

Tertitten

URSKOG - HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 39 M A I 1978



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



Tertitten

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 39 utgitt i mai 1978

Redaksjon: Gaute Narverud
Stein Olav Hohle
Hans P. Grøner

Redaksjonens adresse:

Postboks 31, Vinderen
Oslo 3

Postgirokonto: 2 06 77 18

Bankgirokonto: 6201.20.01628

Medlemskap i D&V kr 25,-
Støttemedlemskap " 40,-

Annonsepriser:

Baksiden	kr 300,-
1/1 side	" 200,-
1/2 side	" 110,-
1/4 side	" 65,-

Rubrikkannonse med høyst 50-femti ord ...	kr 15,-
Do. for medlemmer	" 10,-

Ettertrykk kun tillatt med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 500

Kjære Leser,

Vi er tilbake med et nytt nummer av vårt medlemsblad "TERTITTEN", det 39. i rekken. Bladet er ikke blitt på så mange sider denne gangen, men vi har en del stoff som vi mener bør ut så snart som mulig. Det har da skjedd litt siden sist selv om vi fortsatt er inne i den tiden av året da man skulle hvile ut og samle krefter til en ny sesong.

Referater fra møter er kanskje ikke det stoff som fenger mest, men det hører så avgjort hjemme i medlemsbladet. Denne gangen har vi med referat fra årsmøtet i drifts- og Vedlikeholdsavdelingen og fra generalforsamlingen. Likeledes har vi med regnskapet for 1977 med kommentarer. I tillegg kommer litt om tilskuddsordningen for halvoffentlige museer som nå er gjennomført i Akershus. Heller ikke dette er direkte spennende lesning, men vi synes det er grunn til å holde seg orientert.

Nær sagt selvfølgelig; noen ny redaksjon er ikke etablert. Vi får prøve å holde det gående en stund til uten den etterlengtede redaksjonen.

"TERTITTEN" tar fortsatt imot innlegg og leserbrev - det er det vi er gladest i!

Neste nummer av bladet kommer neppe før utpå sommeren. I mellomtiden skal vi ha gjort en hel del på banen - så det er nok å henge fingrene i.

Landhandleriet fra Hellne har forresten skiftet navn siden sist. Nå heter det Rudy Paulsens Butikk. Denne navneendringen er inntrådt etter ønske fra Blaker og Sørum Historielag. Det har også lyktes å komme frem til en rimelig avtale om bruken av bygningen. Og det var i siste liten. Vi i UHB var nå så luta lei hele saken at det er vanskelig å beskrive det på en diplomatisk måte. Men så skjer det, en ny mann i Historielagets styre blir bedt om å ta seg av saken. Han finner det utkast til avtale som vi fremla akseptabelt og henstilte til styret i BSH å underskrive avtalen. Så er sjedd. Dermed blir det butikk på Bingsfoss i løpet av sommeren 1978.

Forøvrig har UHB nå tegnet ulykkesforsikring for alle våre arbeidsaktive medlemmer. Forsikringen, som er på kr 200.000 ved ulykke og kr 100.000 ved dødsfall, gjelder ved arbeide for UHB både på banen og andre steder hvor slikt arbeide måtte foregå. Forsikringen gjelder også ved reise fra og til arbeidssted samt ved fellesreiser av et hvert slag innen landets grenser.

Redaksjonen avsluttet 7. mai.

Redaksjonen

BLIR DET FORLENGELSE LIKEVEL?

REGULERINGSPLANEN NÅ UNDER ARBEID - KAN VI STARTE FRA SØRUMSAND STASJON TIL 125-ARS JUBILEET I 1979?

Det gikk som vi vel hadde ventet; det svaret som ble oss til del etter vår nokså omfattende og veldokumenterte søknad ga ikke det store håpet. Svaret besto ikke av annet enn en kort opprømsing av tidligere vedtak. Svaret fra rådmannen ga forsåvidt ikke noe håp.

NSB, Hovedadministrasjonen har også henvendt seg til kommunen i anledning den ønskede forlengelsen av UHB inn til Sørumsand NSB-stasjon. Brevet var stilet til ordføreren i kommunen, men er besvart av rådmannen. I NSB's brev heter det bl.a.: *...Hovedadministrasjonens oppgave er å utarbeide generelle forskrifter, overvåke driften og føre kontroll med at de nødvendige sikkerhetshensyn tas til beste for de reisende, banens personale og publikum i sin alminnelighet. .. Som oftest er det unge entusiastiske mennesker som står bak disse baneselskaper og bruker mye av sin fritid på sin banehobby. Hovedadministrasjonen er derfor interessert i at forholdene legges best mulig til rette for rasjonell og sikker drift av disse banene. .. A/L UHB har henvendt seg til Hovedadministrasjonen i forbindelse med en ønsket forlengelse av jernbanen for å bedre driftsforholdene med en mer hensiktsmessig utgangsstasjon på Sørumsand. .. Hovedadministrasjonen har anbefalt at man følger den opprinnelige trasé og at stasjonen plasseres i et område på Sørumsand som er egnet for formålet. .. Under henvisning til vedlagte brev til A/L UHB datert 25.10.77 - jnr. 5892/17 - tør man be om en uttalelse fra Sørum kommune snarest beleilig.*

Svaret fra Sørum kommune v/rådmannen lot ikke vente på seg, men vi røber vel ingen hemmelighet når vi sier at det ikke godt lot seg karakterisere som "hyggelig".

Men, så skjer det noe positivt. 1. mars d.å. var Friluftsliv-, Miljø- og Naturvernutvalget i Sørum kommune på befaring langs den tenkte linjetrasé og behandlet saken på møtet umiddelbart etter. (Ovennevnte utvalg har fra oss mottatt gjenpart av all korrespondanse omkring forlengelsen).

I brev til formannskapet i kommunen, datert 2/3-78 fra utvalget heter det bl.a.:

Friluftsliv-, Miljø- og Naturvernutvalget ser det som positivt at andelslaget driver Urskog-Hølandsbanen som et levende museum, og på denne måten har bevart et kulturminnesmerke. På befaringen merket man seg imidlertid to vanskelige punkter som linjetraséen må forbi, nemlig hjørnene på bygningene til A/S Noractor og Sørumsand Trevare. Man tenker da både på det trafikkmessige og en eventuell bramfare ved å legge linjetraséen så nær bygningene. Ut fra de opplysninger som foreligger, ser det ut som det er svært viktig for andelslaget å kunne benytte omlastingskranen på Sørumsand stasjon, og banen vil utvilsomt få et mye bedre utgangspunkt for sin drift ved en eventuell forlengelse. Utvalget gjorde derfor slikt vedtak med fire mot en stemme:

Friluftsliv-, Miljø- og Naturvernutvalget anbefaler at museumsbanen blir forlenget inn til Sørumsand stasjon i følge de vedlagte planer. Mindretallet på en hevdet at en forlengelse var akseptabel kun dersom denne skjedde på jernbanens område.

Kopi av brevet ble sendt til Regulerings- og oppmålingssjefen i kommunen.

forts. neste side

Forsiden:

Med damp rundt Akershus Festning.

Søndag 12. mars kunne man igjen få oppleve "live steam" på strekningen Oslo V - Oslo Ø. Det var lok 24b 236 som med El 5.2039, 778 og 990 etterhengt tok seg over Rådhusplassen, rundt Akershus Festning og bort til Loenga. 24b 236 kom fra Stavanger etter å ha deltatt i Jærbanens 100-års jubileum. Etter endel rangering på Loenga dro 5.2039 til Lillestrøm, mens dampen la iveri utover Østfoldbanen mot Ski hvor det er skaffet plass til den. Når skal du ut å kjøre neste gang?

ERG

Alt den 18. mars mottar vi så brev fra Regulerings- og oppmålingssjefen der vi blir underrettet om at reguleringsarbeidet i omtalte område nå skal startes opp og at man derfor er interessert i en orientering fra Urskog-Hølandsbanen om hvilket av de tidligere innsendte forslag til en forlengelse av banen som ønskes prioritert.

Det blir også anført at i forbindelse med behandlingen av disposisjonsplanen for Sørumsand har kommunestyret den 3.3.77 prinsipielt vedtatt følgende:

"Det bør reserveres arealer slik at Tertitten kan forlenges fram til Sørumsand sentrum og inngå i en parkmessig behandling her. Den østre delen av trelasttomta foreslås innlemmet i et slikt anlegg. Det bør skaffes ordnet parkering for besøkende.

Ovenstående er ikke juridisk bindende, men dog retningsgivende for den videre detaljplanlegging. Det er denne planlegging som nå er igang etter alle disse årene med venting i det visse.

I forbindelse med våre henvendelser til kommunen i løpet av sommer og høst 1977 fikk vi i svar fra rådmannen ikke underretning om det ovenfor refererte vedtak i Sørum kommunestyre. Slik informasjon ble heller ikke gitt NSB, Hovedadministrasjonen. Men nå vet vi det!

Det er på det nåværende tidspunkt ikke gitt å ha noen klar formening om når det forestående arbeide kan være avsluttet og når et forhåpentligvis positivt vedtak i kommunestyret kan foreligge. Det er imidlertid helt klart at det området som skal benyttes til en forlengelse, nemlig banens gamle trasé, ikke kan brukes til særlig mye annet. Vi skulle derfor tro saksbehandlingen ble relativt kurant. Det kan komme på tale med gang- og sykkelveg parallelt med banen - og muligens delvis i sporet på noen kortere strekninger, men dette skulle ikke volde noen problemer.

På midtsidene finnes et kart over hele banen. I kartet er innfelt et utsnitt av det området som omfattes av en forlengelse og sporet er stipledd inn på kartet.

HPG

OFFSHORE - KONSTRUKSJONER - SERVICEBASER - HAVNEANLEGG

Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. ble grunnlagt i 1921 og er i dag et av landets største bygningstekniske konsulentfirma. Grøner fikk sine første offshore-oppgaver i 1973 og har i dag en velerfaren offshore stab på ca. 50 personer. Firmaet har hovedsaklig arbeidet med design av produksjonsplattformer i betong og kvalitetskontroll/byggeledelse i forbindelse med slike plattformer. Grøner utfører også sveisekontroll, og dekker med sin total-stab en vid sektor av rådgivende tjenester. Av større offshore-oppgaver kan nevnes detaljprosjektering av ELF-Norge TCP-2 Condeep plattformen, byggeledelse i Stavanger og Åndalsnes for alle fem Condeep-plattformer bygget i Norge (sammen med NOTEBY) og sveisekontroll ved Stord Verft A.S.

- TEKNISK ØKONOMISKE UTREDNINGER
- FORPROSJEKTERING
- DETALJPROSJEKTERING
- ANBUDSMATERIELL
- BYGGELEDELSE
- KVALITETSKONTROLL



INGENIØR
CHR. F. GRØNER A.S.
MNIF RÅDGIVENDE INGENIØRER MRIF

OSLO - KRISTIANSAND - TRONDHEIM - TROMSØ - BERGEN - FØRDE - SANDNES - PORSGRUNN - SKI -
SARPSBORG - FREDRIKSTAD
HOVEDKONTOR: (OSLO) 1322 HØVIK, MARIESV. 20, TELEFON 12 33 50

TILSKUDDSDORDNINGEN :

AKERSHUS ER MED!

Tilskuddsordningen for halvoffentlige museer er en realitet i Akershus. Tre år etter at ordningen ble satt i verk kommer endelig Akershus med - Akershus kommer sent, men ikke godt. Fylket inntar den desiderte "jumboplass" i hele landet. Intet fylke har bevilget så lite penger til denne ordningen som nettopp Akershus. Fylket har selv bevilget 465.000 kroner mens staten skyter til 185.000. Dermed blir det 650.000 kroner på deling til de 14 museene i fylket som blir med på ordningen fra 1.1.1978.

På neste side gjengir vi en grafisk fremstilling over de midler som er stilt til disposisjon i 10 av landets fylker. Fremstillingen er utarbeidet av fylkeskonservatoren i Akershus som bilag til årsberetning for 1977.

Vi i Urskog-Hølandsbanen har forsåvidt grunn til å være fornøyd. Vi er blitt tildelt kr 53.000 for inneværende år og kan påregne en rimelig økning av dette beløpet for 1979. Sett i relasjon til hva vi har vært vant til å mota representerer denne utviklingen intet mindre enn et veritabelt gjennombrudd for oss. Det skulle tydelig fremgå av sammenligningen til høyre.

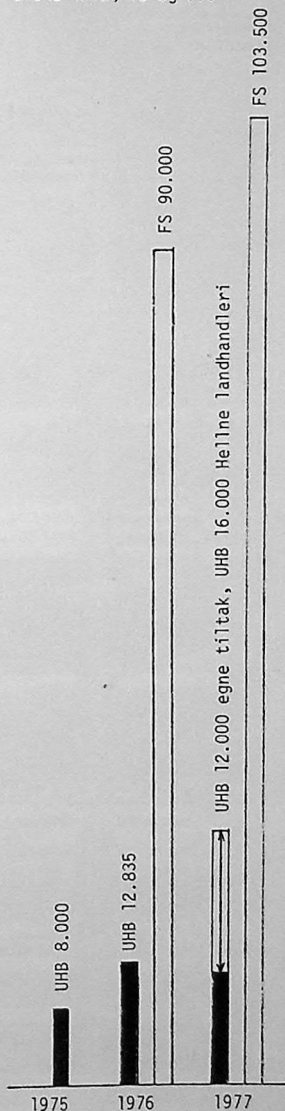
Midlene vil gi vårt museum en ganske trygg økonomisk plattform å stå på. Selvfølgelig må vi fortsatt bruke sparekniven, men bevilgingen vil gjøre slutt på hva vi kan kalle "utviklingshemmende sparing". Vi vil kunne slippe å ta til takke med provisorier fordi økonomien ikke tillot noe annet.

I det budsjett som UHB la frem i forbindelse med tilskuddet for 1978 hadde vi regnet med et tilskudd på 93.300 kroner. Vi hadde da tatt med avsetninger til hovedrevisjon på lok og vogner på samme måte som ved Setesdalsbanen. Ettersom tilskuddet ble vesentlig mindre, kan denne posten komme i fare for 1978, men det vil være ønskelig om vi kunne få avsatt i det minste 10-12.000 kroner. Vi får en HR alt i 1980/81 på Høland, og da må vi ha disponible midler til å gjennomføre en fullgod HR.

I og med ferdigstillingen av vognhallen på forsommeren 1978 vil et av de tyngste løft for banen bli historie. Alt materiell vi pr. idag har vil få plass under tak. Vi har også skaffet oss det materielle vi trenger i de nærmeste årene. Men det gjenstår noe meget viktig; hele vår museumsjernbane trenger en "ansiktsløftning". Vi må søke å skape et mer stilrent miljø i og rundt toget. Dette vil kreve både tid og innsats, men det vil være variert arbeid som vil gi synlige resultater.

Vi har grunn til å se på årene som kommer med optimisme.

Nedenfor har vi tillatt oss en grafisk sammenligning av tilskudd gjennom fylket til UHB og Foreningen Setesdalsbanen (FS) for årene 1975, 76 og 77.



ANTALL MUSEER
I HVERT ENKELT
FYLKE - STIGNING
I ANTALLET I
PERIODEN

BUDSJETT-UTVIKLINGEN
FOR 10 AV SAMTLIGE 19
FYLLER SOM FRA 1978
ER MED I TILSKOTT-
ORDNINGEN FOR DE
HALVOFFENTLIGE
MUSEER.

HOEDALAND
5.2 MIL. 1977

14+16 MUSEER

13 MUSEER
7 MUSEER
20+22 MUSEER

14 MUSEER

GENNOMSITT FOR ALLE FYLKENE

9 MUSEER
14+16 MUSEER

14+15 MUSEER
6+21 MUSEER

20 MUSEER

14+16 MUSEER

HOEDALAND

HEDMARK
VESTFOLD
ØSTFOLD

BUSKERUD

OPPLAND

RODALAND

TELEMARK

HOEDALAND FRA 1976

N. TRONDELAG

AKERSHUS

HED FRA 1977

Laust mangel for 1978



FEBRUAR 1978. KM. J.E.H.
FYLKEDRUGSBREVTOGEN I AKERSHUS

1975 1976 1977 1978

MØTEREFERATER - REGNSKAP 1977

ÅRSMØTET I DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN 1978

Årsmøtet i D & V ble avholdt den 9. februar i Aol00 på Hvalstad. Da møtet ble satt kl. 19.15, var det 19 medlemmer tilstede. Hans P. Grøner ble bedt om å være møteleder, Stein Olav Hohle møttereferent, Gaute Narverud og Lasse Ekeberg protokollunderskrivere.

Det ble vedtatt at driftssesongen skal vare fra 18. juni til 19. september med uendrede avgangstider. 2-togsdrift skal avvikles på statistikkmessig meget gode besøksdager, nemlig den 30.7 og søndagen før skoleferiens avslutning. Det skal anføres i Rutebok for Norge at kjøring av ekstrapog også kan bli aktuelt når behovet er tilstede (og personalsituasjonen tilsier det).

Forøvrig vedtok man at avgangstidene fra Sørumsand også skal gjelde i 1979. Dette ble gjort fordi veibøker etc. ikke kommer ut hvert år. Stadig endring av våre avgangstider fører derfor til at folk kommer til gale tider.

Så var man kommet til punktet stillinger i D & V. Olaf Wiegels ba om å bli fritatt fra sitt verv som banemester. I dennes sted rykket Stein Olav Hohle opp. Håvard Pedersen ble valgt til ny overbaneformann og Lars Liaaen fikk baneformannsstillingen på 3. strekning. Ingen forandringer i de andre avdelinger innen D & V, bortsett fra at Nils Are Magerøy ble tilsatt som Stm. Bingsfoss med særlig ansvar for å holde stasjonsområdet m.v. i presentabel og god stand.

Det ble ikke valgt noen ny redaktør av "Tertitten". Den nåværende redaksjon skal fortsette og vil forsøke å få utgitt 3 nummer i 1978.

SOH skal forsøke å finne ut hvor vi kan få laget uniformsluer av gammel type. Det skal annonseres i "Jernbanemanden" med forespørsel etter uniformer.

Gaute Narverud orienterte om hvilke muligheter vi har til å få forlenget traséen inn til trekanten ved Sørumsand stasjon. Som tidligere stiller kommunen seg negativ, men det må understrekes at UHB-mennesker aldri har vært kjent for å betrakte nei som et svar. Driftsbestyreren fortalte om hvordan arbeidet med de to polske personvognene gikk. Roar Stenersen etterlyste bedre fremmøte i Dal'n for å få fullført oppussingen før sommeren.

Til slutt viste Bjørn Næss lysbilder fra UHB i 1958. Ytterst severdig. Mangne Bauge bidro som vanlig med bilder fra arbeidet på banen. Enkelte av miljøskildringene fikk frem mye hjertelig latter i forsamlingen.

Møtet hevet kl. 22.15

Stein Olav Hohle/s/

Gaute Narverud/s/

Lasse Ekeberg/s/

GENERALFORSAMLING I ANDELSLAGET URSKOG-HØLANDSBANEN 1978

Den ordinære generalforsamling i A/L UHB ble i år avholdt i møterommet i Plankontoret for Oslo Sentralstasjon. Datoen var den 9. mars, og da møtet ble satt av fung. formann F. Münster-Mohn kl. 19.15, var det 17 andelshavere tilstede.

Ingen hadde innvendinger mot innkallelsen. Møtet var da å anse som lovlig satt. Gaute Narverud ble deretter bedt om å lede møtet, Stein Olav Hohle skulle referere det, og protokollunderskrivere ble Jørgen Seemann Berg og Bjørn Halling.

Man gikk så igjennom årsberetningen. Lars Liaaen refererte fra denne at det var antydnet at det kunne bli nødvendig å opprette en administrasjon i banen. Han lurte på om denne administrasjonen snart skulle opprettes. I denne forbindelse mente han at det burde sitte 3 eller 5 personer i en slik gruppe p.g.a. eventuelle avstemninger. Stein Olav Hohle repliserte da at det er i Styret det stemmes over sakene, ikke i en administrasjon. Hans P. Grøner nevnte at det ikke var tatt noe stand -

punkt til om det nå burde opprettes en administrasjon som omtalt, men at man med det som var skrevet ville orientere generalforsamlingen om at en slik mulighet forelå innen rammen av lagets gjeldende vedtekter.

Det var ingen ytterligere kommentarer til årsberetningen. Deretter gikk man over til regnskapet. Det var ingen kommentarer til selve regnskapet, men Lars Liaaen bemerket at det i kommentarene sto at et herværende konsulentfirma har bidratt med kr 10.049,- i administrasjonsstøtte. Han ville vite hvilket firma det var, hvorfor det var nevnt og hvorfor beløpet ikke sto i regnskapet. Gaute Narverud svart da at det var Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. på Høvik. Lars Liaaen mente at siden beløpet ikke var tatt med i regnskapet burde det heller ikke vært nevnt i kommentarene. Gaute Narverud repliserte at det ikke var vanlig å ta med gaver og gratiysdelser i regnskapet, men at våre administrasjonsomkostninger i regnskapet var svært små, og at det var for å vise utenforstående at vårt administrative apparat er mer pengekrevendende enn det regnskapet gir inntrykk av. Lars Liaaen fastholdt at dette likevel ikke skulle vært nevnt i kommentarene. Flere andelshavere hadde deretter ordet og alle sa seg enige i den fremgangsmåte som var benyttet og mente at man heller burde være tilfreds med at man kunne få slik støtte som her var nevnt enn å forlange at den ikke skulle komme til uttrykk i regnskapssammenheng.

Med disse kommentarer ble deretter regnskapet i sin helhet godkjent av generalforsamlingen.

Så var man kommet frem til valg av styret. Olaf Wiegels ble valgt til formann etter T. Mellin-Olsen som p.g.a. utenlandsopphold ikke kunne stille til gjenvalg. Styrets øvrige medlemmer ble gjenvalgt og som ny varamann ble Roar Stenersen valgt etter forslag fra Stein Olav Hohle. Styret har nå denne sammensetningen:

Formann	:	Olaf Wiegels (valgt for 2 år)
Styremedlemmer:		Gaute Narverud (ikke på valg i 78)
		Bjørn Halling (valgt for 1 år)
		Frederik Münster-Mohn (valgt for 1 år)
		Stein Olav Hohle (valgt for 1 år)
Varamann	:	Steinar Norli (valgt for 1 år)
		Roar Stenersen (valgt for 2 år)
Driftsbestyrer:		Hans P. Grøner (valgt for 2 år på Årsmøtet i D & V)

Det var ikke innkommet noen saker til behandling under eventuelt.

Grøner ba om å få gå tilbake til regnskapet et øyeblikk idet han under behandlingen av denne posten hadde glemt en beskjed fra vår revisor. Denne har gitt beskjed om at dersom han skal revidere regnskapet neste år, må vi gå over til nytt oppsett av regnskapet etter de retningslinjer som nå gjelder for aksjeselskaper. Dette mente Grøner ville være uheldig. Det ville gjøre regnskapet mer fremmed for våre medlemmer og mange av andelshaverene. Grøner mente vi burde fortsette å føre regnskapet på samme måte som har vært vanlig til nå. Dette sa forsamlingen seg umiddelbart enige i. Det burde derfor oppnevnes 2 revisorer på generalforsamlingen. Bjørn Halling foreslo at vi skulle benytte oss av våre to tidligere kasserere, Finn Halling og Jørgen Seemann Berg. Forslaget fikk straks forsamlingens enstemmige støtte. Deretter ble de to sistnevnte herrer oppnevnt som revisorer for neste regnskapsår.

Generalforsamlingen ble hevet kl. 20.00.

Stein Olav Hohle/s/

Jørgen Seemann Berg/s/

Bjørn Halling/s/

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN
Postboks 31, Vinderen
Oslo 3

ARSREGNSKAP FOR 1977
TAPS- OG VINNINGSKONTO
FOR TIDEN 01.01.77 - 31.12.77

Utgifter			Inntekter
Baneavdelingen	4.203,25	Billetter	33.848,00
Maskinavdelingen	15.630,28	Driften, inkl. charter	21.653,07
Driften	14.240,75	Bidrag, Akershus fylke	12.000,00
Administrasjon+møtevirksomhet	2.401,15	Bidrag, Akershus fylke	
Medlemsblad, trykking etc.	2.494,00	til Hellne Landhandel	16.000,00
Vognhallen	139.520,35	Bidrag, Statsmidler	3.000,00
Hellne Landhandel	16.000,00	Bidrag til vognhall fra	
Vognkjøp, CF11 og C12	35.539,85	Norsk Kulturråd	125.000,00
Innløsning, del av "BINGSFOS"	6.000,00	Medlemskontingenter	5.210,00
Bildriften	3.048,35	Administrasjon+møtevirks.	592,00
Tur Ao100 Trondheim	2.393,75	Salg og annonser, medl.blad	2.497,00
Avsetning til reservefond	568,16	Bildriften	627,25
Innkjøp, mineralvann og kjeks	5.269,31	Tur Ao100 Trondheim	3.460,00
Div. utgifter	13.323,10	Salg, mineralvann og kjeks	7.747,00
Renteutgifter	180,00	Renteinntekter	3.855,94
		Div. inntekter	2.096,80
		Underskudd	23.225,24
	<u>260.812,30</u>		<u>260.812,30</u>

STATUS

pr. 1.1.78

Aktiva			Passiva
Kassebeholdning	53,24	A-andelskapital	29.600,00
Bankbeholdning	15.560,84	B-andelskapital	4.950,00
	10.037,48	Reservefond	10.037,48
	25.598,32	Forskuddsbet. kont. 78	675,00
Postgirobeholdning	312,34	Kapitalkonto	91.901,42
Lokomotiver, vogner, bygninger og skinnegang	86.200,00		
Varige hjelpemidler	25.000,00		
	<u>137.163,90</u>		<u>137.163,90</u>

Regnskapet avsluttet,
Asker, 10. januar 1978

F. Münster-Mohn
F. Münster-Mohn
Fung. formann

Hans P. Grøner
Hans P. Grøner
Driftsbestyrer

Regnskapet er revidert og
funnet i orden.

Hovik, den 22. februar 1978

Helge Pedersen
Helge Pedersen & Co
Statsautoriserte revisorer

KOMMENTARER TIL ARSREGNSKAPET FOR 1977

UHB har i 1977 hatt en omsetning på ca. 261.000 kroner. Det er vesentlig mer enn noe tidligere år. Den største enkeltposten er vognhallen som Norsk Kulturråd ga et tilskudd på 125.000 kroner til. Foreløpig har vognhallen kostet oss over 139.000 kroner. Det gjenstår å montere bygningen. Forøvrig har UHB fått et tilskudd på 12.000 kroner fra Akershus fylke til egne tiltak og 16.000 kroner til landhandleriet fra Hellne som eies av Blaker og Sorum Historielag og tenkes oppført på Bingsfoss. Til landhandleriet er hele beløpet medgått idet det beløp som sto igjen på denne posten da de påløpne omkostningene var dekket, ble returnert fylkeskassereren i Akershus. Av statsmidler har vi fått 3.000 kroner som er blitt tildelt oss gjennom Sørum kommune. Dette tilskuddet er øremerket for utgivelse av ny historikk om UHB på norsk.

Av egne oppsparte midler har vi i 1977 anvendt kr 104.812,30. Det samlede offentlige tilskudd utgjør 156.000 kroner. Pr. besøkende utgjør de totale omkostningene i 1977 kr 48,27. De offentlige tilskuddene utgjør kr 28,87 pr. besøkende. Tilskuddet fra Akershus fylke til egne formål utgjør bare kr 2,22 pr. museumsbesøkende. Tilsvarende fylkestilskudd til Foreningen Setesdalsbanen utgjorde for 1977 ca 20 kroner!

Omkostningene på baneavdelingen skyldes i det vesentlige svilleskifting samt at vi har gått til anskaffelse av ny motorsag til avdelingen. Tidligere har vi brukt en privat sag som nå er utslitt.

Maskinavdelingen har hatt utgifter på ca. 15.000 kroner. Av de større utgiftene kan nevnes nye føderør til Høland som kom på nær 4.000 kroner. Videre er det kjøpt inn en del verktøy så som mutter-trekker, vinkelsliper, sveisetrafo (brukt) og pipenøkkelsatt. Det er anskaffet varmevifte til vårt verkstedslokale i Lodalen og elektrisk motor til trykkluftaggregatet vårt.

På kto. for driften finner vi blant annet innkjøp av 2 farveprospekttkort samt noen parafin sluttsignallamper. På inntektssiden finner vi igjen salg av prospektkort med frimerker, leieinntekter fra Per's Kro, chartertog, annonseinntekter på billetter, et anonymt bidrag på kr 500,- og en del refunderte utgifter. De rene billettinntektene utgjorde kr 33.848,-.

På kto. for administrasjon og møtevirksomhet finner vi bl.a. utgiftene til oppvarming og lys i vårt motelokale Ao100 på Hvalstad. Inntektene på denne konto skriver seg fra en auksjon. De administrasjonsomkostningene og det kontorhold som vi får som gave av et herværende konsulentfirma beløper seg til kr 10.049,-, men er ikke utgiftsført.

Vårt medlemsblad "TERTITTEN" har gått med balanse. De mindre annonseinntektene er kompensert gjennom salg av medlemsbladet til våre reisende.

Vi har kjøpt inn 2 personvogner fra Polen, CF11 og C12. Vognene er betalt med kr 35.539,85 (prisen avtalt i US \$).

Vårt nyanskaffede lokomotiv fra DDR, "BINGSFOS", er forskuttert av en gruppe medlemmer i Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen. UHB har betalt ned lokomotivet med kr 6.000,- samt renter med kr. 180,-. Lokomotivet kostet ca. 52.000 kroner (prisen avtalt i DM-DBB).

Kto. for bildriften er på drøyt 3.000 kroner. Vi har ikke hatt særlige utgifter på bilen i 1977. Det er anskaffet kjettinger. Forsikringer og avgifter utgjør ca. kr 1.400. Inntektene skriver seg fra km.avgift ved privat bruk.

Turen til Trondheim med Ao100 innbragte ca. 1.000 kroner mer enn omkostningene vi hadde i forbindelse med turen.

Avsetningen til reservefond på kr 568,16 er like rentene på denne kontoen.

Salg av mineralvann og kjeks har gitt en netto fortjeneste på ca. 2.500 kroner.

Utgiftene på kto. div. utgifter er i det vesentlige transport av "BINGSFOS" og CF11 og C12 til Norge samt leie av 40-tonns mobilkran og semitrailer til veitransport. Noen av disse utgiftene har vi fått refundert, og refusjonene finner vi delvis igjen på kto. div. inntekter.

Renteinntektene utgjør kr 3.855,94. Av dette beløp skriver kr 568,16 seg fra reservefondet og resten fra vår driftskonto i Kreditkassen.

Underskuddet ble kr 23.225,24 - det største vi noen gang har hatt. På grunn av var-som bruk av midler gjennom mange år, har vi i 1977 kunnet gå til anskaffelse av nødvendig nytt materiell og satt igang bygging av vognhall med en for oss ikke ubetydelig egenandel av utgiftene.

F. Münster-Mohn/Hans P. Grøner

APROPOS

Siden sist har jeg fått et hyggelig brev fra lokfører Bjarne Andersen - han som hadde vært en mannsalder på dampen (Tertittent nr. 38).

Han kommer i brevet inn på en samtale han en gang overhørte da han var aspirant. For UHB's lokpersonale er det et dagsaktuelt tema som her behandles, og jeg ønsker derfor å referere det her i bladet:

En av de ting jeg husker meget godt var en gang jeg satt på overmattingen på Dombås og hørte på to lokførere sitte og snakke sammen. Den ene var åpenbart misfornøyd med fyrboteren sin, for jeg hørte han si: "En og armen kullklump er det jo selvsagt tilgivelig havner på dørken, men at de skal bryte på så mye kull på skuffa at det meste havner på dørken er helt unødvendig. De behøver ikke ta mer med seg på skuffa enn de kan få med seg inn i fyren".

Overhøringen av dialogen mellom de to lokførerne ble atskillig bestemmende for min fyrbotertjeneste for ettertiden. Jeg beflittet meg på å søle så lite kull som mulig på dørken. Det var mye lettere enn en skulle tro. En passet bare på å ride av de kullene som hadde sjanse for å falle av på turen fra tender til fyrhull. Arbeidet gikk mye lettere når man var nøye med dette. En slapp å ta opp så mye kull fra dørken. Dermed holdt man seg mye renere, både fører og fyrboter.

Samtidig som denne interessem ble vakt, ble det nærmest som en besettelse å sette inn loket like pent og rent i førerhytta som da en tok det ut. Kullhammer, kosteskraft og skaflet på fyrskuffa måtte holdes rene med vasking for at de skulle være behagelige å arbeide med. Dette var av de ting alle fyrbotere med selvrespekt satte seg selv fore.

Nå skal jeg ikke fordype meg mer i betraktninger over fyrboteryrket og dets adelsmerker, men jeg fant ut at det kanskje kunne være av interesse for deg og dine kolleger. Kanskje kan det også være en inspirasjon og tankevekker for enkelte av dem. Det var jo enkelte både av pussere og fyrbotere som inntok en slik holdning: "Det er da vel ikke noe gagn i å vaske og pusse her, for det blir jo snart like skittent igjen!".

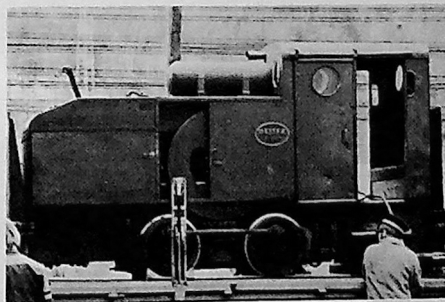
Disse hadde bare ikke den forståelse og respekt for arbeidet som vi "riktige maskinfolk" hadde. Vi holdt nemlig både førerhytte, dørk og redskaper gullende rene på hele turen uansett hvor lang den ble. Så snart vi fikk et belegg på et eller annet, var det frem med såpe og vaskeklut for å få det rent igjen.

Ja, slik skulle det være på loket i gamle dager. Jeg vil be UHB's lokpersonale lese Bjarne Andersens meningsytring nøye og legge seg den på minne. Renholdet i førerhyttene på våre lok er ofte for dårlig. Blant annet får man mye unødvendig tilgrising p.g.a. den utingen med å ta i spaker og håndtak med oljete hansker. Hva ville ikke erfarne lokførere som Birger Nilsen, Bjarne Andersen og Edvard Bera tro når de ser at dørken er skitten og vi selv ser ut som skorsteinsfeiere.

Nei, til sommeren går vi inn for å bli "riktige maskinfolk". Skal vi drive jernbane som i gamle dager, så får det være gjennomført.

Stein Olav Hohle

ooo 000 ooo



GAVE TIL JERNBANEMUSEET

Styret i UHB besluttet for noen tid tilbake å forære det eldste kjørbare dieselloket vi fikk fra Tinfos Papirfabrik til Jernbanemuseet på Hamar.

Lokomotivet er fullt kjørbart og representerer et stykke interessant industribane historie.

Til venstre et bilde av loket under opplasting på Notodden.

Lokomotivet er nå til revisjon ved NSB's verksted på Hamar.

ØKONOMISK KARTVERK

AKERSHUS FYLKE

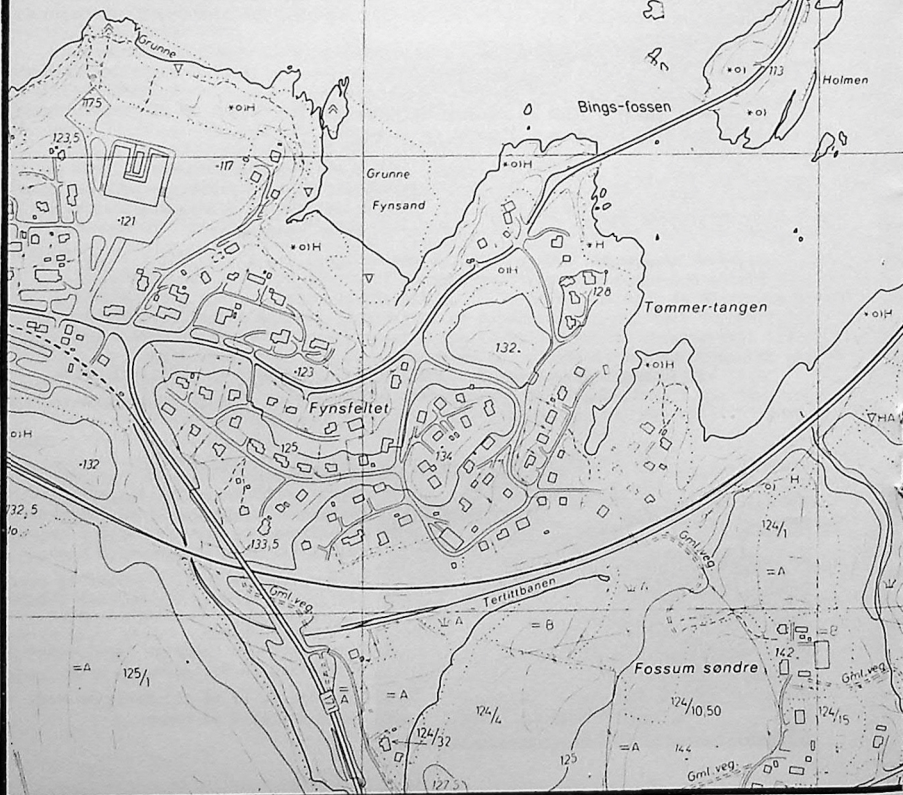
Konstr. risset av FJELLANGER WIDERØE A/S

Etter fotografier av 1974

Utgitt av AKERSHUS FYLKE 1977

Lushammeren

Blomma



Bingen = A

Bings-fossen

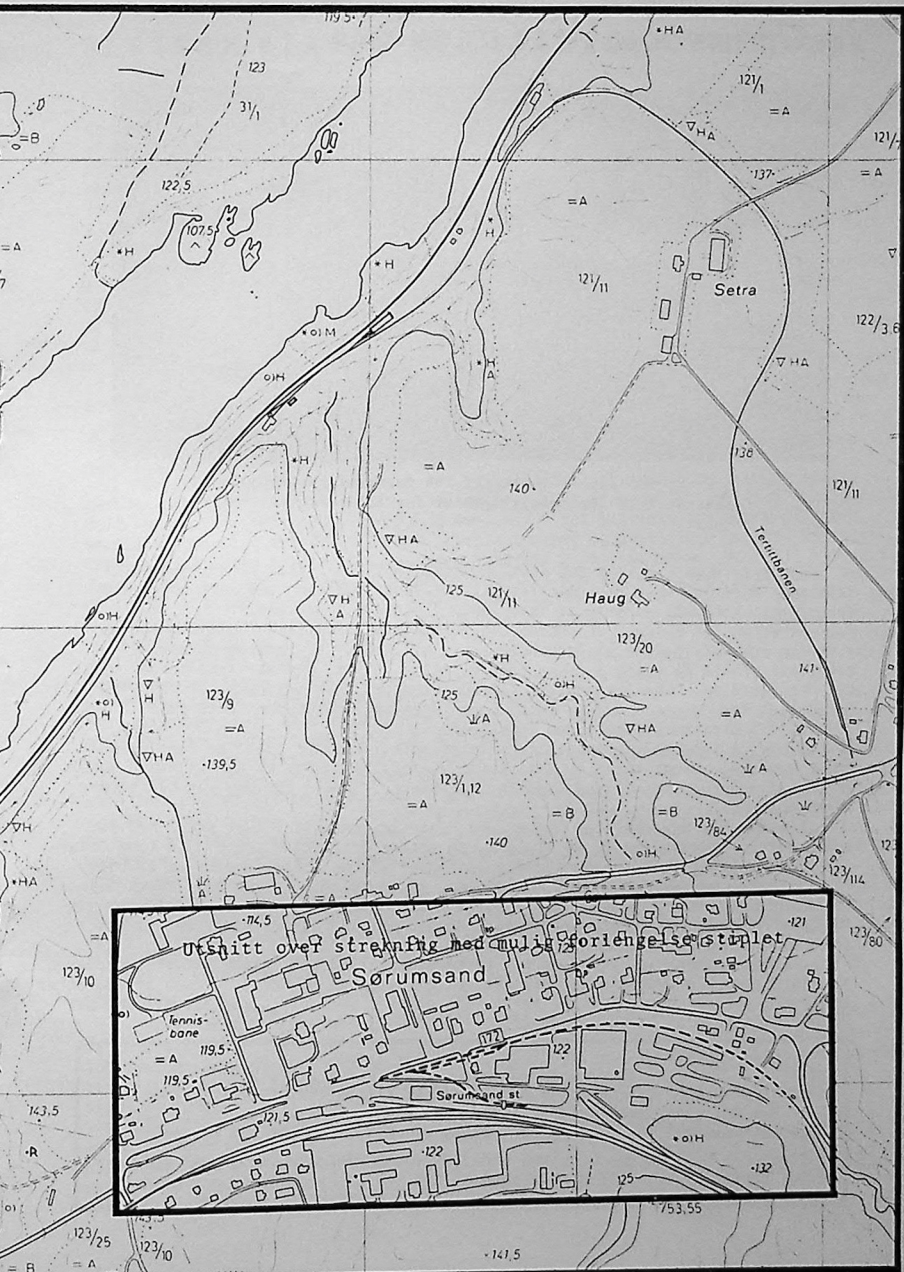
Grunne
Fynsand

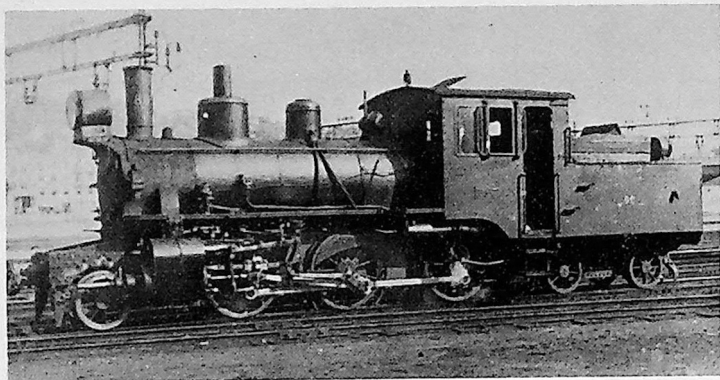
Tommer-tangen

Fynsfeltet

Teriltbanen

Fossum søndre





Over: Lok nr. 80, som er maken til 81 fotografert på Drammen stasjon like før omleggingen av Vestfoldbanen til normalspor.

Gjennom inngått avtale med Jernbanemuseet har det lyktes Foreningen Setesdalsbanen å få lok nr. 81, som sist gikk på Vestfoldbanen, deponert hos denne foreningen. Lokomotivet skal om ikke lenge flyttes til Grovane.

Etter at det i løpet av høsten ble foretatt en omfattende ominnredning av vogn- og lokomotivhallen på Jernbanemuseet, hvilket bl.a. innebar at noe nytt materiell skulle få plass i denne hallen, måtte 81 ut. Det var ikke lenger plass til den i hallen. Å ha lokomotivet stående utendørs hele året var selvfølgelig lite attraktivt for Jernbanemuseet, og da Foreningen Setesdalsbanen søkte om å få loket flyttet til Grovane ble søknaden innvilget.

Hvorvidt Setesdalsbanen vil søke loket satt i kjørbær stand er foreløpig et åpent spørsmål. Blant annet er det såvidt vi forstår uvisst om den vil være egnet på den strekningen som Setesdalsbanen trafikkerer. Særlig kurvene kan bli et problem.

Lok nr. 81, type XXVI er bygget ved Hamar Jernstøberi i 1914 med b.nr. 98. Loket har en største lengde på 11,13 m, og vekt i driftsklar stand 33,4 tonn. Største akseltrykk er 6,3 tonn og største hastighet 60 km/t både forover og bakover.

Av typen er det kun bygget to lok, nr. 80 og nr. 81. Lokene ble levert til Rørosbanen med spesiell oppgave å assistere tog oppover Gauldalen mellom Langlete og Tyvoll (Rugldalen). Det var turer på denne lokturen Bjarne Andersen beskrev i intervjuet med Stein O. Hohle i Tertitten nr. 38.

Da Rørosbanen ble bygget om til normalspor i 1942 kom lokene til Vestfoldbanen. Vestfoldbanen ble bygget om i 1949. Nr. 81 ble stående på Noragutu noen år. Deretter kom loket til Jernbanemuseet 4. april 1955 etter å være blitt restaurert. Det har siden stått inne på Jernbanemuseet.

SALG AV TERTITTEN

Samtlige nummer av Tertitten fra og med 26 til 39 kan skaffes. Prisen er kr 4,- pr. blad. Sett beløpet for det ønskede antall blader inn på vår postgirokonto 2 06 77 18 og merk tallongen med de nummer som ønskes.

Vi minner også om den engelske utgaven av UHB-historikken, 2' 5½" APART. Den koster kr 10,-. Merk tallongen 2' 5½".

SLIT SOM VINTER MOT STREVSOM VAR

Det bærer mot en ny sesong - den 13. i rekken. Vi er iferd med å legge bak oss den tiden av året da man skulle la UHB ligge i skuffen og samle krefter og vilje til ny giv i en ny sesong. Slik blir det dessverre aldri. Man drar til Sorum-sand når tiden er inne sliten og lei etter en strevsom vinter med pairmølle og materiell-revisjoner. Det er ikke blitt noe bedre sist vinter enn det har vært tidligere. Forskjellen er bare bare den at flere enn vi er vant til har tatt den beslutning at denne vinteren skulle de ta det med ro. Det er blitt desto mindre ro på enkelte andre.

Men, men, man har ikke andre enn seg selv å takke. Det strider mot all fornuft å forvente at gutta skal jobbe like hardt med banen om vinteren som om sommeren. Når vi så på tross av denne erkjennelse legger opp et "vinterprogram" som krever en betydelig innsats, er det ikke annet å vente enn at det hele kan bli litt vel "krampaktig". Slik har det da også vært og er det fortsatt.

Vinterens store oppgave har vært vognene fra Polen, CF11 og C12 som i skrivende stund lang fra er ferdige. Dette arbeidet skulle vise seg å bli mer tidkrevende enn antatt - og deltagelsen i arbeidet mye mindre enn antatt. Resultatet er da heller ikke uteløst. Vi er langt bak det tenkte tidsskjemaet. Men vi tror likevel vi skal få vognene klare til sesongen, og vi er helt sikre på at vi ikke skal planlegge noe tilsvarende arbeide for neste vinter.

Når det gjelder de to vognene har vi valgt helt forskjellige fremgangsmåter for den pågående revisjon. Den vognen som er i best stand, C12, har fått lett puss. Hele vognen blir malt opp utvendig og innvendig. Det blir montert nye koblinger, knuste vindusruter byttet ut og nye endeplattformer og stigtrinn montert. Det blir ikke foretatt noen endringer av vognens interior eller eksterior. Med CF11 blir det gjort atskillig mer. Setene er demontert og tatt ut. Det blir lagt nytt gulv. Vegger og tak blir skrapt ned og slipt. Halvparten av vindusråmene lages nye. Det blir satt i nye døråser. Skillevegg blir montert slik at vognen blir delt i to kupéer, en konduktørkupé og en 3. klasse avdeling med ca. 16 sitteplasser. Det blir montert nye koblinger og lagt nye endeplattformer og noen stigtrinn byttet ut. Hele vognen skal males ut- og innvendig og det skal settes på emaljeskilt som vi har fått laget i samarbeide med NJK for anledningen. Videre skal det settes på konduktørskilt, posthorn og postkasser. Vi skulle gjerne ha byttet ut noe av platekledningen på vognen også, med det kommer tiden ikke til å tillate.

I vårt eget verksted i Lodalen har vi en personvognboggi og en godsvognboggi inne til full revisjon. Arbeidene på disse boggiene er på det nærmeste avsluttet og utpå forsommeren vil boggiene være klare til montering på de respektive vogner med nydreide hjul og nye lagre. Til nr. 8 "BINGSFOS" er det gjort klar ny turbogenerator, to nye frontlamper er satt istand og ny dampfløyte med tilbehør er gjort klar for montering. Videre er det montert elektrisk motor på det trykkluftaggregat vi fikk av Forsvaret.

Joda, det har vært nok å sette fingrene i denne vinteren også. Vi kunne sikkert "grave frem" nok av arbeide også neste vinter, men nå får det være stopp for en stund. Ser vi noen år fremover vet vi hva som kommer. Vinteren 80/81 må vi ta "HØLAND" inn til hovedrevisjon. Arbeidene med kjelen blir kanskje ikke så omfattende denne gangen, men nå står understellet for tur. Alle tre drivhjulsaksler må dreies. Bare demonerings- og monteringsarbeidene her blir meget omfattende.

Det er ting vi ikke har fått tid til også. Urskog-Hølandsbanens historie skulle så absolutt ha vært gitt ut i ny utgave, men tiden har ikke strukket til og dette arbeidet er ennå et godt stykke fra fullførelse. Det kan vanskelig gjøres å få denne historikken utgitt til kommende sesong. Det er bare å beklage. Nytt Tjeneste- og Signalreglement har vi derimot greid å få skrevet og trykket. Reglementet følger i alt vesentlig det gamle, men med visse tillegg og endringer. Det er lagt vekt på å gjøre reglementet så oversiktlig og enkelt som mulig. Et sikkerhetsreglement skal etter vår mening være så enkelt og oversiktlig som mulig. Reglementet er trykt på samme måte som medlemsbladet, men driftshåndboken, som vil være gjenstand for hypigere endringer, blir trykt på en enklere måte, men i samme format.

HPG



Mandag 27. februar 1978 var det på dagen 100 år siden åpningstoget rullet fra Stavanger til Egersund. Administrasjonen i NSB's nest minste distrikt anså dette som en stor begivenhet, og duket for den største jernbanejubileumsfeiring i Norge siden 1954.

Jubileet skulle var fra morgen til kveld under nærvær av flere hundre innbudte gjester, og planleggingen av arrangementet tok til mange måneder i forveien. Det var et sterkt ønske fra distriktets side om å kjøre et jubileumstog fra Stavanger til Egersund, og dette skulle naturligvis trekkes av et damplokomotiv. Imidlertid fantes det - for første gang i Norges jernbanehistorie - ikke noe kjøreklart, normalsporet damplokomotiv da spørsmålet kom opp, men etter et raskt blikk utenfor landets grenser falt valget på Jernbanemuseets lok nr. 236 type 24 b. Loket var for lengst forfalt til hovedrevisjon, og ble derfor slept til Stavanger fra Kløftefoss for jul 1977 for oppussing og revisjon. (NSB hadde da ikke revidert damplok siden slutten av 1960-tallet).

Forøvrig skulle veteranetoget bestå av følgende materiell: BDFo3-11 nr. 295, Bo3b nr. 85, Bo3a nr. 220, Aq3a nr. 990, Ao2c nr. 950 og BFo2b nr. 778. Hverken 295 eller 950 hadde vært i bruk til persontrafikk på over 10 år, og måtte pusses opp og settes i stand før jubileet. Oppussingen av 950 ble meget vellykket, og vognen var i jubileumstoget reservert for de mest celebre gjester, akkurat som man i åpningstoget hadde en "salonvogn" hvor de mest prominente gjester var installert.

- - 0 - -

Presis klokken 10.00 ble de innbudte gjester ønsket velkommen til festforestilling i Rogaland Theater.

Efter hovedprogrammet ble Stavanger distrikt v/distriktsjef Aarrestad overragt gaver fra de kommuner Jærbanen berører og fra en rekke store godskunder på Jæren. Samtlige hadde rosende ord å si om NSB og Jærbanen og var meget fornøyd med måten NSB utfører og gjennom en årrekke har utført deres transportoppdrag på (man skal være oppmerksom på at dagens Jærbane er svært rik på industrispor).

Neste post på programmet var omvisning i jernbaneutstillingen i jernbanens utstillingsvogn på Stavanger stasjon. En rekke gamle interessante fotografier og gjenstander fra Jærbanens tidlige år kunne beskes her. Utstillingen var selvsagt åpen for publikum.

Spisevognselskapets jubileumpresent til NSB var lunch til gjestene, og god mat, god drikke og god underholdning var med på å skape høy stemning i jernbanesalen.

Ekstratogets avgangstid var satt til kl. 15.00, emn de ivrigste av gjestene møtte frem i god tid - tidsnok til å se 236, blankpusset og fin og pyntet med granbar, komme tøffende inn til togstammen.

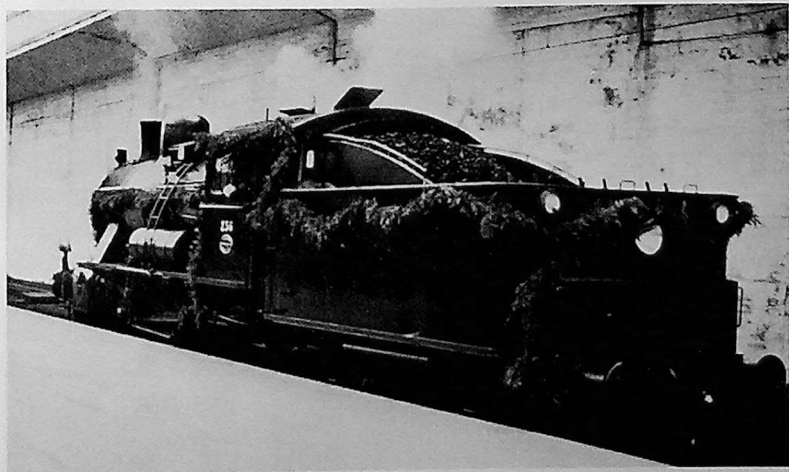
Gjestene som kom østfra og hadde ventet seg en veteranogstur gjennom snekledd landskap ble skuffet. Jæren var nemlig fullstendig snefri, og bødene var i full gang med våronna. Jubileumsdagen opprant med sol, men til fotografenes store ergrelse tårnet mørke uværsskyer seg opp utpå dagen og like før togets avgang falt de første regndråpene.

Efterhvert som avgangstiden nærmet seg, begynte toget å fylles opp, og det var lett å se at gjesteflokken hadde vokst. Interessen for dette fortidens vidunder var åpenbart større i Stavanger enn i Storgaten 33. Efter sigende var det nærmere 300 passasjerer med toget.



Over: Glimt fra jubileumsutstillingen i NSB's utstillingsvogn.

Under: 236 tøffer inn mot togstammen på Stavanger stasjon.



00243
- NSB
JÆRBANEN
100 ÅR
Jubilæumstog
STAVANGER
EGERSUND
27. februar 1978

00243

Sammen med blant annet museumsbestyrer Krogstie og representanter fra Setesdalsbanen og Norsk Jernbaneklubb hadde man fått reservert plass i togets eldste vogn 295 som er bygget på Skabo i 1890. Og med røyken sivende opp utenfor vinduene og en tiltagende tresmak i baken p.g.a. vognens antikke seter som ikke på noen måte dempet de 80 år gamle boggiers kraftige rystelser, følte man seg kastet 50 år tilbake i tiden. Det eneste som ødela denne følelsen var oljeplattformene som vi passerte.

Spisevognselskapet hadde riktig tatt på seg spanderbuksene i anledning jubileet - med den prispolitikk de vanligvis fører var det nok litt av en overraskelse for mange da kaffedamene kom og delte ut gratis kaffe, brus og sjokolade fra trillevognen.

Med rykk og napp og maksfart 30 km/t nådde toget frem til Sandnes etter ca. ½ times kjøring. Interessen var på topp også her - plattformen var full av folk. Etter taler og hornmusikk tøffet toget videre for å gjøre tilsvarende stopp på Bryne. Nr.

236 likte tydeligvis å bli gjort stas på, for i et forsøk på å innhente litt forsinkelse, oppnådde man den utrolige hastighet av 60 km/t. Nesten fornærmet akselererte 236 ut fra Klepp stasjon der en El.8 sto klar i tilfelle "noe" skulle skje.

I programmet var det en post som fikk ryktene til å svirre: Kl. 20.00 ekstra hurtigtoget fra Egersund til Stavanger - skulle dette bestå av El.16 og B5-vogner? Og riktig nok - da veterantoget trillet inn på Egersund stasjon dukket "hurtigtoget" opp på høyre side: El.16 2201 sammen med 2 B5-vogner. De mest interesserte fikk 5 minutter på seg til å titte inn i NSB's nye flaggskip for veterantoget skulle videre, ikke i retning Kristiansand, nei, Egersund havn var målet! Egersunderne trodde nok at en ny jernbanekatastrofe var i ferd med å utspille seg da toget - omgitt av masse røyk og damp kom rullende gjennom byens gater. Toget stoppet ikke før 236 nesten sto med røykskapet utenfor bryggekannten på kaia.

Under: Toget er vel ankommet Sandnes stasjon etter den første etappen er tilbakelagt.



Været hadde ytterligere forverret seg nå, det regnet i bottevis, og etter en rask runde rundt Egersund gamle stasjon og en springmarsj over "toget" frem til dit hvor mottagelsen ved Egersund skulle finne sted, var man blitt gjennomvåt.

Snittene som ble servert, var ikke smurt forgyves. Gjæstene tok for seg av mat og drikke i henimot 2 timer.

Veterantoget vendte i mellomtiden nesen mot Stavanger, og gjæstene måtte transportereres i busser opp til Egersund stasjon. Men der var intet E1.16. På grunn av thyristorstyringen kunne den ikke tillates å bli brukt i personførende tog. Derfor kom Stavangerekspressens materiell med E1.13 i spissen sammen med de to B5-vognene til å utgjøre hurtigtoget. Denne gangen tok turen Egersund-Stavanger bare en time, og man rakk akkurat å takke arrangøren før man for tredje gang denne dagen bega seg ut på Jærbanen - nå med nattoget i retning Oslo.

Det var vel full enighet om at Jærbanens 100 årsjubileum ble feiret på en verdig måte. På en enkel måte presenterte man Jærbanens historie fra den spede begynnelse og bokstavelig talt frem til 1990.

Måtte jernbanens 125 års jubileum 1. september 1979 bli like vellykket!

Tekst og foto: Finn Halling

ANNONSE:



Vestfolds største avis, Tønsberg Blad, har de siste årene publisert nærmere åtti artikler med materiale hentet fra vårt eget lands forsvar samt fra våre nærmeste allierte - skrevet av avisens medarbeider Tellef Lie-Andreassen jr., som også er medlem i Urskog-Hølandsbanen.

Artiklene er nu reproduisert i to hefter i A-4 format.

"TIL VERN OM VÅR FRIHET" omfatter 60 artikler med over 150 fotografier fra forsvaret av Norge, og koster fritt tilsendt 40 kroner.

"VÅRE ALLIERTE I SYD" gir glimt fra forsvaret av Danmark og den nordlige delen av Vest-Tyskland i 18 artikler med 40 fotografier, og koster fritt tilsendt 30 kroner.

Mange av illustrasjonene er tidligere ikke offentliggjort. Da mange av artiklene har vært helsides oppslag i Tønsberg Blad, er teksten enkelte steder mindre enn vanlig avissats. Opplaget er meget begrenset.

Bestilling sendes: Reporter Tellef Lie-Andreassen jr.
Auli på Semslinjen
3170 SEM

NYTT TJENESTEREGLEMENT OG SIGNALREGLEMENT VED U H B

UHB's nye Tjenestereglement og Signalreglement er ferdig trykket og sendt ut til de av våre medlemmer som arbeider aktivt på banen. Reglementet er trykket i A-5 format på samme måte som Tertitten.

Enhver som ønsker reglementet tilsendt kan sette inn kr 15,- på vår postgirokonto 2 06 77 18. Merk tallongen "SIR". Reglementet kommer da etter noen dager.

EN GLATT HISTORIE

Ingen må tro at lokfører Bjarne Andersen er noen "glattung", selv om han her bidrar med en usedvanlig sleip og glatt beretning fra sin tid på dampen.

En av de hendelser jeg husker, er en gang jeg skulle kjøre ilgodstoget fra Trondheim og til Dombås. Vi fikk en 8-kobling som var meget hjulslitt. Samtidig var det damplekkasje på domen. Den gang var dampdom og sanddom i samme kapsel. Følgelig ble sanden fuktig og ville av den grunn ikke renne i rørene.

Ja, vi startet da friskt i vei fra Trondheim stasjon, men like etter at vi hadde passert Marienborg begynte maskinen å "spille", som vi sier i Trondheim. Dette var om høsten i løvfallstider og med en del fuktighet i luften. Jeg var da forholdsvis nylig godkjent til foretjeneste og hadde med en arbeidsvillig og ung aspirant.

Jeg husker ikke riktig hvor lang tid vi brukte fra Marienborg til Selsbakk, men jeg tror det måtte være noe over en halv time. Det gikk jo ikke sand i rørene, så fyrbøterene måtte til slutt ta fyrskuffa og gå foran toget og strø sand, så opp i maskinen og fyre igjen, mens jeg strevet med regulator og fyllingskrue.

Men vi kom da omsider opp til Selsbakk og over den stasjonen fikk vi litt fart på maskinen samtidig som føret ble noe bedre. Da gikk det ganske bra videre.

Det hører med til historien at det toget som kom etter oss, måtte gjøre vendereis. På grunn av risting og skaking i toget hadde vi sølt så mye fjelrelake fra fiskevognene på skinnegangen at de fikk ikke fotfeste i det hele tatt.

Mellom Marienborg og Selsbakk stasjon er avstanden 4,31 km. Ilgodstogets gjennomsnittshastighet over denne strekningen ble derfor ca. 8 km/t.

Stein Olav Hohle

VETERAN MOTORSYKKLER PÅ SØRUMSAND 18. JUNI

På årets første ordinære driftsdag, søndag 18. juni, får vi besøk av Norsk Veteran Motorsykel Club. Klubben skal denne dagen ha sin årlige utflukt, og turen er lagt om Sørumsand og Urskog-Hølandsbanen.

Klubben ble stiftet 12. oktober 1973 og har idag ca. 250 medlemmer spredt over hele landet. NVMC gir ut egen klubbavis som heter "Sidevogna". Den kommer ut med 6 nummer pr. år. Klubben har en årsavgift på kr 75,- samt et innmeldingsgebyr på kr 75,-.

Det er ikke kjent når på nevnte søndag deltagerene i løpet vil komme til Sørumsand, men vi kan vente veteran motorsyklene en gang etter kl. 12.00. Det blir trolig med ca. 20 eldre motorsykler på turen.

Vi anbefaler at fotoapparat medtas denne dagen!

HPG

12. «TERTITTEN» — Norges minste jernbane

Sporvidde 750 mm

12. Sørumsand-Fossum (damprevell)

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

Trafikeres bare om sommeren.

Rule nr. 13 — 1978.

Gjelder søndager i tiden 18. juni til 10. september.

Pt. 21	Gt. 41	Br. 23	Gt. 43	Br. 25	Gt. 45	Pt. 27	Br. 22	Gt. 42	Br. 24	Gt. 44	Pt. 26	Gt. 46	Br. 28
1.2.3	3	1.2.3	3	1.2.3	3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3
10.45	11.20	12.00	12.34	13.15	13.47	14.30	Fra Sørumsand... Til	11.42	12.21	12.56	13.37	14.08	14.51
	11.23	x	12.37	x	13.50		Fyen..... Fra	11.40	12.18	12.54	13.34	14.06	14.48
	x		x	x	x		Fyenbros..... A						x
	x		x	x	x		Smafoss..... A						x
	11.29	12.07	12.44	x	13.57		Til Bingsfoss..... Fra	11.30	12.07	12.45	13.23	13.57	14.37
10.53	11.31	12.08	12.47	13.23	13.59	14.38	Fra Bingsfoss..... Til	11.13	11.54	12.28	13.09	13.42	14.30
	x	x	x	x	x		Fjeldfrang..... A						x
	x	x	x	x	x		Sætra..... A						x
11.00	11.39	12.16	12.55	13.30	14.07	14.45	Til Fossum..... Fra	11.05	11.46	12.21	13.01	13.35	14.12

Anmerkninger:

Togene er postførende, og post blir stemplet med spesialstempel.

Banens midlertidige Sørumsand stasjon ligger ved krysset riksvei 170/172, ca. 400 m fra Sørumsand

7. 5B stasjon.

Allie tog kjøres med damplokomotiv.

o Togene kjøres 18. juni, 30. juli og 13. august, ellers etter behov.

Billettpriser:

Voksne: 2. og 3. kl. En vei kr. 5,00, 1/2 kr. 10,00.

Barn: 2. og 3. kl. En vei kr. 2,00, 1/2 kr. 4,00.

Hønserbillett 2. og 3. kl. — 1/2 kr. 5,00.

Tillegg for 1. kl. En vei og 1/2 kr. 2,00.

Henvendelser om kjøring av ekstratog m.v. rettes til banens postadresse: Postboks 31, Oslo 3, evt. til Driftbestyrer Hans P. Græner, tlf. (02) 123150.

DIE MUSEUMS-EISENBAHN BRUCHHAUSEN-VILSEN ASENDORF



PÅ TYSKLANDS FØRSTE MUSEUMS-JERNBANE KJØRER MAN FORTSATT MED RØK OG DAMP. FRA 30.4 TIL 1.10.78 TRAFIKKERER DE HISTORISKE TOGENE HVER WEEK-END SAMT HELLIGDAGER STREKNINGEN BRUCHHAUSEN - VILSEN - ASENDORF. RUTEN FINNES I DB-RUTEBOK, RUTE 114.



DEV-lok "SPREEWALD" kjører første tur etter hovedrevisjon. Lokomotivet er bygget av Arnold Jung i 1917, fabrikknr. 2519 (sporvidde 1.0 m). Loket er 7030 mm over buffertene, har største hastighet 40 km/t og tjenestevekt på 22 tonn med fulle forråd (2,4 m² vann og 1,0 tonn kull). Foto: E. Kunst

PUMPEFIRMAET

NORCO OSLO

KONTORADRESSE . . . THOMAS HEFTYESGT. 45, OSLO 2
TELEFON: (02) 55 06 89
BANKFORBINDELSE: Den norske Creditbank 7032.05.45453



pumper

● ANVENDELSE

E-JET er en allsidig sentrifugalpumpe, og spenner over følgende bruksområder:

SKIPSFART

Laste, lense, ballast, brann, spyle- og transferpumpe.

SILDOLJE- OG FISKEINDUSTRIEN

Pumping av fiskeavfall, limvann, blodvann, olje, pressvæske. Spyle-, kjøle- og vaskepumpe.

DEN KJEMISKE INDUSTRI

Pumping av syrer, alkaliske væsker, oljer og parafiner.

NÆRINGSMIDDELINDUSTRIEN

Pumping av melk, safter, flytende sjokolade m.m.

KOMMUNALE INSTANSER

Som mobil- og trykkforsterkningspumpe.

LANDBRUK

Før vanning, lensing av grøfter, land- og silopumpe.

ENTREPRENØRER OG DYKKERE

Lensing — spyling over og under vann.

● FORDELER

ØKONOMISK i innkjøp og drift.
UTFØRELSE helseviset og støpt i syrefast stål.

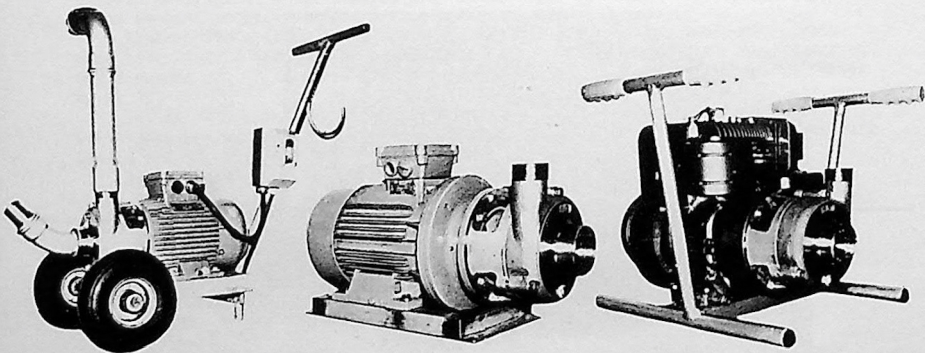
ENKEL konstruksjon gjør både installasjon og vedlikehold lett.

SIKKER mot skader ved ukynndig og skjødlesls behandling, kan gå tørt og mot stengt ventil.

EFFEKTIV ved pumping av urenheter eller væsker med stort luftinnhold.

MAKSIMAL virkningsgrad og driftsikkerhet.

PLASSBESPARENDE. — Bygget som monoblokk med særdeles gunstige byggemål.



KONSTRUKSJON OG FUNKSJON

E-JET pumpen består av KUN FEM HOVED-DELER og er meget lett å demontere. Pumpen er automatisk selvansugende ved første gangs fylling av væske. Urenheter som slam, sand, fiskeavfall og fliser kan uhindret passere gjennom pumpen.

UTFØRELSE

E-JET pumpen leveres sammensveiset i syrefast plate og i syrefast støpegods. Kvalitet: SIS 2343. (17 % crom, 12 % nikkel, 2 1/2 % molybden).

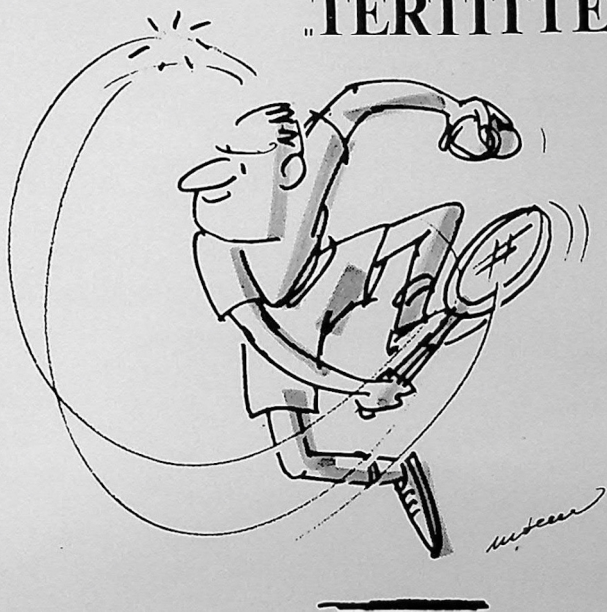
PRINSIPP

E-JET pumpen er en kombinasjon av sentrifugal- og øjektorprinsippet.

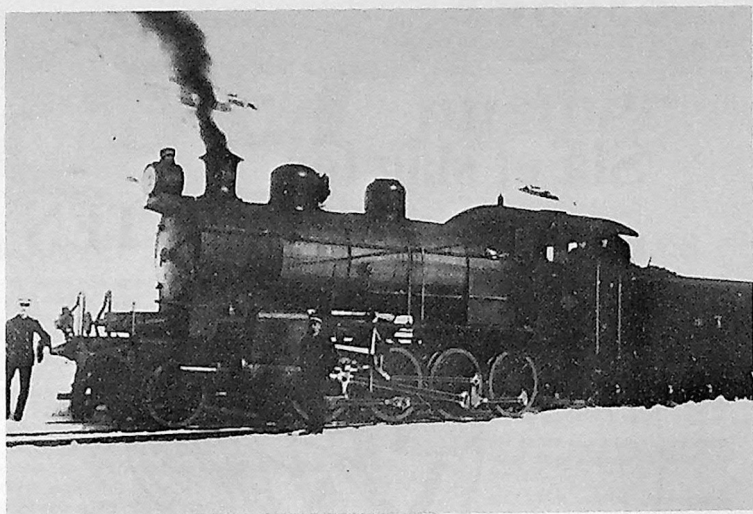
JET pumper

Norsk produkt

Slå et slag for
„TERTITTEN“



Nå målet med en konto i:
K **KREDITKASSEN**
- Lillestrøm



Over: Lok nr. 191 type 22a på Finse i 1909. Foto: Wilsø

FRA THUNES MEKANISKE VÆRKSTED BLE I ÅRENE 1906/07 LEVERT TO LOKOMOTIVER SOM VAR BEREGNET SÆRLIG PÅ GJØVIKBANENS TUNGE GODSTOG, DER TYPE 18A TIL DA VAR HOVEDTREKKRAFT. LOKOMOTIVENE FIKK NUMRENE 144 OG 145 OG TYPEBETEGNELSE 22A.

BERGENSBANENS FØRSTE MØTE MED VINTEREN BLE IKKE HELDIG, OG DRIFTEN BLE INNSTILT I JANUAR 1908 P.G.A. SNØFORHOLD, SENERE PÅ VINTEREN BLE DET BEVILGET PENGER TIL SNØRYDDINGSMATERIELL, DERIBLANT 4 LOKOMOTIVER AV SAMME TYPE SOM GJØVIKBANENS NYE LOK, SOM BLE LEVERT SAMME ÅR. LOK 190 OG 191 BLE LEVERT AV THUNE, MENS LOK 192 OG 193 BLE LEVERT AV HAMAR JERNSTØBERI. DISSE VAR DE SISTE NORMALSPOREDE TOSYLINDREDE VÅTDAMP-COMPOUNDLOKOMOTIVER SOM BLE LEVERT TIL NORGES STATSBANER.

STØRSTE TILLATTE HASTIGHET BLE SATT TIL 45 KM/T OG TOTALVEKT MED FULLE BEHOLDNINGER VAR 55,4 T FOR 22A OG 57,0 T FOR 22B.

LOK NR. 144, 145, 192 OG 193 BLE OMBYGD TIL OVERHETER I ÅRENE 1938-41 OG FIKK TYPEBETEGNELSE 22B. LOK 191 BLE OMBYGD TIL SMÅRØRVERHETER.

SAMTLIGE LOKOMOTIVER BLE UTRANGERT OG HUGGET I TIDEN 1956-58.

