

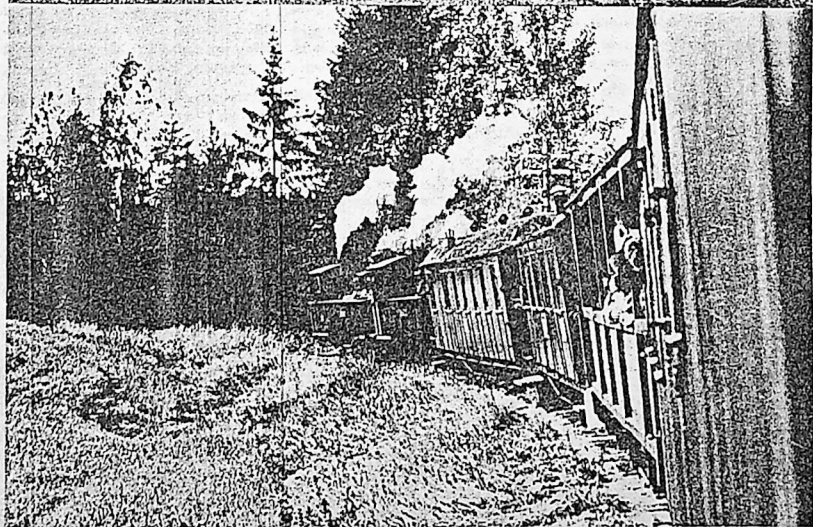
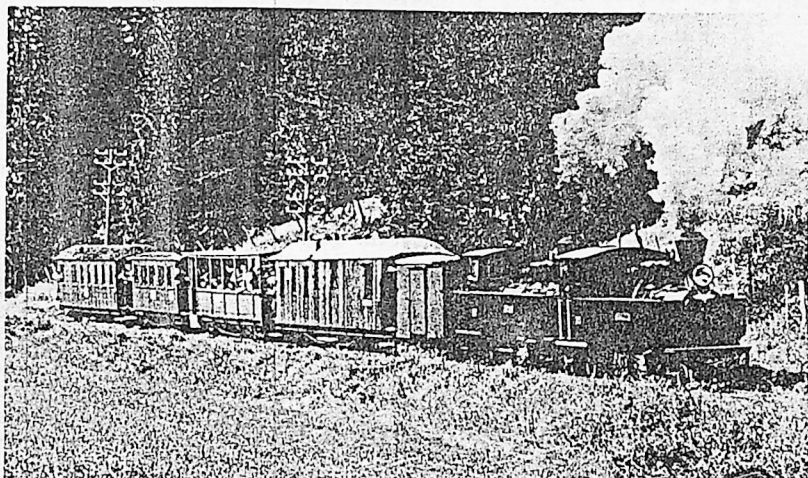
# Tertittten

Medlemsblad for

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

NR. 22. Utgitt 1 mars 1972

Redaksjon: Stein Olav Hohle  
Hans P. Grøner



# URSKOG-HØLANDSBANEN

## NYTT UTSEENDE

Vi er tilbake med et nytt nummer av "TERTITTEN", innbefattet jubileumsnummeret det 22. i rekken. Som vi ser har det funnet sted en vesentlig forandring. Det hendige A-5 formatet har måttet vike plassen for et større og forsåvidt mindre tiltalende format og en enklere innbindingsform. Man kunne fristes til å betegne det som en kvalitetsforringelse - i et hvert fall rent estetisk. Hvorfor har vi da gått til denne omleggingen? Svaret er greit. Vi har fått et medlemsblad som er svært rimelig - og ikke nok med det, leveringstiden er vesentlig forkortet.

Så litt om stoffet. Urskog-Hølandsbanen skal selvsagt fortsatt stå i brennpunktet, men med synkende omkostninger kan vi også tillate oss å gå litt lengere ut til siden for vår egentlige virksomhet. Det har vi gjort denne gangen.

## UHB ER BLITT MEDLEM AV NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER

Bak denne tørre overskriften skjuler det seg noe uhyre vesentlig: Urskog-Hølandsbanen har fått offentlig status som museum. Vi har endelig oppnådd den anerkjennelse som vi så lenge har savnet, vi har fått en håndsrøking hvis betydning vanskelig kan overvurderes.

I første omgang innebærer anerkjennelsen en moralsk støtte, vi behøver ikke lengre bry oss om de fra tid til annen tilbakevendende påstandene om det bare er "lek" og at det nok snart vil være over - våre myndigheter mener noe annet.

Derneft gir denne vår nye status oss langt større muligheter til å oppnå økonomisk støtte fra det offentlige. Hvis vi kan legitimere at vi har behov for bidrag til konkrete oppgaver innen vårt virkefelt som bør finne sin løsning kan vi regne med å bli hørt.

Vi skylder såvel Fylkeskonservatoren i Akershus, Kjeld Magnussen, som Fylkesordføreren i Akershus, Kjell Knudsen, vår hjerteligste takk for den innsats de har ydet for at vi skulle få denne vår nye status.

Før har vi alltid ment at vi drev en museumsjernbane, nå er det faktisk slått at det er nettopp det vi gjør, - og det medfører ansvar og økende krav til oss. Vi må vise oss denne oppgaven verdig.

Vi hitsetter noen utdrag av hva styret i NKKM uttaler:

"Søknaden om opptagelse som medlem av NKKM ble behandlet på møte i NKKM's styre mandag 21. februar d.a..

Styret diskuterte i denne forbindelse de rent prinsipielle sider av saken, og kom til at museumsjernbanen på sentrale punkter måtte kunne sammenliknes med et museum. Det dreier seg om et avgrenset museumsområde, nemlig jernbanespor og terreng langs dette, stasjonsbygninger o.a. bygninger, og diverse utstyr som tilhører museet, alt bevart på sitt opprinnelige sted. Disse forhold skiller museumsjernbanen fra andre organisasjoner som interesserer seg for samlinger av f.eks. veteranbiler o.a. rullende materiell av historisk eller kulturhistorisk karakter.

Fortsettes side 11.

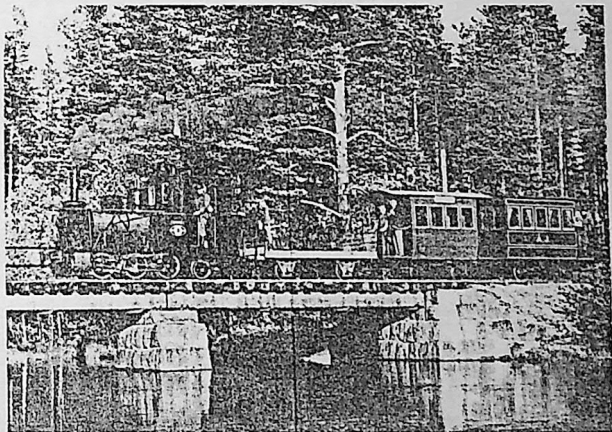
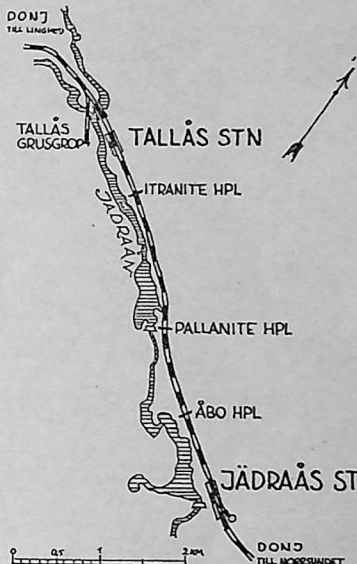
# JÄDRAÅS-TALLÅS JÄRNVÄG

Denne jernbanen representerer det siste tilskudd av museumsbaner i Sverige som har etablert seg skikkelig. Foreningen benytter en 5 km. lang strekning av den nå nedlagte Dala-Ockelbo-Norrundets Järnväg. Utgangspunktet er Jädraås hvorfra banen går nordvestover til Tallås og vel  $1\frac{1}{2}$  km. videre. Se kartet.

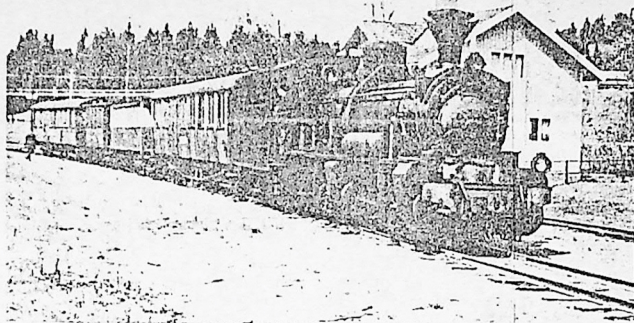
I Jädraås har man såvel lokstall som svingskive, ja, endogtil en større hall der man foretar revijsjoner av banens vogner. I Tallås disponerer foreningen stasjonshuset med uthus og det er her banens medlemmer holder til når det er virksomhet på JTJ.

Sporvidden er 891 mm, den mest vanlige sporvidde på smalt spor i Sverige.

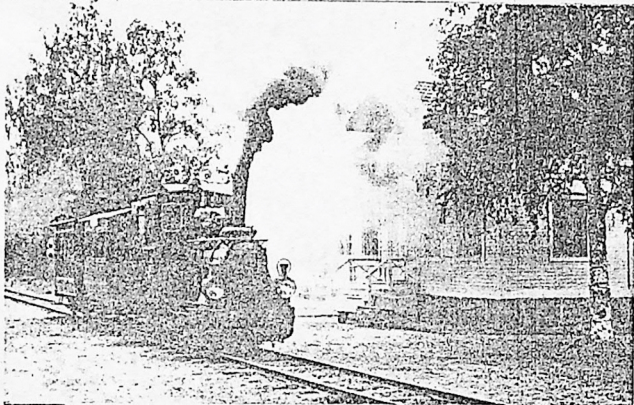
Foreningen disponerer 2 damplok. Et av dem, "Korsån" ble gitt til foreningen så tidlig som i 1961. Det ble bygget i Falun i 1902 for Vintjärn-Åg-Hinsens Järnväg i den østlige del av Dalarna. I 1969



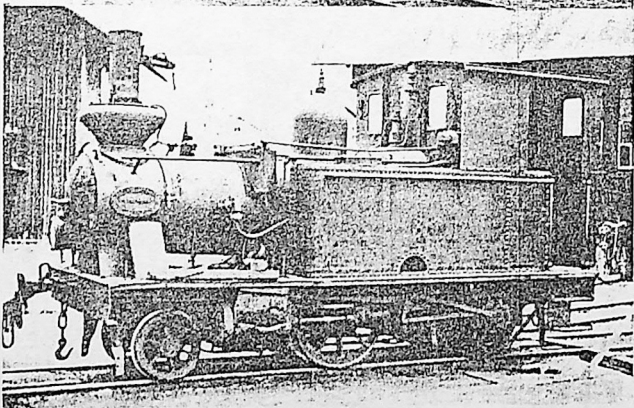
"Korsån" med tog på broen over Jädraån like nord for Tallås stasjon



DONJ's malletlok nr.12 med persontog ved Vintjärn stasjon før dieseldriften tok over. Loket står nå på Jernbanemuseet i Gävle og venter på oppussing.



JTJ's lok "Korsån" med "Korsåvagnen" og Kong Oskar II's jaktvogn ved Tallås stasjon.



Byvalla-Långshyttans lok nr. 9, JTJ's siste ervervelse på lokfronten, her fotografert på svingskiven i Jädraås før overhalingen.

kjøpte man så lok nr. 9 fra Byvalla-Långshyttans Järnväg og transporterte det til Jädraås for reparasjon og oppussing.

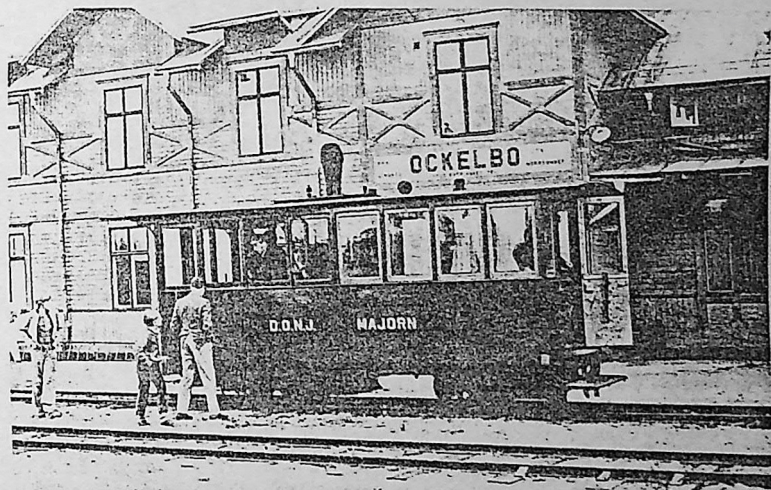
Den 14. august foregikk den offisielle åpningen av JTJ. Dessverre var været omtrent så galt som det kunne bli med tåke og striregn absolutt hele dagen. Dette la nok en demper på stemningen, men en stor dag ble det uansett.

Ekstratog trukket av DONJ's mallet lok nr. 8 ble satt opp fra Ockelbo til Jädraås tidlig på formiddagen slik at man var i Jädraås i god tid før åpningstoget til Tallås avgikk kl. 12.30. Dette toget ble trukket av BLJ nr.9 som for anledningen var smykket med emblem og svenske flagg. Loket hadde gjennomgått full oppussing i klubbens regi, et arbeide som fortjener honnør. Bedre kan det knapt gjøres.

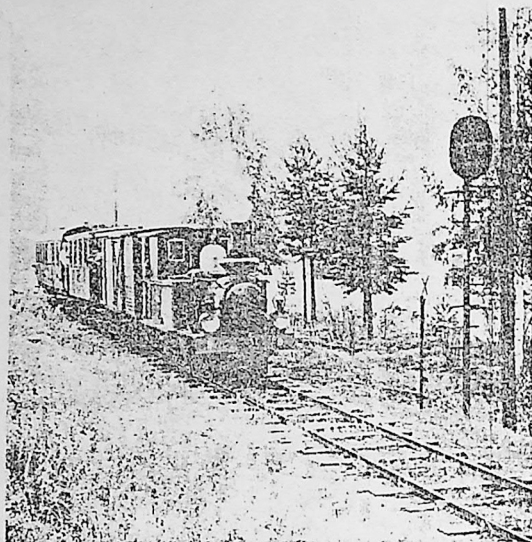
Like etter at åpningstoget hadde ankommet Tallås gikk neste tog trukket av "Korsån" fra Jädraås og til slutt fulgte dampmotorvognen "Majorn" fra 1888. Sistnevnte må vi ha lov å betegne som dagens høydepunkt. Med stående teak-kledd dampkjel og "luksuskabin" for de reisende er den noe av det mest interessante og enestående vi noen gang har sett på smalt spor.

Alle dagens tog var sprenghulle av forventningsfulle reisende, men det ble ikke plass til alle som gjerne ville ta seg en tur. Den oppsatte rute ble strengt holdt. Inprovisasjon for å få med alle som ønsket seg en tur savnet vi.

Om kvelden var det stor middag i Jädraås. Under middagen kom så den store og gledelige overraskelsen. "Majorn" ble av Kopparfors AB skjenket til JTJ som jubileumsgave!

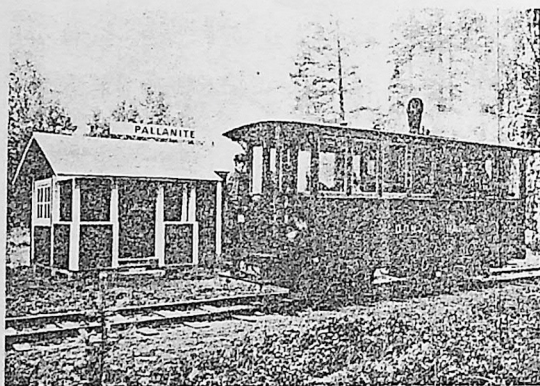


Dampmotorvognen "Majorn" fotografert på Ockelbo stasjon i august 1970.



BLJ 9 med tog like  
etter avgang fra  
Jädraås stasjon.

Foto: L-H Larsson



"Majorn" fotografert  
ved Pallanite holde-  
plass på åpningsdagen.

Foto: Tore Westerman

Søndag 15/8 gikk togene inn i vablig rute. Regulær drift var et faktum.

I 1972 er det planlagt kjøring følgende dager: 2/7, 15-16/7, 30/7, 12-13/8, 27/8, 10/9 og 24/9.

Vi  nsker Jädraås-Tallås Järnväg lykke til!

Hans P. Grøner

På et diskusjonsmøte i Reiselivsklubben i Oslo for et par år siden, kom en temmelig selvbevisst, luftfartsinteressert herre med noen billige morsomheter om jernbanens stilling og de latterlige små pappbillettene, som man enda ikke hadde klart å kvitte seg med. Bemerkningen syntes jeg var meget malplassert, så meget mer som denne uanseelige pappbilletten i bunn og grunn var en genial oppfinnelse, som er like aktuell idag som da den ble introdusert for 130 år siden.

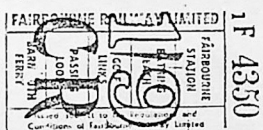
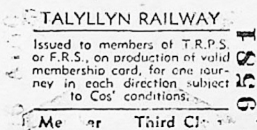
I billettekspedisjoner og reisebyråer verden over snakker man kort og godt om edmondsonske billetter som er den faglige betegnelse på de små pappstykker som bærer oppfinnerens navn.

Og her er historien om THOMAS EDMONDSON (1792-1851) og hans billett.

Da jernbanen fra Newcastle til Carlisle ble åpnet for drift i 1836, fikk Edmondson ansettelse som stasjonsmester på en liten stasjon. På den tid brukte man som reiselegitimasjon små sedler som dem man brukte på postdeligensene. Edmondson mente at disse sedlene hadde mange mangler, - og han begynte derfor å pønske på om det ikke kunne gå an å finne frem til et billettsystem som ville gi mer effektiv kontroll, og samtidig bedre tilpasset det nye massetransportmiddel man hadde fått i jernbanen. Det nye system prøvet han først på sin egen stasjon, og snart etter ble det tatt i bruk på alle banens stasjoner.

Systemet virket bra og det er øyensynlig grunnen til at han fikk ansettelse i administrasjonen for Manchester & Leed's Railway hvor hans billetter ble tatt i bruk ved alle stasjoner, - og straks etter på alle stasjoner over hele England.

På kontinentet gikk det slett ikke fullt så glatt. I 1848 ble et forslag om å innføre edmondsonske billetter på de tyske baner forkastet i første omgang, men etterhånden har systemet gått sin seiersgang over hele verden. Nu passer ikke edmondsonbilletten under alle forhold, mer det har aldri lyktes de senere systemer å fortrønge det edmondsonske.



Efterhånden har man fått en rekke forskjellige typer, f.eks. billetter med gul, grønn og brun farge for 1. 2. og 3. kl., rød strek på langs for hurtigtog o.s.v.. En avert, som spesielt ble brukt på strekninger med liten trafikk, bl.a. på Urskog-Hølandsbanen, er de såkalte gruppebilletter hvor en rekke stasjoner, hvortil salget var lite, er ført opp i linjeavstand nedover billetten. Når billetten selges i luken, klippes den tværs over nedenfor vedkommende stasjonsnavn, og det som blir igjen vedlegges regnskapet som legitimasjon for den pris som skal avregnes.

Det kunne være atskillig mer å si om edmondsonbilletten, men det vil føre for langt. Jeg vil her bare trekke frem et moment av mer praktisk art som sikkert har vært avgjørende. En papirbillett vil passasjeren under en trettende reise lett komme til å brette, rulle eller på annen måte maltraktere, mens pappbilletten vil være like god når turen er slutt.

Efter det som her er berettet, må en gå ut fra at edmondsonbilletten var i almindelig bruk over hele England fra omkring 1840, nettopp det året da den store postreform ble vedtatt. Den fastsatte en ensartet porto for hele landet, nemlig 1 penny for et vanlig brev, hvilket igjen førte til at man på forslag fra skotten James Chalmers fikk de første frimerkene.

Det kan se ut som en ren tilfældighet at admomsonbilletten og fri-merket kom i bruk samtidig, men forklaringen er nok at jernbanen innledet en voldsom ekspansjon også postalt.

Men tilbake til det jeg nevnte innledningsvis. Med de stadige frem-skrutt på luftfartens område, regner man med at det innen rett lenge vil være mulig å møte opp på flyplassen bare noen minutter før avgang, løse billett ved skranken og til og med være sikker på å komme med uten forhåndsbestilling av plass. Hvis man envidere forutsetter maskinell billettkontroll ved sperren slik jeg bl.a. har sett ved de nye undergrunnsbanene i London, skulle man tro at admomsonbilletten vil være tingen.

Bjarne Sætrang

## BREIFOSSULYKKEN

En meget kald vinternatt i slutten av februar 1944 kom et tanktog kjørende over Bergensbanens høyfjellsstrekning. Den sedvanlige kontroll av togets bremsar var som vanlig utført på Myrdal stasjon, og alt virket som det skulle. Idet tanktog 1428 passerte Taugvatn, kunne fyrbøteren sette seg ned og slappe av litt, da han hadde god fyr og det var unnabakke i flere mil framover.

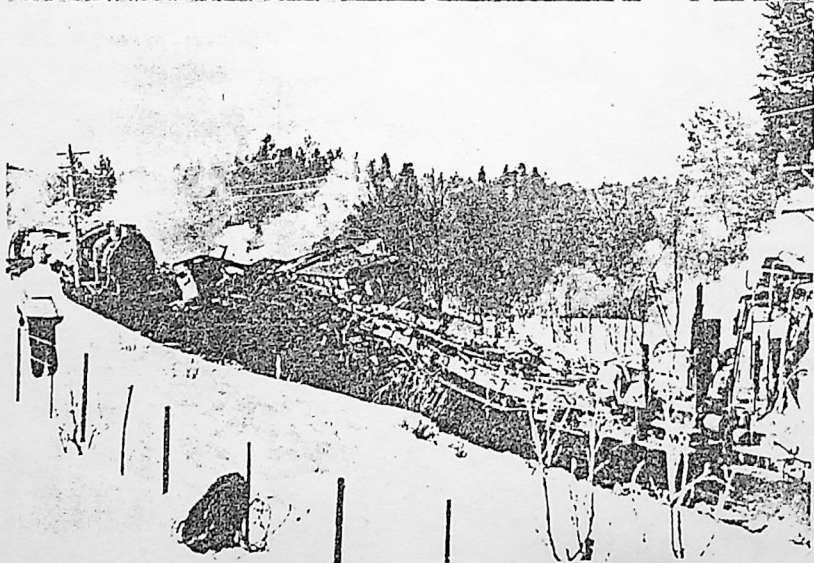
Toget, som besto av to lukkede godsvogner, en konduktørvogn, ti tankvagner pluss to fiskevogner, ble trukket av et damplok type 39, nr. 169. Fisken skulle til Tyskland, mens brennstoffet i tankvognene skulle fraktes via Oslo til Nord-Norge hvor "Bismarcks" søsterskip "Tirpitz" lå for bunkring. Denne giganten av et slagskip trengte 11000 tonn brennstoff og olje, og den tyske overkommando anså det for særdeles viktig at "Tirpitz" raskt kunne klargjøres til angrepstokt mot de allierte konvoier.

På fallet mellom Ustaoset og Geilo merket lokførereren at noe var galt fatt, for bremsene tok ikke som de skulle. Hastigheten bare økte og økte, og ved en titt bakover observerte han at det gnistret fra de to vognene nærmest loket og de tre bakerste vognene i toget. Lokførereren forsto da at bremsene på tankvognene var uvirksomme, og han reagerte øyeblikkelig ved å varsle konduktøren bak i toget med å signalisere "stopp" og "fare" med lokfløyten. Selv hadde imidlertid konduktøren allerede skjant at noe måtte være i uorden, da han syntes hastigheten ble uvanlig høy i fallet ned mot Geilo.

Kl. 2.47 gikk tpx. på Geilo ut for å sjekke at alt var i orden til kryssing 9 minutter senere mellom 1428 og nattoget til Bergen. Idet han skal gå inn på kontoret sitt, får han se godstoget komme i rasende fart mot sporvekselen som var lagt i avvik for den forestående kryssing. Med ca. 80 km/t slenger godstoget seg med det tikoblede loket forspent gjennom avvik, og av en eller annen merkelig grunn forblir det på sporet. Straks etter kommer lokførereren og fyrbøteren løpende inn på stasjonen. De kunne fortelle at de ikke kunne gjøre mer for å bremse toget. Derfor hadde de hoppet av loket like utenfor stasjonen, da de anså det for sikkert at det stive loket ville spore av i den rasende farten inn i avvik. Breifoss banevokterbolige ble straks oppringt for om mulig å få stoppet nattoget. Med 30 akseler og lok nr. 403 type 31b holder det god fart i stigningen fra Hol til Geilo. På samme linje befinner også tanktoget seg i stor hastighet med et ubemannet godstogslok foran. I 30 graders kulle og 100 km's fart går konduktøren i 1428 fra vogn til vogn og drar til håndbrekkene. I den kalde snøen utfører han en holtedåd på det slongete toget som kanskje savner



Nedenfor ser vi to bilder fra ulykken. Øverst et nærbilde av lok nr. 403 der hele sylindertpartiet er revet løs og ligger mellom de to lokomotivene. På det nederste bildet får vi et inntrykk av ulykkesstedet. Legg merke til vognen bak det veltede lokomotivet, bare rammen er igjen av det som var en sovevogn. Det var her de fleste av de omkomne befant seg.

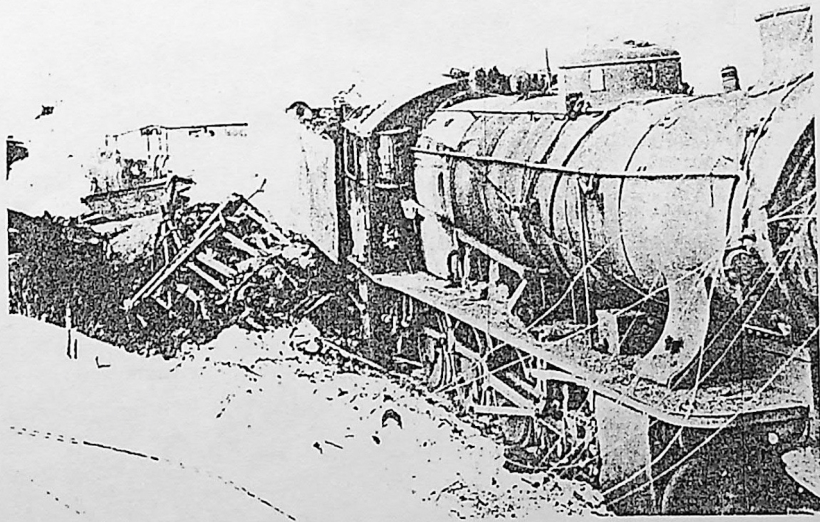


sidestykket i norsk jernbanehistorie. Imidlertid har toget kommet opp i en så høy hastighet at bremseklossene nærmest smelter på hjulene. I det han er i ferd med å dra til brekket på den femte tankvognen, går et voldsomt rykk gjennom toget, og han blir slengt på hodet ut i snøen. Olje som flommer ut fra tankvognene blir antent av de rødglødende bremseklossene og konduktørens klær settes i fyr og håret svis av. Da han litt etterpå kommer til bevissthet, begynner han å lete etter sin forlovede som hadde fulgt med ham over høyfjellet. Hun hadde lagt seg ned på gulvot i F-vognen og kom helt uskadet fra ulykken.

På nattoget var imidlertid personskaden atskillig større. Lokføreren ble drept, mens fyrbøteren ble alvorlig skadet, og ca. 30 passasjerer, deriblant flere tysk militær, omkom. Røkylvirkningen av kollisjonen var så kraftig at lokene sto 2 meter fra hverandre på ulykkesstedet. Tilsammen hadde de togene en hastighet på 130-140 km/t. De nærmeste sovevognene etter lok 403 ble antent av den brennende oljen og ble fullstendig forkullet. Ved de uskadde passasjerernes hjelp klarte konduktørpersonalet i nattoget å få firt 3 av personvognene ned til Ål. Deretter begynte tyske og norske spesialister sammen med russiske krigsfanger på den omstendelige oppryddingen. Etter to dager var lokene på skinnene og kunne trilles forsiktig ned til Ål. Onsdag den 1. mars kl. 22.00 var linjen klar igjen etter 67 timers stans i toggangen over Breifoss.

Ulykken fikk imidlertid et uheldig etterspill for lokpersonalet fra tog 1428, da de ble arrestert mistenkt for sabotasje. En stund satt de arrestert i Bergen, men ble senere overført til Grini hvor de ble holdt som gisler for eventuell jernbanesabotasje. Tyskerne frafalt ganske raskt tiltalen om sabotasje, da de to forklarte seg meget overbevisende. Dessuten hadde en SS-bataljon på øvelse mellom Ustaoset og Geilo lagt merke til at det gnistret fra hjulene på de bakerste og forreste vognene i toget.

Lok 169 etter sammenstøtet.



Konduktøren i 1428 fikk 500 kroner i belønning av NSB's hovedstyre og Kongens fortjenestemedalje etter krigen som honnor for hva han hadde utført i disse prekære minuttene og sekundene.

Det var tydelig at tyskerne tok denne ulykken alvorlig, da få opplysninger ble gitt og selveste Reichskommissar Terboven og generaloberst von Falkenhorst innfant seg på stedet et par dager etter ulykken. Uken før hadde nemlig linjen blitt sprengt i været på Breifoss. En linjevisitor rakk imidlertid å varsle Geilo så nattoget til Oslo kunne stoppes. Som en kuriositet kan nevnes at nettopp med dette toget fulgte en del av Quislings hird som skulle på stevne i hovedstaden.

Stein Olav Hohle

Fortsettelse fra side 2:

Forøvrig ser styret det som meget verdifullt at de hobby-interesser som knytter seg til denne museumsjernbanen blir utnyttet på en så positiv måte.

Styret vil på denne bakgrunn kunne innvilge medlemskap i NKKM for A/L Urskog-Holandsbanen -----". Styret

#### LOKFØRERUTDANNELSEN PÅ URSKOG-HOLANDSBANEN

I den senere tid har interessen for loktjeneste øket sterkt blant våre medlemmer. Etter først, til vår forbauselse, å ha konstateret at pågangen i flere år var langt mindre enn ventet er den der nå for fullt.

I denne forbindelse kan det være på sin plass å presisere enkelte vesentlige forhold vedrørende lokdriften: Vi er den eneste banen drevet av amatører i Norge som selv er ansvarlige for all lokomotivkjøring. På Setesdalsbanen må det alltid være med en NSB-lokomotivfører på loket, eller i det minste i dets umiddelbare nærhet. Man er der for å kunne gripe inn om det skulle vise seg påkrevet. Hos oss finnes det ingen slik "redningsmann", vi må med andre ord til en hver tid være så godt inne i lokomotivets virkemåte og kjøringen av det, at det ikke oppstår situasjoner der han ville være nødvendig. Til nå har det godt upåklagelig. Det kan vi takke våre udmerkede lokomotivførere for.

Det er en absolutt forutsetning for utdanningen av våre nye lokførere at de får en så grundig opplæring at de vil kunne mestre enhver situasjon som med en viss rimelighet kan ventes å kunne oppstå. Dette krever at hver ny aspirant får en grundig opplæring og lang erfaring før han slippes løs på egen hånd.

Konsekvensen av denne "politikk" skulle være klar om enn litt skuffende. Ikke alle som ønsker loktjeneste kan få slippe til med det samme. De relativt få kjoredagene gjør det umulig å gi aspirantene den nødvendige erfaring på kort tid. Hver mann vil derfor bruke forholdsvis lang tid på å tilegne seg den ferdighet som vil bli krevet av ham.

Ovennevnte er skrevet fordi vi mener at våre medlemmer har krav på å få vite hvilke muligheter de har. Man kunne selvsagt valgt ikke å nevne saken i det hele tatt, men det ville etter vår mening være lite reelt.

For om mulig å øke tempoet i utdanningen av våre nye lokførere, har vi besluttet at det skal benyttes damplok i en del av våre arbeids-tog. Vi håper at dette tiltak vil lette litt på situasjonen.

Hans P. Grøner  
driftstestyrer

## ÅRSMØTET

Årsmøtet i Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen regi ble avholdt på Norsk Teknisk Museum onsdag 19/1-72.

Det var møt frem 20 medlemmer som ble ønsket velkommen av vår daværende driftsbestyrer Olaf Wiegels. Gaute Narverud fikk oppgaven å være møtets leder.

Første pkt. var ansettelse av ny driftsbestyrer idet Olaf Wiegels nå ønsket avløsning etter nærmere 10 års sammenhengende innsats. Som ny driftsbestyrer ble valgt Hans P. Grøner, som således gikk av som verkemester. Som ny verkemester ble valgt Frederik Münster-Mohn. Per Tallaksen ble valgt til trafikksjef. Svein Knudsen ble valgt som baneformann på 1. avd.. (Styret har tidligere tilsatt Finn Halling som baneformann på 2. avd. og Per Ivar Michalson som baneformann på 3. avd.).

Det ble vedtatt at årets drift skal foregå søndager i tiden 25. juni til 3. mars. Ruteordningen for 1972 ble fremlagt. Man endes om at trafikksjefen avgjør detaljene.

Det var så en del diskusjon om arbeidsoppgavene i 1972. Banemesteren kunne meddele at man for banens vedkommende i det vesentlige ville satse på vedlikehold og ettersyn av anlegget. Noen prekære oppgaver skulle året ikke by på. Vognformannen hevdet at man i 1972 måtte pusse opp Go26 utvendig og at det videre var nødvendig med en del reparasjoner av interiøret i ABo3. Det ville også være ønskelig med en oppussing av F-avdelingen i BFO5. På lokomotivene vil det stort sett dreie seg om løpende vedlikehold. Det ble ellers nevnt at det snart er på tide om å se seg om etter et nytt diesellok. Pause med mineralvann og varme pølser.

Forslag til endring av vedtektene ble fremlagt til uttalelse for D&V. Det var tilfredshet med det fremlagte forslag som man anbefalte Generalforsamlingen 1972 å vedta.

Lagets formann, J. Seemann Berg, rettet en alvorlig advarsel til de av medlemmene som fremdeles ikke kan holde orden i hvilehytta på Bingsfoss og uttrykte skuffelse over at enkelte tydeligvis ikke er istand til å rydde opp etter seg. Ellers var han bekymret over at en del medlemmer fremdeles ikke hadde gjort opp for den brusen som var tatt i løpet av året. Om dette forhold ikke rettet seg ville vi bli tvunget til å innstille salget av mineralvann.

Møtet ble avsluttet med fremvisning av film og lysbilder. Til avveksling ble det denne gangen vist en del filmer som ikke bare handlet om tog, noe som man syntes å sette pris på. Red.

## GENERALFORSAMLING 1972.

Møtet ble satt 7/3 kl. 19.15 i Ing. Chr. F. Grønners kantine i Hovfaret 17, Skoyen.

Det møtte 13 andelshavere som tilsammen m/fullmakter representerte 107 stemmer.

Formannen, J. Seemann Berg, åpnet møtet og ønsket de fremmøtte velkommen. Han overlot deretter ledelsen av møtet til G. Narverud. Hans P. Grøner ble valgt til referent og Bjørn Winter Larsen og Svein Knudsen paraferer.

Årsberetning og regnskap ble enstemmig vedtatt.

Olaf Wiegels, Finn Halling og Bjørn Halling ble enstemmig valgt til nye styremedlemmer og Stein Olav Hohle som ny varamann etter Gaute Narverud.

Forslag til endring av § 1 således at det blir anledning til salg av B-andeler ble enstemmig vedtatt. Likeledes ble forslagene til endringer av § 4 og § 5 enstemmig vedtatt (se gjeldende vedtekter på side 14).

Under eventuelt foreslo G. Narverud at styret skulle meddeles ansvarsfrihet hvilket ble meddelt uten innvendinger.

Grøner gjorde deretter rede for vår nye status som museum idet vi er blitt godkjent som sådant tilsluttet Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer (NKKM).

Generalforsamlingen hevet kl. 19.45.

Hans P. Grøner/referent  
(sign.)

Svein Knudsen Bjørn Winter Larsen  
(sign.) (sign.)

Konstituerende styremøte ble satt kl. 20.00 samme sted. Styret har konstituert seg som følger:

Formann	: J. Seemann Berg
Varaformann	: Olaf Wiegels
Kasserer	: Finn Halling
Styremedlem	: Eivind W. Robertsen/Bjørn Halling
Driftsbest.	: Hans P. Grøner
1.varamann	: Frederik Münster-Mohn
2.varamann	: Stein Olav Hohle (konst. sekretær)

#### NYTT REGLEMENT

Det er utarbeidet nytt reglement for Urskog-Hølandsbanen. Samlingen omfatter ORGANISASJONSPLAN, DRIFTSHÅNDBOK, UNIFORMSREGLEMENT, TJENESTE- OG SIGNALREGLEMENT, DRIFTSREGLEMENT og BETJENINGSFORSKRIFTER FOR LOK-PERSONALET. Reglementet er trykket i A5-format og heftet i perm. Det vil bli solgt til medlemmene for kr. 10,- og blir da vedkommendes private eiendom. Reglementet kjøpes direkte av trafikksjefen eller driftsbestyreren.

Per Tallaksen  
trafikksjef.

#### HONNORBILLETTER

Fra og med sesongen 72 blir det innført ordning med honnorbilletter på UHB. Alle som kvalifiserer til kjøp av honnorbillott kan da reise tur-retur for kr. 3,-. For ordningen gjelder de samme bestemmelser som ved NSB.

Red.

#### SULITJELMABANENS KONGEVOGN TIL URSKOG-HØLANDSBANEN

Takket være stor imotekommenhet fra Sulitjelma Gruber A/S og NSB ved "privatbanekontoret" får UHB overta ovennevnte vogn vederlagsfritt når Sulitjelmabanen nedlegges 23. juli d.å.. Vognen, som er bygget av Skabo i 1912 har nøyaktig de samme utvendige mål som Col og Co2, men er teak-kledd og utstyrt med store vinduer og laterninotak. Det er planen at vognen skal pusses opp i Oslo vinteren 72/73 og settes i drift sommeren 1973.

HPG

#### KONTINGENTEN 1972

Vi ber om at de av våre medlemmer som enda ikke har betalt kontingenten for 1972 gjør dette snarest beleilig!

§ 1.

Laget er et andelslag med begrenset ansvar, vekslende kapital og vekslende medlemstall. Hver andel utgjør kr. 50,-, femti kroner. Den er ikke rentebærende. Salg av andeler er begrenset til 250 stk. Fra og med andel nr. 201 til og med andel nr. 250 er forbeholdt aktive medlemmer. Styret har anledning til å utstede erøsandeler.

B-andeler a kr. 50,-, som er uten rettigheter og forpliktelser, kan selges i ubegrenset omfang.

§ 2.

Når andelshaveren har innbetalt sin andel, får han tilsendt andelsbrev lydende på navn. Den kan ikke overdras uten styrets samtykke. Hver andel gir innehaveren rett til en stemme på generalforsamling, men ingen andelshaver kan for seg selv avgi mer enn 10 stemmer.

§ 3.

Andelslagets formål er bevaring og drift av det materiell man har fått overlatt fra Norges Statsbaner til hobby- og turistbane over en del av den gamle trace ved Sørumsand, og så langt mot Kvevlå som det blir anledning til.

Andelslaget drives på idealistisk basis.

§ 4.

Andelslagets styre skal bestå av formann, fire styremedlemmer, driftsbestyreren og to varamenn for styremedlemmene. Styret fordeler innbyrdes arbeidsoppgavene. Styremedlemmene velges for 2 år ad gangen, ved gjenvalg et år.

§ 5.

Alle som ønsker å støtte andelslagets virksomhet kan bli aktive eller støttomedlemmer av Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen. Aktive medlemmer er medlemmer som i løpet av året utfører arbeidsoppgaver for andelslaget.

Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen skal i god tid før den årlige generalforsamlingen holde årsmøte. På årsmøtet skal de aktive medlemmer, med en stemme hver, velge driftsbestyrer for kommende to år og trekke opp retningslinjer for kommende sesongs virksomhet.

Driftsbestyreren er automatisk medlem av styret for sin funksjonstid. Han er ansvarlig overfor styret for forvaltning av andelslagets eiendom og for driften.

§ 6.

Lagets høyeste myndighet er generalforsamlingen som avholdes en gang årlig i mars måned. Den innkalles med 14 dagers varsel. Ved avstemning på generalforsamling med likt stemmetall, gjør formannens stemme utslaget.

§ 7.

Ekstraordinær generalforsamling kan innkalles når styret finner det påkrevet eller minst 1/5 av andelshaverene krever det. Innkallelse sendes minst 14 dager i forveien. På ekstraordinær generalforsamling skal bare behandles de saker som er årsak til innkallelelsen.

§ 8.

Froandring av vedtektene kan kun skje på generalforsamling med 2/3 flertall. Forslag til forandring i vedtektene skal være innsendt til styret innen utgangen av januar måned.

§ 9.

Ved oppløsning av laget, som kun kan skje på generalforsamling med 3/4 flertall, skal alt det materiell som laget har mottatt fra NSB leveres tilbake. Den øvrige avvikling skjer etter generalforsamlingens bestemmelse.

§ 10.

Prokura bestemmes av styret.

§ 11.

Aktiv publisitet i forbindelse med banen skal godkjennes av en av styret oppnevnt tillitsmann.