

Årsberetning 2002



LOKALTRAFIKHISTORISK
FORENING



Om Lokaltrafikkhistorisk forening

Lokaltrafikkhistorisk forening er en partipolitisk uavhengig forening som på idealistisk grunnlag arbeider for å utbre interessen for kollektivtrafikken og dens historie. Alt arbeid skjer på ulønnet basis.

Foreningen ble grunnlagt i 1966. Den gang var det få som så verdien i å ta vare på de gamle Oslo-trikkene og -trolleybussene som var i ferd med å tas ut av trafikk. En håndfull ildsjeler gikk aktivt inn for å gjøre noe for å redde denne betydningsfulle delen av byens historie. Det hele startet med to motorvogner og en tilhenger. I dag eier og disponerer foreningen totalt 56 sporbundne kjøretøy, 31 busser og syv andre kjøretøy, som utgjør landets største samling av kollektivtrafikkjøretøy. De fleste kjøretøyene er fra Oslo og Akershus, som også er foreningens base og geografiske interesseområde. Det meste av aktiviteten har foregått på Majorstuen og Vinterbro.

LTF har hele tiden hatt som mål å ta vare på, sikre, restaurere, fremvise og ikke minst bruke de gamle trikkene og bussene fra Osloregionen. I alle år har hovedproblemet vært å kunne ta vare på det rullende materiellet på en forsvarlig måte. Betydelig innsats er nedlagt i å sikre materiellet fra forfall.

Etter hvert som samlingen har vokst, har byens myndigheter begynt å innse verdien av samlingen og den virksomheten foreningen driver. I 1985 åpnet vi Norges første sporveismuseum i Vognhall 5 på Majorstuen. Vi har dessuten et kjørende museumsanlegg under oppbygging på Vinterbro ved fornøylesparken TusenFryd. I dag er LTF en naturlig samarbeidspartner for arrangementer knyttet til kollektivtrafikk og byhistorie. Vi har et utstrakt samarbeid med foreninger og virksomheter med beslektede interessefelt i inn- og utland.

Foreningen har i overkant av 300 medlemmer i alle aldre, de fleste bosatt i Osloregionen. Siden 1994 har vi opplevd en positiv tilstrømning av særlig yngre medlemmer. Mange av disse deltar også aktivt i foreningens arbeid, og er en helt nødvendig forutsetning for den videre driften.

Tore Taksdal Stubhaug (18) ble LTF-medlem som 9-åring i 1993. I dag studerer han realfag ved Universitetet i Oslo og er aktiv i LTFs virke. Her er han klar til å hjelpe Stefan Kraft med sveising på Vinterbro sommeren 2002.

(Foto: Håkon Kinck Gaarder)





Innholdsfortegnelse

Om Lokaltrafikkhistorisk forening.....	2
Oppsummering av året 2002.....	4
1. Styre og tillitsverv.....	5
2. Medlemstall.....	6
3. Økonomi.....	6
4. Nyervervelser.....	10
5. Utrangeringer.....	10
6. Vognparken.....	10
7. Hovedinnsatsområder.....	15
7.1 Anlegg.....	15
7.2 Marked.....	16
7.3 Museum.....	19
7.4 Verksted.....	22
8. Arrangementer i samarbeid med andre.....	23
9. Kjøring med historisk materiell.....	25
10. Lagring av historisk materiell.....	26

Årsberetningen er laget av sekretær Håkon Kinck Gaarder med bidrag fra styrets medlemmer. Redaksjonen ble avsluttet 17. mars 2003.

Forsidebilde:

Ekebergbanevogn 1001 i Sporveismuseet

(Foto: Håkon Kinck Gaarder.)



Oppsummering av året 2002

av sekretær Håkon Kinck Gaarder

Aktiviteten i 2002 har i hovedsak vært konsentrert omkring sommerens jordingsarbeid på Vinterbro og Sporveisbussenes 75-årsjubileum i september. Året har imidlertid vært preget av frykt for at Sporveismuseet Vognhall 5 *kunne* risikere å bli stengt som følge av Kontorbedriften Oslo KFs planer om å omgjøre hallen til et slags kombinert kjøpesenter og bibliotek. De aktive medlemmene har derfor nedlagt mye tid på arbeidet for at vognhallen skal forbli sporveismuseum, og dette arbeidet fortsetter i 2003. Øvrig aktivitet i foreningen har nødvendigvis måttet lide for dette.

Vinterbro er et satsningsområde, og arbeidet med å klargjøre for drift av museumsvogner ble fortsatt i 2002.

Sporveisbussenes 75-årsjubileum har betydd et vesentlig løft for mange av foreningens Sporveisbussar. De fleste bussene som var knyttet til jubileet, fikk luftet seg på Rådhusplassen 14. september. Arrangementet var et samarbeid med AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene, og gav foreningen og museet god reklame.

På Majorstuen har museumslederen fortsatt oppgraderingen av museumsutstillingen. Å gjøre vogner tilgjengelige og gi publikum nye opplevelser er viktige mål. Dette er både tids- og kostnadskrevende arbeid, og videreføres i 2003.

Restaureringsarbeidet har hovedsakelig vært konsentrert rundt ferdigstilling av rammen til A-177 ("Makrellkassen"), interiørarbeid i Blåbuss 428 og utseendemessig istandsettelse av HaWa-toget 121+634. Arbeidet har en tendens til å drøye ut når vi ikke har helt klare tidshorisonter å forholde oss til. Jubileene det siste tiåret har i så måte vært effektive i å holde aktivitetsnivået oppe i foreningen.

I 2002 ble det jevnlig avholdt medlemsmøter, og LTF-nytt har kommet ut med jevnlig mellomrom. Kvaliteten på tidsskriftet Lokaltrafikk når stadig nye høyder, særlig da "jubileumsutgave" nr. 50 fikk fargeomslag. Vi har all grunn til å være stolte av medlemsbladet vårt! Vi takker redaksjonen for en storartet innsats i 2002.

Det er også verdt å nevne at vi stadig ser nye aktive fjes i foreningen. Vi håper dere finner dere godt til rette i en forening som for mange kan virke litt vanskelig å komme "inn under huden" på. Men vær ikke redd for å si din mening eller komme med gode forslag. Vi takker for innsatsen i 2002 og håper å se både nye og gamle aktive også tiden fremover.



1. Styre og tillitsvern

1.1 Styret før generalforsamlingen

Administrasjonsgruppen:

Leder: Lars Fredrik Andersen
Sekretær: Henrik Sartz
Kasserer: Peter Schou

Faggruppen:

Anleggsleder: Lars-Embrik Blystad
Markedsleder: Håkon Kinck Gaarder
Museumsleder: Espen Schönfeldt
Verkstedleder: Arne Nygaard
Varamedlem: Lars Storm

1.2 Styret etter generalforsamlingen

Administrasjonsgruppen:

Leder: Lars Fredrik Andersen
Sekretær: Håkon Kinck Gaarder
Kasserer: Kristian Kortgård

Faggruppen:

Anleggsleder: Lars-Embrik Blystad
Markedsleder: Roar Olsen
Museumsleder: Espen Schönfeldt
Verkstedleder: Stefan Kraft
Varamedlem: Arne Nygaard

*Arne Nygaard (t.v.),
Bjørn Andersen,
Kristian Kortgård,
Lars Fredrik
Andersen og Marit
Brustugun skyver ut
EB 2 fredag 13.
september 2002 for
å delta på Sporveis-
bussenes 75-
årsjubileum.*

*(Foto: Håkon
Kinck Gaarder)*





1.3 Endringer i styret

Peter Schou virket som kasserer ut mai 2002 siden den nyvalgte kassereren, Kristian Kortgård, hadde pådratt seg et benbrudd i februar 2002.

1.4 Revisorer

Ulf Berntsen
Magnus Birkeland

1.5 Valgkomité

Audun Andersen
Stein Hjeltnes
Hans-Petter Lyshaug

1.6 Styremøter

Det har vært avholdt 14 ordinære styremøter i 2002. Det har også vært avholdt arbeidsmøter etter behov.

2. Medlemstall

Foreningen hadde 316 medlemmer pr. 31.12.02, en netto tilvekst på 25 fra forrige årsskifte. Vi fikk 40 nye medlemmer. Fem meldte seg ut skriftlig; de øvrige frafalte ble strøket fra medlemsregisteret på grunn av manglende kontingent.

3. Økonomi

3.1 Generelt

Foreningen hadde i 2002 ca. kr. 220.000 til disposisjon for generell drift, mot ca. kr. 295.000 i 2001.

Tilskuddet fra Oslo kommune (bevilget av AS Oslo Sporveier) utgjorde kr. 110.000, det samme som de tre foregående år. Kontingentinngangen ble på kr. 54.785, mot kr. 76.345 i 2001.

Museet holdt åpent søndager og mandager hele året. Billettinntektene beløp seg til kr. 40.590 med et besøk på 2351 personer. Vi fikk en oppgang på 10,5 % i besøkstallet, mens inntektene økte med 12,8 %. Dette skyldes særlig at det ble arrangert barnehageuke i april. En spesiell takk rettes til Truls Bartvik og Peter Schou som også i år har stilt opp som museumsvakter mandager.



I 2002 har AS Oslo Sporveier ved Sporveishistorisk råd støttet oss slik:

• Vognhallsutvidelse på Vinterbro	kr. 300000,-
• Sporveisbussene 75 år	kr. 75000,-
• Restaurering av "Makrellkasse" A-177	kr. 50000,-
• Oppgradering av museet	kr. 25000,-

Hovedutgiftspostene har vært:

• Driftskostnader, Vognhall 5	kr. 90433,46
• Transporter	kr. 11837,28
• Bussparken	kr. 34127,50
• Bussopplag	kr. 15500,-
• Varebil	kr. 10319,08
• Administrasjon	kr. 27743,38

Resultatregnskapet balanserte i 2002 med et underskudd på kr. 7754,72. Årsaker til dette var prisøkning på forsikringer og strøm. Mye av de frie midlene er bundet opp til dekning av faste utgifter.

3.2 Medlemskontingent

Medlemskontingenten var i 2002:

• Første års medlemskap	kr. 100,-
• Ordinært medlemskap	kr. 250,-
• Fem års medlemskap	kr. 1000,-
• Medlemmer under 16 år	kr. 100,-
• Husstandsmedlemskap	kr. 100,-

Generalforsamlingen 2002 vedtok ikke å heve medlemskontingenten, gjeldende f.o.m. 2003. Satsene for 2003 er dermed de samme som for 2002.



Hovedregnskapet 2002

Resultatkonto pr. 31.12.02

<u>Vognhall 5</u>			<u>Kontingenter</u>		
<u>Faste driftsutgifter:</u>			2002	47075,-	
Komm. avgifter	6731,96		2003	500,-	
Strøm	70152,-		2002-06	6960,-	
Forsikring	1854,-		2006	250,-	54785,-
Alarmabn.	11695,50	90433,46	<u>Gaver og tilskudd</u>		
<u>Variable driftsutgifter:</u>			<u>Tilskudd:</u>		
Diverse museet		8516,-	AS Oslo Sporveier		110000,-
<u>Vinterbro</u>			<u>Gaver:</u>		
Faste utgifter	2981,-		Norgesbuss AS	500,-	
Variable utgifter	8988,36		Diverse gaver	775,41	1275,41
Sveisegass	4639,-		<u>Museet:</u>		
<u>Kjøretøy</u>			Billetsalg	41630,-	
Avgifter kjøretøy	7630,-		Omvisning etc.	5245,73	
Transporter	11837,28		Oslokortet	587,-	
Brusautomat	1580,50		Veskedifferanse	849,-	
Julebord	426,-		Øreavrundning	0,14	48311,87
Ansvarsforsikring	3299,-		Renteinntekter		5893,56
<u>Busser:</u>					
Forsikringer	33188,-				
Diesel	800,-				
Rekvisita	139,50	34127,50			
Bussopplag		15500,-			
<u>Varebil:</u>					
Forsikring	4289,-				
Bensin	1303,24				
Vedlikehold	4726,84	10319,08			
<u>Administrasjon:</u>					
Omkostninger	9504,49				
Porto	10696,-				
Telefon	5577,39				
Bankgebyrer	1965,50	27743,38	Underskudd til balansekonto		
			7754,72		
		228020,56			
					228020,56

Oslo, 31.12.02 / 13.03.03

Kristian Kortgård
kassører



4. Nyervervelser

Lokaltrafikkhistorisk forening har overtatt en Mercedes-Benz O-405 med Repstad-karosseri fra Lommedalsbussen med internnr. 112. Bussen fikk vi av Norgesbuss.

Bussen er en 1988-modell og gikk i trafikk inntil 2001. Bussen har fått en lett oppgradering av Bertel O. Steen til en rimelig pris, og er EU-godkjent.

Bussen er ikke spesielt gammel, men representerer et trafikkelskap som var godt kjent i Osloregionen, men som i dag er borte. Bussen er i Lommedalsbussens fargeskjema fra tidlig 70-tall, sort og grønt.

Foreningen har dessuten fått tilsagn om å få overta en SM91, som ble utrangert etter 1. november, fra Sporvognsdivisjonen i AS Oslo Sporveier. Dette vil skje i 2003.

5. Utrangeringer

Lokaltrafikkhistorisk forening har ikke utrangert gammelt materiell i 2002.

6. Vognoversikt

Oversikten viser de 94 enhetene som pr. 31.12.02 eies og disponeres av Lokaltrafikkhistorisk forening. I alt er dette 56 sporbundne kjøretøy, 31 busser og syv andre kjøretøy. Alle enheter er tatt med selv om noen av dem er demontert eller mangler vitale deler.



NB 112 er LTFs nyeste anskaffelse. (Foto: Roar Nilsson)



Forkortelser brukt i vognoversikten

AEC	Associated Equipment Co.	KSS	Kristiania Sporveisselskab
AEG	Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft	LB	Loomedalsbussene
BB	Bærumsbanen	LHB	Linke-Hofmann-Busch
BFB	Bærums Forenede Bilruter	LRB	Lillehammer-Ringsaker Bilruter
BO	BO-bussene, Skien	LT	London Transport
BS	Bergen Sporvei	MAN	Machinebau-AG Nürnberg/ Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg
BTM	Bergens Tekniske Museum	MV	Metropolitan Vickers
DBO	De Blå Omnibusser	NB	Norgesbuss
DBR	De Blå Romeriksbusser	NEBB	Norsk Elektrisk & Brown Boveri
DKT	Drammen Kommunale Trikk	NSB	Norges Statsbaner
DO	Drammen Omnibuss	NTM	Norsk Tekniske Museum
DOB	Drammen og Omegn Buslinjer	OFB	Oslo og Follo Busstrafikk
EB	Ekebergbanen	OS	Oslo Sporveier
ELIN	AG für Elektrische Industrie	RB	Romeriksbussene
Gaia	Gaia Trafikk	RBT	Romerike Busstrafikk
GHO	Godsruten Hønefoss-Oslo/ Engeseth Buslinjer	RR	Ringeriksruten
GS	Göteborg Spårvägar	RSJ	Ransomes, Sims & Jefferies
HaWa	Hannoversche Waggonfabrik	SBC	Ing. M.O. Schøyens Bilcentraler
HKB	Holmenkøibanen	SS	Siemens-Schuckert
HTM	Haagsche Tramweg Maatschappij	Strømmen	Strømmens Værksted
Høka	Hønefoss Karosserifabrikk	SV	Scania Vabis
Iversen	A. W. Iversens Karosserifabrikk	UEG	Union Elektrizitäts Gesellschaft
KeS	Kristiania elektriske Sporveier	VBK	Vestfold Bil & Karrosseri
KKS	Kristiania Kommunale Sporveier	Zypen	van der Zypen & Charlier
		ØB	Østensjøbanen
		ØRB	Øvre Romerike Billag



Et representativt utvalg av LTFs vognpark står utstilt i Sporveismuseet Vognhall 5, deriblant KSS 220 fra 1911. (Foto: Håkon Kinck Gaarder)

**A. Hestesporvogner (4 stk.)**

KSS 5	1875	Stephenson	Kun vognkasse	Vognhall 5
KSS 6	1875	Stephenson	Eies av Oslo Bymuseum	Vognhall 5
KSS 9	1875	Stephenson	Kun vognkasse, demontert	Vinterbro
KSS 32	1888	Skabo	Kun vognkasse, demontert	Vognhall 5

B. Motorvogner (34 stk.)

HkB 1	1897	MAN/Schuckert	Eies av NTM	Vognhall 5
HkB 8	1897	MAN/Schuckert		Vognhall 5
KSS 32	1899	Falkenried/UEG	(OS 301)	Vognhall 5
OS 6	1899	KSS/LHB/UEG	Ombygd 1918, eies av NTM	Vognhall 5
KSS 87	1913	Falkenried/Siemens	(OS 87)	Vinterbro
OS 91	1913	Falkenried/Siemens	Ex KSS 91	Vognhall 5
OS 203	1913	Falkenried/Siemens	Ex 306, ex 90, ex KSS 90	Vinterbro
KeS 307	1913	Herbrand/Siemens	(OS 108)	Vognhall 5
KSS 95	1914	Skabo/Siemens	(OS 95)	Vognhall 5
KSS 96	1914	Skabo/Siemens	(OS 96)	Vognhall 5
HkB 42	1917	Skabo/Westinghouse		Majorstuen T
EB 1001	1917	Skabo/Siemens		Vognhall 5
KeS 322	1918	KeS/Siemens	(OS 302, ex 50), kupé fra 1899	Vognhall 5
EB 1007	1920	Skabo/NEBB		Vinterbro
OS 121	1922	KSS/Busch/Siemens	Ex KSS 505, kupé fra 1899	Vognhall 5
OS 149	1922	HaWa/Siemens	Ex KSS 533	Vognhall 5
OS 393	1924	Zypen/Siemens	Ex BB 3	Vognhall 5
OS 397	1926	Skabo/Siemens	Ex BB 34, ex ØB 7	Vinterbro
HkB 110	1930	Skabo/Westinghouse	Ombygd 1964	Vognhall 5
EB 1013	1932	Skabo/Siemens		Vognhall 5
HkB 205	1934	Skabo/Siemens/NEBB		Ellingsrudåsen T
OS 163	1937	Strømmen/NEBB		Vognhall 5
OS 166	1939	Skabo/AEG/ELIN		Vinterbro
OS 170	1939	Skabo/AEG/ELIN		Vognhall 5
OS 196	1939	Strømmen/MV/ELIN		Avløs
OS 199	1939	Strømmen/MV/ELIN		Vinterbro
EB 1011	1953	EB/Skabo/Siemens		Avløs
OS 215	1953	Høka/Hägglund		Ellingsrudåsen T
BB 405	1954	BB/MV		Ellingsrudåsen T
OS 234	1957	Høka/Hägglund		Vognhall 5
OS 38	1957	OS/Siemens	Understell fra 1913 (OS 259)	Vognhall 5
OS 247	1958	Høka/Hägglund		Avløs
OS 149	1960	EB/Siemens	Ex OS 398, ex EB 1004	Vinterbro
OS 207	1987	OS/AEG/Hägglund	Type SM83, ex 267, ex SM53 219	Vognhall 5

C. Tilhengere (9 stk.)

HkB ?	1899	Skabo	Godsvogn, ex åpen tilhenger	Vinterbro
HTM H43	1910	Skabo	Kabelvogn, ex åpen KSS 230	Vinterbro
KSS 220	1911	Skabo	(OS 436)	Vognhall 5
KES 347	1913	Skabo	(OS 497)	Vognhall 5
OS 634	1924	HaWa		Vognhall 5
OS 586	1953	Hägglund	Type ST89, ex GS 438, ombygd	Avløs
EB 1049	1955	Larvik		Avløs
OS 661	1956	OS/Høka	Understell fra 1909	Vognhall 5
OS 563	1956	Strømmen		Vognhall 5



Selskap/nr.	Byggear	Fabrikat	Bemerkninger	Plassering
D. Arbeidsvogner (9 stk.)				
OS ?	1912?	KSS	Snøplog	Vognhall 5
HkB ?	1915	Strømmen	Grusvogn	Vinterbro
HkB L2	1918	Skabo/Westinghouse	Lokomotiv, ombygd 1955	Vinterbro
OS 312	?	KSS	Banesmie	Vinterbro
OS 313	1919	KSS	Tralle	Vinterbro
OS 311	1922	KSS	Slipevogn	Vinterbro
OS 314	?	OS	Isharv	Vinterbro
OS 398	1951	OS	Snøplog, ex 198, ex 303	Vinterbro
OS 345	1968	OS	Grusvogn, understell fra 1919	Vinterbro

E. Hestømnibuss (1 stk.)

DO ?	?	?	Kun vognkasse, demontert	Vinterbro
------	---	---	--------------------------	-----------

F. Trolleybusser (4 stk.)

DKT 11	1938	Høka/RSJ	Disponeres av DOB	Drammen
OS 810	1951	Strømmen/NEBB	(DKT 26)	Vognhall 5
BS 607	1959	Munck/Sunbeam/NEBB	Disponeres av Gaia/BTM	Møhlenpris
BS 302	1972	Skoda	Disponeres av Gaia/BTM	Mannsværk

G. Brenselsbusser (26 stk.)

?	1916?	Federal/?	Kun vognkasse	Vognhall 5
EB 2	1924	Berliet/Skabo	Eies av NTM	Vognhall 5
OS 177	1932	Hal-Scott/Strømmen	(A-951), demontert	Vinterbro
OS ?	1936/37	Hal-Scott/Strømmen		Vinterbro
OS 744	1939	Hal-Scott/Strømmen		Vinterbro
OS 745	1939	Hal-Scott/Strømmen		Vognhall 5
SBC 082	1947	Guy/Munck	Ex SBC 172	Vinterbro
LRB D-20822	1948	Guy/Munck	Ex D-1007	Vinterbro
SBC 163	1951	SV/Per Schøyen		Vognhall 5
LT RT-4363	1953	AEC/Weymann	Dobbeltdækker	Vognhall 5
RR F-30062	1953	Volvo/versen	Ex F-30102	Vognhall 5
NSB D-14849	1955	Volvo/Larvik	Disponeres av Jernbanemuseet	Hamar
DBO 428	1956	SV/VBK		Vognhall 5
OS 285	1958	Leyland/Strømmen	Ex OS 930, utrykningsvogn	Trøgstad
OS 720	1964	Leyland/VBK		Vognhall 5
BO 46	1964	SV/T. Knudsen	Norges første leddbuss	Trøgstad
BFB 49	1965	SV/VBK		Vognhall 5
OS 835	1969	Büssing Präfekt		Skärer
OFB 431	1976	Volvo/Arna	Ex OFB 22	Trøgstad
ØRB 870	1976	Scania/Repstad	Ex ØRB 20	Trøgstad
OS 964	1977	MAN		Skärer
BFB 23	1977	Scania/VBK		Trøgstad
RB 11	1978	Volvo/Vest	Ex RBT 4	Trøgstad
RB 56	1978	Volvo/VBK	Ex DBR 456	Trøgstad
OS 717	1981	Volvo/VBK	Leddbuss	Trøgstad
NB 112	1988	Mercedes/Repstad	Ex LB 12	Trøgstad

H. Diverse kjøretøy (7 stk.)

OS 351	1949	Coles	Mobilkran	Vinterbro
GHO F-30521	1955	SV/T. Knudsen	Godsbuss	Vinterbro
OS A-969	1956	Mercedes/Schörling	Skinnerensebil	Vinterbro
OS A-955	1959	Citröen	Billetselgerbil, type HZ	Spyleberg
BFB C-552279	1961	Mercedes	Kranbil	Vinterbro
OS 178	1974	Mercedes/Schörling	Ledningsbil	Vinterbro
DF-80935	1991	VW Transporter	Varebil	Vognhall 5



Stefan Kraft (29) gjeninnmeldte seg i LTF i 2001 etter å ha tatt en "pause" pga. NATO-tjeneste i eks-Jugoslavia. I dag er han instruktør på Oslotikken og verkstedleder i LTF. Her fyrer han opp "sveisehengeren" på Vinterbro bak sin egen 71-modell Saab 96 sommeren 2002. (Foto: Håkon Kinck Gaarder)



7. Hovedinnsatsområder

Det er naturlig å dele foreningens virksomhet inn i fire hovedinnsatsområder. Dette gjenspeiler seg i styreordningen:

- Anlegg: Museumssporveien på Vinterbro
- Marked: Markedsføring, medlemstjeneste, publikasjoner
- Museum: Sporveismuseet Vognhall 5
- Verksted: Restaurering, vedlikehold

7.1 Anlegg

Sesongen startet i midtvinters 2. januar da plogvogn 398 ble transportert til Vinterbro. På grunn av snøproblemer ble den flyttet inn i vognhallen 11. januar etter at iherdige medlemmer hadde måkt snø og tint opp en frossen pens ved hjelp av en vannkoker... 17. og 18. januar ble i alt elleve boggier til A-vogner, Gullfisker og Høkvogner fraktet fra Bryn for lagring på Vinterbro. Dette kom svært ubeleilig. 7. februar ble foreningens restaurerte Mercedes skinnerensebil kjørt fra Avløs til Vinterbro for innendørs lagring. Den ferdig klinkede rammen til "Makrellkassen" ble transportert til Vinterbro 11. februar.

16. januar ble Museumssporveien AS stiftet. Arbeidet med å få driftstillatelse fra eltilsynet er igangsatt. Meningen er at aksjeselskapet skal forestå driften av museumssporvognene. Ved årets slutt pågikk fremdeles registreringen av foretaket, og man håper å starte opp driften sommeren 2003.

Arbeidet med å få godkjent 600-voltsanlegget har gått videre. Det mangler dessverre en linjebryter, og vi har arbeidet gjennom hele året med å få tak i dette, foreløpig uten suksess.

Mye tid gikk med til å arbeide med strømforsyningen. I mai ble arbeidet med jordingen av de 22 ledningsmastene igangsatt og fullført på høsten. Arbeidet har vært ganske omfattende: Grøfter ble gravd fra skinnegangen til masten. Noen steder måtte vi bore oss gjennom sement og brostein for å komme til sporet. Kabler fikk påmontert kabelsko som ble sølvloddet til en jernplate. Så ble jernplaten og foten på skinnestrengen smerglet før de ble sveiset sammen elektrisk. I masten boret vi et hull som ble gjenget og smerglet, og kabelen ble festet til masten med kabelsko og mutter. Arbeidet ble ledet av Stefan Kraft og Håkon Kinck Gaarder.

I forbindelse med jordingarbeidet har vi fått et nytt kjøretøy operativt. Det er en sveisetilhenger som tidligere tilhørte Sporvognsdivisjonen i Sporveien. Den lekker litt olje, men putrer fornøyd på avgiftsfri diesel og har fungert glimrende til sveisingen.



Videre utbygging av vognhallsdel C stoppet delvis opp det opprinnelige løsningsen ble dyrere enn man først ble forespeilet. I utgangspunktet tenkte man å bygge hallen delvis selv og benytte containere som vegger og bærekonstruksjon. Prosjekteringen av denne løsningen ble i dyreste laget, slik at man i stedet velger å satse på samme løsning som for de andre tilbyggene som er levert av Llentabhallen AS.

27. juni ble skinnegangen fra den gamle Skøyensløyfen samt skinnerestene fra Sinsen som lå igjen ved Skøyen hvilebu, flyttet inn på området vårt. Diverse containere ble også flyttet. Det var mye regn og tordenvær i løpet av sommeren. Det var strømløst på Vinterbro store deler av juli og august da det var lynnedslag i transformatoren to ganger. På grunn av et sprengningsuhell på TusenFryd, ble deler av området vårt bombardert av steiner i slutten av august, og dette medførte skader på vognhallstaket. Busser ble også flyttet inn i vognhallsdel B, som ble bygget i 2001. Foreløpig er fem busser og en rekke motorboggier plassert der. Skinnegangen over maskingraven ble sveiset og montert 3. september og ble støpt ferdig 17. oktober.

I begynnelsen av september ble det montert glass og dører i kiosken Tyrihans, som er blitt praktfull. Restaureringsarbeider ble også igangsatt med Stortorvet-huset. Det viste seg at takskadene var mer omfattende enn antatt, slik at hele taket måtte legges på nytt, inkludert rekonstruerte takbjelker. Bygningen har dermed fått tilbake noe av sin fordums prakt.

Høsten ble brukt til diverse opprydning, og 10. november ble en rekke vogner omrangert. To dager senere meldte vinteren definitivt sin ankomst, og siden det har aktiviteten stilnet av.

Med tanke på neste år er det søkt Sporveishistorisk råd om ytterligere midler til å fullføre byggingen av vognhallsdel C inklusive porter og elektrisk anlegg.

7.2 Marked

7.2.1 Medlemsmøter

I 2002 ble det avholdt fire medlemsmøter.

Tirsdag 13. april feiret vi "fødselsdagen" til SL79/I 101 som ble satt på sporet nøyaktig 20 år i forveien. Pensjonert ingeniør fra Sporveien, Sven Olav Solem, fortalte om bestillingen og leveransen av vogntypen. Medlemsturen brakte vogn 101 over en stor del av sporveisnettet.

Lørdag 20. april ble det arrangert "åpen dag" på Transporthistorisk museum i Trøgstad. Det ble satt opp en egen buss fra Majorstuen til Trøgstad.



*Tirsdag 13. april feiret vi fødselsdagen til SL79/I 101. "Familiebildet" er tatt på Rikshospitalet. Vognføreren på turen var Håkon Kinck Gaarder (22). Han studerer realfag ved Universitetet i Oslo og arbeider som helgedagsbetjening på trikken. Han ble medlem som 15-åring i 1996 og er i dag sekretær i LTF.
(Foto: Peter Udbjörg)*

Søndag 1. september ble det arrangert "åpen dag" på Vinterbro. Medlemmene fikk muligheten til å kikke inn i den vanligvis avlåste vognhallen og beske den kommende museumssporveien.

Onsdag 13. november ble det avholdt vandring langs den kommende T-baneringen fra Berg til Grefsen. Medlemsmøtet ble arrangert i samarbeid med Norsk Jernbaneklubb avd. Oslo og omland.

7.2.2 Publikasjoner

LTF-nytt kom med fire utgaver i 2002.

Gjennom foreningens salgavdeling, Forlaget LOKALTRAFIKK, utgir vi tidsskriftet LOKALTRAFIKK. Det kom tre nummer, nr. 48-50, av tidsskriftet i 2002. LTF takker redaktør Hans-Petter Lyshaug for tre utmerkede numre.

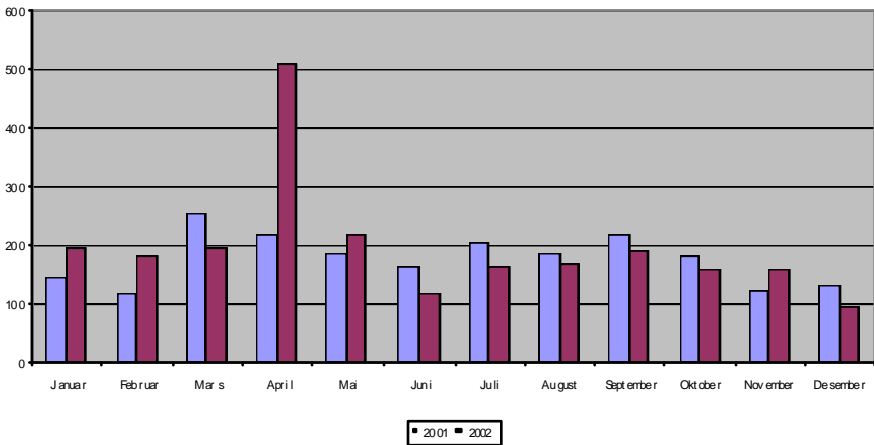
7.2.3 Presseomtale og markedsføring



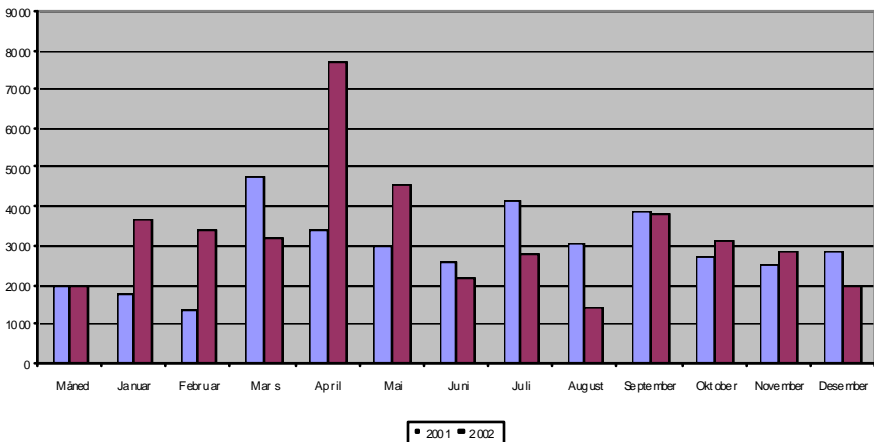
Museets åpningstider har vært annonsert i Aftenposten Aftens "Oslopuls" og Osloposten. Museumssporveien på Vinterbro ble omtalt i Aftenposten Aften 13. mai 2002 og Østlandets Blad 14. mai 2002.

I T-banens og trikkens rutehefter samt Rutebok for Oslo har Sporveismuseet fått en helsides fargeannonse med ulik utforming i de ulike heftene. I tillegg er hengeren annonse for sporveismuseet på en rekke sentrale holdeplasser i byen. Sporveiens markedsstab har velvillig bistått med plakatplass og trykking av to plakater for sporveismuseet. Den første plakaten omhandlet

Be søk st a II VH 5



I n n e k t s t a II VH 5





barnehageuken og ble hengt opp på alle driftsarter i mars/april. Den andre plakaten omhandlet sporveismuseet og ble hengt opp på alle driftsarter ultimo november. I forbindelse med Sporveibussenes 75-årsjubileum sponset Sporveiens markedsstab trykkingen av en fargebrosjyre om sporveismuseet. LTF takker AS Oslo Sporveier for denne markedsføringsstøtten.

7.2.3 Internett

Baard Belsaas vedlikeholder nettsidene og nettbutikken til Forlaget Lokaltrafikk, samt vedlikeholder et aktualitetsscript på hovedsiden og et innmeldingsskjema for nye medlemmer. Nettsidene er godt besøkt, og mange nye medlemmer kommer i kontakt med oss gjennom innmeldingsskjemaet. LTFs nettsider vedlikeholdes av Håkon Kinck Gaarder.

7.3 Museum

7.3.1 Besøksstall og åpningstider

Sporveismuseet VOGNHALL 5 holdt åpent søndag og mandag hele året fra kl. 12.00 til 15.00. Takstene i 2002 var de samme som i 2001, bortsett fra at museet ikke lenger er med i Oslokortet-avtalen:

- Voksne: kr. 30,-
- Barn: kr. 15,-
- Familie: kr. 60,- (to voksne med inntil tre barn)

År	2001	2002	Prosent av 2001
Besøksstall	2127	2351	110,5 %
Inntekt	kr. 35.980	kr. 40.590	112,8 %

Økningen i besøksstall (10,5 %) og inntekt (12,8 %) skyldes i all hovedsak barnehageuken i april. Intensiv markedsføring i forbindelse med barnehageuken har bidratt til å snu nedgangen i besøksstall og inntekt til oppgang. I sommermånedene ble museet enkelte dager holdt åpent mot Harald Hårfages gate. Her er trafikken større, og gir positivt utslag i antall besøkende. Andre konkrete satsningsområder er direkte kontakt med barnehager og pensjonistgrupper. Dette arbeidet videreføres i 2003. I september fikk dessuten personer med A-kort (månedskort med abonnement) halv pris på inngangsbilletten til museet.

7.3.2 Utstilte enheter i museet pr. 31.12.02

Sporbundne kjøretøy (26 stk.):

KSS 5 (kun vognkasse), KSS 6, HkB 1, HkB 8, KSS 32, KSS-snøplog, KeS 307, KeS 347, KSS 95, KSS 96, KSS 220, OS 6, OS 121, OS 634, OS 163,



OS 170, OS 38, OS 661, OS 234, OS 563, EB 1001, EB 1013, BB 3 (i ØB-farger) og HKB 110. I verkstedet står vognene OS 91 og OS 149 lagret, slik at det til sammen står 26 sporbundne kjøretøy i hallen. I tillegg har vi en Gullfiskboggi og en hjulgang på spor i utstillingen.

Trolley- og brønselsbusser (11 stk.):

Federal-karosseri, EB 2, OS 745, OS 810, SBC 163, LT RT-4363, RR F-30062, OS 720 og BFB 49. I tillegg står DBO 428 i verkstedet for restaurering, slik at det til sammen står elleve busser i hallen.

7.3.3 Museumsvakter

Etter at det i 2002 ble innført en egen museumsvaktliste, har arbeidet med å skaffe museumsvakter vært enklere for museumslederen. Alt arbeid med å holde museet åpent skjer på frivillig og ulønnet basis. I løpet av de to siste årene har antall personer som holder museet åpent økt fra 5 til 22 personer. Dette innebærer at vi nå har mulighet til å forbedre tilbudet til publikum ytterligere med flere aktiviteter, foredrag og åpningsdager. Museumslederen retter en spesiell takk til dem som har tatt seg fri fra jobb og studier for å holde museet åpent under barnehageuken, og til Peter Schou og Truls Bartvik som har holdt museet åpent hver mandag gjennom hele året.

7.3.4 Utstillingen

I 2002 har vi satset på å gjøre museet lettere tilgjengelig for barn og barnefamilier ved å legge opp til aktiviteter og opplevelser som rebusløp, simulatortrikk og modelljernbane.

Sporveismuseets rebusløp består av ulike poster med klippetenger i vognhallen, bl.a. hestesporvognen og Londonbussen. Arkene med tegninger av postene deles ut til barna når de kommer til museet. Det har vært en stor suksess, særlig fordi barn som ikke kan lese, vil kunne orientere seg etter bildene på arket.

I løpet av året er det bygget en kjøresimulator i førerkottet til HKB 110. Her kan barna trykke på knapper på førerplassen, dra i kontrollersveiven og prøve luftbremsen. Det er koblet til strøm i de lampene som lyser eller summer når man trykker på knappene. Foran førerkottet er det montert en TV hvor man kan se på en video hvor man får følelsen av å kjøre vognen.

Det ble i løpet av året montert en modellsporvei inne i HKB 110 hvor publikum selv kunne styre trikken ved hjelp av en fartsregulator. Anlegget var en stor suksess mens det var i drift, men viste seg ikke å være særlig driftssikkert. På slutten av året har vi derfor anskaffet et nytt og mer driftssikkert anlegg av type Märklin, hvor det i tillegg til modelljernbanen blir montert broer, tunneler



Simulatoren i HkB 110 er en suksess. (Foto: Håkon Kinck Gaarder)

og små finesser som vil gjøre anlegget både mer troverdig og attraktivt for publikum.

Et lyssignal fra Sjømannsskolebakken er montert på en søyle foran Ekebergbanevogn 1001. Publikum kan selv skifte signalet ved hjelp av en bryter på stolpen.

Foreningen har anskaffet et nytt dataanlegg med lysbilledskanner, papirbilledskanner, fotoskriver og laserskriver. Det nye utstyret vil gjøre det mulig å produsere utstillinger i fremtiden med en langt bedre billedmessig kvalitet enn dagens utstilling.

I forbindelse med Sporveisbussenes 75-årsjubileum ble det laget en tema-utstilling med buss hvor det ble stilt ut bilder og modeller fra Sporveiens bussdrift.

SM83-vogn 207 har fått montert en kasse med en kombinert TV og videospiller hvor det skal være visning av gamle og nye filmer fra sporveis- og bussdriften til publikum. Vognen egner seg godt som kino pga. det mørke interiøret. Arbeidet med kinoen ventes fullført i løpet av våren 2003.



Det er montert nattbelysning i Vognhall 5 som lyser opp fronten på vognene som står nærmest Gardeveien, dvs. hestesporvogn 6, Unionvogn 32, HkB 8 og HkB 110. Lyset bidrar til å synliggjøre foreningens perler for de tilfeldig forbipasserende etter mørkets frembrudd. Lyset slår seg på når det blir mørkt og slukkes automatisk ved midnatt.

Siden LTF overtok Vognhall 5 i 1985, har det store skiltet over inngangsdøren vært merket med "Lokaltrafikkhistorisk forening Vognhall 5". For å gjøre museet bedre kjent i nærmiljøet, har skiltet blitt omlakkert til "Lokaltrafikkhistorisk forening Sporveismuseet". Dessuten har Oslo Byes Vel tildelt Vognhall 5 en av de etter hvert så velkjente superellipsene som merker kulturbygg. Til venstre for inngangsdøren finner man nå den blå plaketten med informasjon om vognhallens historie. LTF takker Oslo Byes Vel varmt for gaven!

7.4 Verksted

7.4.1 Generelt

Pågående prosjekter i 2002 har vært følgende:

- A-177 ("Makrellkassen"): Komplet restaurering
- DBO 428: Komplet restaurering
- HaWa-tog 121+634: Utseendemessig istandsettelse
- A-vogn 393 ("Karlsvogna"): Ombygging til arkiv

Utenom A-177 har restaureringsarbeidet pågått i Vognhall 5. Vi har ikke de verkstedmaskiner som skal til for å drive et profesjonelt restaureringsverksted. Det sier seg derfor selv at mye av arbeidene må bortsettes eller kjøpes. Likevel har det vært drevet omfattende virksomhet i hallen, fortrinnsvis på arbeidskveldene, som er opptil et par ganger i uken.

Verkstedet brukes også til arbeidet med oppgradering og vedlikehold av museet. I tillegg til arealene i selve hallen, brukes også kjellerlokalene til restaureringsarbeid. Siden flere av objektene vi har arbeidet med i 2002 har stått i museet, har publikum hatt muligheten til å følge med etter hvert som arbeidet har skredet fremover. Noen synes sikkert det er utidig at vogner under restaurering står i museet; andre besøkende finner det interessant å se hva en vognistandsettelse faktisk innebærer.

Det er en forholdsvis fast gjeng som møtes på arbeidskveldene, men mange yngre medlemmer finner også veien til Vognhall 5.

7.4.2 Om de enkelte prosjektene



A-177

Prosjektleder er Gunnar Thomassen. I 2001 og 2002 er rammen til bussen blitt naglet. Til dette ble det leid lokaler. Alle hull til fjærfester og utspæringer til fjærfester og ramme er boret. Støpejernsbraketter til fjærfestene er bygget tilbake til originalen. Det er laget nye braketter til lufttanken, pumpen og sentralsmøreanlegget, nye avstivingsjern over hjulbuene, og nye pinnebolter til motoren. Hall-Scott-motoren, girkassen kompressoren og generatoren er overhålt. Et pågående arbeid er å støpe vippearmer til motoren og drev til overliggende kamaksel.

DBO 428

Prosjektleder er Hans Martin Kollerød. På våren ble sideplatene og takplatene til bussen skiftet og nye montert. Taket innvendig er malt ett strøk. En del vinduer er byttet i løpet av høsten.

HaWa-tog 121+634

Arbeidet ledes av verkstedleder Stefan Kraft. Trekkfeestet på vogn 634 er istandsatt. Lanternevinduene ble innsatt i april. Plattformgulvet ble fullført i løpet av våren og sommeren.

A-vogn 393

I løpet av året er et blitt arbeidet med å forbedre arkivforholdene i foreningen hvor A-vognen har blitt omgjort til en "arkiv-vogn" hvor foreningens arkiv vil bli oppbevart i fremtiden. Arbeidet ledes av sekretær Håkon Kinck Gaarder, som har vist en stor innsats i arbeidet. I løpet av året er kabler, ledninger, kjøremotstander og arbeidsvognsutstyr plukket ut av vognen. De tykkeste 600 V-kablene ble brukt til jording av ledningsmaster på Vinterbro. For å fjerne innmaten i vognen, ble kroken mellom A-vognen og E-vogn 163 ("Vogga") avstengt som lagersted for arkivet. Pågående arbeid er innvendig maling av vognen og påfølgende innredning.

8. Arrangementer i samarbeid med andre

18.-21. april deltok LTF med deltagere på den årlige konferansen arrangert av *Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr*. I år var Halle an der Saale vertskapsby. Disse konferansene har alltid en blanding av faglig og sosialt innhold. For oss er det svært utbytterikt å opprettholde og videreutvikle kontakten med miljøer også utenfor Norden. Av særlig interesse for oss var diskusjonen om forholdet til driftsselskapene. I Tyskland er det gjerne trafikk-selskapene selv som tar ansvaret for å ta vare på museumsmateriell, mens foreningene gjerne har form av venneforeninger. Andre temaer var sporvogner som tekniske minnesmerker, markedsføring av sporvei gjennom museumsmateriell og hvordan man kunne levendegjøre byhistorie gjennom



bruk av gamle trikker. Av særlig interesse var spørsmålet om hvordan man kombinerer ny teknikk med gamle vogner, et tema som er like aktuelt hos oss som i Tyskland. Sammen med skandinaviske kollegaer fikk vi også anledning til å presentere LTF overfor et interessert og lydhørt tysk publikum.

Lørdag 14. og søndag 15. september ble Sporveisbussenes 75-årsjubileum markert. Dagen åpnet med en jubileumskortesje gjennom sentrum fra Jernbanetorget til Rådhusplassen, hvor festivitaset fortsatt med gratis brus, underholdning, utstilling av gamle og nye busser samt guidet busstur med veteranbusser langs Bussringen. Følgende veteranbusser deltok i kortesjen, i tillegg til moderne busser fra AS Sporveisbussene: OS 745, OS 720, OS 835, OS 717. I tillegg ble EB 2 og OS 810 trukket ned til Rådhusplassen som utstillingsobjekter. Det ble utført omfattende arbeider på flere av bussene i forkant av kortesjen. 745 fikk blant annet ny lufttank og klarte seg såvidt det var gjennom kortesjen uten å koke. 835 fikk montert ny girkasse; nå finnes det imidlertid ingen reservegirkasse i bakhånd lenger.

6.-8. september reiste en delegasjon på syv personer til Trondheim for å delta



Stefan Kraft (t.v.), Henrik Sartz og Gunnar Thomassen funderer på hvordan de skal få ut EB 2 til Sporveisbussenes 75-årsjubileum. Henrik Sartz (24) er utdannet diplomøkonom innen IT og arbeider som helgedagsbetjening på trikken og T-banen. Han ble medlem som 14-åring i 1993 og har vært styremedlem i flere år inntil han tok en pause fra styret i 2002.

(Foto: Håkon Kinck Gaarder)



Lars Fredrik Andersen (bak t.v.), Arne Nygaard, Solveig Thorstensen, Bjørn Andersen, Tore Taksdal Stubhaug, Hans-Petter Lyshaug og Håkon Kinck Gaarder (foran) poserer foran Thamshavnbanens lok 3 på Gløshaugen i Trondheim 6. september 2002 i anledning den årlige konferansen for nordiske sporveismuseer og -foreninger. (Foto: Håkon Kinck Gaarder)

i den årlige konferansen for nordiske sporveisforeninger og -museer. Disse konferansene har alltid en blanding av faglig og sosialt innhold. For oss er det svært utbytterikt å opprettholde og videreutvikle kontakten med miljøer i Norden. Blant temaene var kjøring med museumsvogner i bytrafikk, samarbeid om medlemsblader og artikler, samarbeid om salg av produkter, utvidet "stipendordning" for utveksling av medlemmer mellom foreningene, informasjon om Museumssporveien AS og teknisk samarbeid.

Gjennom hele året har Vognhall 5 hatt besøk av grupper av historielag, museumsforeninger og andre interesserte utenom de ordinære åpningstidene.

9. Kjøring med historisk materiell

AS Oslo Sporveier kjørte med sitt eget veteranvognsett, 70 og 647, ved noen anledninger. Sporveien har omsider søkt om permanent driftstillatelse for 70 og 647, men kun på den "faste" ruten gjennom sentrum. Kjøringen ble gjennomført på følgende runde: Stortorvet – Nationaltheatret – Aker brygge – Stortorvet. Turen var gratis for publikum. Settet ble bemannet med personell



B-vogn 196 og Høka-vogn 247 ble flyttet ut i Fryseboksen i juli 2002. Pga. karosseriarbeider i verkstedet var de tildekket med plast.

(Foto: Håkon Kinck Gaarder)

fra Sporveien, men en stor del av bemanningen var dog LTF-medlemmer.

10. Lagring av historisk materiell

I juli 2002 måtte resten av materiellet som stod innendørs i verkstedet på Avløs, flyttes ut i Fryseboksen. Dermed stod alt det historiske materiellet under åpen himmel i andre halvår 2002. Fremdeles er altså store deler av samlingene, både kjøretøy og andre gjenstander, lagret under lite tilfredsstillende forhold. Ultimo desember ble tilhenger 586 fullstendig nedtagget på den ene siden.

Foreningen ble i 2002 kjent med at huseieren, Kontorbedriften Oslo KF, vurderte annen bruk av Vognhall 5 enn sporveismuseum, først og fremst bibliotek og forretningssenter. Alternativt så man for seg en betydelig økning i husleien.

Lokaltrafikkhistorisk forening tok opp Kontorbedriftens utspill i Sporveishistorisk råd 11. juni. På møtet ble det gitt tilslutning fra de øvrige deltakerne om at museet fortsatt måtte få være i Vognhall 5. Oslo Sporveier fremmet i ettertid spørsmålet om museets framtid for Sporveisstyret. Mot slutten av året hadde Sporveisstyrets formann og administrerende direktør møte med Kontorbedriftens ledelse om spørsmålet uten at LTF var til stede eller ble konsultert på forhånd.

LTF på sin side tok opp forholdet med byrådsavdelingene for henholdsvis samferdsel og miljø, for kultur og utdanning og for eiendom- og byutvikling gjennom brev og møter. I tillegg hadde vi et fellesmøte med bystyrekomiteene for kultur og for byutvikling hvor vi fikk anledning til å fremme våre synspunkter. Vi har også hatt kontakter av mer uformell karakter med enkelte



av bystyrepolitikere.

I mellomtiden hadde Kontorbedriften annonsert vognhallen som gjenstand for byutvikling med henblikk på ombygging til bibliotek og forretningssenter. Dette ble fulgt opp av en planskisse utarbeidet av et arkitektfirma. På denne bakgrunn fremmet vi i brev til Byantikvaren om fredning av hele bygningen til bruk som sporveismuseum. Vi har også videreformidlet vårt syn og våre innspill til Oslo Byes vel, Bymuseet, Norsk Teknisk Museum, Byarkivet og historielagene i Oslo, hvor vi har fått betydelig støtte i vårt arbeid med å redde bygningen og museumsvognene.

Ved årsskiftet 2002/2003 var situasjonen rundt Vognhall 5 uavklart idet Sporveien og Kontorbedriften sammen har skrevet brev til byrådet og forespurt hvilke historiske forpliktelser som er knyttet til bevaring av historisk materiell. LTF er ikke forespurt om innspill eller synspunkter til dette brevet på forhånd. Imidlertid later situasjonen til å være avklart pr. 25. februar 2003, da Aftenposten Aften hadde en notis om at leiekontrakten er forlenget med tre år.



Sporveien kjørte med SS-toget 70 og 647 ved noen anledninger i 2002. Her står toget øverst i Cort Adellers gate. (Foto: Andreas Tunem Armestad)



Trolleybussen fikk luftet seg i all sin glans under Sporveisbussenes 75-