, SMALT SPOR (1067 MM.) FOTO: ARKIV GAUTE NARVERUD.

I 1901, I GOD TID FØR EGERSUND - FLEKKEFJORDBANENS ÅPNING, LEVERTE THUNES MEKANISKE VERKSTED SITT FØRSTE LOKOMOTIV, FABRIKK NUMMER 1. LOKOMOTIVET, SOM PÅ EGERSUND - FLEKKEFJORDBANEN FIKK NR. 7, VAR KONSTRUERT AV JERNBANENS EGNE INGENIØRER OG THUNE UTFØRTE HER ET RENT FABRIKKASJONSOPPDRAG, OG IKKE SOM SENERE, HELE KONSTRUKSJONEN.

LOKOMOTIVET VAR MED SIN STØRSTE HASTIGHET PÅ 60 KM/T TENKT BRUKT TIL HURTIGE PERSONTOG, MEN MED BARE 6,9 TONN AKSELTRYKK PÅ DRIVHJULENE, DET VIL SI EN ADHESJONSVEKT PÅ 13,8 TONN, VAR LOKOMOTIVET SNART FOR LITE, OG BLE BRUKT I MERE UNDERORDNET TJENESTE.

DRIVHJULSDIAMETEREN VAR HELE 1397 MM. OG PRISEN VAR 39,000 KRONER. TIL JERNBANEMUSEET KOM LOKOMOTIVET I 1946, OG DER KAN DET FORTSATT BESKUES AV INTERESSERTE. DENNE MASKINEN ER FORØVRIG DET ENESTE BEVARTE SMALSPORS-TENDERLOKOMOTIV I NORGE.