

Tertittten

URSKOG - HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 31 APRIL 1975



*Selskapet driver på idealistisk basis „Tertittten”, smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke.
Mallem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.*

2



Tertitten

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 31 utgitt i april 1975

Redaktør: Finn Halling

Redaksjonens adresse:

Postboks 143,
1364 HVALSTAD

Foreningens adresse:

Postboks 31, Vinderen
OSLO 3

Postgirokonto:

20 67 71

Bankgirokonto:

5001.30.56983

Medlemskap i d&v ... 25,- kr

Støttemedlemskap ... 40,- kr

Årsabonnement

på "TERTITTEN" 12,- kr

Annonsepriser:

Baksiden 300,- kr

1/1 side 130,- kr

1/2 side 75,- kr

1/4 side 50,- kr

Rubrikkannonse med

høyst 50-femti ord . 10,- kr

Do. for medlemmer .. 5,- kr

Ettertrykk tillatt kun med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 500

Kjære leser!

Vi står nå foran en drifts-
sesong med flere større aktuelle
prosjekter enn noen gang tidligere.
Det dreier seg bl.a. om eventuell
bygging av vognhall på Bingsfoss,
oppføring av stasjonsbygning på
Bingsfoss og paneling og eventuelt
forlengelse av lokstallen. Det er
lite trolig at alt dette vil bli
gjort i år - 150.000 kroner lar
seg ikke skaffe i en håndvending,
dessverre.

Når det gjelder vognhallen, ser
det svært mørkt ut i og med at vi
heller ikke i år har fått bevilg-
ning fra Kulturrådet. På oss virker
det som ikke alle forstår behovet
for å få museumsmateriellet trygt
under tak, hvilket er ganske utrolig
musealt sett.

Stasjonsbygning på Bingsfoss
har i flere år vært mangelvare. Det
har nesten årlig blitt fremkastet
løsninger som bare delvis har blitt
realisert - bygningene har hatt en
tendens til å havne på bålet. Arets
løsning er gjenoppbygging av den
opprinnelige bygning som var på
Bingsfoss, og senere på Kvevli. Det
er her snakk om en "delvis" gjenopp-
bygging. Hvordan dette går vil vise
seg.

Til sommeren vil vi få kongevog-
nen opp på banen for første gang, og
vi har dermed mulighet for å kjøre
5-vogners persontog. Det er bare å
håpe at BCol0, som den skal hete,
blir skånet for hærverk. Dersom vogn-
hallen ikke blir bygget i år, vil
trolig lokstallen bli forlenget og
panelt og kongevognen plassert der
til vinteren.

Men midt oppe i disse store pro-
sjektene, har vi også det vanlige
vedlikeholdsarbeide å stri med. For
at vi ikke skal få så mye å gjøre at
vi ikke får gjort noen ting annet enn
å holde oversikt over hva vi har å
gjøre, ber vi alle som kan om å møte
opp til sommeren og gjøre en innsats
for vår gode sak.

Til slutt står det bare tilbake
å takke artikkelforfattere, annonsør-
er og økonomiske bidragsytere som har
gjort Tertitten nr. 31 mulig.

Redaksjonen avsluttet
Hvalstad, 7. april 1975

Finn Halling
redaktør

Årsmøte i D&V

Det årlige møtet i Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen ble i år avholdt i Norsk Teknisk Museums lokaler. Mandag 20. januar var møtedagen, og 21 medlemmer var benket rundt bordene da møtet ble satt kl. 19.00.

a) Første sak på dagsordenen var valg av møteleder, og Thor Mellin-Olsen ble valgt ved akklamasjon. Stein Olav Hohle ble utpekt til å være møtereferent.

b) Trafikksjefen hadde foreslått at driftssesongen skulle være fra 22/6 - 7/9. Finn Halling foreslo at vi også burde kjøre 13/9. Det syntes forsamlingen var fornuftig, og vedtok det derfor. Driftssesongen for 1975 vil følgelig strekke seg over 13 søndager.

Angående skolekjøring i juni kom man frem til at denne saken bør tas opp på et senere møte.

c) Som følge av den generelle prisstigning ble det tatt opp til vurdering om man burde forhøye billettprisene på UHB. Medlemmene fant ingen betenkeligheter ved å gå inn for det, da vi har hatt de samme prisene i 4 år samtidig som vi har hatt en sterk økning i våre kostnader til Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen.

Finn Halling foreslo kr 7,- for voksne og kr 3,50 for barn T/R. Trafikksjefen mente 7,- og 3,- ville være de riktigste prisene. Møteleder Thor Mellin-Olsen ønsket at vi skulle gå tilbake til det gamle NSB-systemet ved at barnebilletten skulle utgjøre 1/3 av voksen pris. I kroner og øre lød hans forslag på 7,50 for voksne og 2,50 for barn T/R. Med et knepent flertall ble dette sistnevnte forslag vedtatt. UHB får følgelig nye billettpriser for voksne, mens barn fortsatt reiser for samme pris som før.

d) Roar Stenersen ønsket å gå av som lokomotivformann, og i hans sted var Knut Thorvaldsen foreslått. Etter forslag fra Tor Waitz vedtok man at stillingen heller skulle holdes åpen. Dette ble imidlertid ikke aktuelt, da Stenersen på anmodning sa seg villig til å fortsette et år til.

Stillingen overbaneformann ble vedtatt gjenopprettet, og Stein Olav Hohle fikk denne. Baneformannstillingen på 1. avdeling ble da ledig. Per Ivar Michalsen har frasagt seg sitt baneformannsverv på 3. avdeling, og 2 baneformannstillinger er således ledige. Dette skal kungjøres slik at interesserte får anledning til å søke. Styret skal foreta eventuelle tilsetninger.

Trafikksjefens forslag om at stillingen som stasjonsmester ikke hørte inn under hans departement, men derimot under baneavdelingens, forårsaket en lang diskusjon. Det viste seg at det var så mange uklare punkter i denne forbindelse at trafikksjefen ble oppfordret til å utarbeide en ny instruks for stillingen hvor det også skal tas avgjørelse om betegnelsen skal være stasjonsmester eller stasjonsformann.

e) Driftsbestyreren redegjorde i en optimistisk tone om vognhallprosjektet. Skjær i sjøen var vanskelig å skue. Hvis UHB får 90.000 kr av Kulturfondet er andelslaget garantert et lån på 35.000 kroner av Bergens Privatbank. Dermed skulle resten være plankekjøring.

f) Under eventuelt kunne Thor Mellin-Olsen fortelle at Forsvaret nå har fått fullmakt til vederlagsfritt å overdra utrangert materiell til norske muséer. UHB er som kjent medlem av NKKM og vil derfor nyte godt av denne ordningen.

Kassereren opplyste at overskuddet for 1974 ble ca. 7.000 kroner.

Vognformann Bjørn Halling oppfordret alle som hadde anledning, til å møte i Lodalen onsdagskveldene i tiden fremover. Der skal gjøres den siste puss på Kongevognen BCol0.

forts. s. 23

Generalforsamlingen 12.3.

Møtested: Konferanserommet til Plankontoret for Oslo Sentralstasjon i Munkedamsveien 62, Oslo.

20 andelshavere var samlet da generalforsamlingen ble åpnet kl. 19.15 av varaformann Olaf Wiegels. Formann Bjørn Halling kunne ikke komme p.g.a. forretningsreise i utlandet.

Thor Mellin Olsen ble valgt til møteleder. Han ønsket alle de tilstedeværende velkommen og anmodet forsamlingen om å utnevne en møtereferent og to til å underskrive protokollen. Etter forslag fra Finn Halling ble Stein Olav Hohle bedt om å ta det første vervet, noe som ble vedtatt ved akklamasjon. Haakon Magnus Preus og Halvor Andersen-Wingar ble innstilt som protokollunderskrivere.

På forespørsel fra møtelederen kom det ingen innsigelser mot årsberetningen. Driftsbestyrer Hans Petter Grøner ble anmodet om å fortelle hvor vognhallsaken sto i øyeblikket. Hans redegjørelse bragte for daget at det var lite å vente av offentlig støtte. Derfor må vi se oss om etter alternative løsninger som antagelig vil kreve større egeninnsats fra UHBs side.

Ingen av de tilstedeværende var imot ansvarsfritagelse for styrets forretningsførsel i forbindelse med regnskapet for 1974.

Siden A/L UHB i 1974 erhvervet en lastebil, en dreibenk, en søylebormaskin og et diesellaggregat mente Thor Mellin Olsen at disse bruksgjenstandene burde oppføres i status på aktivasiden for 1974 og 1975. Han foreslo at verdien kunne settes til 12.000 kr. Dette ble enstemmig vedtatt. Kapitalkontoen på passivasiden vil da stige tilsvarende.

Under punktet "Vedtektsendringer" behandlet man først styrets forslag om utvidelse av andelskapitalen. Kasserer Finn Halling kunne fortelle at pr. 12/3 1975 var alle 300 A-andeler solgt. Generalforsamlingen fant følgende ingen betenkeligheter ved å utvide andels-tallet. Etter en kort diskusjon ble man enige om at det skulle stemmes over styrets forslag til utvidelse fra og med nr. 301 og opp til 400. Ved avstemningen ble det enstemmig tilslutning til styrets forslag fra de tilstedeværende andelshavere.

Ad styrets forslag om oppskrivning av andelskapitalen med 100 % har det sin bakgrunn i at andelskapitalen i for liten grad motsvarer materiellets og annet utstyrs bruksverdi. Thor Mellin Olsen redegjorde mer detaljert om hensikten bak og nytten av en oppskrivning av andelskapitalen. Styrets forslag ble derefter enstemmig vedtatt.

Følgelig får §1 i UHBs vedtekter etter 12/3 en annen ordlyd.

Fra Bjørn Halling var innkommet forslag til forandring av vedtektenes §2, siste setning: "Stemme kan bare avgis på generalforsamling ved personlig fremmøte." Hans Petter Grøner hadde et motforslag om at hvis tvingende årsaker forhindret et aktivt medlem fra å møte burde han få avgi stemme ved fullmakt utstedt til annen andelshaver som er aktivt medlem av d&v. Jørgen Seemann Berg syntes begge forslag var dårlige og var stemt for å beholde den gamle ordningen. Møtelederen mente at man bare kunne stemme over Bjørn Hallings forslag idet andelshaverne ikke hadde fått den nødvendige tid til å tenke over Grønners motforslag. Ved avstemningen fikk Bjørn Hallings endringsforslag av §2 9 stemmer, mens 139 stemte imot.

Så var man kommet til valg av nytt styre. Den sittende formann Bjørn Halling ble enstemmig gjenvalgt.

Valget av styremedlemmer foregikk skriftlig. Thor Mellin Olsen var av styret foreslått som nytt styremedlem, og Olaf Wiegels sa at han stilte sin plass i styret til disposisjon. Avstemningen gav føl-

gende resultat:

Thor Mellin Olsen	131 stemmer	2 års funksjonstid
Finn Halling	119 stemmer	gjenvælgt for 1 år
Stein Olav Hohle	109 stemmer	gjenvælgt for 1 år
Frederik M.-Mohr	83 stemmer	gjenvælgt for 1 år
Olaf Wiegels	50 stemmer	utgår

Varamannsvalget:

Olaf Wiegels	115 stemmer	2 års funksjonstid
Bjørn W. Larsen	92 stemmer	gjenvælgt for 1 år
Tor Waitz	56 stemmer	utgår
Her ble dessuten avgitt 1 blank stemme.		

Olaf Wiegels takket Tor Waitz for den innsats han hadde gjort som varamann i styret.

Under eventuelt foreslo Tor Waitz at det før neste års generalforsamling skal oppnevnes en valgkomité. Etter en del diskusjon frem og tilbake om dårlige erfaringer med valgkomitéer tidligere, ble forslaget trukket tilbake.

Generalforsamlingen ble hevet kl. 20.55.

Etterpå holdt Haakon Magnus Preus foredrag med lysbilder om Oslos fremtidige kollektivtrafikksystem. Det ble glimrende fremført og han høstet stort og entusiastisk bifall fra tilhørerne.

Stein Olav Hohle (sign.)
møtereferent

Haakon Magnus Preus (sign.)

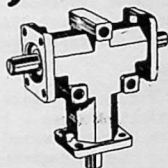
Halvor Andersen-Wingar (sign.)

Transmisjoner for Industrien



ESSEX UNIVERSALLEDD

FLERE UTFØRELSER MED BORING
FRA 6 TIL 70 MM. DIAMETER.
LEVERES FRA LAGER.



MOTOGEAR SPIRAL-T.

VINNEVINKLER
OVERSETNING 1:1 - 13:1 - 2:1
ANSEL DIAMETER FRA 9-23 MM.
LEVERES FRA LAGER.



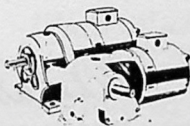
WICHITA

PNEUMATISKE KOPPLINGER OG
BREMSE FOR RASKT STOPP
OG START - ELLER MOMENT
ERLIG SLIP VED OPPRULLING.
LEVERES FOR MOTØRER FRA
4 KPM TIL 19 000 KPM.



ESSEX ELASTISKE KOPPLINGER

MED GUTTIL NYSS
FRA 14-100 MM. BOREING.
LEVERES FRA LAGER.



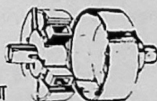
MECO VINDINGSMOTØRER

TREFASE - ENFASE - LINJESTRØM - ALLE
TURTALL OPP TIL 210.
LEVERES FRA LAGER



TRÖ-VÄRNIN

ELEKTRONISK VARIATOR FOR
TRINNLØS REGULERING AV
SOMTUVINLET LINJESTRØMNING.
LEVERES FRA LAGER.



BROADENT

CLUTCH - SLURE - OG SENTRIFUGALKOPPLINGER
AUTOMATISK OG MANUELL.
LEVERES FOR MOTØRER FRA 0,5 TIL 400 HK.

INGENIØRFIRMA
REIDAR A. BERG
TRANSMISJONER FOR INDUSTRIEN

Høgdehaugsveien 22, Oslo 1

Telf. 461806 Telex 16966



ÅRSREGNSKAP FOR 1974

TAPS- OG VINNINGSKONTO
 FOR TIDEN 01.01.74 - 31.12.74

<i>Utgifter</i>			<i>Inntekter</i>
Baneavdelingen	1499,60	Driften	16261,54
Maskinavdelingen	4561,39	Medlemskontingenter	2635,00
Driften	5238,50	Medlemsblad	2898,50
Administrasjon	490,83	Bildrift	100,00
Medlemsblad	2717,20	Brussalg	1407,50
Bildrift	3132,80	Museumstog	7866,00
Møtevirksomhet	179,40	Renteinntekter	931,92
Brussalg	1360,00		
Museumstog	5813,00		
Overskudd	7107,74		
	<u>32100,46</u>		<u>32100,46</u>

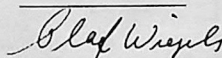
STATUS
 PR. 1.1.75

<i>Aktiva</i>			<i>Passiva</i>
Kassebeholdning	37,94	A-andelskapital	13650,00
Bankbeholdning 8447,58		B-andelskapital	2100,00
18662,80	27110,38	Reservefond	8447,58
Postgirobeholdning	1688,04	Forskuddsbet. medlemskont.	
Lokomotiver og vogner, bygninger og skinnegang	15750,00	for 1975	1325,00
Bil og maskiner m.v.	12000,00	Forskuddsbet. abonnement for 1975	132,00
		Kapitalkonto	30.931,78
	<u>56586,36</u>		<u>56586,36</u>

Regnskapet avsluttet

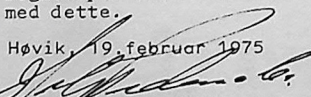
Hvalstad, 21. januar 1975


 Finn Halling
 kasserer


 Olaf Wiegels
 viseformann

Vi har gjennomgått fremlagt regnskapsmateriale, og finner regnskapet i overensstemmelse med dette.

Høvik, 19. februar 1975


 Helge Pedersen & Co.
 Statsautoriserte revisorer

KOMMENTARER TIL ARSREGNSKAPET FOR 1974

Overskuddet på kr 7107,74 har fremkommet som et resultat av sterkt reduserte utgifter sammenlignet med de budsjetterte. Årsaken til denne sparepolitikk er det store kapitalbehovet til kostbare prosjekter som antas realisert i 1975 (vognhall, revisjon av kongevognen, paneling av lokstall etc.)

Av maskinavdelingens forbruk har kr 3628,90 gått til revisjonen av kongevognen i 1974.

De ikke ubetydelige driftsutgifter på kr 5238,50 kan ikke tilskrives enkeltstående arbeider, men må i det vesentlige sees på som variable utgifter i forbindelse med driften. Dog må brorparten av disse karakteriseres som indirekte driftsutgifter. I driftsutgiftene inngår ansvarsforsikring på kr 400,- i overensstemmelse med konsesjonsbetingelsene samt brannforsikring på kr 100,- av bygninger og materiell.

Overskuddet som har fremkommet for medlemsbladet skyldes i første rekke den meget gode reklamedekning vi har hatt - for siste blad var den oppe i 75 % av trykningsomkostningene. Dernest har bladet vist seg å være en god salgsartikkel - både fra vår stasjon på Sørumsand og på veterantogsturer som har blitt avviklet.

Den virkelige utgift på k.f. bildrift er kr 3032,80. Beløpet på kr 100,- på inntektssiden på taps- og vinningskontoen representerer en refusjon av for meget betalt avgift. I beløpet på kr 3032,80 inngår foruten anskaffelsesprisen på kr 1000,-, bl.a. forsikring på kr 1212,- registreringsavgift kr 500,- og lasteavgift kr 133,-.

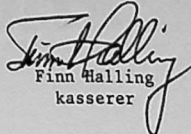
K.f. brussalg viser et bokført overskudd på kr 47,50. Et tomflaske og -kassettyveri i september/oktober reduserte resultatet med ca. 400,- kr. Dette tyveriet er nu oppklart og pengene ventes tilbake med det første.

Netto overskudd (foreløpig) for veterantogsturen ble som ventet relativt beskjedent. Fremføringskostnadene på kr 3500,- og utgiftene til kull kr 2061,- var de største utgiftspostene.

I status vil man merke seg at det i 1974 er omsatt A-andeler for kr 1600,- sammenlignet med året før, noe som fører til en samlet A-andelskapital på kr 13.650,-. (Det har dessuten blitt utdelt 2 æresandeler i 1974 - til togkontrollør Sverre Mugerud og til avdelingssjef Rolf Michalsen, begge NSB Drammen distrikt.)

B-andelsomsetningen har begrenset seg til 1 andel i 1974.

Andelslaget har dessuten erhvervet maskiner (dreibenk, søylebor-maskin) og utstyr (16 kW - dieseldrevet aggregat) lavt anslått i-verdi 12.000 kroner.


Finn Halling
kasserer

Kunne vi vente annet?

MUSEUMSSAK OG VOGNHALL

Vi har lidd nok et nederlag på "vognhallsektoren". Kulturrådet har heller ikke i år funnet anledning til å bevilge det nødvendige beløp til vårt vognhallprosjekt på Bingsfoss. Det er annen gang vår søknad er blitt avslått, og det kan trygt karakteriseres som et stort nederlag for Urskog-Hølandsbanen. Ikke så å forstå at vi er alene om å ikke få noe denne gangen heller - de fleste museene av vår karakter er utvilsomt i samme triste situasjon.

For oss var det imidlertid en stor skuffelse. Da vi søkte første gang i 1974 syntes vi nok at vi hadde dokumentert behovet meget godt, så hvorfor ikke ha et visst håp om at det skulle lykkes? Det gjorde det altså ikke. Vi var da i tvil om vi skulle søke om det samme igjen dette året - skulle det ha noen hensikt, burde man i hvert fall vite at sjansene skulle være større annen gang. Etter hva man kunne meddele oss i Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer burde vi så absolutt fornye vår søknad for 1975. Behovet mente man var meget vel dokumentert - og ingen var vel i tvil om at for hvert år ville påkjenningene på materiellet bli større og forestående restaureringsarbeider mer omfattende og tilsvarende dyrere.

Dermed fornyet vi vår søknad i forbindelse med "Ekstraordinære tiltak i 1975". Nå hadde vi tro på at det skulle lykkes denne gang, men så skjedde det uventede og til nå nokså uforklarlige.

I 1974 var vi nr. 33 på prioriteringslisten som NKKM satte opp til Norsk Kulturråd - altså relativt langt bak det siste museum som kunne vente bevilgning. I 1975 plasserte så styret i NKKM oss på 38. plass på den denne listen! En anbefaling om å fornye søknaden fra NKKMs side førte til at man skjøv oss *nedover* på listen. Å si at dette var skuffende ville være svært mildt. I Kulturrådet karakteriserte man det som noe underlig.

I det store og hele følger Kulturrådet den "rankingliste" som styret i NKKM har satt opp, - det gjorde de også i år. Hvis vi nå bestemmer oss for å søke nok en gang - hva vil da skje? Vil styret i NKKM skyve oss enda lengere ned på listen, eller anser man da tiden inne til å få materiellet forsvarlig lagret og sikret? Det vil det være umulig å ha noen formening om på det nåværende tidspunkt.

Nå må man i rettferdighetens navn innrømme at styret i NKKM ikke har noen lett oppgave. Vi er så langt fra de eneste som befinner seg i en vanskelig situasjon - mange museer er enda vanskeligere stillet enn oss. Det er derfor slett ikke så lett å avgjøre hvem som skal få av det sparsomme beløp som blir stillet til disposisjon og hvem som må greie seg uten. Dog er det sikkert at gamle bygninger fremdeles påkostes mer enn sin rimelige del av det som står til disposisjon av midler. Vi er stadig vitne til hvordan man innen samferdselssektoren sliter for å få bevart noen relativt få gjenstander slik at de kan vises frem for publikum slik som de fungerte, dvs. at de kan seiles eller kjøres med. I Norge har vi i skrivende stund kun ett kjørbart, sertifisert normalsporet damplokomotiv - lok nr. 252 som tilhører Norsk Teknisk Museum. Det er endog UHB som har bekostet sertifisering av lokomotivet. Der er en kullfyrt dampbåt, Børøysund, som forøvrig i år fikk bevilget kr 35.000,- av Kulturrådet, og vi har Skibladner. Sistnevnte, som er verdens eldste eksisterende funksjonsdyktige dampbåt (bygget i 1856), og som dertil var verdens hurtigste da den ble satt i trafikk på Mjøsa, flyter utelukkende p.g.a. en iherdig uegennyttig innsats fra en rekke

forts. side 10



Avlegg oss et besøk og få med deg dette bilde av Tertitten

Nå er vi kommet til Romerike

Velkommen til et besøk



KREDITKASSEN

LILLESTRØM - Torggt. 6 - Tlf. 73 07 30

enkeltpersoner som bestemt mener at Skibladner skal seile nær sagt koste hva det koste vil. Både på UHB og Setesdalsbanen hersker omtrent samme ånd.

Personlig tror jeg at det i fremtiden vil være meget viktig å få åpnet offentlighetens øyne for hvilken enorme rolle også samferdselen har spilt for utviklingen i Norge. Det vil heller ikke være noen grunn til ikke å fremheve hvilken undervisningsmessige verdi et levende gammelt tog eller en dampbåt kan ha for den oppvoksende slekt som lever i "bruk og kast samfunnets" plastalder.

oo

MUSEUMSSAKEN

Når vi først er igang med de problemer som dukker opp når en gir seg i kast med museumsvirksomhet, kan det være på sin plass også å komme inn på andre sider av saken enn det som er nevnte foran. Jeg skal derfor i det følgende gi en relativt kort redegjørelse for MUSEUMSSAKEN som vedrører organisering, administrasjon og tilskuddsordning for de halvoffentlige museer.

Kirke- og Undervisningsdepartementet fastsatte 4. november 1974 regler for tilskotsordning for halvoffentlige museer. Reglene ble fastatt på grunnlag av Stortingets behandling av St.meld. nr. 93 for 1972-73. Reglene bygger videre på Innstilling om de halvoffentlige museers virksomhet og drift fra Museumskomiteen 1967"avgitt 1970.

Uten at det her skal gås i detaljer, skal det vesentlige nevnes ved den nye ordningen. Meningen er at de halvoffentlige museene skal ydes økonomisk støtte etter nærmere fastsatte regler hvori inngår en fordelingsnøkkel mellom staten og fylkeskommunen således at fylkeskommunen skal yde støtte til museene etter samme regel som fordelingen av utgiftene til de høyere skoler innen fylket. I Akershus yder fylkeskommunen etter denne ordningen 60% og staten skyter til 40%. Fordelingen blant museene innen hvert fylke skal finne sted etter vurdering fra en "kulturnemd" innen fylkeskommunen. I Akershus finnes det fortsatt ikke noen "kulturnemd".

Den nye tilskuddsordningen vil naturlig nok også fordre at fylkeskommunen gjennom kulturnemda har en viss kontroll med det enkelte museums disposisjoner. Det stilles bl.a. som krav at museet er åpent for alle og at åpningstidene er offentliggjort. Videre må museet foreta katalogisering og dokumentasjon. Det heter seg også at miljøet må være bærekraftig nok for en selvstendig museal institusjon. I motsatt fall bør museets materiale overføres til et levedyktig museum. Det er ingen tvil om at UHB representerer et levedyktig selvstendig museum, vi har betegnelsen spesialmuseum.

18 av 20 fylker har sagt seg villige til å gå inn under denne ordningen, men Akershus er et av de 2 som foreløpig ikke vil være med. Vi kommer derfor foreløpig ikke i betraktning, mens f.eks. Foreningen Setesdalsbanen, som nå er medlem av NKKM, vil kunne nyde godt av denne ordningen fra og med 1975.

Fylkesmannen i Akershus hadde innstilt overfor Fylkestinget at Akershus intil forholdene var mer avklart ikke gikk med i denne ordningen. Saken ble tatt opp i Akershus fylkesting 9 - 10. desember 1974.

Mot 8 stemmer vedtok fylkestinget innstillingen fra fylkesmannen med følgende ordlyd:

"Spørsmålet om økt engasjement for fylkeskommunen innen museumssektoren jfr. statens tilbud, tas opp til behandling når funksjonsfordelingen mellom stat, fylke og primærkommuner er nærmere klarlagt".

Foreløpig ønsker altså ikke Akershus fylkeskommune å delta i den nye ordningen.

En overveiende del av landets fylker har som tidligere nevnt akseptert statens tilbud, og på denne bakgrunn regnes det med at kulturvernet i det meste av landet vil bli samordnet betydelig mer effektivt enn tidligere. Mulighetene for at de enkelte akershusinstitusjoner vil bli stående isolert i sitt arbeid i det nåværende desorganiserte mønster synes nå å være tilstede.

I påvente av at Akershus eventuelt skal slutte seg til den nye ordningen er derfor fylkets museer henvist til den gamle ordningen hva angår søknad om bidrag til driften av museet. Under denne ordningen har UHB søkt hvert år siden vi ble medlem av NKKM - hver gang med samme negative resultat. NKKM har nedlagt et betydelig arbeid for å skaffe oss bidrag til virksomheten gjennom ordningen, men man har ikke vunnet gehør hos det offentlige.

I den følgende tabell skal vi ta for oss de 13 museene i Akershus som viser en oversikt over tilskudd mottatt i 1972:

Museum	Stats-tilskudd	Fylkes-tilskudd	Kommune-tilskudd
Follo Museum	0	0	20.000
Aurskog-Høland bygdetun	0	0	13.500
Enebakk bygdemuseum	0	0	1.000
Rølingen bygdetun	0	0	4.600
Skedsmo bygdetun	0	0	63.000
Lørenskog bygdetun	0	0	8.000
Ullensaker bygdetun	0	0	0
Gamle Nes museum	0	0	10.300
Gamle Hvam museum	0	150.000	
Hurdal bygdetun	0	0	500
Asker Museum Vålstads saml.	0	0	79.900
Urskog-Hølandsbanen	0	0	0
Eidsvoll Bygdemuseum	0	0	39.000
Samlet offentlig tilskudd 1972	0	150.000	239.800

Som det fremgår av oversikten mottok ingen av museene statsbidrag i 1972, og det ble heller ikke gitt fylkesbidrag, bortsett fra bevilgningene til Gamle Hvam over landbruksskolens budsjett.

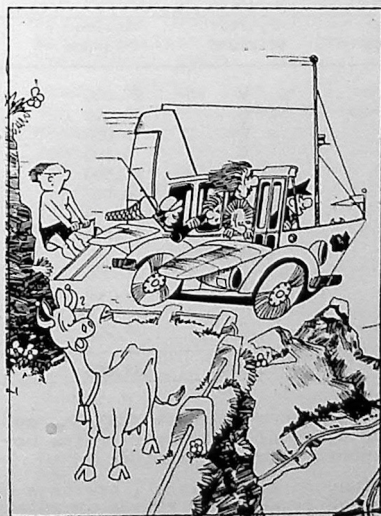
I et forsøk på rette noe på den situasjon som museene i Akershus dermed kommer har man gått til stiftelsen av AKERSHUS KULTURVERNFORBUND hvis formål skal være arbeidet med kulturvern i Akershus. I den nærmeste fremtid er det derfor å håpe at museene i fylket gjennom dette forbund skal kunne ta igjen noe av det tapte samt stå bedre rustet for fremtiden. Andelslaget Urskog-Hølandsbanen er medlem av Akershus Kulturvernforbund.

Hans P. Grøner

INNTEKTS- OG UTGIFTSOPPGAVE FOR TIDSRUMMET 1966 - 1974

År	Samlede inntekter	Samlede utgifter	Resultet
1966	9.505,27 kr	6.248,05 kr	+ 3.257,22 kr
1967	16.292,66 kr	11.724,80 kr	+ 4.567,86 kr
1968	14.054,63 kr	12.169,44 kr	+ 1.885,19 kr
1969	17.015,58 kr	10.445,32 kr	+ 6.570,26 kr
1970	16.002,58 kr	18.101,56 kr	- 2.098,98 kr
1971	19.225,47 kr	18.457,75 kr	+ 767,72 kr
1972	13.021,04 kr	18.246,05 kr	- 5.225,01 kr
1973	31.795,30 kr	29.700,51 kr	+ 2.094,79 kr
1974	32.100,46 kr	24.992,72 kr	+ 7.107,74 kr
Totalt	169.012,99 kr	150.086,20 kr	+18.926,79 kr

Samlet omsetning i tiden 1966 - 1974: 176.336,98 kroner



SPØR ETTER VÅR
SOMMERKATALOG
MED TILBUD PÅ:

- FJELLFERIE
- BADEFERIE
- BORNHOLM
- AKTIVITETSFERIE
- BUSSFERIE I INN- OG UTLAND
- WEEK-END TILBUD
- FLYFERIE
- DRØMMEFERIE
- JUBILEUMSCRUISE

WINGE
REISEBUREAU

KARL JOHANS GT. 33, OSLO 1
TLF. 20 50 50
ELLER HAAKON VII'S GT. 10,
OSLO 1
TLF. 42 48 09

Vi skal i tiden fremover i "Tertitten" ta for oss begivenheter "fra gammel tid". I det vesentlige kommer vi til å basere oss på, utklippsbøkene til tidligere driftsbestyrer Eigil Prydz som inneholder alt som er skrevet i pressen om Urskog-Hølandsbanen fra 1917 og frem til ca. 1950. I tillegg vil vi benytte hva vi kan komme over av godt stoff. Denne gangen skal vi først referere et brev til Hr. Grosserer A. O. Haneborg fra ingeniør Ole W. Lund der han tilbyr seg å utføre byggingen av Urskogbanen:

Christiania den 25 de Oktober 1894

Hr. Grosserer A. O. Haneborg,

Christiania.

Med Hensyn til Bygningen af Urskogbanen tillader jeg mig at foreslaa Dem følgende Ordning:

Jeg overtager Udstikning, Planering af Stationstomterne, Broer, Veioverlægning og Veiovergange samt Skinnelægning og Grusning af en Jernbane med 0,75 m Sporvidde fra Bingsfos til Birkelangen over Engene, Lier, Moseby og Linderud og garanterer, at Udgifterne hertil ikke overstiger kr 225.000,00. Såfremt De ønsker fra Kontrakten at undtage Skinnelægning og Grusning, fragaar Kr 48.000,00, saa Summen altså bliver Kr 177.000,00.

Over samtlige Udgifter aflægger jeg nøiagtigt legitimeret Regnskab, og de fornødne Pengemidler udbetales af Koncessionshaverne efterhvert som de tiltrænges. I Udgifterne indgaar Godtgjørelse for mit personlige Arbejde med Kr 250,00 maanedlig fra Kontraktens Afslutning til Opgjør har fundet Sted, og på Reiser i Anlæggets Tjeneste Erstatning for havte Befordringsudgifter og Kr 10,00 pr. Dag i Diæt.

Forudsat at det lykkes at udføre Arbeidet for et mindre Beløb end ovennævnte kr 225.000,00, eller henholdsvis Kr 177.000,00 - den omhandlede Godtgjørelse til mig selv deri indbefattet - bliver det indsparede Beløb at disponere saaledes:

25% tilfalder mig,

Indtil 25% disponeres efter min Bestemmelse som Gratialer til de Ingeniører, Opsynsmænd og andre Funktionærer, der har været beskjæftigede ved Anlægget (dog intet deraf til mig selv).

Resten tilfalder Jernbaneaktieselskabet.

Ved ovenstaaende Tilbud er jeg gaaet ud fra følgende

Forudsætninger:

1. Ved Liniens Udstikning anvendes ikke stærkere Stigninger end 200/00 og 12,50/00 henholdsvis i Retning op og ned samt ikke trangere Kurver end med 100 m. Radius undtagen paa de Steder hvor der i de foreliggende Planer er anvendt trangere Kurver.
2. Istedetfor de prosjekterede Pælebroer anvendes permanente Konstruktioner af Sten eller af Jern efter mit Valg. Det forudsettes, at der ved Liniens Tracering tages særskilt Hensyn til at kunne anordne disse Konstruktioner paa en billig og hensigtsmæssig Maade.

3. Alt Arbeide skal være fuldt solid og ingeniørmæssig udført, men uden unødige Stads.
4. Saafremt jeg skal overtage ogsaa Skinnelægningen, forudsættes at, Slipers og de til Overbygningen fornødne Skinner og andre Jerndeale leveres mig i færdig Stand paa Arbejdsstedet, at 2 Lokomotiver og fornødne Grusvogne uden Godtgjørelse stilles til min Forføyning, samt, at der anvises mig et Grustag saaledes beliggende, at der ikke behøves mere end højest 500 m. Sidespor, og at dette kan anlægges uden særlig Vanskelighed eller større Bekostning.
5. Da jeg ikke af Planerne kan se, hvor stort Areal der forlanges planeret for Bingsfos Station, gaar jeg ud fra, at dette begrænses saaledes at der hertil i Overslaget opførte Kr 5.833,00 bliver nogenlunde tilstrækkelige.
6. Da Antallet af Veiovergange og Veiomlægninger formentlig til dels vil blive beroende af Expropriationskjønnet og saaledes er unddragne Entreprenørens Indflydelse, gaar jeg ud fra, at om der skulde forlanges flere Veiovergange eller længere Veiomlægninger end paa de mig forelagte Planer anført, bliver de overskydende at betale Extra.

Nærværende Tilbud er som allerede anført, baseret paa Linien Bingsfos - Engene - Lier - Moseby - Linderud - Bjørkelangen. Vælges Alternativet Lier - Haneborg - Kjelle, bliver det garanterede Maximumbeøb at forøge med Kr 9.500,00 - eller med Kr 8.150,00, om Skinnelægning og Grusning ikke medtages.

Vælges fra Engene Alternativet om Monsrud til Sørumsanden, bliver Forøgelsen henholdsvis Kr 35.000,00 og Kr 32.000,00.

Hvorledes Prisen vil stille sig for at forlænge Linien fra Bingsfos langs Kongsvingerbanen til Sørumsanden, kan jeg ikke udtale mig om, da jeg ikke har haft Anledning til at se Planer og Profiler for denne Strækning.

Erbødigst

Ole W. Lund

TAK

Onsdag eftermiddag ankom snerydningstoget med mandskab til Skulerud efter at banen havde været blokeret af sne omtrent en uge. Den som havde anledning til at se de store snemasser på nært hold måtte uvilkårlig bli overrasket over den korte tid - 3 1/2 dag - der medgik til banens ryddiggjørelse. At dette kunde ske så hurtigt skyldes i en ganske væsentlig grad den utmerkede assistance der ydedes af bygdernes folk. Det arbejde der præsteredes var førsteklasses - det gik med liv og lyst. For dette utslag av god borgerånd tillater jeg mig på Urskog-Hølandsbanens vegne at frembringe min bedste tak.

Bjørkelangen 5. februar 1920

Eigil Prydz
Driftsbestyrer

(Indre Akershus Blad)

over til-



Toguheld ved AHB

Formiddagstoget fra Sørumsand var onsdag utsat for maskinskade, idet et av de damprør, som forbinder cylindrene med dampkjedlen paa lokomotivet sprang tvers av. Dette skedde mens toget arbeidet sig opover de tunge bakker fra Bingsfoss. Der blev straks telefonert til Bjørkelangen om uheldet, og hjælpemaskine blev øieblikkelig fyret op.

Imidlertid forvoldte uheldet en forsinkelse paa næsten 4 timer, som i løpet av dagen blev reducert til ca. 3 timer. Aftentogene korresponderte med senere tog til og fra Kristiania.

(Indre Akershus Blad 7. januar 1922)

Motordrift ved AHB

I TILFÆLDE DEN FØRSTE AV SIT SLAGS HER I LANDET

Efter hvad "Akershusposten" erfarer, har Urskog-Hølandsbanens direktion drøftet spørsmålet om indkjøb av motorvogner til drift ved banen. Man har fastet sig ved en engelsk type, som blev benyttet i Frankrike under krigen. Disse vogner, som drives av bensinmotorer, kan hver ta 30 passagerer og har stor hastighet. Ved Urskog-Hølandsbanen er det i tilfælde meningen, at motorvognen skal bli hurtigtog og sommeren med to turer daglig Sørumsand-Skullerud og saaledes at det ordinare tog blir "tunge" tog. Ved en saadan ordning vil sandsynligvis de oprettede automobilruter i de interesserte bygder bli overflødiggjort.

En motordrift som her skissert vil bli den første i sit slags ved jernbanerne her i landet.

AHBs

fortvilede driftsforhold

KAN OMBYGNINGEN AF BANEN KOMME MED PAA INDEVÆRENDE AARS JERNBANEPLAN?

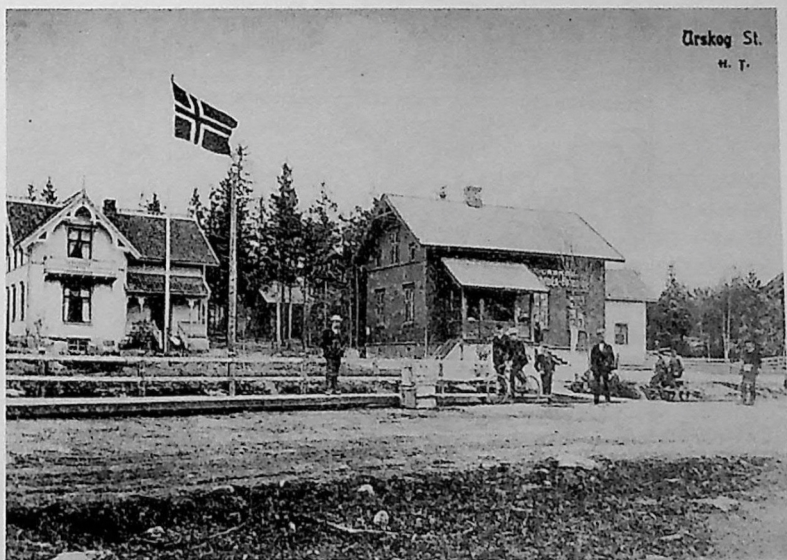
Det er ikke bare Statsbanerne, som i disse tider gaar med tab. For privatbanerne er driftsforholdene blevet rent fortvilede. I krisetiden maatte man forhøie taksterne gjentagne gange for at holde det gaاعدة, og nu i nedgangstiden kan man ikke sette taksterne ned igjen, og trafikken aftager efter hvert.

Vanskelighetene for Urskog-Hølandsbanen begyndte allerede i 1919. Driftsaaret 1919-20 bragte et underskud paa 43.000 kroner. Heldigvis havde man oplagte fonds at dække en del med; men det udekkede underskud blev omkring 28.000 kroner. Nye paalæg maatte til paa fragt- og billettpriser, saa disse er blevet uforholdsmæssig høie. Men trods dette viste driftsaaret 1920-21 et underskud paa 12.621 kroner. Banens samlede udekkede underskud pr. 30te juni 1921 udgjør 40.560 kroner.

Trafikken, som allerede ifjor aftog betydelig, er i indeværende driftsaar gaet endnu voldsommere tilbake, og udsigterne for banens



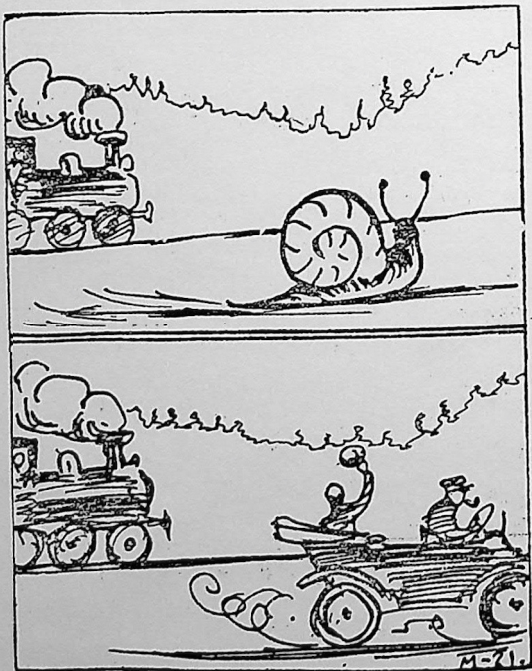
Over : Fra byggingen av Hølandsbanen rett syd for Bjørkelangen, trolig 1898.
 Under: Urskog stasjon omkring 1905 (avfotografering av prospektkort)



fremtidige drift er meget mørke. Formanden i banens direktion, gaardbruger H. E. Tønsberg, Urskog, udtaler, at en fællesoptræden af de interesserede distrikter er nødvendig for med styrke at fremholde kravet om at faa ombygningen af Urskog-Hølandsbanen med paa indeværende aars jernbaneplan. Et møde af ordførerne i de interesserede bygder vil blive sammenkaldt for at konferere om dette for distriktet saa vigtige spørgsmaal. Det gjælder de øvre bygder i Smaalenene, Høland, Setskog, Urskog og tildels Blaker.

UHB frygter konkurrencen fra bilene

Fra Urskog-Hølandsbanen er der indsendt henstilling til arbejdsdepartementet om, at bilruterne Fetsund-Høland, og Blaker-Bjørkelangen maa bli stanset, da de virker altfor sterkt konkurrerende for banen, der allerede før arbejder under vanskelige forhold.



Før var det snilene, nu er det bilene

12. «TERTITTEN» — Norges minste jernbane


Sørumsand-Fossum (dampdrevet)
A/JL URSKOG-HØLANDSBANEN
Spørvidde 0,75 m
Rute nr. 10 — 1975

Gjelder søndager fra og med 22. juni til og med 14. sept. 1975.

	Pt. 21	Pt. 23	Bl. 35	Pt. 27
Fra Oslo	9.35	9.35	12.55	—
- Kongsvinger	7.51	—	11.30	—
Fra Sørumsand	11.15	12.30	13.45	15.00
- Fyen	—	—	—	—
Til Bingsfoss	11.22	12.37	13.52	15.07
Fra Bingsfoss	11.22	12.38	13.53	15.17
- Sætra	x	x	x	x
Til Fossum	11.31	12.46	14.01	15.25

	Bl. 32	Pt. 24	Pt. 26	Bl. 38
Fra Fossum	11.35	12.50	14.05	15.30
- Sætra	—	—	—	—
Til Bingsfoss	11.43	12.57	14.12	15.37
Fra Bingsfoss	12.00	13.15	14.30	15.37
Til Fyen	12.07	13.21	14.36	15.44
Fra Fyen	12.09	13.23	14.38	15.46
Til Sørumsand	12.11	13.25	14.40	15.48
Til Oslo	13.30	—	—	16.47
- Kongsvinger	14.47	14.47	—	—

Anmerkninger:

 Toget hør postkontor. Frankert brevpost blir avstemplet med spesialstempel.
Kortspærstur (400 m) fra Sørumsand st. til banens st. ved Presterud.

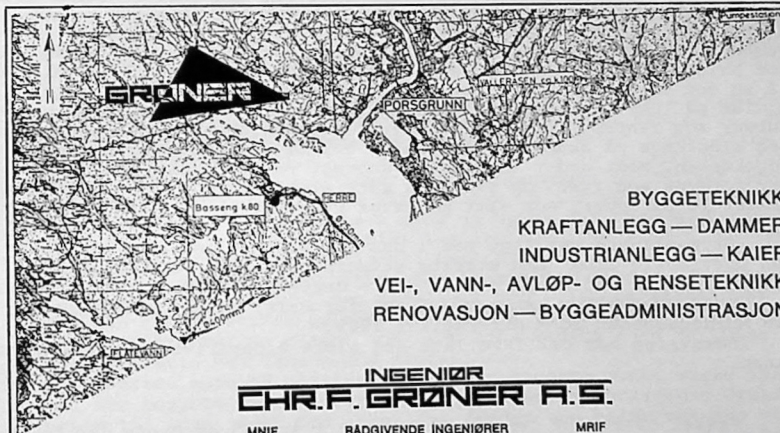
Alle personlig kjøres med damplokomotiv.
Reisende som ønsker stopp for fotografering underveis, kan henvende seg til konduktøren.

Billettpriser: Voksne tur-retur kr. 7.50.

Barn » kr. 2.50 (under 15 år).

Honnerbillett kr. 4.00 tur/retur.

Henvendelse om ekstratog på hverdager kan skje til banens adresse, postboks 31, Vinderen, Oslo J.



BYGGETEKNIKK
KRAFTANLEGG — DAMMER
INDUSTRIANLEGG — KAIER
VEI-, VANN-, AVLØP- OG RENSETEKNIKK
RENOVASJON — BYGGADMINISTRASJON

INGENIØR
CHR. F. GRØNER A.S.

MNIF RÅDGIVENDE INGENIØRER MRIF
(OSLO) 1322 HØVIK, MARIESVEI 20 — TELEFON 12 33 50

OSLO — TRONDHEIM — KRISTIANSAND — TROMSØ — BERGEN — FØRDE
SANDNES — PORSGRUNN — SKI — SARPSBORG — FREDRIKSTAD

MERKELIGE JERNBANER

ved Halvor Andersen-Wingar

Det er pussig hvor meget morsomt og interessant man kan finne ved å støve gjennom arkiver og antikvariater. Forleden kom jeg over et eksemplar av "Fra alle Lande" fra 1871. Her stod et par artikler om merkelige jernbaner. Det er en nærmere beskrivelse av en landeveisjernbane, og om den midlertidige bane over Mont Cenis.

o

Alt fra jernbanenes barndom har man søkt etter muligheter for å bygge billige småjernbaner. Et forsøk herpå ble løst av franskmannen Larmanjat ved dennes konstruksjon av en landeveisjernbane.

Larmanjat hadde i 1867 i Paris utstilt et trehjulet veilokomotiv som han gjorde flere prøver med på veiene i omegnen av Paris. Det viste seg imidlertid å være meget vanskelig - under uheldige veiforhold nesten umulig - å få styrehjulet til å virke som det skulle. Da oppstod den idé å legge en ledeskinne i veien som styrehjulet skulle følge.

Lokomotivet hadde tre hjul. Det forreste var styrehjulet som gikk på skinnen, mens de to andre var drivhjul som fulgte selve veibanen.

Vognene hadde fire hjul - to satt i vognens lengdeakse og løp på skinnen, mens de to andre satt på vognens tverrakse og fulgte veibanen. Både lokets og vognenes hjul som gikk på skinnen var forsynt med flens på begge sider. Skinnen tjente bare som ledeskinne for loket, mens den ble både lede- og bæreskinne for vognene. På denne måte fikk loket, som veiet 8.600 pund, stor trekkraft på grunn av friksjonen mellom drivhjulene og veibanen. Friksjonen som fremkom ved vognene ble av Larmanjat delvis eliminert ved at man lot hjulene, som hvilte på ledeskinnen, være bærehjul, mens de to andre hjul, som lå an mot veibanen, kun tjente til å holde vognen i balanse. Styrehjulet på loket kunne dreies for å kunne stilles etter de skarpe kurver som fantes. Vognenes bærehjul, skinnehjulene, kunne bevege seg sidelengs på akselen. På akselen hvilte spiralfjærer som bar vognkassen. Midt under vognen var anbragt en tverraksel som også var forsynt med fjær, og på denne satt støttehjulene. En personvogn rummet 16 personer, som satt på langs rygg mot rygg. Vognen veiet 3.000 pund.

Styreskinnen var lagt ned i den ene side av veibanen og stakk kun ubetydelig frem. Den største stigning var 1:13. Den skarpeste kurve hadde en radius på ca. 19 fot - dette for å unngå dreieskive.

Denne merkelige banen ble åpnet for drift mellom byene Raincy ved Mulhousebanen og Montfermeil i 1869.

Dessverre har det ikke latt seg gjøre å oppdrive noe bilde fra banen.

o

Passet over Mont Cenis ble forsert i år 755 av Pepin den Lille, av Karl den Store i 774, av Karl den Dristige i 877 og av mange andre suverener senere. Det er også en mulighet for at Hannibal brukte denne fjellovergang. Overgangen over Alpene i denne egnen pågikk i lang tid, foruten på flere fotstier og ridderveier, på en vei som var anlagt av marsjall Catinat i 1693. Den berømte kjørevei over passet ble anlagt i årene 1803-1813 av Napoleon. I 1857 begynte man så på arbeidet med å bryte seg tunnel gjennom fjellet. Tunnelen

ble først ferdig i 1871. Imidlertid kunne kjøreveien ikke makte den stadig stigende trafikk over fjellet. Det ble da i 1868 åpnet en jernbane over passet. Denne bane ble nedlagt i 1871 da tunnelen ble åpnet. Banens endepunkt var i Frankrike St. Michel og i Italia Susa. Fra St. Michel til høyeste punkt på banen var stigningen 4.300 fot og fra Susa over 5.000 fot.

Selve banen var et underverk. På en strekning på knapt 16 eng. mil var stigningen 1:15; på enkelte steder endog 1:12. For å få lokene til å greie disse stigninger var det lagt en tredje skinne midt i banen. Foruten de alminnelige vertikale drivhjul var lokene forsynt med to par hjul anbragt i horisontal stilling. Disse siste drivhjulene var presset med kolossal kraft mot midtskinnen. Denne var lagt i banen på alle sterke stigninger.

På den første strekningen ut fra den franske stasjonen St. Michel var stigningen relativt slak, og toget kunne kjøre med jevnt god fart. Det første stigningen begynte etter en halv mils vei. Banen hevet seg der på en strekning 1:18, men deretter gikk det atter slakkere oppover inntil Mondane stasjon, 10 eng. mil fra St. Michel og 1.100 fot høyere. Dette var den letteste del av veien. Straks utenfor Mondane fantes en av de steileste stigninger på hele banen. Etter å ha tilbaketrukket en 150 meter lang strekning, ble farten lavere og lavere inntil den sank ned til reneste sneglefart. Derefter ble stigningen igjen jevnere inntil Fort Lesseillon, der banen går høyt over elven Arc, idet den buktet seg omkring fjellet hvor Mont Cenisveien var hugget ut, og man kunne se den skummende elven dypt nede.

Det neste merkelige punkt var ved Termignon. Dalen bøyer her temmelig bratt av mot øst, og ved første øyekast merket en ikke hvilken vei banen fulgte videre. Etter en stor sving til venstre gikk den i siksakk tilbake, og steg på en fjerdingvei ikke mindre enn 324 fot. Dette var kanskje det mest overraskende sted på turen.

Lanslebourg stasjon lå 25½ eng. mil fra St. Michel og ca. 2.150 fot høyere. Til dit tok turen 2 timer og 15 minutter. Her ble det koblet til kraftigere lokomotiv. Fra Lanslebourg opp til høyeste punkt på banen gikk det stadig steilt oppover og på en strekning på 6 eng. mil steg banen 2.170 fot.

Det var nok morsomt å se på togene som gikk fra Lanslebourg. Over tretoppene kunne man se dampskyene som loket sendte ut, stige opp, idet dets snart beveget seg i en retning, snart i den stikk motsatte, av og til skjult av overbygninger. På to av seks mil var banen innelukket av overbygninger med plankevegger og hvelvet jerntak mot sneen. Omtrent halvveis måtte loket ta inn vann. Maskinen var sterk nok til atter å sette i gang og oppnå den reglementerte fart på 7 eng. mil i timen selv midt i stigningen. De slyngninger som den gamle napoleonske Mont Cenis-vei beskriver ansees som noe av det merkeligste veibyggingskunsten kan fremvise i Alpene. Jernbanen fulgte disse og gikk hele tiden parallelt med veien på skråningen utenfor. Men den gjorde større svinger for ikke å få for bratte kurver. Ikke desto mindre var de skarpe nok; 130 fots radius - og de kunne ikke passerer hvis man ikke hadde midtskinnen.

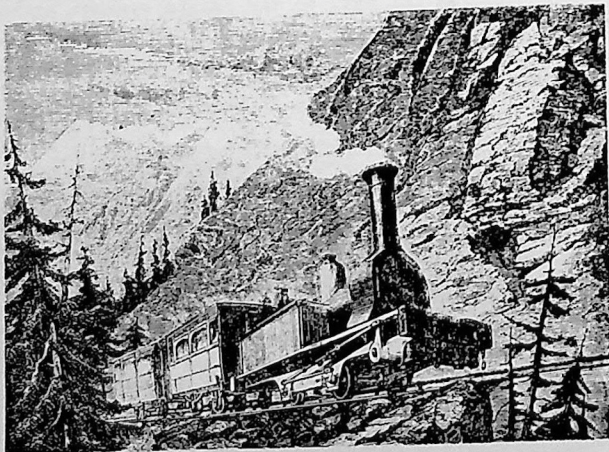
Farten opp på plataet ved banens høyeste punkt varte ikke lenge. Her begynte den voldsomme nedkjørselen fra stasjonen Grande-Croix til Susa. Sett fra loket tok ferden seg halsbrekkende ut. På en lang strekning på omtrent 4 eng. mil var banen lukket av lavin-gallerier og de tidligere nevnte sneoverbygninger. Den slynget seg i kurver som man ikke fant maken til på noen annen bane. På loket kunne man i tunnelene kun se få meter fremfor seg - så skarpe var de. Disse fikk loket til å riste, dirre og hoppe så man knapt kunne holde seg fast. Så kom man ut i det fri hvor en avgrunn på 3.000 - 4.000 fot gapte en i møte. I neste øyeblikk gjorde banen en

bratt sving til venstre, så krapp at lokføreren og fyrbøteren måtte klamre seg fast for ikke å bli slynget ut. Så plutselig til høyre og til venstre og slik videre nedover mens farten snart minket, snart øket ettersom fallet ble mindre eller større. Toget i seg selv var støtt nok, og i passasjervognene kunne man ikke merke så meget til bevegelsene. De var innrettet på amerikansk vis med dører i begge ender og seter langs sidene. Hver vogn var forsynt med to bremsere, av hvilken den ene grep fatt om midtskinnen. Når den var på, behøvedes den alminnelige brems ikke.

Et par minutter etter at toget hadde satt seg i bevegelse ned mot Susa, ble dampen stengt og bremsene satt løst på. Toget kunne da trille hele veien av seg selv. Men i praksis var det vanskelig å få den rette grad av langsomhet, og snart måtte man løsne bremsene og snart sette damp opp mot dem. Når et alminnelig tog med lokomotiv, to trebygde passasjervogner og en godsvogn kjørte nedover med hurtigste tillatte fart, 15 eng. mil i timen, kunne bremsene stoppe toget på ca. 60 meter. Lokene var også forsynt med en brems som virket på midtskinnen. De deler av denne brems som kom i berøring med midtskinnen ble for sikkerhets skyld fornyet hver dag. Dette var nødvendig ettersom en tur fra Lanslebourg til Susa var nok til at der ble slitt en 3/8 tomme dyp fure på innersiden av bremseklossen.

Banen ble som nevnt nedlagt i 1871 - etter snaut 4 års drift.

Jeg har funnet to bilder fra denne bane i Opfindelsernes Bog, II. bind utgave 1877. Det ene bilde viser en del av tracéen, og det annet et tog på banen. Jeg har også funnet et bilde av et av banens lokomotiver i et gammelt koversasjonsleksikon som jeg fant i Statistisk Centralbyrås bibliotek.



RUBRIKKANNONSE

KJEMPESALG etter flytting
Gjenstander og litteratur med tilknytning til jernbane, modelljernbane og sporvei selges billig. Fortegnelse sendes uforbindtlig. Avtale kan treffes for gjennomsyn.
Henvendelse Olaf Wiegels, Belsetveien 96, 1349 Rykkinn
Telefon etter kl. 17 - (02) 13 34 21.

Ledige stillinger

Etter vedtak på årsmøte i D&V 20. januar utlyses herved følgende stillinger:

Baneformann I avdeling
Baneformann III avdeling

Baneformannsstillingen på I avdeling ble ledig etter at Stein Olav Hohle, som hadde innehatt stillingen siden årsmøtet i fjor, ble tilsatt som overbaneformann.

Baneformannsstillingen på III avdeling ble ledig etter at Per Ivar Michalsen, som hadde innehatt stillingen i en årrekke, hadde bedt om å bli fritatt.

Tilsettingen av nye baneformenn vil bli foretatt av styret.

Interesserte bes henvende seg skriftlig til styret innen 15. mai 1975.

SALG

Styret

Vi lanserte i forrige utgave av Tertittent en "Sirkulærsamling" - gamle sirkulærer o.l. fra A/L Hølandsbanen og A/L Urskog-Hølandsbanen gjennom alle år. Store deler av opplaget på 30 ble revet bort i løpet av en måned, noe vi ikke ser på som noen overraskelse hverken i den ene eller den annen retning. Vi håper nå at flest mulig benytter anledningen til å sikre seg en av de få samlinger som er igjen. Den koster fremdeles kr 12,- og tilsendes portofritt.

□ □ □ □

Denne gangen kan vi tilby våre lesere noe nytt og enda mer spennende: en komplett samling Hølandsbane-nytt (nr. 1 - 9) innbundet i en eksklusiv perm!

Samlingene koster kr 25,- pr. stk., og for de som synes dette er en høy pris, kan vi opplyse at man ved kjøp av 4 samlinger eller mer innrømmes en rabatt på 20 %. Kjøp derfor minst 5 samlinger - så får du én gratis!

Red.

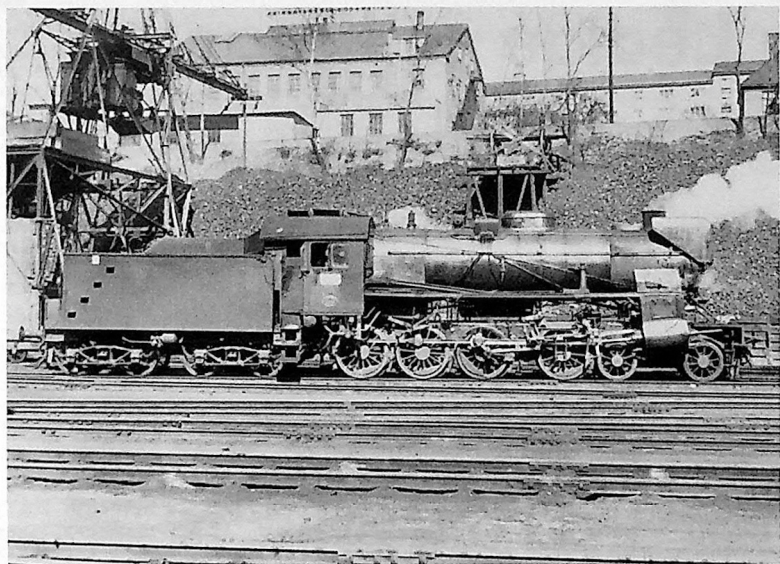
forts. fra side 3

Etter at det ordinære møtet ble hevet kl. 20.15, spiste man pølser og så jernbanefilmer til man fikk firkantede pupiller. Ca. kl. 23.00 forlot de siste lokalet.

Stein Olav Hohle
Møterefereent



En bok om Jernbanens historie fra Stephensons bokjettes damplokomotiv til dagens stål-uhyrer. Er skrevet for gutter fra 7 til 70 år.



ALLEREDE ETTER FÅ ÅRS DRIFT PÅ BERGENSBANEN, OPPDAGET MAN AT DET VAR BEHOV FOR STORE OG KRAFTIGE MASKINER FOR Å FA TRUKKET TOGENE OVER FJELLET UNDER VANSKELIGE VÆRFORHOLD.

LOKOMOTIVENE AV TYPE 31 BLE BYGGET NETTOPP FOR DETTE FORMÅLET, OG BLE SÅLEDES OFTE KALT FOR BERGENSBANENS HØYFJELLS-LOKOMOTIVER. DE FØRSTE MASKINENE AV TYPEN BLE ANSKAFFET I 1915 FRA THUNE, OG FREM TIL 1926 BLE DET BYGGET I ALT 27 LOKOMOTIVER AV FORSKJELLIGE NORSKE OG UTENLANDSKE FABRIKKER.

DE 4 FØRSTE MASKINENE VAR 4 SYLINDREDE TVILLINGLOK, MENS DE RESTERENDE BLE BYGGET SOM 4 SYLINDREDE COMPOUNDLOK. TOPPHASTIGHETEN BLE SATT TIL 70 KM/T.

DET ER INGEN TVIL OM AT LOKENE AV TYPE 31 HAR MYE AV ÆREN FOR AT TRAFIKKEN PÅ BERGENSBANEN HAR VÆRT OPPRETTHOLDT I VINTERSTORMENE.

UTRANGERINGEN AV LOKOMOTIVENE BEGYNTE ALLEREDE I 1944, DA LOK NR. 403 BLE TOTALSKADD VED BREIFOSSULYKKEN.

UTRANGERINGEN BEGYNTE FOR ALVOR I 1962, OG DE 3 SISTE LOKENE BLE TATT UT AV TRAFIKK I 1970.

I DAG EKSISTERER EN REPRESENTANT FOR TYPEN - LOK NR. 452 - SOM EN GANG I FREMTIDEN VIL KOMME TIL JERNBANEMUSEET PÅ HAMAR.

