

Tertittten 1988

Urskog-Hølandsbanens årsmelding 1988 og medlemsblad nr. 75, mars 1989



Med guide til museumsbanen

Oversikt over rullende materiell og bygninger

TERTITTEN

Medlemsblad for
Urskog-Hølandsbanen

Redaktør: Erik Borgersen

Redaksjon: Aud K.Brevig
Jan Deram
Finn Halling

Redaksjonens adresse:
Postboks 59
1920 Sørumsand

Annonsepriser:
Baksiden: 1400,- kr.
1/1 side: 800,- kr.

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

driver på idealistisk basis
Tertittten, smalsporet
museumsjernbane ved
Sørumsand, Akershus fylke.
Medlem av Norske Kunst- og
Kulturhistoriske museer.

Postboks 59
1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500
Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid:
Mandager kl. 17.00-18.00,
Sørumsand stasjon

Tlf. (06) 82 72 65
(Telefonsvarer mottar
beskjeder utenom kontortid)

Tlf. Bingsfoss
(06) 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling
Tlf. (02) 11 01 55 - (06) 82 67 67

Styreformann Roar Stenersen
Tlf. (02) 53 07 49

Avd.ing. Vidar Skilnand
Tlf. (06) 82 72 65

Medlemskap:
Støtte-: 150,- kr. Aktiv: 75,-
Familie: En betaler full pris,
deretter kr. 50,- pr.person.
Livsvarig: 1500,- kr.
Bedrifter: 1000,- kr.

Damp tog kjøres hver søndag
fra 3. søndag i juni til siste
søndag i august.

Året

1988 på Urskog-Hølandsbanen
kan du lese om i denne utgaven
av Tertittten. Vi har valgt å
la det være en "årbok", med
styrets årsmelding og med
artikkelstoff.

For deg som er ny be-
søkende ved UHB har vi laget
en liten guide bakerst i hefte.
I årsmeldingen finner du dess-
uten oversikt over rullende
materiell og bygninger.

Og legg merke til at vi
nå har fått adresse Sørumsand,
det er jo en liten milepæl
det også!

Erik Borgersen

INNHOOLD

| | |
|--|--------|
| Årsmelding 1988..... | s.3-34 |
| Forhold til nærmiljø..... | 3 |
| Styrets arbeid..... | 5 |
| Drifts- og vedlikeholdsavd.... | 7 |
| Driften..... | 9 |
| Rullende materiell..... | 13 |
| Lokomotivene..... | 15 |
| Vognene..... | 19 |
| Baneavdeling..... | 23 |
| Bygninger og anlegg..... | 25 |
| Tilbakeføringen..... | 29 |
| Forskning, fotosamling, inn- samling..... | 29 |
| Publikasjoner, PR, markeds- føring..... | 31 |
| Regnskap..... | 32 |
| Kontraktør S.Sørensen..... | 37 |
| Günther Schüssler..... | 45 |
| Guide til Tertittten..... | 53 |

DEADLINE Tertittten nr.76 er 1/5

Fotos der ikke annet er angitt
er tatt av Erik Borgersen

FORSIDEN: Overkonduktor Steinar
Norli kontrollører billettene til
museumsbanens besøkende nr.
100 000, under tilsyn av tog-
kontrollør Ivar Elgstøen
(Morgan Andersen)



Dugnadsinnsats har vært og vil være hoveddrivkraften i Urskog-Hølandsbanen. Ovenfor ser vi en stor dugnadsgjeng spa frem URSKOG, SETSKOGEN og EIDSVERKET fra snemassene ved Fyen i 1919. Fotograf ukjent.

FORHOLD TIL NÆRMILJØ OG SAMFUNNET GENERELT

I årsmeldingen for 1987 skrev vi under tittelen "Suksess, slit og erkjennelser" om forholdet mellom tilskudd og tilskuddsbehov ved Urskog-Hølandsbanen. Således skrev vi også om forholdet mellom liv og lære hos alle de som forventer noe av Urskog-Hølandsbanen og dermed skal eller bør støtte museumsbanen. Det er med glede vi kan se tilbake på en positiv utvikling i 1988. Men gleden er betinget; det er fortsatt langt igjen før "rammebetingelsene" er tilfredsstillende.

"Tilskuddsklimaet" for UHB har vært godt i 1988, og dette skyldes at vi har mottatt tilskudd til flere aktuelle, store arbeider. Tilskuddene vi har mottatt er:

| | |
|---|---------|
| Driftstilskudd Akershus Fylkeskommune | 296.900 |
| Investeringstilskudd Akershus Fylkeskommune til Sørumsand stasjon | 300.000 |
| Investeringstilskudd Norsk Kulturråd til BCo2 | 150.000 |
| Investeringstilskudd Sørum kommune til Sørumsand stasjon (Gis ved å betale renter og avdrag på lån på kr 150.000) | 150.000 |
| Fast tilskudd Sørum kommune | 50.000 |
| Tilskudd til sikringstiltak Akershus Fylkeskommune | 10.000 |
| Tilskudd til park Sørumsand stasjon fra Sørum kommune | 10.000 |
| Ettergivelse av installasjonsavgift Sørumsand st. fra Blaker elverk | 8.000 |

Tar vi med kulturprisen på kr 30.000, blir den samlede støtte kr 1.004.900.

Akershus Fylkeskommune er vår viktigste tilskuddskilde ettersom det er Fylkeskommunen som administrerer tilskuddsordningen til de halvoffentlige museene.

Det ordinære driftstilskuddet økte mindre enn inflasjonen fra 1987 til 1988. Viktigere var det imidlertid at det ble gitt hjemmel for 1/1 stilling fra 1.6.88 og at det gis tilskuddsmessig kompensasjon fra 1.1.89 for de økte lønns- og driftskostnader. Tilskuddet ventes å øke fra ca. kr 300.000 i 1988 til ca. kr 465.000 i 1989. Dette gir en betydelig styrking på vedlikeholdssektoren og den tekniske delen av virksomheten.

Banens egeninntekter har i 1988 økt med kr 24.000 til kr 201.200.

De etterhvert meget omfattende administrative oppgaver må imidlertid fortsatt løses av frivillige. Det administrative arbeid ved en så stor virksomhet som UHB, er på grensen av hva som kan forventes av frivillige. Vi vil derfor arbeide aktivt for å få hjemmel for og tilskudd til en heltids administrativ stilling.

I flere årsmeldinger på rad har vi nevnt forholdet til NSB generelt og museumsbanenes felles henvendelse til NSB av 24.2. 1986 spesielt. Henvendelsen tok sikte på å strukturere forholdet mellom NSB og museumsbanene/NJK. Etter 3 år kan vi konstatere at henvendelsen, som NSB, Hovedadministrasjonen, oppfordret oss til å komme med, ikke har gitt noen resultater.

I 1987 kom Tertitten tilbake til Sørumsand sentrum, og med ett var museumsbanen blitt dominerende i sentrumbildet i Sørumsand. (Tidligere var banen knapt synlig fra bebodde/trafikkerte områder.) Toget kjører nå langs sentrumsgaten, vi har en stor stasjonsbygning og ca. 10 mål tomt midt i sentrum. Det er kanskje ikke så rart at Sørumsand har oppdaget Tertitten! Handelsstanden jubler - og skjønner at Sørumsand i Tertitten har en unik attraksjon. Vi har dermed en felles interesse i å trekke folk til Sørumsand. Kommunen ser dessuten at banen både er et verdifullt kulturminne og et turistmål. Felles mål og felles interesser gir godt samarbeid.

En gruppe som sjelden er nevnt, men som er svært viktig for oss, er våre leverandører i videste forstand. Svært mange av våre leverandører er viktige støttespillere fordi de leverer oss sine varer til hyggelige priser. Ofte kan rabattene være så store at de avgjør om et prosjekt kan gjennomføres eller fullføres. Ingen nevnt, ingen glemt - takk til alle!

Ny adresse!

Urskog-Hølandsbanen flytter sitt kontor til den nye stasjonsbygningen på Sørumsand.

UHB's adresse er nå:

Urskog-Hølandsbanen
Postboks 59
1920 Sørumsand



STYRETS ARBEID

Før generalforsamlingen 24.03.1987 var styrets sammensetning som følger:

| | |
|----------------|---------------------|
| Styreformann | - Roar Stenersen |
| Varaformann | - Thor Mellin-Olsen |
| Styremedlemmer | - Bjørn Halling |
| | - Erik Borgersen |
| | - Håvard Pedersen |
| Fylkesoppnevnt | - Nils Aasheim |
| Varamenn | - Stein Olav Hohle |
| | - Steinar Norli |

Etter generalforsamlingen:

| | |
|----------------|---------------------|
| Styreformann | - Roar Stenersen |
| Varaformann | - Thor Mellin-Olsen |
| Styremedlemmer | - Bjørn Halling |
| | - Erik Borgersen |
| | - Håvard Pedersen |
| Fylkesoppnevnt | - Ove Nyhus |
| Varamenn | - Steinar Norli |
| | - Vidar Skilnand |

Driftsbestyrer Finn Halling møter fast på alle styremøter.
Revisor har vært statsaut. revisor Henning Ziesler

Det er avholdt 4 styremøter i løpet av 1988. Det er lagt frem budsjetttrafporter til alle styremøter.

Eksternt har Finn Halling m/varamann Erik Borgersen representert UHB i Jernbanemuséets råd. Dette forum har hatt ett møte i 1988. Videre har T. Mellin-Olsen representert UHB i Akershus Kulturvernråd. Varamann her er også Erik Borgersen. Thor Mellin-Olsen er også valgt til formann i styret på Forbundsmuséet i Akershus.

På fellesmøtene mellom museumsbanene/NJK har F. Halling og R. Stenersen representert UHB. I denne forbindelse kan nevnes at den offisielle støtte til museumsbanene som NSB's ledelse tillyste på møte 03.11.87, ennå ikke har sett dagens lys. Det samme gjelder tiltak for å strukturere støtteordningene til museumsjernbanene. Museumsbanene og NJK la på sin side frem alle sine avtaler med NSB's ulike avdelinger for Hovedadministrasjonen etter et fellesmøte 05.04.88.

Som kjent ble UHB tildelt Akershus fylkeskommunes kulturpris for 1988 på deling med Ann Sæthre. Denne æresbevisning ble overrakt UHB-representantene F. Halling og R. Stenersen under Fylkestingets junimøte 14.06.88. Av representasjon forøvrig skal nevnes at R. Stenersen var tilstede ved Thamshavnbanens venners 5-årsjubileum 09.07, samt åpningen av Bergverksmuséet Løkkengruva 10.07.

Forøvrig har styrets arbeid vært rettet mot prosjektarbeid- enes økonomiske sider - da særlig Sørumsand stasjon, som er vårt største økonomiske løft noensinne. Denne saken tok en dramatisk vending høsten 1988, da det så ut som om vi måtte innstille byggearbeidet og permittere vår nyansatte avdelingsingeniør p.g.a anstrengt økonomi. Et lånetilsagn var gitt fra ABC-bank på Sørumsand, men takket være en ekstraordinær bevilgning fra Akershus Fylkeskulturstyret på kr. 300.000, falt behovet for lån inntil videre bort.



Øverst: Nybakt lokomotivfører Anne Hilde Gudmundsen iaktar manometeret fra fyrbøterplassen på lok nr. 4 "Setskogen". Hun er den første kvinne som er autorisert på damplokomotiv i Norge.

Nederst: De gode historiene kommer som hagl i en slik gjeng. Fra venstre: O.kond. Vidar Skilnand, (halvt skjult) konduktør Johan Johansen, togkontrollør Ivar Elgstøen, lokomotivfyrbøter Trond Dehli og NSB's tilsynshavende lokomotivkontrollør Ivar Rustad.

Det ble senere tatt opp et banklån på kr. 150.000 til stasjonsbygget. Renter og avdrag dekkes av Sørums kommune. Til slutt skal nevnes at styret har behandlet ansettelsen av avdelingsingeniør i heltidsstilling ved museumsbanen. Vidar Skilnand ble ansatt med virkning fra 12.09.88.

DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN

Stillingsinnehavere i drifts- og vedlikeholdsavdelingen (d&v) før og etter årsmøtet i februar 1988:

| | Før årsmøtet | Etter årsmøtet |
|----------------------------|--------------------|--------------------|
| Driftsbestyrer: | Finn Halling | d.s |
| Trafikksjef: | Kjell H. Navestad | d.s |
| Verkmester: | Roar Stenersen | utgår |
| Lokomotivmester: | Bjørn Halling | Roar Stenersen |
| Lokomotivformann (diesel): | Trond Dehli | Bjørn Halling |
| Vognmester: | - | Trond Dehli |
| Vognformann: | Ole Jonny Flateby | d.s. |
| Vognvisitor: | Aud Kristin Brevig | Per Ivar Michalsen |
| Banemester: | Vidar Skilnand | d.s. |
| Baneformann: | Håvard Pedersen | d.s. |
| " : | Øyvind Mjelde | Steve Helgesen |
| " : | Jan Salvesen | ledig |
| Stasjonsmester: | Nils Are Magerøy | Aud Kristin Brevig |
| Stasjonsformann: | Per Ivar Michalsen | ledig |
| " : | Svein Johan Haugen | d.s. |
| Redaktør: | Erik Borgersen | d.s. |

Pr. 31.12.88 var det ialt 243 betalende medlemmer i d&v, en netto økning på 10 fra året før. Av disse var 9 familiemedlemmer, 28 livsvarige - og 3 bedriftsmedlemmer. Kontingentsatsene var i 1988 kr 75,- for aktive, kr 150,- for støttemedlemmer, kr 50,- for husstandsmedlemmer, kr 1000 for bedriftsmedlemmer og kr 1500 for livsvarige medlemmer.

Det ble i 1988 avholdt 10 arbeidsutvalgsmøter i d&v. På arbeidsutvalgsmøtene behandles alle saker vedr. drift og vedlikehold. Arbeidsutvalget består av driftsbestyrer, trafikksjef, banemester, lokmester, vognmester og redaktør. Dessuten innkalles stm. og prosjektledere etter behov.

Følgende prosjekter har vært i gang i 1988:

- Tilbakeføringen til Sørumsand, avsluttet i 1988. Prosjektleder: Bjørn Halling
- Gjenoppføring av Mork stasjon. Prosjektleder: Vidar Skilnand
- Restaurering BCo2. Prosjektleder: Trond Dehli
- Hovedrevisjon "Prydz". Prosjektleder: Roar Stenersen
- Istandsetting portalkran. Prosjektleder: Bjørn Halling
- Sørumsand stasjon. Prosjektleder: Finn Halling

Vidar Skilnand ble engasjert som museumsforvaltervikar på 1/2 tid fra januar 1988, på 1/1 tid fra april. Fra september ble han så fast ansatt som avdelingsingeniør.

Interessert i Urskog-Hølandsbanens historie? Båtene på Haldenkanalen?

Kjøp boken TERTITTEN, URSKOG-HØLANDSBANEN 1896 - 1986 kr. 150,-

Bestilles fra Urskog-Hølandsbanen, postboks 59, 1920 Sørumsand

DRIFTSSTATISTIKK FOR 1988 - 23. DRIFTSESSENG

1. Rutetog (ordinære driftsdager)

| | 19/6 | 26/6 | 3/7 | 10/7 | 17/7 | 24/7 | 31/7 | 7/8 | 14/8 | 21/8 | 28/8 | 4/9 | Sum | Gj.snitt |
|----------|------|------|-----|------|------|------|------|-----|------|------|------|-------|------|----------|
| Pt 17/4 | 62 | 46 | 59 | 127 | 51 | 69 | 191 | 145 | 131 | 95 | 45 | 42/67 | 1130 | 94 |
| Pt 3/6 | 90 | 47 | 126 | 167 | 161 | 126 | 162 | 169 | 194 | 135 | 97 | 86/82 | 1642 | 137 |
| Pt 7/10 | 56 | 39 | 125 | 114 | 163 | 77 | 214 | 190 | 172 | 111 | 88 | 95/54 | 1498 | 125 |
| Pt 11/18 | 10 | 21 | 44 | 66 | 106 | 55 | 97 | 76 | 54 | 49 | 44 | 33/32 | 686 | 57 |
| Sum | 218 | 153* | 354 | 474 | 481 | 327 | 664 | 580 | 551 | 390 | 274 | 491** | 4957 | 413 |

* 35 °C i skyggen

** Totogsdrift, 2 togpar pr. linje

2. Chartertog (bestilte tog)

| | 6/6 | 9/6 | 10/6 | 11/6 | 13/6 | 14/6 | 17/6 | 22/6 | 10/8 | Sum |
|---------|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Tog 1/2 | 10 | 145 | 136 | 35 | 141 | 146 | 230 | 34 | 13 | |
| Tog 3/4 | | | 121 | | 142 | 162 | | | | |
| Tog 5/6 | | | 143 | | 143 | 126 | | | | |
| Tog 7/8 | | | 35 | | | | | | | |
| Sum | 10 | 145 | 435 | 35 | 426 | 434 | 230 | 34 | 13 | 1762 |

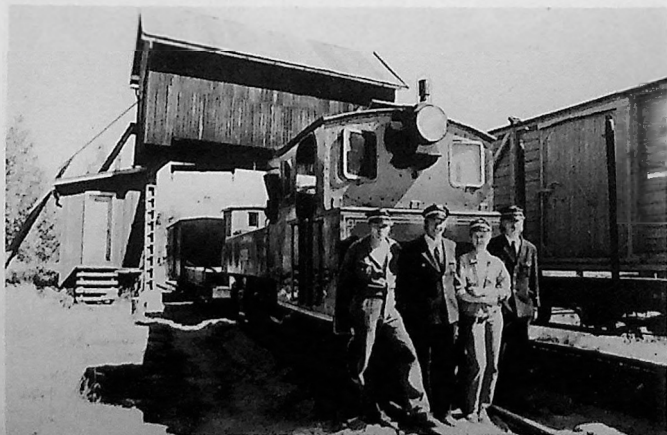
6/6: NRK, 10/6 tog 7: Vertshuset Petra, 11/6 Sørumsand handelststandsforening, 22/6: Fylkeskulturstyret i Akershus, 10/8: Sørum kommune. Forøvrig skoler, barnehager.

3. Andre tog (Sørumsandager m.v.)

| | 9/6 | 10/6 | 11/6 | 12/6 | Sum |
|---------|-----|------|------|------|-----|
| Tog 1/2 | 19 | 76 | 60 | 113 | |
| Tog 3/4 | | | 44 | 65 | |
| Tog 5/6 | | | 57 | 50 | |
| Tog 7/8 | | | 24 | 54 | |
| Sum | 19 | 76 | 185 | 282 | 562 |

TOTALER

| | |
|---------------|------|
| 1. Rutetog | 4957 |
| 2. Chartertog | 1762 |
| 3. Andre tog | 562 |
| Sum | 7281 |



Noen skiftebevegelser på det nye kran-sporet ble det også...

Fra v: Lokf, Ole Jonny Flateby, o.kond. Vidar Skilnand, lokf. Anne Hilde Gudmundsen, kond. Johan Johansen.



Togkontrollør Ivar Elgstøen i farten for å ta imot søndagens faste Tertittenpassasjerer, Stomperud og Petra.

DRIFTEN

I 1987 satte vi en ny, ettertrykkelig besøksrekord med totalt 7414 besøkende. Det var flere årsaker til rekorden: gjenåpning av strekningen fra Sørumsand sentrum og Stomperud-jubiléet var vel de viktigste.

Vårt mål i 1988-sesongen, slik vi formulerte det i årsmeldingen for 1987 var "å selge billett nr. 100.000 i 1988". Da 1987-sesongen var over manglet vi 7065 besøkende på det. Målet ble nådd siste driftssøndag (4/9-88): Årstotalen ble 7281 besøkende - vi passerte 100.000-grensen med god margin.

Med en årstotal på 7281 manglet vi 133 små besøkende på å tangere fjorårets rekord; sannsynligvis er det korrekt å kalle dem "små" - i år satte vi en nedre aldersgrense på 2 år, mens alle måtte løse billett i fjor.

Driftsstatistikken sier endel om sommerens vær. På de tre søndagene i juni var det ekstremt varmt, + 35° i skyggen 26/6, og besøket var tilsvarende labert. Men da varmebølgen var over tok besøket seg kraftig opp, og etter 3/7 var det kun tre driftssøndager med mindre enn 474 besøkende. Besøkstopp hadde vi 31/7 med ialt 664 solgte billetter. Dette er noe nær dagsrekord i banens historie. Sesongens fulleste tog kjørte vi også denne søndagen med hele 214 passasjerer (142% belegg !)

Trafikkbelastningen i togene har utviklet seg positivt, men besøksmønsteret har endret seg noe fra 1987. Følgende tabell viser gjennomsnittlig antall reisende i 1987 og 1988:

| | 1987 | 1988 | Endring i % |
|--------|------|------|-------------|
| Tog 17 | 112 | 94 | - 16% |
| Tog 3 | 124 | 137 | + 10% |
| Tog 7 | 101 | 125 | + 24% |
| Tog 11 | 63 | 57 | - 10% |

Allikevel hadde sesongens siste driftssøndag kanskje det mest oppsiktsvekkende besøkstallet. Normalt dabber besøket av mot slutten av sesongen; (276 i 1987, 251 i 1986) årets avslutning var 1988's 4. beste med hele 491 besøkende. For ordens skyld legger vi til at det var totogsdrift - behørig annonsert - denne dagen. Dessuten hjalp værgudene oss maksimalt, det regnet bøltevis lørdagen før, mens himmelen ble skyfri i løpet av natten.

Sammenligner vi med fjorårets tabell, ser vi at det ordinære søndagsbesøket har økt med 158 til 4957. Dette er gledelig, spesielt når vi vet at det er inkludert flere ekstremt dårlige dager. Men den jevne økningen og de etterhvert høye tallene skaper et problem: Vårt tog har 150 sitteplasser, mens gjennomsnittsbelegget for f. eks. 2. togpar er 137 reisende, dvs. 91.3% belegg. BCo2 med 30 sitteplasser vil forhåpentlig være driftsklar etter restaurering i 1990, og skulle dermed øke kapasiteten. Imidlertid er vi heldige om vi kan bruke Col en sesong til - vognkassen er pill råtten, og CF11 og C12 er svært slitte i understellet.

Antall charterbesøkende har økt med 313 til 1762 i 1988. Av dette er 1440 skolebarn/pensjonister. Det er kjørt 4 "goodwill-tog" - for Vertshuset Petra, Sørumsand Handelsstandsforening, Fylkeskulturstyret i Akershus og Sørum kommune.

Antall besøkende i andre tog er halvert fra 1987 til 1988. Dette har sammenheng med det voldsomme besøket under Stomperud-jubiléet i fjor.

Driften er avvirket uten nevneverdige problemer. Dog bør nevnes at et kraftig regnskyll natt til 3/9 førte til at røret til bekken ved undergang Kongsvingerbanen gikk tett. Vannstanden i bekken steg over 2 meter inntil vannet fant avløp nær Presterud planovergang. Brannvesenet ble tilkalt og åpnet røret ved hjelp av en gravemaskin (som kjørte seg fast og ikke kom løs ved egen hjelp). Sporet hang i luften flere steder, ialt 20m³ grus og endel stein måtte til for å gjøre sporet farbart. Arbeidet pågikk til sent lørdag kveld.

Personaltilgangen har vært god, med 7 til 9 tjenestegjørende hver søndag, unntatt 14.8 da det bare var 6. Tjeneste som togleder Bingsfoss har dog vært udekket hele 6 søndager. Dette skyldes at sikkerhetsgodkjent personale først må dekke tjenesten som Txp Sørumsand. Bingsfoss har derfor enten vært betjent som stoppested, eller stasjonen har vært ubetjent. Toglederfunksjonen har da vært ivarettatt av Txp Sørumsand. Togkontrolløren har tjenestegjort 12 dager.

Personalsituasjonen ved kjøring av chartertog på hverdager har vært som tidligere år. Bemanning har vært fra 3 - 5 personer pr. dag, og det er vanligvis de samme tjenestemenn som går igjen.

Billettprisene i 1988 var:

| | |
|-------------------|----------|
| 3.kl. voksen | kr. 30,- |
| 3.kl. barn/honnør | kr. 15,- |
| 2.kl. voksen | kr. 45,- |
| 2.kl. barn/honnør | kr. 25,- |

LØK - OG VOGNKILOMETER 1988
(bare rutegående tog)

| | 6/6 | 9/6 | 10/6 | 11/6 | 12/6 | 13/6 | 14/6 | 17/6 | 19/6 | 22/6 | 26/6 | 3/7 |
|---------|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| Lok. | | | | | | | | | | | | |
| 4 | 16 | | | | 32 | 24 | 24 | 16 | 36 | 12 | | |
| 6 | | 20 | 40 | 39 | | | | | | | 36 | 36 |
| 11 | | | 4 | | | | | | | | | |
| Sum | | | | | | | | | | | | |
| lokkm. | 16 | 20 | 44 | 39 | 32 | 24 | 24 | 16 | 36 | 12 | 36 | 36 |
| Vogner | | | | | | | | | | | | |
| Col | 16 | 20 | 40 | 36 | 28 | 24 | 24 | 16 | 36 | | 36 | 36 |
| BCo3 | 16 | 20 | 40 | 36 | 28 | 24 | 24 | 16 | 32 | 12 | 32 | 32 |
| CFo5 | | 20 | 40 | 36 | 28 | 24 | 24 | 16 | 32 | 12 | 32 | 32 |
| BCo10 | 16 | 20 | 40 | 36 | 28 | 24 | 24 | 16 | 32 | 12 | 32 | 32 |
| CF11 | | 20 | 44 | 44 | 24 | 24 | 24 | 16 | | | | 32 |
| C12 | | 20 | 44 | 44 | 21 | 24 | 24 | 16 | | | | 32 |
| G13 | | | | | | | | | | | | |
| Mf108 | | | | | | | | | | | | |
| Sum | | | | | | | | | | | | |
| vognkm. | 48 | 120 | 248 | 232 | 157 | 144 | 144 | 96 | 132 | 36 | 132 | 196 |

| | 10/7 | 17/7 | 24/7 | 31/7 | 7/8 | 10/8 | 14/8 | 21/8 | 28/8 | 4/9 | SUM |
|---------|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-----|------|
| Lok. | | | | | | | | | | | |
| 4 | | 36 | 36 | 36 | | | | 36 | | 32 | 336 |
| 6 | 36 | | | | 36 | 20 | 36 | | 36 | 36 | 371 |
| 11 | | | | | | | | | | | 4 |
| Sum | | | | | | | | | | | |
| lokkm. | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 20 | 36 | 36 | 36 | 68 | 711 |
| Vogner | | | | | | | | | | | |
| Col | 32 | 36 | 32 | 32 | 32 | | 32 | 32 | 32 | 32 | 604 |
| BCo3 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 20 | 32 | 32 | 32 | 36 | 660 |
| CFo5 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 20 | 32 | 32 | 32 | 36 | 608 |
| BCo10 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | | 32 | 32 | 32 | 36 | 592 |
| CF11 | 36 | 32 | 36 | 36 | 36 | | 36 | 36 | 22 | 32 | 530 |
| C12 | 32 | 32 | 36 | 36 | 32 | | 32 | 32 | 18 | 32 | 507 |
| G13 | | | | | | | | | | 30 | 30 |
| Mf108 | | | | | | | | | | 30 | 30 |
| Sum | | | | | | | | | | | |
| vognkm. | 164 | 196 | 200 | 200 | 196 | 40 | 196 | 196 | 168 | 264 | 3561 |

Selv om billettprisen på 2. kl. er endel høyere enn på 3. kl. er det så attraktivt å reise på "2. klasse plys" at det er disse billettene som selges først. (Det selges kun 11 billetter, og man er garantert sitteplass)

Billettprisen på 3. klasse ble økt fra kr. 25,-/12,50 til kr. 30,-/15,- i år. Økningen har ikke avstedkommet reaksjoner.

Årets sesong bekrefter at fjorårets rekord ikke var et blaff. Besøkstallene øker jevnt og trutt. Stabiliteten i tallene bekrefter Tertittens solide posisjon som reiselivsmål i Akershus fylke.

NORGES STATSBANER OG DERES PERSONALE

Første bind ferdig NÅ

Et bokverk i 3 bind utgitt i samarbeid med Norsk Lokomotivmannsforbund og Norsk Jernbaneforbund.

I det første bindet har vi forsøkt å dekke alle områder av Norges Statsbaners omfattende transportvirksomhet. Bindet omfatter ca. 30 artikler som alle er skrevet av folk i og utenfor NSB med meget god kunnskap om sitt fagområde. Av innholdet kan nevnes 3 store artikler som Svein Sando har skrevet om Trekkraft, Personvogner og Godsvogner. Artiklene gir god innføring i det rullende materiellets utvikling helt frem til idag. Bremsesystemene på jernbanemateriell, en artikkel skrevet av overing, Erik Eriksen. Elektrisk jernbanedrift, av sjefing, Sverre Kloster. Teleteknikk og Signalanlegg er skrevet av sjefing, I. Pedersen og overing, J.K. Danielsen. Sikkerhetstjenesten ved NSB, av sjefinsp. E.W. Kristensen. Første bindet er gjennomillustrert med over 400 bilder, mange også i farger.

De to neste bindene har underlittelen HVEM ER HVEM i NSB og kommer ut til neste år. Disse bøkene inneholder bilder og personalbiografier av NSB's ansatte.

Høres dette interessant ut? Da skal du fylle ut kupongen og få første bindet tilsendt til gjennomsyn i 14 dager. Beholder du boken kan du betale bindet kontant med kr. 630.- eller på månedlige rater uten pristillegg. Vil du ha hele bokverket koster dette kr. 1290.-. Du kan også bestille bokverket på tel. (02) 60 93 86.

HURTIGSVARPREMIE:

Send inn din bestilling innen 8 dager og motta en modell av NSB's personvogn type B3. Vogenen er 265 mm lang og kan brukes på modelljernbaner.

JA TAKK send meg til uforpliktende gjennomsyn
NORGES STATSBANER OG DERES PERSONALE.

Jeg foretrekker å betale slik:

- Kontant kr. 630.-
 Kontant kr. 130.- og deretter kr. 100.-
pr. måned i 5 måneder, tilsammen kr. 630.-
 Kryss her hvis du vil ha hele bokverket.

Navn:

Adresse:

Postnr./Sted:

Sign: Til:

Kan sendes
uførskert i
Mange
Notabene
vil betale
posten.

SVARSENDING
Artale nr. 101149/16

Notabene Forlag
Ullevål Hageby
0805 Oslo 8.

Rullende materiell

Urskog-Hølandsbanen har i året 1988 disponert over følgende rullende materiell:

DAMPLOKOMOTIVER:

| | | | |
|-------|-------------|--------------------|------------|
| Nr. 4 | "Setskogen" | Hartmann nr. 3356 | 1909 |
| Nr. 6 | "Høland" | Hartmann nr. 5648 | 1925 |
| Nr. 7 | "Prydz" | Henschel nr. 28463 | 1950 1) 2) |

DIESELLOKOMOTIVER:

| | | | |
|--------|-----------|----------------|-------------------------------|
| Nr. 10 | "Granfos" | Levahn nr. 262 | 1961 (x Granfos Papirfabrikk) |
| Nr. 11 | "Odda" | Levahn nr. 179 | 1955 (x Odda Smelteverk) |
| Nr. 12 | "Tinfos" | Deutz | 1951 (x Tinfos Papirfabrikk) |
| Nr. 13 | "Sørum" | Am.Jung | 1941 Utrangert 4.7.1988 |

PERSONVOGNER:

| | | | |
|--------|-----|--------------------------|-------------------------------|
| Nr. 1 | Co | Skabo Jernbanevognfabrik | 1896 |
| Nr. 2 | BCo | - " - | 1896 2) |
| Nr. 3 | BCo | - " - | 1898 |
| Nr. 5 | CFo | - " - | 1898 |
| Nr. 10 | BCo | - " - | 1913 (x Sulitjelmabanen nr.3) |
| Nr. 11 | CF | Ukjent | Ukjent (x Polske statsbaner) |
| Nr. 12 | C | Halle | Ukjent (x Polske statsbaner) |

GODSVOGNER:

| | | | |
|-------------|-----|------------------------------|--------------------------------|
| Nr. 1 | To | Skabo Jernbanevognfabrik | 1895 |
| Nr. 9 | G | Strømmens Værksted | 1895 |
| Nr. 13 | G | - " - | 1895 |
| Nr. 19 | K | - " - | 1896 |
| Nr. 26 | Go | Moss Jernstøberi og Mek.vst. | 1898 |
| Nr. 27 | To | - " - | 1898 1) |
| Nr.105 | N | Falun | 1920 |
| Nr.108 | Mf | Skabo Jernbanevognfabrik | 1916 (x Thamshavnbanen) |
| Nr.97-13-17 | GGw | Ukjent | Ukjent (x Deutsche Reichsbahn) |

LØFTEKASSER:

| | | | |
|--------|--|-----------------------------|----------------------------|
| Nr. 92 | | UHBs Verksted, Bjørkelangen | 1943/44 |
| Nr. 93 | | - " - | - " - |
| Nr. 94 | | - " - | - " - |
| Nr. 95 | | - " - | - " - |
| Nr. 97 | | - " - | 1934 (?) |
| Nr.202 | | NSB | 1919 1) |
| Nr.204 | | Ukjent | 1920 Innebygget i lokstall |

1) Tilhører Jernbanemuseet, Hamar

2) Under restaurering

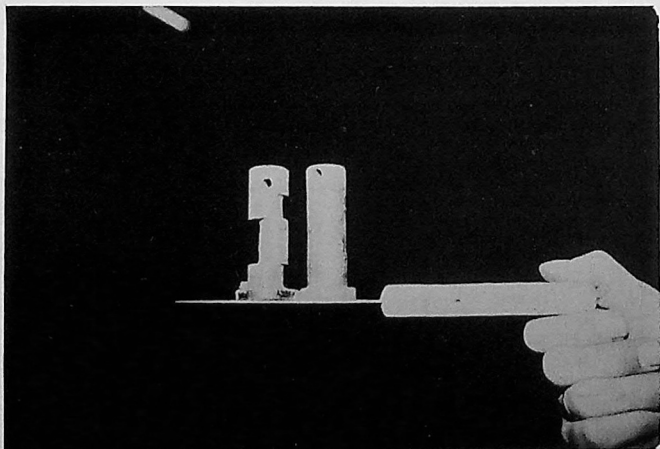
LITRA PÅ VOGNER:

| | | |
|---------------------|-------------------|-------------------------------------|
| B = 2.klasse | C = 3. klasse | F = konduktør og reisegodsavdeling |
| G = lukket godsvogn | K = bolstervogn | M = grusvogn |
| N = lavkarmet vogn | T = plattformvogn | o ("null") = boqavogn f = brensehus |



Til venstre: Museumsbanens eneste smøre- og tilsynsgrav er brua over Småfoss. Den kan bare benyttes ved liten vannføring. Her ser vi lokomotivmesteren personlig, Roar Stenersen, i arbeid.

Nedenfor: Vi har påbegynt revisjonen av lok nr. 7 "Prydz" som har trukket "Tertitttoget" på Jernbanemuseet på Hamar. Her ser vi eksempel på slitt bolt fra lokets utbalanseringssystem. Bolter som er så nedslitte er svært vanskelige å få ut fordi de danner en meget effektiv lås. (R.Stenersen)



LOKOMOTIVENE

DAMPLOK

LOK NO. 4 "SETSKOGEN"

Våren 1988 forfalt lokets kjele til liten revisjon (LR), og av lokets kjeleprotokoll kan vi lese følgende: "Den 02.06.88 ble kjel F.nr.113 i lok 4 "Setskoen" prøvd med vantrykk 18 kg/cm.

Trykket ble holdt oppe i 5 minutter. Sikkerhetsventiler og manometer ble kontrollert. Forøvrig var det intet å bemerke."

Tilstede ved prøven var overingeniør Eilif Hagen NSB vst. Sundland, pensj. verksmester Sigurd Østensen og UHB lokmester Roar Stenersen. Loket har vært i bruk hele sommeren, og fungert uten problemer av noe slag.

Det er gjort et par mindre justeringer på høyre injektor, og i maskinens smøresystem. Kjelen ble vasket ut - deretter oppfyrt og forskriftsmessig uttørket 18.09.88. Samtidig ble røykskapet gjort rent for sot, og alle maskindeler satt inn med fett for vinteren.

LOK NO. 6 "HØLAND"

Røkskapsdøren var ødelagt av rustsprengning i løpet av vinteren, og måtte repareres før driften.

Lokets vanntanker ble rensset for rust og gitt 2 nye strøk med mønje. Midt i driftsseasonen ble venstre injektor inoperativ grunnet spindelbrudd i dampventilen. Feilen ble rettet i løpet av en uke. Loket har vært i bruk hele driftsseasonen og har fungert eksemplarisk.

Kjelen ble vasket ut - deretter oppfyrt og forskriftsmessig uttørket 18.09.88. Røkskapet er gjort rent for sot, og alle maskindeler satt inn med fett p.g.a vår fuktige vinterlagring.

LOK NO. 7 "PRYDZ"

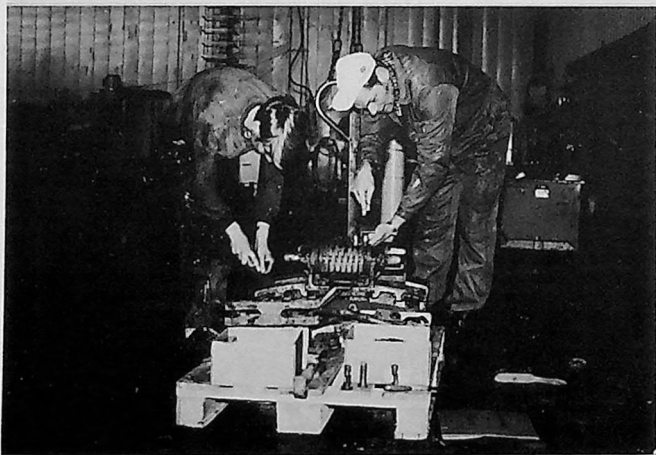
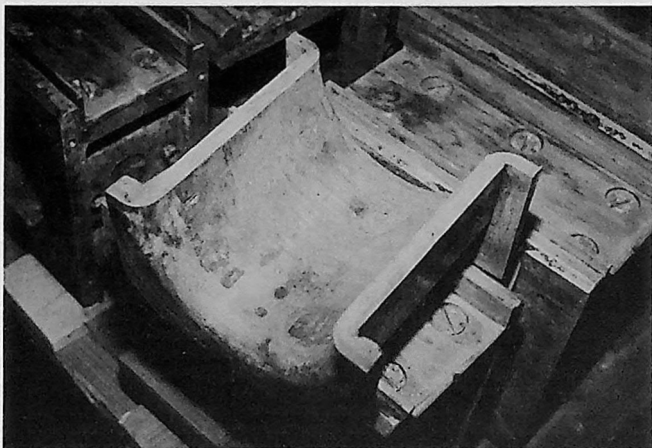
Loket ble overtatt fra Jernbanemuseet på Hamar i juli 1987, og har siden vært under restaurering.

Loket ble tatt inn i vognverkstedet på vst. Grorud i påsken for avsluttende demontering. Alle deler som er tatt ned blir vasket før reparasjon og maling. Det har vært jobbet med deleoverhaling hver lørdag fra driftsseasonens slutt. I romjulen ble loket tatt inn på vst. Grorud, denne gang for å løfte ut kjelen og hjulene. Med verkstedets hjelp ble jobben utført på snaue fire timer. Først nå, - når alt er demontert får vi den fulle oversikt over lokets tilstand.

Status pr. 01.01.89:

Loket er ferdig demontert og en mengde deler er rengjort og malt. Noe er kjørt til Sørumsand for lagring, annet er lagret 5-6 forskjellige andre steder. Lokets jekker er pusset opp, og midlertidig plassert på lok 4.

Loket er i en utrolig nedslitt forfatning. Bl.a viste det seg at alle drivhjuls-kassene var gått uten smøring i lang tid. Tilsvarende forhold gjaldt sylindere og sleidskap. Faktisk var smøretilførselsrørene på høyre side rustet av (!) uten at det var



Fra revisjonen og restaureringen av lok nr. 7 "Prydz":

Øverst: Loket må ha kjørt lenge på Hamar uten smøring. Slik går det da, bildet viser en lagerskål fra hoveddrivaksel. Her er alt hvittmetall forlenget slitt vekk og akselen har slitt vekk 6 - 7 mm. av selve bronneskålen. Lagerflatene på aksler og koblingstappene er helt sorte av værgang.

Nederst: Fredrik Liaaen og Ole Jonny Flateby rengjør boggiene for grunning. Verkstedet Grorud desember 1988.

(Roar Stenersen)

sølt olje. Konklusjon: Defekt smøreapparat.

Som en konsekvens av dette er alle hjullagerskåler slitt 5-7 mm ned i bronzen i selve lageret, samtidig som selve lagerflaten på akslene er ødelagt. I sylinderblokkene har det gått hardest utover sleidskapene. På høyre side er det overhodet ingen tetning lenger, grunnet varmgang og utgraving. Dette blir utvilsomt det vanskeligste å reparere da alt verktøy for boring av så små innerdiametre forlengst er borte. Av lokets overbygning må kullkassen lages ny, da denne er rustet tvers gjennom på 3 av 4 sider.

DIESELLOK

LOK 10 "GRANFOS"

Lokets motor ble istandsatt i løpet av sommeren, likeså det elektriske anlegget. Det er også laget nytt instrumentpanel i førerhuset.

Loket har vært i bruk i siste halvdel av året, og har fungert til alles tilfredshet.

LOK 11 "ODDA"

Dette loket havareerte sommeren 1988. Først falt kompressoren av, med påfølgende brekkasjer i motordeksler. Deretter oppsto varmgang i et kjededrev i vekselen. På toppen av dette har loket vært plaget av oljelekkasjer i motoren i lengre tid. Loket er hensatt i påvente av revisjon.

LOK 12 "TINFOS"

Dette loket går like jevnt og trutt som det har gjort i alle sine 12 år på UHB. Det har ikke vært utført noen reparasjoner på loket i 1988.

LOK 13 "SØRUM"

Hensatt - utrangert.



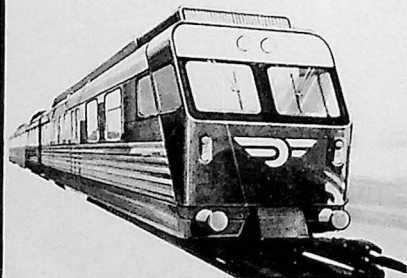
Lok nr. 10 "Granfos"

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

IDAG!

VI BYGGER MATERIELL FOR
FREMTIDEN IDAG

EBA STRØMMENS VERKSTED

VOGNE

GODSVOGNER

Det er ikke utført noe arbeid på godsvojnene i 1988, utover vanlig vedlikeholdsarbeide som rengjøring og smøring av lagre.

K 19

Vognen er tatt ut av trafikk inntil videre, da den er meget nedkjørt og må restaureres før videre bruk.

PERSONVOGNER

Det er utført vanlig vedlikeholdsarbeid på personvognparken i 1988.

Alle plattformer og stigtrinn er malt, bremses kontrollert og oppsmurt. Hjullagre er også rensed og oppsmurt.

BCo3

Vognen er polert utvendig, gulv i 3. kl. avdeling lakkert med 2 strøk DD-lakk. Håndbremsen har fått noen deler overhaldt på grunn av urunde og slitte boltehull.

BCo2

Restaureringen av personvogn BCo2 har vært det store prosjekt på vognsektoren i 1988.

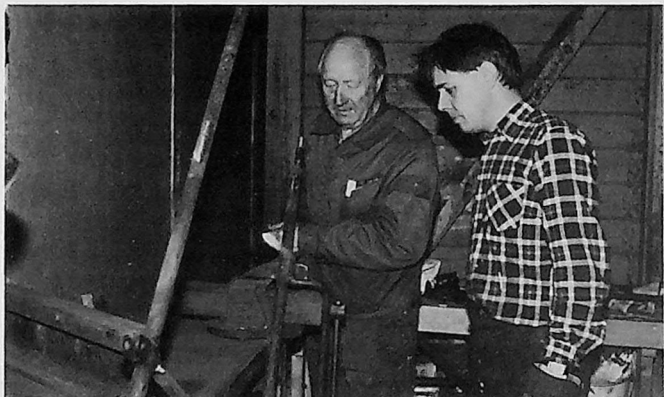
Vognrammen ble levert til Sørumsand Verksted i februar måned. Der ble alle bjelker med rustskader tatt av og erstattet med nye, dessuten ble nye hjørneplater laget. Retting av krokete stigtrinnbøyler ble også utført. Videre ble hele rammen grundig sandblåst og primet.

I april måned fikk vi rammen inn i bussgarasjen på Sørumsand og den første jobben ble å male hele rammen med sort lakk. På ettersommeren kom vi godt igang med restaureringsarbeidet og det ble jobbet fast på onsdagskvelder og lørdager.

Alle ståldeler som takbuer, plattformgrinder, skrubremser etc. er rettet tilbake til sin opprinnelige utførelse/fasong. Delene er deretter sandblåst og malt.

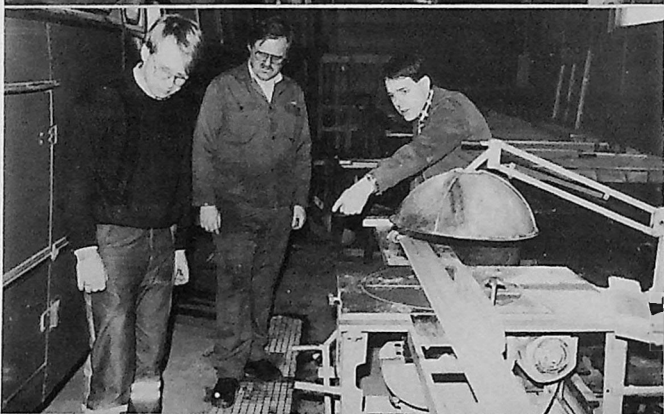
Trearbeidet tok til i oktober med utskifting av bolsterbjelkene i vognrammen. Videre arbeid besto av utmålinger og hulltapping på langbjelker og tilpasning av tverrgående spiker-slag med tapper. En morsom jobb, og et sjeldent håndverk til å være i 1988. Etter ferdig tilpasning ble gulvrammen montert sammen ved hjelp av langtvinger. Deretter ble det lagt stubbloft og gulvbord. I desember måned satte vi ned alle vindusfeltene på gulvrammen, og kunne dermed ane virkelige konturer av en vogn igjen. Alle vindusfeltene var forøvrig ferdiglaget på forhånd, og vi sparte dermed en masse tid. De siste arbeider som ble utført i 1988 var montering av spikerslag mellom vindusfeltene og noe snekring av innvendig faspanel.

Alt blir utført antikvarisk riktig så langt vi har dokumentasjon på det. Vognen blir restaurert til leveranseutførelse, slik den ble levert til Urskogbanen i 1896.

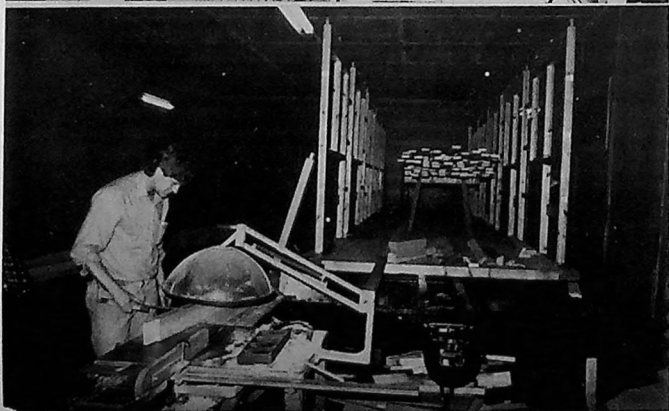


Prosjekt
BCo 2

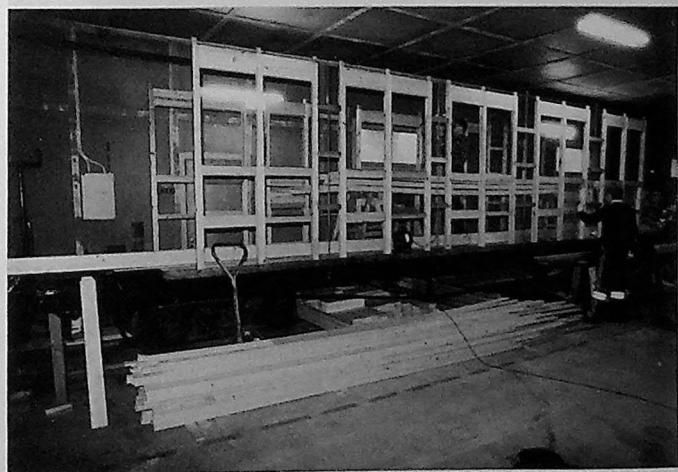
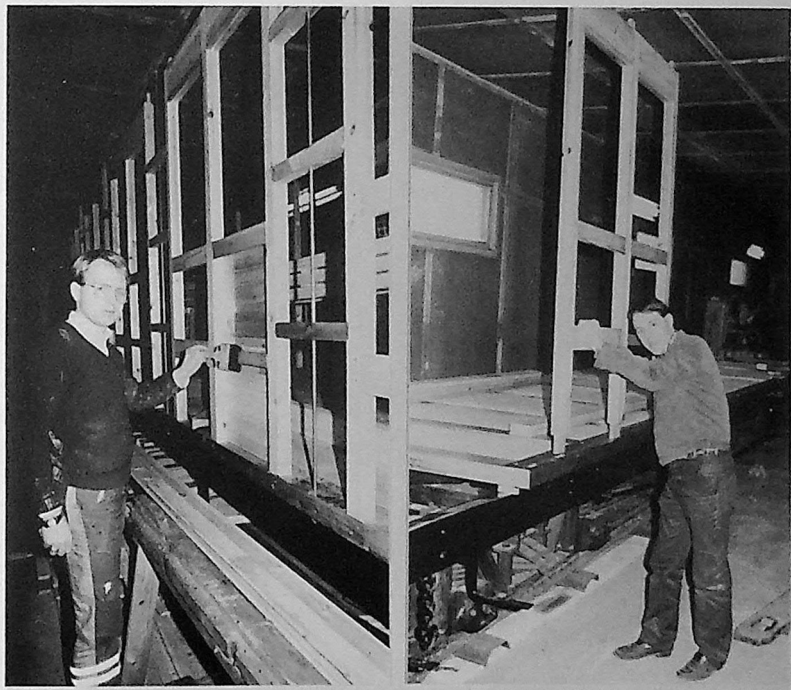
Thorleif
Pedersen
t.v. og prosjekt-
leder
Trond
Dehli i
buss-
garasjen.



Finn Halling
og Per Ivar
Michalsen
blir anvist
av prosjekt-
lederen.



Øyvind
Midtskogen
i arbeid
ved Gjerde-
sagen.



Øverst t.h: Prosjektleder på BCo2, Trond Dehli, viser hvordan vindusseksjonene av reisverket monteres. Gulvet var på dette tidspunkt (begynnelsen av desember) nesten ferdig. T.v. ser vi Finn Halling sauser Owatrol inn i treverket. Nederst vogna pr. 31/12.



Øverst: Plattformen på Sørumsand ble forlenget slik at hele togsettet kommer til plattform. Dugnaden foregikk på en ordinær hverdag, men oppmøtet ble bra. Her ser vi Finn Halling og Fredrik Liaaen, Johan Johansen og Vidar Skilnand.

Nederst: I løpet av høsten ble det kjørt noen sville-dugnader. I forgrunnen Trafikchef Kjell Navestad og Bjørn Elnan.

BANEAVDELINGEN

Utførte arbeider refereres fra km.0 på Sørumsand og til Fossum, uavhengig av i hvilken rekkefølge arbeidene er utført.

På Sørumsand er gjenstående arbeide med sporveksler m.v. utført. "Noractorkurven" har vært et stadig tilbakevendende problem, og denne er blitt bakset og gruset flere ganger. Også kurven mellom Lundby planovergang og Presterudvar rund og er bakset på plass.

Ved den tidligere endestasjonen på Presterud er resten av den gamle subbus- og svilleplattformen fjernet og massen brukt i plattformen på Sørumsand stasjon. Sporet her er dessuten løftet, gruset og pakket, og kurven justert.

I kurven mellom tunnelen og undergangen er det lagt inn 13 nye sviller, gruset og pakket. Kurven er bakset ut for å få forskriftsmessig varmerom i skinneskjøtene for å hindre solslyng.

Ved vestre ende av tunnelen var det blitt en lei kul i sporet; her ble det løftet, gruset og pakket.

På Fyen, mellom tunnelen og tidligere veksel 1, ble det i løpet av 2 dagnadsdager skiftet 38 sviller, justert og pakket. Vekslen til Fyen sidespor er forsynt med vekslslås og malt. Ved km. 1,9 er en stygg ujevnhet i sporet løftet, gruset og pakket i ca. 20 m. lengde.

På Bingsfoss stasjon har det vært problemer med sporveksel nr. 2. Vekslene hadde en falsk overhøyde på nesten 15 cm., den er derfor gruset og løftet til riktig overhøyde og pakket. Spor nr. 1 fra veksel nr.2 i retning godshuset måtte som følge av dette løftes og gruses tilsvarende i 45 m. lengde. Vekslen ble imidlertid ikke helt tilfredsstillende, fordi den er lagt ned med for trang sporvidde gjennom avvik. Vekslen må derfor legges helt om.

Videre er det på Bingsfoss i spor 2 og på den løftede strekning i spor 1 lagt inn 19 nye sviller og pakket. Ved hjørnet av vognhallen siger stadig traséen ut slik at vi får et søkk i sporet. Dette ble også i 1988 løftet og pakket opp med grus.

100-meterskurven fra Fjellvang til 1000-meterskurven var urund og uten varmerom mellom strengene, så her ble det foretatt et formidabelt justerings- og baksearbeide med fint resultat. I nordlig ende av 1000-meterskurven er 8 nye sviller lagt inn, og sporet løftet, gruset og pakket.

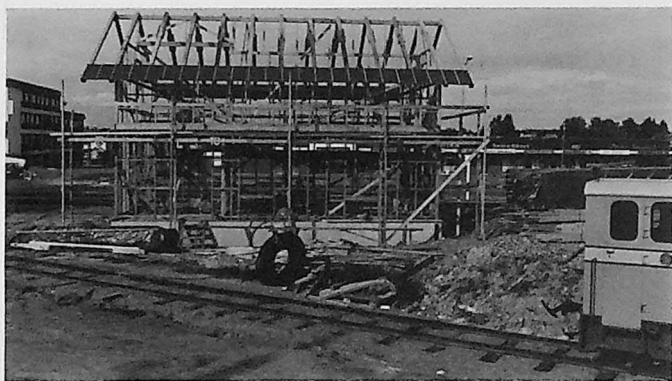
Ved nedre Sætra er det bygget en kufanger, og i den forbindelse er alle sviller i en lengde av 10 m. skiftet ut. Totalt er det her brukt 31 sviller, derav seks langsviller på 3 m.

På Fossum er sporveksel nr. 1 løftet nesten 20 cm. på midten, 17 nye sviller er lagt inn og alle bolter i lasker, avstandsrør og ledeskinner byttet ut. Den gamle svilleplattformen mellom sporene er fjernet.

Totalt er det lagt inn 126 nye sviller i 1988.

Innkjørsignalkasser er anskaffet, malt og montert, henholdsvis innkjør Sørumsand (1 stk.), innkjør Bingsfoss fra begge sider (2 stk.) og innkjør Fossum (1 stk.). To veikryssignaler er produsert, malt og montert, ett på hver side av Øvre Sætra planovergang. Likeledes er 20 % stigning og ditto fall-skilt produsert og plassert på sine respektive plasser ved begynnelse av stigning Bingsfoss og ved fall ut fra Fossum.

For å gi et riktig tidsbilde er sporrensermerker også begynt oppsatt. Hittil er 9 stk. montert. Likeledes er tre av de originale km.-merkene montert ved km. 1, 2 og 3 fra Sørumsand, henholdsvis ved km. 55, 56 og 57 fra Skulerud.



Sørumsand
stasjon
1

september



oktober



november



SØRUMSAND STASJON

Innledning

Forbundsmuséet i Akershus v/arkitekt Berit Anderson har utarbeidet tegninger og anbudsbeskrivelse for stasjonsbygningen på Sørumsand stasjon.

Bjørkelangen stasjon fra 1896 har vært forbilde ved utarbeidelse av tegninger. Denne stasjonen ble tegnet og bygd av Günther Schüssler. Han var opprinnelig tysk, men kom til Norge i 1855. Han bosatte seg i Drammen og flyttet senere til Kongsvinger hvor han startet opp som byggmester. Han reiste mye rundt på byggeoppdrag, men fra 1868 bodde han fast i Kongsvinger. Han tegnet også mange av husene han bygde. Trolig har han tegnet og bygd alle husene på Urskogbanen.

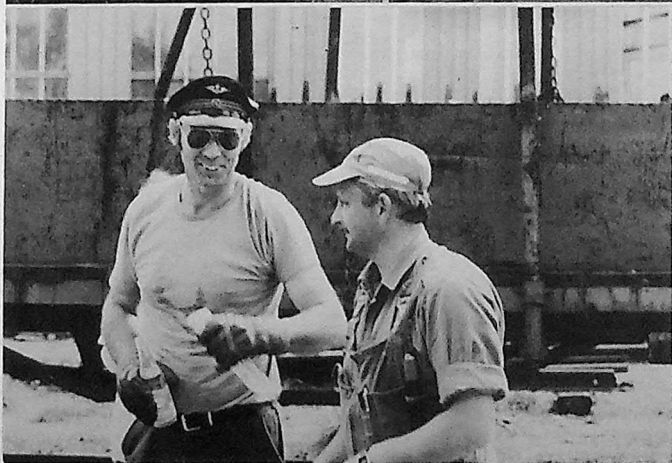
Både i utforming av fasader og interiør og ved valg av materialer og farger, har vi bestrebet oss på at Sørumsand stasjon skal bli så lik Bjørkelangen stasjon som mulig. Tegninger og beskrivelse ble sendt Riksantikvaren for godkjenning før byggestart.

Byggeoppdraget gikk til Leif Vidar Nilsen fra Rømskog. Sammen med en lærling har han jobbet på Sørumsand siden byggestart i mai 1988.

Teknisk beskrivelse av huset

Kjelleren er utført i armert Lecamur, så her er moderne byggemetoder tatt i bruk. Alle konstruksjoner, vegger og tak er i brannsikkert materiale. Dette fordi kjelleren skal brukes som magasin og lagerrom.

Huset er oppført med stenderverk i furu med dimensjoner 2"x4". Huset på Bjørkelangen er også i bindingsverk, men med stenderdimensjoner 5"x5". Sørumsand stasjon er isolert med glassullmatter. Trapperommet er isolert med steinull for å tilfredsstille de branntekniske kravene.



Øverst t.v.: Øyvind Midtskogen og Stein Høhle i sving med malekosten.
Øverst t.h.: Ole Jonny Flateby høyt oppe med lys øker linoljemaling.
Nederst: Avd.ing. Vidar Skilnand og snekker Vidar Nilsen.

Taket har en hellingsvinkel på ca. 32 grader. Det er sperretak med mønsås og to par sideåser. Både åser, sperrer og vannbrett har utskjæringer etter kopi av Bjørkelangen stasjon. Rød enkeltkrummet tegl er brukt som takstein.

Huset har både utvendig og innvendig høvlet staffpanel i furu. Panelet er 1" tykt og er levert i 5" og 6" bredder. Denne paneltypen var vanlig på husene på Urskog-Hølandsbanen. Ormstad Sag på Fosser har levert panelet og alle de øvrige trematerialer.

Taklister og fotlister er laget etter kopi av originallister fra Bjørkelangen stasjon. Ormstad sag måtte lage nye jern for å få produsert lister med de ønskede profiler.

Vinduene er kopi av det eneste gjenværende gamle vindu på Bjørkelangen stasjon. Opprinnelig har det vært vinduer med enkelt glass, men de nye vinduene er koblede. I det ytre glasset er det brukt 90 år gammelt glass fra Oslo Katedralskole.

På Bjørkelangen er de gamle ytterdørene skiftet ut, og ytterdørene på Sørumsand er derfor kopi av dør fra Killingmo stasjon, målt opp på Jernbanemuséet i Hamar. Før var det vanlig at dørene var innadslående, men brannforskriftene krever idag utadslående dører. Innvendige dører er kopi av dører på Bjørkelangen stasjon. Vinduer og ytterdører er levert av snekkerfirmaet Joh. Martinsen Eftf. A/S i Oslo. Innvendige dører er levert av Søre Osen Snekkeri i Trysil. Innvendig trapp er utført av trappesnekker etter kopi av trapp fra Bjørkelangen.

Huset varmes opp med elektriske panelovner. I 1. etasje hengsles panelovnene av i sommersesongen. Huset har skjult elektrisk anlegg. I tillegg vil det bli et opplegg med ikke strømførende glansgarnledninger med sneller. Gamle stikkontakter og lysbrytere vil bli plassert i tilknytning til det utenpå-liggende ledningsnett.

Det elektriske arbeidet er utført av elever på elektrikerlinjen ved Jentoft videregående skole på Sørumsand. Alt rørleggerarbeide er utført av Sørumsand Rør A.S.

Fargesetting

Utvendig er huset fargesatt ved hjelp av skrapeprøver tatt på andre hus på Urskog-Hølandsbanen. Innvendig er huset fargesatt i samarbeid med Riksantikvaren. Både utvendig og innvendig er huset malt med Gjæco linoljemaling.



Billett-
lukene

Interiør

Huset har en brutto grunnflate på 77 m². I 1. etasje er det ekspedisjon og kontor med salg av billetter. Dessuten er det i 1. etasje et rom som gir plass for vekslende fotoutstillinger m.m. I 2. etasje er det kontor, møterom og bibliotek pluss garderobe og toalett.

I 1. etasje blir det innredet med gamle møbler. Siden vi har "oppfunnet" elektrisiteten tidfestes innredningen til 1915-20. Gamle møbler og annet utstyr som UHB har samlet og møbler stilt til disposisjon av Jernbanemuséet på Hamar, vil bli brukt. Billettluker og ekspedisjonsdisk med skap har UHB fått av NSB. Luker og disk kommer fra Sandermosen stasjon på Gjøvikbanen.

Parkanlegg

Tomten huset ligger på er fredet for museumsformål. UHB vil i samarbeid med Sørum kommune utarbeide en plan for parkmessig beplantning rundt huset. Uthus med toaletter, og trolig en kopi av en Narvesenkiosk fra 1915 vil også i nær fremtid få sin plass på jernbaneområdet.

Fossum

Mork stasjonsbygning var ved årets begynnelse på det nærmeste ferdig utvendig. Straks sneen var gått fikk bygningen sitt første malingsstrøk. Malingen vi benyttet heter Oker Linoljemaling, i samme farve som bygningen fikk ved oppførelsen på Mork i 1896. Panelen er malt Lys Oker, dører, karmen og vindski Melleoker.

Stubbloft og isolasjon ble lagt innvendig og tak og vegger gjort halvt ferdig, men arbeidet måtte dessverre avbrytes til fordel for årets store prosjekt, Sørumsand stasjon.

Bingsfoss

Når man ser bort fra løpende parkvedlikehold er ingen arbeider igangsatt på Bingsfoss i 1988. Endel trær på baksiden av området er imidlertid hugget ned, slik at det er blitt vesentlig lysere og luftigere på stasjonsområdet.

Øvrige bygninger

Uthuset ved banebu på Aurskog er revet, materialene merket og lagret på Sørumsand.

Garasje for NSB, baneavd., Sørumsand, er oppført.

Banebu på Nordre Mangen er overtatt. Dette er opprinnelig banebu fra Lysaker-kurven mellom Fossum og Kvévli. Bua som er ca. 4 x 6 m er demontert og for tiden lagret i G-vogn på Sørumsand.

Hølandsrutenes bussgarasje ved Nordre Mangen ble revet av UHB i bytte med banebu. Dette ble gjort ved å brenne bygningen ned til grunnen, etter tillatelse fra brannsjefen på Bjørkelangen.

Gjerder

Gjerder har også vært en stor jobb i 1988, og det har vært satt opp på følgende steder:

- Ved motorklubben
- Fra yrkesskolen til gamle trelasten
- Fra trelasten til Presterud planovergang på sydsiden av sporet
- Fra Presterud planovergang til tidligere innløpsrør i bekken
- Fra Nedre Sætra og ned mot 100 m-kurven på vestsiden av sporet

Det er gått med 106 stolper, montert med tre meters mellomrom, det vil si ca 280 m. gjerde, fire tråder i høyden som tilsammen er ca 1120 m gjerdetråd.



Vidar Skilnand
med nyoppsatt
gjerde ved
Presterud

TILBAKEFØRINGEN

Senhøstes 1987 ble hovedspor, kryssingsspor, uttrekksspor og sporveksel 1 og 3 lagt ferdig på sporområdet på Sørumsand. Dessuten ble traseen til kransporet ferdig planert. Således var det kun legging av det 110 meter lange kransporet som gjensto ved årsskiftet.

Basert på de gode erfaringene fra "arbeidsuka" i 1987, da vi la 172,5 m spor og 1 sporveksel, la vi opp til en tilsvarende økt i 1988. I løpet av ukens 3 første dager ble kransporet fullført.

Dermed var sporleggingsarbeidene i Sørumsand sentrum ferdig - alle spor som fredningsvedtaket gjorde det mulig for oss å legge var på plass. En gammel drøm var gått i oppfyllelse.

Avslutningen av sporarbeidene innebar at prosjektet "tilbakføringen" ble avsluttet, og baneavdelingen kunne overlates ansvaret for sporanlegget.

FORSKNING, FOTOSAMLING, INNSAMLING

Arbeidet med innsamling av gjenstander, minner og fotografier fra Urskog-Hølandsbanens driftstid har pågått i mange år, noe vi merker ved at kildene etterhvert tørker inn. Av eldre



Også i 1988 ble det avholdt en dugnadsuke. Noen av de aktive spanderte en uke av sin ferie på å jobbe på "banen". Årets hovedarbeidsoppgave var å legge spor til omlastingskranen på Sørumsand. Øverst ser vi Steve Helgesen, Håvard Pedersen, Johan Johansen og Klaus Hennum på Rallarlaget. Med dette arbeidet er sporleggingen i prosjektet "Tilbakeføringen Presterud - Sørumsand" fullført.

fotografier har vi i 1988 hatt en tilvekst på bare et titall. Vi har derfor så smått satt i gang innsamling av fotografier fra museumsbanens første år, dvs. 1960-tallet. Det viser seg nemlig at fotografene, aktive medlemmer, både tok bilder på strekningen Fyen-Fossum og av interessante bygninger og anlegg langs resten av banen. Oppbyggingen av museumsbanen og "nedbyggingen" av resten av Urskog-Hølandsbanen er interessante kapitler i banens historie. Følgende personer har til nå lånt ut sine negativer for kopiering til vårt arkiv:

- Olaf Wiegels
- Ole Mjelva
- Carl Fr. Thorsager

Vi vil sterkt oppfordre lesere av dette som har bilder fra UHB fra 1960-årene om å kontakte oss for eventuelt utlån av negativer.

Forskning på innsamlet materiale/arkivalier har pågått i noen grad, og resultatene av arbeidet er presentert i egne artikler i Tertitten:

- Roar Stenersen: UHB-lokene vi aldri fikk se (nr 71)
 Finn Halling: Privatbaner, fellesstasjoner og omlastning (nr 72)
 Jan Deram: UHB-uhell i spaltene (nr 72)
 Finn Halling: Hølandsbanens lokomotiv (nr 74)
 Kjell Navestad: Besværlige tognumre (nr 74)

PUBLIKASJONER, PR, MARKEDSFØRING

Tertitten

Redaksjonen har hatt denne sammensetning og arbeidsfordeling:

- Aud Kristin Brevig - Annonsefakturering, medlemsnytt
 Jan Deram - Setting
 Erik Borgersen - Redaktør, lay-out, paste-up, foto.

Stein O. Hohle har bistått med annonsørkontakt.

Det ble utgitt 4 utgaver: nr. 71 i mars, nr. 72 i juni, nr. 73 i oktober og nr. 74 i desember.

Redaksjonen hadde dessuten ansvaret for paste-up, lay-out og trykking av årsmelding for 1987.

PR, markedsføring

Skolene i Akershus ble tilskrevet direkte vedrørende kjøring av ekstras tog.

Gjennom hele driftssesongen ble det med 2-3 ukers mellomrom sendt ut pressemeldinger. Det ble kopiert opp sort-hvitt fotos som vedlegg til pressemeldingene.

Den meldingen som helt klart hadde best appell var meldingen "Første kvinne som damplokkfører". VG dro meldingen og bildet opp i nesten 1/1 side.

Vi har annonsert 4 ganger i Aftenposten, lørdag morgen under rubrikken "Muséer".

Narvesen har fordelt brosjyrer fra 20 sentrale kiosker i Oslo og Akershus, og dette førte til at vi måtte supplere vår vanlige brosjyre med en ny. Denne har vært fordelt i postkasser, på biler på parkeringsplasser, til jernbanesatsjoner og til Turistinformasjonen i Oslo. To nye poeng i markedsføringen har vært Kuskerudnebben friluftsbad, og at Stomperud og Petra reiser med banen. To-togskjøring siste driftsdag slo også godt an i "markedet".

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

RESULTATREGNSKAP 1988

| | 1988 | 1987 |
|----------------------------|---------------------|-------------------|
| <u>DRIFTSINNTEKTER</u> | | |
| Driftsinntekter | 201.218,40 | 177.449,90 |
| Driftstilskudd | 296.900,- | 288.800,- |
| Diverse tilskudd | 240.000,- | 67.186,- |
| Tilskudd Sørumsand stasjon | 310.000,- | 0 |
| Gaver | 675,- | 2.408,10 |
| Diverse inntekter | 8.471,18 | 11.009,30 |
| Inntekter medlemsblad | 23.377,70 | 34.723,- |
| Inntekter jubileumsbok | <u>9.006,-</u> | <u>23.366,80</u> |
| Sum inntekter | <u>1.089.648,28</u> | <u>604.943,10</u> |

| | | |
|---------------------------|---------------------|-------------------|
| <u>DRIFTSKOSTNADER</u> | | |
| Driftskostnader | 27.214,60 | 34.274,08 |
| Baneavdelingen | 55.258,88 | 42.375,46 |
| Portalkran | 8.835,43 | 0 |
| Garasjeanlegg | 2.345,32 | 0 |
| Mork stasjon | 34.993,70 | 80.309,- |
| Maskinavd. | - | 38.076,57 |
| Vognvedlikehold | 16.149,25 | 0 |
| Revisjon: | | |
| BCo2 | 13.623,18 | 1.461,- |
| BCo3 | 6.404,- | 746,- |
| Ao100 | 6.582,29 | 0 |
| Lok.avd. | 5.960,76 | 4.350,- |
| Stasjonsavd. | 79,- | 1.459,20 |
| Sørumsand stasjon | 535.302,79 | |
| Tilbakeføringen | 36.965,70 | 328.741,85 |
| Lønninger | 148.193,25 | 29.379,95 |
| Arbeidsgiveravgift | 25.489,- | 5.023,- |
| Reise- og bilgodtgjørelse | 17.708,25 | 19.761,60 |
| Forsikringer | 10.435,- | 11.608,- |
| Lastebil | 18.657,78 | 2.693,47 |
| Strøm | 13.320,77 | |
| Telefon | 12.470,- | |
| Porto | 9.010,50 | |
| Kontorhold | 17.571,40 | 47.749,54 |
| Administrasjon | 10.147,10 | 26.415,10 |
| Markedsføring | 10.854,22 | 12.423,05 |
| Fotoarkiv | 3.863,90 | 263,- |
| Bibliotek | 349,- | 146,- |
| Møtekostnader | 2.318,30 | 2.562,80 |
| Diverse kostnader | 1.773,42 | |
| Kostnader medlemsblad | 48.290,50 | 52.500,85 |
| Kostnader solgte bøker | 4.914,20 | 14.047,- |
| Sum driftskostnader | <u>1.105.081,49</u> | <u>756.366,73</u> |

FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTANDER

| | | |
|---|------------------|--------------------|
| Medlemskontingent | 37.680,- | 47.082,50 |
| Renteinntekter | 15.084,38 | 17.787,16 |
| Salg aksjebrev Prydz | 5.000,- | 17.019,80 |
| Rentekostnader | <u>(7.137,-)</u> | <u>(701,-)</u> |
| Sum finansinntekter/-kostnader | <u>50.627,38</u> | <u>81.188,46</u> |
| Resultat før årsoppgjørdisposisjoner | <u>35.194,17</u> | <u>(70.235,17)</u> |

ÅRSOPPGJØRSDISPOSISJONER

| | | |
|---------------------------------|------------------|------------------|
| Oppløsning fond Mork | 0 | 41.365,91 |
| Oppløsning fond arkivskap | 0 | 20.700,- |
| Oppløsning fond tilbakeføringen | 60.036,88 | 20.839,26 |
| Avsatt til revisjonsfond, Prydz | 5.000,- | 12.670,- |
| Avsatt til reservefond | 5.000,- | 0 |
| Avsatt til revisjonsfond | 23.071,18 | 0 |
| Avsatt til disposisjonsfond | <u>62.159,26</u> | <u>-</u> |
| Sum årsoppgjørdisposisjoner | <u>35.194,17</u> | <u>70.235,17</u> |

BALANSE PR 31/12.88EIENDELER

| | | |
|---------------------------|-----------|-----------|
| Kasse | 2.585,70 | 1.369,70 |
| Postgiro | 18.783,01 | 27.382,44 |
| Bankinnskudd | - | 52.256,16 |
| ABC-bank | 15.048,39 | |
| Kreditkassen | 9.992,- | |
| Sunnmørsbanken | 49,62 | |
| Abonentlån, Televerket | 0 | 2.000,- |
| Kortsiktige fordringer | 2.121,- | 2.121,- |
| Beholdning jubileumsbøker | 33.000,- | 37.914,20 |

ANLEGGSMIDLER

| | | |
|---------------------------|-------------------|-------------------|
| Rullende materiell | 134.200,- | 134.200,- |
| Varige hjelpemidler | 32.100,- | 28.000,- |
| Sørumsand stasjonsbygning | <u>250.000,-</u> | |
| Sum eiendeler | <u>497.880,33</u> | <u>285.243,50</u> |

GJELD OG EGENKAPITALKORTSIKTIG GJELD

| | | |
|--|------------------|-----------------|
| Forskuddsinnbetalte medlemskontingenter | 12.700,- | 11.280,- |
| Skyldig arbeidsgiveravgift | 9.482,- | 5.023,- |
| Skyldig skattetrekk | 19.349,- | 8.388,- |
| Kreditorer | <u>7.165,27</u> | <u>0</u> |
| Sum kortsiktig gjeld | <u>48.696,27</u> | <u>24.691,-</u> |

| | | |
|----------------------------|-------------------|-------------------|
| <u>LANGSIKTIG GJELD</u> | | |
| Gjeldsbrev | 153.438,- | 0 |
| <u>EGENKAPITAL</u> | | |
| A-andelskapital | 39.500,- | 39.500,- |
| B-andelskapital | 7.400,- | 7.400,- |
| Reservefond | 20.000,- | 15.000,- |
| Disposisjonsfond | 147.558,49 | 85.399,23 |
| Revisjonsfond | 62.617,57 | 39.546,39 |
| Revisjonsfond, Prydz | 18.670,- | 13.670,- |
| Avsatt til tilbakeføringen | 0 | 60.036,88 |
| Sum egenkapital | <u>295.746,06</u> | <u>260.552,50</u> |
| Sum gjeld og egenkapital | <u>497.880,33</u> | <u>285.243,50</u> |

Oslo, 23. februar 1989

Roar Stenersen /s/
styreformann

Finn Halling /s/
driftsbestyrer

HENNING ZIESLER

STATSAUTORISERT REVISOR

INKOGNITOGT 15 C - 0256 Oslo 2 - TLF. (02) 44 36 60

REVISJONSBERETNING FOR

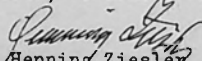
A/L URSKOG - HÖLANDSBANEN.

Jeg har revidert regnskapet for ovennevnte selskap for 1988 og har funnet dette iorden.

Resultatkontoen viser resultatet av driften i 1988 og Balansen viser stillingen pr. 31/12 1988.

Jeg anbefaler at regnskapet godkjennes som selskapets regnskap for 1988.

Oslo, 6. mars 1989


Henning Ziesler
Statsautorisert revisor

*Elektriske Installasjoner i
Bolig- Industri- Lager og Kontorbygg-*

Utføres av:

*Ornulf Wiig
Installasjon A.s*

1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

Ornulf Wiig



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

Ornulf Wiig
ELEKTRISK FORRETNING

Vis- a- vis Rådhuset
Sandvika · Tlf. 54 02 27
Lamper og småartikler

Ornulf Wiig
MASKIN A/S

Gågaten
Sandvika · Tlf. 54 27 17

Ornulf Wiig
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika
Tlf. 54 29 95

ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

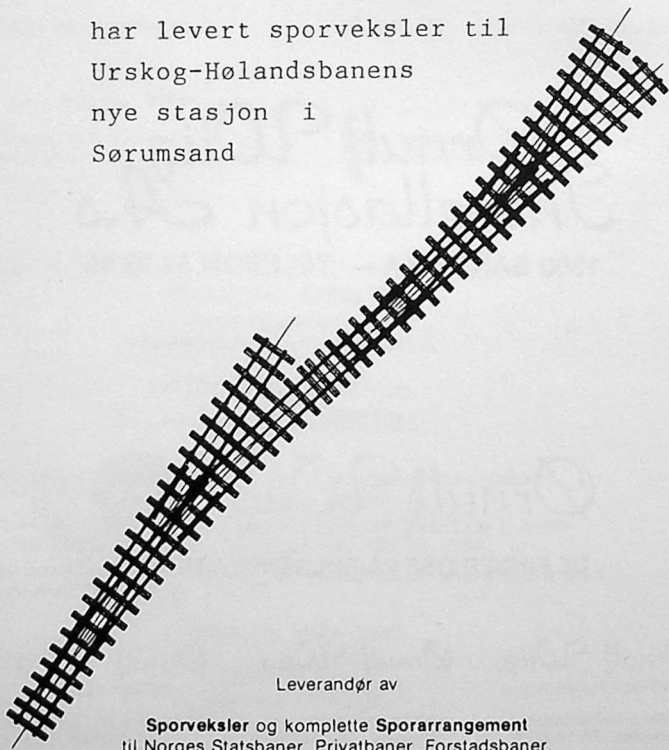
Hverdager: kl. 8.30-17.00

Lørdager: kl. 8.30-13.00



RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

har levert sporveksler til
Urskog-Hølandsbanens
nye stasjon i
Sørumsand



Leverandør av

Sporveksler og komplette Sporarrangement
til Norges Statsbaner, Privatbaner, Forstadsbaner,
Havnespor og industrielle anlegg

**A/S RODELØKKENS MASKINVERKSTED
& JERNSTØPERI — OSLO**

POSTADRESSE: ALNABRU - SENTRALBORD 64 60 40 - GRUNNLAGT 1896

KONTRAKTØR S. SØRENSEN - GENIAL ELLER EGENRÅDIG JERNBANEBYGGER



Ingeniør S. Sørensen. (UHB-arkiv)

NILS AASHEIM

Historiske beretninger om UHB kommer ikke utenom å fastslå at først Urskogbanen, senere også Hølandsbanen, ble bygget av ingeniør S.Sørensen. I de beretninger som finnes er det intet som tyder på at han gjorde dårlig arbeid. "Anleggsarbeidene gikk greit, og sommeren 1895 var skinneleggingen i full gang", heter det i banens 90-års jubileumbok (1). Når man er kommet i besittelse av kopibøkene fra anleggstiden, kan det være grunn til å se nærmere på om det dunkle, men dog positive bilde av kontraktøren - det var den naturlige tittel anleggsbestyrelsen brukte når man henvendte seg til ham - er i samsvar med den oppfatning hans oppdragsgivere hadde.

TIDLIG UTE AV KONTROLL

S.Sørensen begynte finstikkingen av banen 27. november 1894 (2). Kontrakten om bygging av banen ble undertegnet 11. desember samme år. Samme dag ble det første spadesticket tatt (3). Urskogbanens offisielle åpning fant sted 14. november 1896. Den ble godkjent for bruk 10. oktober samme høst, slik at den 25 km. lange strekningen mellom Bingsfoss og Bjørkelangen ble anlagt på godt under to år. Selv om dette var en bane bygget etter enkleste forskrifter, kan ikke byggetiden sies å ha vært unødig lang. Det ser ut til at kontraktøren har gjort et godt stykke arbeid.

I anleggstiden var det naturlig nok nær kontakt mellom anleggsbestyrelsen og kontraktøren. Fra 25. februar 1895 til 6. juli 1896 forteller kopibøkene at det ble gjort 86 henvendelser til ham, derav riktignok 20 anvisninger (4). Enkelte steder etterlyses svar på brev fra før den første angitte datoen, eller brev som av ukjent grunn ikke er kommet med i kopiboken. Hvor mange brev Sørensen sendte til anleggsbestyrelsen eller rådgivende ingeniør Dietrichson, som Sørensen inntil utpå våren 1895 sendte sine brev til (5), fremgår ikke av det materialet jeg har arbeidet med. De purringer og etterlysninger som anleggsbestyrelsen til stadighet sendte, tyder på at Sørensens brev neppe nådde samme antall.

Ganske tidlig må det i anleggsbestyrelsen ha oppstått en følelse av at kontraktøren foretok seg ting som ikke var i samsvar med godkjente planer. I brev av 25. februar 1895, der det gis melding om forskuddsutbetaling, er det føyd til: "Fra neste Måned at regne vil det være ønskelig at De ved Dato 20de i hver Måned indsender Rapport over de udførte Arbeider." Disse dannet også grunnlaget for forskuddsutbetalingene. Utover våren 1895 ser det ut til at Sørensen noenlunde klarte å følge dette opp, men på høsten etterlyses flere slike rapporter. Dette kan ha sammenheng

med at Sørensen var opptatt med andre gjøremål samtidig. Fra sommeren 1895 til ut på nyåret 1896 bærer brevene til ham adressen Kristiansand. Også før den tid kan hans tilstedeværelse ved anlegget ha vært beskjedent. I brev av 17. mai 1895, der forøvrig anleggsbestyrelsen gir kraftig uttrykk for sin misnøye med utførelsen av enkelte arbeider, heter det: "Man skal i forbindelse hermed uttale at disse forskjellige mindre heldige Forhold efter Anleggsbestyrelsens mening udelukkende skriver seg fra at De personlig kun sjelden er tilstede ved Arbeidet, hvis direkte Ledelse således er overladt til Deres Funktionærer, der neppe har den fulde Oversigt over hvad der bør gjøres for at Arbeidet kan fremmes til alles Tilfredshed."

BINGSFOSS

Bingsfoss stasjon ser ut til å ha vært en hodepine for anleggsbestyrelsen det meste av anleggstiden. Både fordi den var besluttet lagt på et relativt vanskelig sted, og fordi man her støtte borti den allerede eksisterende Kongsvingerbanen, var byggingen av stasjonen nok et av de mest problematiske punktene på hele banestrekningen.

Problemene tas opp i full bredde i et brev av 22. mai som for sikkerhets skyld har fått påtegningen: "Underskrevet og ekspederet 22/5-95." Brevet åpner slik: "Kongsvingerbanens Baneafdelings Vedkommende har nedlagt Forbud mod at videre Udfylling af Fossumdalen ved Bingsfos station foregår, før det er aftalt og approberet, hvorvidt Kongsvingerbanens Stikrende skal forlænges eller hvad dermed skal gjøres." Likeledes påpekes det at Kongsvingerbanens baneavdeling "lader ikke at vilde godkjende" nærmere angitte arbeider med en stikkrenne og at et kloakkrør er lagt slik at det vil bli "unyttiggjort af Jordtrykket." Etter visse detaljer om arbeidet med stikkrenner, følger følgende passus: "Anleggsbestyrelsens rådgivende Ingeniør (Dietrichson) har udsendt Herr Ingeniør Anker for at udføre Nivellement af Maksimums-stigningerne og Skjæringernes Bundhøide m.m. på forskjellige Stede af Linjen." Til slutt i brevet blir Sørensen bedt "om snarest mulig at gjenopsætte det langs Kongsvingerbanen nedtagne Gjerde, og derved flytte det udenfor Urskogbanen, d.v.s. på dennes Østside."

I brev av 2. juli 1895 erkjenner anleggsbetyrelsen å ha mottatt nye tegninger for planering av Bingsfoss. I påvente av godkjennelse, bes Sørensen om å stoppe arbeidet med Kongsvingerbanenes sidespor, men "fortsætte Arbeidet med Urskogbanens Hovedspor." Fortsatt var Bingsfoss et problem. I brev av 25. september 1895 påpekes forskjell mellom utførte arbeider og godkjente tegninger: "Det antages, at den af Dem nu anlagte Hovedlinje, der er indtegnet af Deres assistent Lie, med sort paa vedlagte Kart, ikke er den endelige, idet det sees at den mellom Pælene 0 og 13 ligger 5 m ... fra Kongsvingerbanens Hovedspor end på samtlige af Dem indsendte Karter, deriblandt også på den til Udførelse approberede Plan. De omtalte 5 m indskrænker Brædden langs Omlastingssporene i sådan Grad, at der neppe er muligt at lade Hovedlinjen blive liggende som den nu er indlagt på Kartet."

Videre inneholder brevet en detaljert gjennomgang av ulike arbeider som må utføres, med nøyaktig kostnadsoverslag. Sørensen bes uttale seg om disse beregninger. Brevet slutter slik: "Forsaavidt der skulde fremkomme Differanse af Betydning i de her angivne omtrentlige Masser, anmodes De om at hidsende Tverprofiler med Fyldingerne pålagte. Det forutsattes også at De samtidig angiver og dokumenterer med Profiler, hvad der hidtil er utført udenfor Planering for hovedlinjen."

Utover høsten etterlyses svar på dette brev, med den følge at utbetalinger holdes tilbake. På tross av manglende svar, ble et beløp likevel utbetalt 19. november 1895 på grunnlag av beregninger som anleggsbestyrelsen selv foretok. Først 21. desember 1895 meddelte anleggsbestyrelsen at den hadde mottatt forslag til arrangement for Bingsfoss. Samtidig ble det slått fast at det ikke ville bli utbetalt mer penger for arbeidene på Bingsfoss, på tross av krav om dette fra Sørensen. Denne krangelen fortsatte til 4. mars 1896 da anleggsbestyrelsen avviste kr. 10.000 i forskudd, antagelig for arbeidene ved Bingsfoss, i allfall stopper pengekrangelen.

Det at Sørensen under arbeidet med Bingsfoss stasjon avvek fra de planer anleggsbestyrelsen hadde utarbeidet og fått godkjenning for, førte med seg såpass store utvidelser og endringer av stasjonsanlegget at planene på nytt måtte fremmes statsbanene til godkjenning. I brev av 24. april 1896 ble Sørensen gjort oppmerksom på at selv om Urskogsbansens anleggsbestyrelse hadde godtatt de endrede planene for stasjonen, hadde ikke statsbanene gjort det. Han fikk derfor følgende utvetydige beskjed: "Intet Planlæggingsarbeide kan derfor foretages på Bingsfos, forinden Afgjørelse herom træffes.

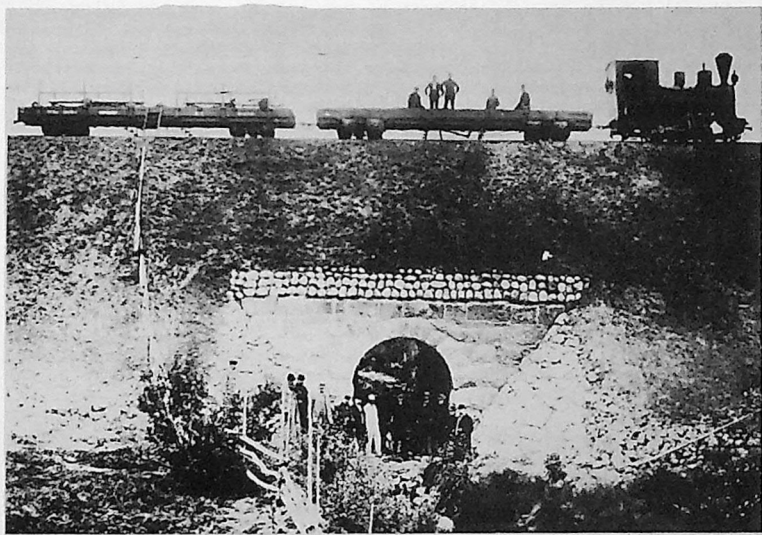
KULVERTER

Et annet forhold som brakte anleggsbestyrelsen i harnisk, var bekketrykkingene. Særlig gjaldt dette kryssingene ved Jødal og Mork. Her var det antagelig tenkt å anlegge kulverter med trebroer over (6). Bilder fra anleggstiden viser klart at Sørensen valgte jordfyllinger over kulvertene, som det også ble klaget over utførelsen av. I det ovenfor siterte brev av 17. mai 1895 heter det om kulverten ved Jødal: "Dette Arbeidet er fremmet uden at det i Detalj på forhånd var approberet at Statsbanernes Styrelse, eller godkjent af os, med Hensyn til Kulvertenes Dimensioner, der af Dem uden Anlægsbestyrelsens Samtykke er forandrede. Arbeidet er derhos stadig fortsat, trods gjentagen Protest fra Anlægsbestyrelsens Tilsynsmand og fra vor rådgivende Ingeniør, likeledes mod Anlægsbestyrelsens Ordre i Skrivelse av 29. April (7), i hvilken det udtrykkelig forlangtes at den resterende Cementering af Hvælvet skulde indstilles. Anlægsbestyrelsen har i den Anledning i Møde den 13de dennes besluttet at meddele Dem at dette ansees ganske uforenligt med Arbeidets Tarv og at man for Eftertiden ikke agter at finde sig i sådan Fremgangsmåde." På tross av denne nokså skarpe tonen, fant anleggsbestyrelsen likevel å kunne godta det utførte arbeidet dersom nærmere opplysnede betingelser ble oppfylt.

Forholdene ved denne kulverten ser ikke ut til å ha blitt løst før ut i august. Også kulverten ved Mork blir behørlig omtalt i brevet av 17. mai, men problemene ser ut til å ha løst seg raskere enn for Jødal-kulvertens vedkommende. En kulvert ved Halvorsrud i Aurskog ser ikke ut til å ha forvoldt de store problemene, skal man dømme etter den sparsomme omtalen denne kulverten har fått i korrespondansen. Derimot voldte landfestene for broen over "Øielven" mer hodebry, uten at de på noen måte kan sies å overgå Jødal-kulverten.

VEIOVERGANGER

En rekke steder måtte banen krysse eksisterende veier og andre steder måtte veien legges om. Kryssing av offentlige veier krevde godkjenning fra amtet, men det ser ikke ut til at Sørensen alltid har tatt det like tungt. Banen skulle frem.



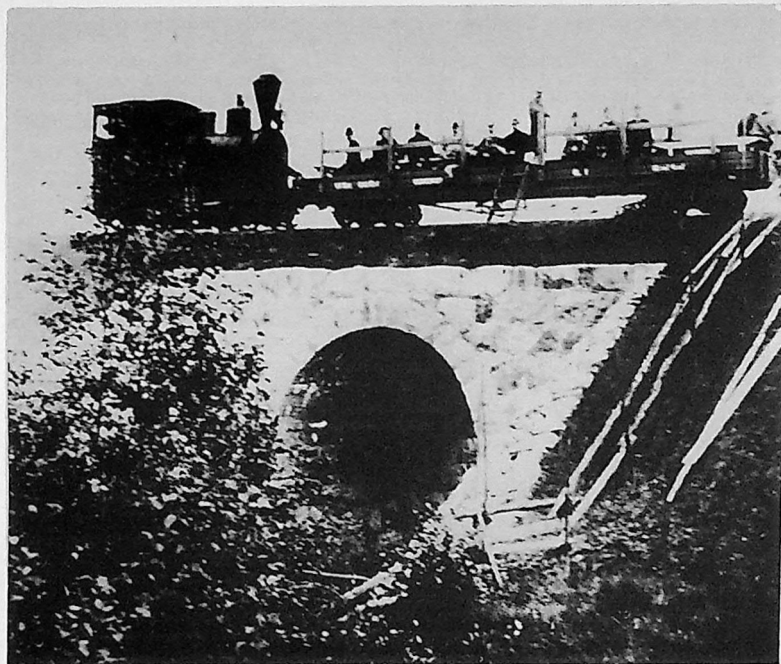
Øverst: Jødalsbekk kulvert sommeren 1896. Toget består av lok 2 EIDSVERKET, en av UB's grus-boggivogner og Eidsverkets privatvogn nr.1. Fotograf ukjent.
Nederst: Jødalsbekk kulvert våren 1961. (Jan Lysaker)

Veikryssinger og veiomlegginger som ble nødvendige måtte under alle omstendigheter utføres. Forhåndsgodkjennelse var derfor mindre viktig, må Sørensen øyensynlig ha følt. For anleggsbestyrelsen fortonte det deg nok annerledes, særlig fordi den som ansvarlig byggeledelse fikk føle myndighetenes vrede på en helt annen måte enn Sørensen.

Utover våren og sommeren ble planer for veikryssinger og veiomlegginger etterlyst. Det er tydelig at anleggsbestyrelsen var klar over at det foregikk arbeider som ikke hadde offentlig godkjennelse og som Sørensen ikke hadde innsendt planer for. I brev til ham av 11. august 1895 avfyres denne salven: "Såfremt omtalte Veiomlægnng er udført og tagen i Brug er det således uden Anlægsbestyrelsens Vidende." Ikke lenge etter, i brev av 27. august, understrekes det meget sterkt at samtykke må foreligge før arbeidet med veikryssinger kan igangsettes. "Når De derfor i Brev af 21. august meddeler at Bygdeveien fra Lier til Mangen er gjennembrudt, så er dette i Lighed med ethvert Annet i samme kategori fallende Arbeid skeet uden Anlægsbestyrelsens Vidende og på Deres eget Ansvar, ider Anlægsbestyrelsens intet Middel har til at frembringe en Afgjørelse før Veibestyrelsen har meddelt sit Samtykke." 4. oktober gis det pålegg om at opprinnelige planer for kryssing av Mangenveien skulle følges. Alt 19. oktober blir imidlertid planer for den nye planovergangen godkjent. Den var sikkert ferdig anlagt.

EGENRÅDIGHET

Arbeidet med veiene viser tydelig at godkjente planer og spørsmål om forhåndsgodkjenning ikke plaget Sørensen og hans folk vesentlig under fremføringen av linjen. Der forholdene etter deres mening tilsa det, ble arbeider igangsatt før tillatelse eller godkjenning av endret utførelse forelå. I det før siterte brev av 17. mai 1895 blir også slike problemer belyst: "Men ved den på enkelte Steder leilighedsvis foretagne Måling viste det sig at Planeringsbredden er noget mindre end på insendte Normaler for Planeringen anført.... På Foranledning heraf erindres om, at De som Kontraktør ikke har Adgang til at forandre de bestemte Normaler uden derom at have konfereret med Anlægsbestyrelsen (Koncesionshaverne), jevnfør alm. Betingelser Paragraf 4, sidste Passus.... Anlægsbestyrelsen forbeholder sig i Henhold til Ovenstående... at forlange Skjæringerne m.m. udvidede hvor dette måtte vise sig tjenligt." Brev av 4. juli 1895 etterlyser nye normaler for planering av myrstrekninger. Den 14. september 1895 utferdiges nye pålegg: "Nogle mindre Forandringer vides af Dem at være foretagne på de 10 første Km, disse anmodes De om snarest at anmelde ledsaget af fornødne Tegninger." Samtidig listes 6 ubesvarte brev opp. Sørensen var ikke bare interessert i å legge et smalere spor, skal vi tro brev av 8. mai 1896: "Sideskjæringer må under ingen Omstændighed af Kontraktøren tage på Steder hvor derved forårsages forøget Expropriation." Dette brevet lister i 28 punkter opp forhold som må rettes opp, i stor grad stikkrenner og grøfting som flere steder åpenbart er lettvis utført. Endrede profiler og normaler og endrede stasjonsarrangementer ble flere ganger etterlyst. De kom inn etterhvert og ble godkjent etterhvert, selv om de angjeldende arbeidene allerede var ferdige. Den eneste del av arbeidet som Sørensen fikk godkjenning for og som ikke forårsaket problemer, var sidesporet fra Harkerud til Aremoen grustak, et spor som nok var Sørensens egen idé. (8)



Inspeksjonstog ved Mork kulvert sommeren 1896 bestående av lok 2 EIDSVERKET og Eidsverkets privatvogn nr. 1. Fotograf ukjent.

JERNBANEBYGGER

Selv om det er lite man vet om personen S. Sørensen; man vet ikke engang hva initialet S står for, var han likevel en kjent jernbanebygger rundt århundreskiftet. Foruten Urskogbanen og Hølandsbanen, var han innblandet i byggingen av Vossebanen (9), Tønsberg-Eidsfossbanen (10), muligens Holmestrand-Vittingfossbanen (11), Setesdalsbanen fra Kristiansand til Grovane (12), Valdresbanen og utstikkingen av Lierbanen (13), som var ment å være en del av Bergensbanen. Valdresbanen skulle forresten bli Sørensens "bane".

Da han måtte innstille sine betalinger, som det heter, tok han sitt liv i februar 1904 (14).

Utfra brevene som anleggsbestyrelsen sendte til ham, er det tydelig at han oppholdt seg i Kristiansands-distriktet store deler av 1895 og i begynnelsen av 1896. Da vi vet at Setesdalsbanen ble åpnet nettopp i 1896, kan hans opphold i denne delen av landet på det aktuelle tidspunkt ha sammenheng med byggingen av denne banens sørligste strekning. Svært mye av arbeidet med

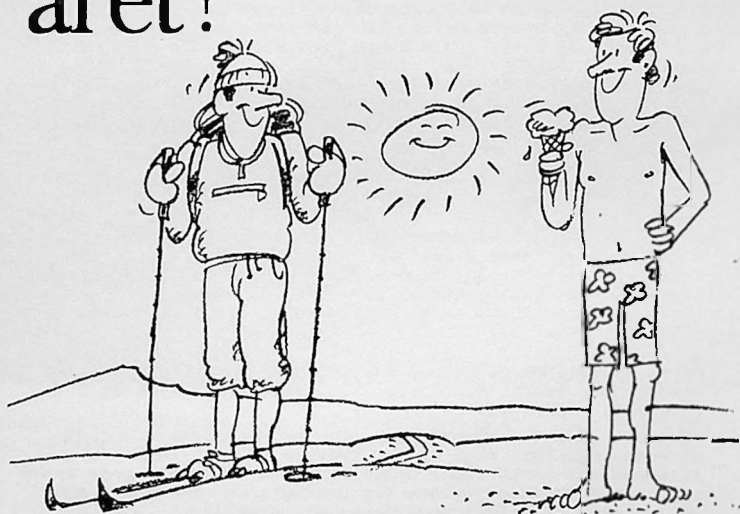
Urskogbanen ble derfor utført av hans medarbeidere. Disse måtte høyst sannsynlig ta avgjørelser på egen hånd. Når anleggsbestyrelsen kom med pålegg og ellers skulle uttrykke sin vrede, måtte den henvende seg til Sørensen som den hadde kontrakt med. Det er ikke vanskelig å skjønne at svært mange uheldige situasjoner kunne oppstå når beskjeder skulle sendes i en runddans mellom Blaker/Aurskog, anleggsbestyrelsens kontor i Skovveien i Kristiania og en opptatt Sørensen ett eller annet sted på linjen mellom Kristiansand og Grovane. Vi vet lite om kvalifikasjonene til Sørensens medarbeidere, og hvilket forhold han hadde til dem, men deres forhold til øvrigheten kan ha vært svekket av det faktum at de ikke var ansvarlige for det de gjorde. Det ansvaret hvilte på Sørensen. Da er det ikke til å undres over at mange uheldige situasjoner oppsto. Noe lignende ser også ut til å ha skjedd under bygging av Hølandsbanen. Også her var det ham som utførte arbeidene. Det er heller ikke så rart når vi vet at Sørensen i 1897 også var opptatt med utstikkingen av Lierbanen (15).

Både forfatteren av denne artikkel og UHB i sin alminnelighet, vil sette stor pris på om lesere som måtte vite noe om ingeniør S.Sørensen eller hvor slik viten finnes, meddeler dette videre til oss.

NOTER

1. Tertitten. Urskog-Hølandsbanen 1896-1986, UHB 1986 s.13
2. Stikking av traséen Bingsfoss - Bjørkelangen var foretatt av ingeniør J.J.O.F. Dietrichson etter anmodning fra grosserer A.O. Haneborg. Dietrichson ble valgt som rådgivende ingeniør for Urskogbanen. E.Østvedt: "De norske jernbaners historie bind III, 1954 s.288
3. Tertitten s. 11
4. De to benyttede kopibøkene med utgående brev fra anleggsbestyrelsen dekker periodene 25.2.1895 - 18.5.1896 og 18.6.1896 - 29.7.1897.
5. Sørensen sendte i begynnelsen sine henvendelser til rådgivende ingeniør, skal vi tro brev av 29. mai 1895: "Som allerede før nevnt flere Gange, anmodes De om at sände Breve m.m. til Anlægsbestyrelsen for Urskogbanen, Skovveien no. 20, og ikke til rådgivende Ingeniør personlig."
6. I brev av 20. august 1895 heter det: "Vær af den GODhed at hidsende en blåkopi af hver af Planerne af 19. og 20. Januar d.Å. - to Blade - visende på hvert det oprindelige Forslag til Kulverter over Mørkeåen og Jødalsbækken, samt træbroer over samme Bække."
7. Dette er ett av de brev, som på tross av at det befinner seg innenfor den perioden som første kopibok dekker, ikke er med. Det er en lakune mellom 22.3 og 7.5. 1895.
8. Se brev av 26. juli 1895
9. Ivar Gubberud: "Vossebanen 1883 - 1983, NJK 1983 s. 31
10. Østvedt s. 294
11. Se brev av 29.2.1896
12. Opplyst av Finn Halling
13. Østvedt s. 298
14. Østvedt s. 277
15. Se note 13

Reiseforsikringen som gjelder hele året!



Med ABC banks rimelige helårs reiseforsikring er du ikke bare trygg når du reiser langt avsted til utlandet, men også om du tar en weekend på landet!

A/B/C

bank

En god bank gjør det enklere.



GÜNTER SCHÜSSLER 1835-1898

BYGMESTEREN FRA KONGSVINGER SOM
TEGNET OG BYGDE STASJONENE PÅ
URSKOGBANEN

Berit Anderson

Stasjonsbygningene på Urskogbanen ble tegnet og bygd av Günter Schüssler. Han var opprinnelig tysk, men kom til Norge i 1855.

Av sønnesonnen til Günter Schüssler, Johan Schüssler i Oslo, har A/L Urskog-Hølandsbanen fått overlevert tegninger av stasjonene på Urskogbanen. Disse tegningene har vært til hjelp under oppføring av Sørumsand stasjon.

I all korrespondanse blir navnet skrevet Schüsler. Det er en feiltolkning av dobbel s, men Schüssler selv brydde seg ikke om å rette opp feilen.

Barndom og læreår

Johan Heinrich Günter Schüssler ble født i 835 i Schartzburg i Rudolfstادت i Thuringen i det som nå er Øst-Tyskland. Han vokste opp på en gård på landsbygda der husflid og småindustri var viktig attåt næring til gårdsdrifta. Günter kom tidlig i tømmermannslære og la ut på gesellvandring til småbyene i Nord-Tyskland, gjennom Schleswig-Holstein til Danmark. Han kom til Norge og Drammen i 1855, og i 1857 fikk han borgerskap i Kongsvinger. Han giftet seg også det året med Rita Amalie Hermansen fra Drammen.

Vi vet ikke så mye om hans første år i Norge. Han reiste rundt på byggeoppdrag og i 1866 bosatte han seg igjen i Drammen, deretter dro han til Stavanger. Både i Drammen og Stavanger ga bybranner håndverkere gode arbeidsmuligheter. I 1868 bosatte han seg igjen i Kongsvinger og selv om han fortsatt var mye ute på reise, ble Kongsvinger hans faste hjemsted resten av livet.

I den første tiden i Norge dyktiggjorde han seg også i teknisk tegning og tekniske fag. Hans mesterstykke gikk ut på å tegne og lage en vindeltrapp.

Randsfjordbanen

Jernbanen mellom Drammen og Vikersund ble åpnet i 1866 og i 1868 ble banen forlenget til Randsfjorden. Stasjonene på denne banen ble tegnet av arkitekt Georg Andreas Bull som fra 1863-72 var Statsjernbaneanleggenes arkitekt. Schüssler var med ved oppbygging av dette baneanlegget. Han ble kjent med ingeniør Hansteen som hadde overoppsyn med arbeidet på Randsfjordbanen. Hansteen fikk Schüssler med til et jernbaneanlegg i Russland. De reiste dit i 1869, men på grunn av den fransk-tyske krigen måtte de reise tilbake allerede i 1870.

Grundsetbanen

Jernbanestrekningen mellom Hamar og Grundset ble åpnet i 1862. I 1871 kom banen mellom Grundset og Aamot. Arkitekt Georg Andreas Bull tegnet alle stasjonene på Grundset-Aamotbanen. Stasjonene Øksna, Rustad, Aasta og Rena ble bygd av Schüssler.

Kirkebygg

Schüssler er særlig kjent for sine kirkebygg. Noen av kirkene han oppførte, tegnet han også selv. I annen halvdel av 1800-årene var det ikke uvanlig at byggmestere prosjekterte trekirker. Teglkirker ble som regel tegnet av arkitekter. Disse kirkene hadde upussede utvendige murflater slik arkitektene hadde lært på arkitektskole i Tyskland. Teglkirkene ble toneangivende og fungerte som forbilde for trekirkene. Trekirkene ble reist i bindingsverk og panelt. De fleste kirker som ble bygd på denne tiden, ble bygd i tre. Teglkirkene finner vi helst i rike og sentralt beliggende bygder.

Schüssler bygde flere kirker i Akershus. I 1878 sto Årnes kirke i Nes ferdig. Kirken er i tegl og ble tegnet av byggmester Gudbrand Johnsen fra Nes og bygd av Schüssler. Ås teglkirke, tegnet av arkitekt J. W. Jordan og bygd av Gudbrand Johnsen i 1867, var forbilde for Nes kirke.

Aurskog kirke ble innviet i 1882. Det er en trekirke i nygotikk og ble tegnet av arkitekt Otto Schönheyder. Schüssler var byggmester for kirken. Denne kirken brukte Schüssler som forbilde da han tegnet og bygde Fet kirke i 1890.

I 1883 slo lynet ned i Eidsvoll kirke. Kirken brant helt ned, bare murene sto igjen. Arkitekt C. Konopka tegnet ny kirke som ble reist på murene av den gamle kirken. Oppdraget med å reise kirken gikk til Schüssler.

Av andre kirker som Schüssler har bygd, skal her kort nevnes: 1873-74 to kirker i skogsbygdene i Elverum, 1878 Arneberg kapell, 1886 Grue Finnskog kirke, 1887 Romedal kirke. Både Grue og Romedal kirke ble tegnet av Schüssler. 1891 Sand kirke. Denne kirken er en kopi av Fet kirke.

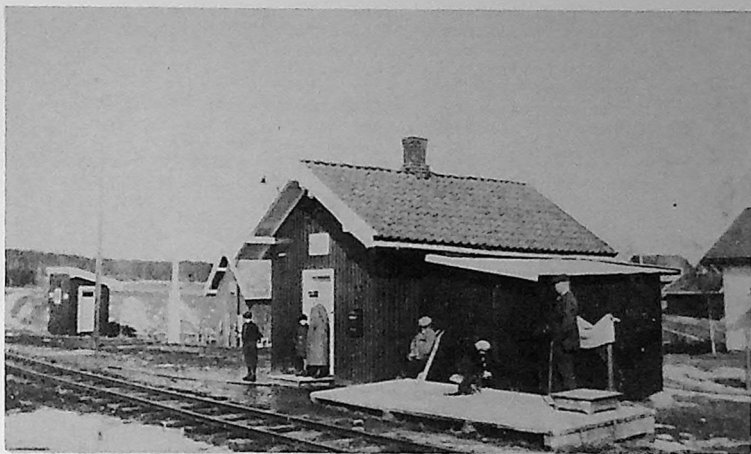
Ved kirkesalget i 1723 kom kirkene i privat eie, og menighetene mistet innflytelse på vedlikehold av kirkene. Da kommunene kjøpte kirkene tilbake ca 1850, resulterte dette i omfattende byggeplaner. Mange nye kirker ble reist og gamle kirker ble ombygget og utvidet. Gråsteinsvegger ble pusset og tømmervegger ble panelt.

Schüssler var også engasjert i dette ombyggingsarbeidet. I 1875 panelte og malte han tømmerveggene i Oppstad kirke i Odalen. Den gamle døpefonten og prekestolen ble fjernet og erstattet med døpefont og prekestol i nygotikk. I 1878 ble Elverum kirke ombygget og nytt tårn ble reist. Disse kirkene er senere ført tilbake til opprinnelig utseende, men tårnet på Elverum kirke står!

Byggevirkksomhet i Kongsvinger

I sin hjemby Kongsvinger hadde Schüssler store byggeoppgaver: 1880 Kongsvinger middelskole. Tegnet av arkitekt J. W. Jordan og bygd av Schüssler. 1882 folkeskole, opprinnelig planlagt som "pigeskole". Bygd av Schüssler og tegnet av sønnen Fredrik. 1893 Kongsvinger Bad. Tegnet av Schüssler og bygd av byggmester Gudbrand Johnsen. 1898 forsamlingshuset Avholdslokalet.

Sammen med grosserer Elias P. Hegdal bygde Schüssler Vinger mølle og sagbruk i 1882. Schüssler hadde eierandel i bygget. Mølla ble bygd etter tysk mønster og vannhjulet hadde en vekt på 16 tonn og en diameter på 8 meter. Hjulet kunne heves og senkes 3 meter alt etter vannstanden i Glomma. I mølla ble det installert flintesikte, tysk og svensk sammalskverner, grynkvern og rensesmaskin. Saga ble drevet av møllas vannhjul.



Kvevli stasjon, trolig i 1918, etter installasjon av elektrisk lys. Tilbygget fra ca. 1912 ble benyttet som godshus. Fotograf ukjent.

Mølledriften slo feil og oppdragene var få. I 1884 begjærte Hegdal og Schüssler oppbud. Mølla ble oppgitt, men den nye eieren fikk bygd et høvleri i forbindelse med saga.

Solørbanen

Solørbanen mellom Kongsvinger og Flisa ble åpnet i 1893. Stasjonene ble tegnet av arkitekt Paul Armin Due som var arkitekt for statsbanene fra 1891 til 1910. Bygningene ble tegnet i dragestil og Schüssler fikk i oppdrag å bygge stasjonene.

Urskog-Hølandsbanen

I følge gjeldende lover skulle staten gi støtte til bygging av private jernbaner. Staten skulle skyte inn halvparten av anleggskapitalen, dels mot aksjer og delvis som rente- og avdragsfritt lån.

Urskogbanen ble anlagt som privat jernbane i 1896. I 1898 ble Hølandsbanen åpnet og de to baneselskapene ble slått sammen til Urskog-Hølandsbanen. I 1903 ble banen forlenget til Sørumsand og Bingsfoss stasjon ble nedlagt.

Tegninger til stasjonene på Urskogbanen ble laget av arkitekt Paul Armin Due og anbud ble innhentet. Byggeoppdraget gikk til Schüssler, men Dues tegninger ble ikke fulgt fordi de ikke "tok hensyn til de for denne Bane i Overslaget opførte Priser."

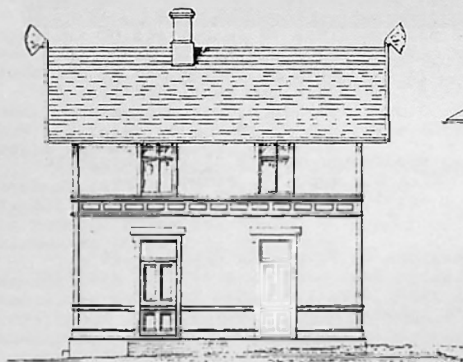
I et brev av 5. juni 1896 fra formannen i anleggsbestyrelsen for Urskogbanen, Robert Iversen, til Schüssler, meddeler Iversen at "Anleggsbestyrelsen er nu i den stilling at den kan underskrive kontrakten med Dem på basis af vedlagte udkast og i overensstemmelse med de sidste af Dem indhendte tegninger med priser." Banen ble åpnet i november 1896, og det kan ha vært en kombinasjon av tidsnød og dårlig økonomi som var årsak til at Dues tegninger ikke ble fulgt.

Dues tegninger som er oppbevart i arkivet til NSBs

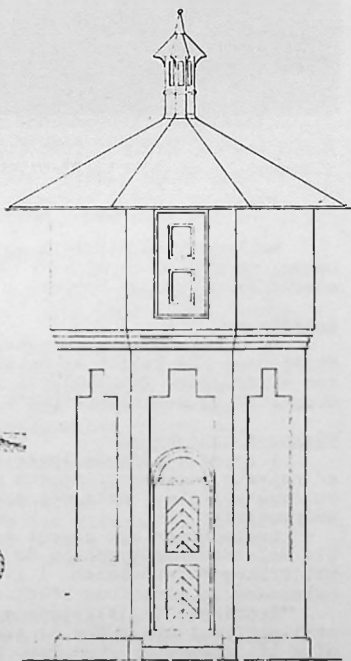
arkitektkontor, viser hus tegnet i dragestil med upanelte tømmervegger og med "gavlblomster" som pynt i gavlspissene.

Schüssler tegnet selv alle stasjonene på Urskogbanen. Husene ble oppført i bindingsverk og panelt. Mønsås og sperrer fikk utskjæring i enkel sveitserstil.

I brevet mellom formannen i anleggsbestyrelsen og Schüssler kan vi lese følgende: "Det bemærkes at bygning på Kvevli stoppested muligens bliver at sløife. Når undtages dette stoppested og på Bingsfos, kan De påbegynde arbeidet, når De ønsker." Vi vet at Kvevli stasjon kom noe senere, og da Schüssler døde i 1898 kan det tenkes at han ikke bygde denne stasjonen. Til Bingsfoss stasjon hadde Schüssler tegnet et staselig hus i 2 etasjer med utskjæringer, båndfriser og hengesøyler i gavlene. Bingsfoss stasjon ble imidlertid bygd i 1 etasje og var av samme enkle type som Mork, Killingmo, Finstadbru og Aurskog. Killingmo stasjon er nå flyttet til Jernbanemuseet på Hamar.

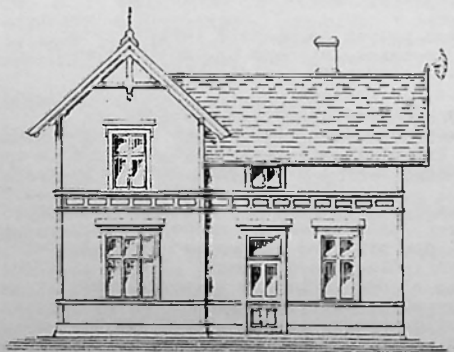


Fransid

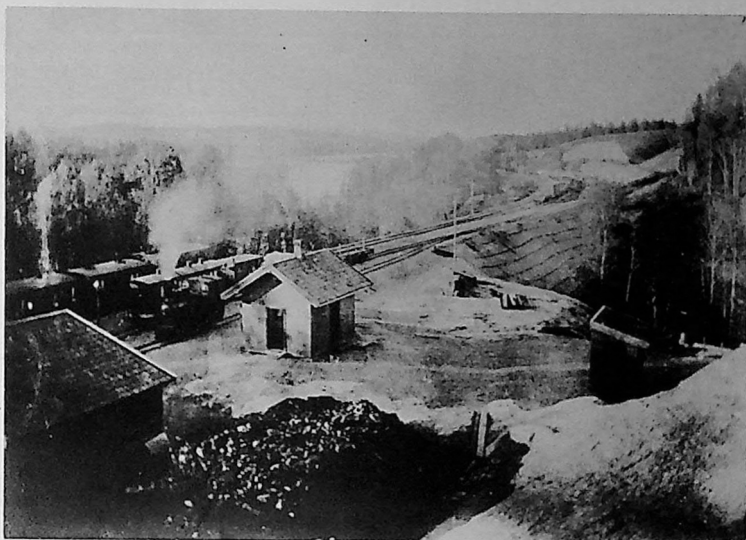


Til venstre:
Schüsslers forslag til Bingsfos stasjon. Sveitserstil.
Vifter i dragestil.

Over:
Vanntårn på Bjørkelangen i tegl. Teglsteinen ble også brukt som dekorativt element.



Platformsid



Bingsfos stasjon i 1897. Fossurdalen til høyre bak privetbygningen.
(Anders Johnsen)

Annen byggevirkksomhet

Det er ikke mulig i denne artikkelen å nevne alle de byggeoppdragene Schüssler var med på. Utenom det som allerede er nevnt, bygde han skole på Hamar, forretningsbygg i Elverum og på Hamar, fabrikker i Lillehammer og Odalen, jordbruksskole på Eidsvoll, bro i Sør-Odal og flere militære anlegg.

I utkanten av Kongsvinger kjøpte han 40 mål jord og 170 mål skog. Her bygde han opp en gård og skaffet seg kyr, høner og griser. Han bodde aldri fast på gården, men hadde forpakter til å ta seg av gårdsdrifta.

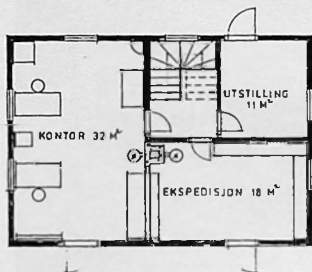
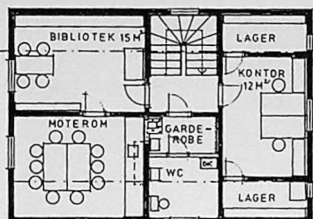
Schüssler sto for bygging av flere gårder. Vi vet at han bygde hovedbygningene, men det er mer usikkert om han også bygde driftsbygningene. Hovedbygningene han satte opp, var laftet og kledd med panel og hadde utskjæringer i sveitserstil.

Arbeidsstokken

Schüssler hadde stor arbeidskapasitet og reiste mye rundt på byggeoppdrag. Han hadde en fast stab med arbeidsfolk. De fleste av arbeiderne kom fra Solør-Odalsdistriktet, og han samarbeidet med de samme folkene gjennom alle år.

Det var få byggmestere som var istand til å stille med fast arbeidsstokk. Dette ga ham fortrinn ved tildeling av oppdrag, men det fordret at han hele tiden sto på for å skaffe nye oppdrag.

Den eldste sønnen til Schüssler, Fredrik, utdannet seg til arkitekt i Tyskland. Han samarbeidet mye med faren den første tiden og når det gjelder kirkebyggene fra 1880-tallet, er det vanskelig å vite om tegningene er gjort av faren eller sønnen. Trolig har de samarbeidet om tegningene. Fredrik Schüssler dro til Amerika og kom tilbake til Norge i 1898, det året faren døde. Han bosatte seg i Kristiania og arbeidet der som arkitekt.



Platfornsidi

Over: Bjørkelangen st. i Sveitserstil.
Viftene i gavlene i dragestil.

Til venstre: Grunnplan i 1. og 2. etasje
i UHBs stasjonsbygning på Sørumsand, en
kopi av Bjørkelangen stasjon.

Familien

Vi har allerede nevnt at Schüssler giftet seg i 1857 med Rita Amalie Hermansen fra Drammen. Han var da 22 år gammel. De fikk 10 barn, hvorav 8 vokste opp. De fleste av barna fikk utdannelse i Tyskland. Vi har alt nevnt Fredrik som utdannet seg til arkitekt.

Rita Amalie døde i 1884 og Schussler giftet seg på nytt i 1885 med Klara Vestfoss fra Oslo. Han var da 50 år gammel. De fikk 7 barn sammen. Schüssler fikk kreft og døde i 1898, 63 år gammel.

Litteraturhenvisninger

Gunnar Tanga: Byggmesteren i Kongsvinger Gunter Schüssler.
Årbok for Glomdalen, 1974

Eivind Hartmann og Øistein Mangset: Norske jernbanestasjoner i sveitserstil.
Diplomoppgave ved Institutt for Arkitekturhistorie NTH Trondheim, 1974

Sigurd og Håkon Christie: Norges kirker, Akershus. Bind I
Forlaget Land og Kirke, Oslo 1969

Eirik Sundli: Eidsvoll kirkes historie. Eidsvoll menighet, 1985

Aurskog kirke 1882-1982. Aurskog menighetsråd, 1982

Finn Halling: Bingsfos stasjon
Tertitten nr. 60, 1984

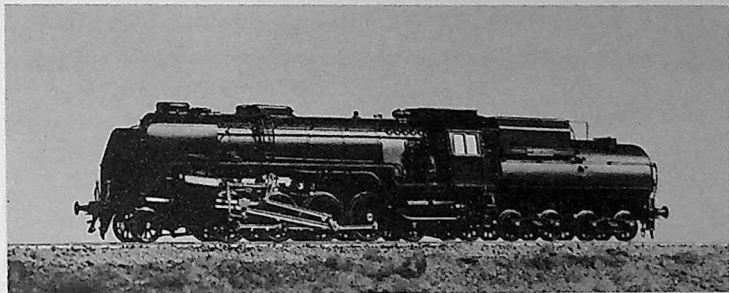
Kopibøker fra Urskogbanens anleggsbestyrelse
A/L Urskog-Hølandsbanen



DOVREGUBBEN



1 : 87 HO



DOVREGUBBEN, NSB TYPE 49 A, Nr. 463.

NMJ's modell av DOVREGUBBEN er leveringsklar.

Modellen:

NMJ's modell av Dovregubben blir av lok nr. 463, med skiltet, og slik loket var omkring 1950-55 før ombygging. Modellen har bl.a. vacuumbremeslanger, dobbelt skorstein, kombinert sand og dampdom, Wagner vindskjermer, uten booster. Superdetaljert med alle mulige detaljer gjengitt, bl.a. turbogenerator, fløyte, kompressor, koblingsbokser, fjærende buffere, bremseslanger, fungerende skrukoblinger, stige, ventiler, frittliggende armatur, rekkedetaljer, koblinger etc. etc. drivstenger, styringer eksakt gjengitt, inkl. pumpearmsbevegelse, verktøybokser. Innredning i førerhytta, åpent rammeverk, 5-polet motor av toppkvalitet. Konstant lys i frontlykten, Samhonga gearboks. Leveres kun i likestrøm.

NMJ 463 L, NSB TYPE 49 A, DOVREGUBBEN

Pris kr. 5990,- (kurs USD 6,50)

Intet er spart for å gjøre DOVREGUBBEN til en modell i ypperste verdensklasse.

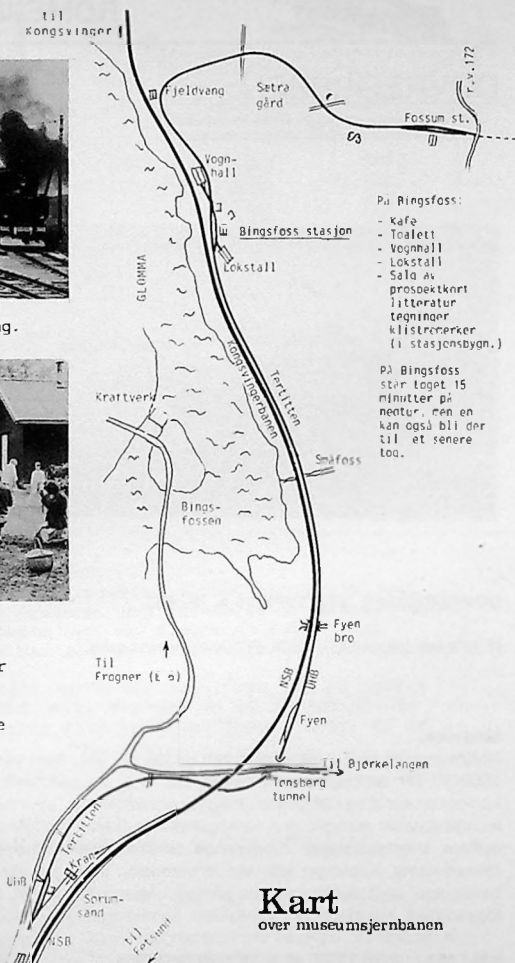
NB! NB! Dovregubben blir kun levert i likestrømversjon.



På Fosssum står Mork st.bygning.



På tilbaketuren fra Fosssum stopper toget ca. 15 minutter på Bingsfoss. Bingsfoss er målet for søndagens landtur! Her kan man bli til et senere tog.



En oversikt over lokomotiver og vogner finner du på side 13.

Bygningene er omtalt på side 25-28.

Ut fra Sørumsand kjører vi gjennom Sørumsand sentrum. Her gikk Tertittent fra 1903 til 1960. Strekingen ble bygget opp igjen av UHB's medlemmer i 1986-87.



For full damp
i Sætrabakken:
Lok nr. 4
"Setskogen"
(1909), vogn
Co 1 (1896),
BCo 10 (1913),
BCo 3 (1898).

(Anne Hilde
Gudmundsen)

Guide til Tertitten

Urskog-Hølandsbanen, "Tertitten", er et levende museum der historien om den smalsporede jernbanen fra Sørumsand til Skulerud bevares. Rundt 25 personer arbeider frivillig og ulønnet for å holde museumsjernbanen i drift. 1 person er fast ansatt.

4 km. av den nedlagte banen er bevart, fra Sørumsand til Fossum. Her kan man reise søndager om sommeren og oppleve hvordan en togreise artet seg i gamle dager, dengang togene ble trukket av et blankt og prustende damplokomotiv.

På Bingsfoss stasjon stopper togene på tilbaketuren fra Fossum. Der er det kaffeservering og et hyggelig parkanlegg. Mange velger å bli der til et senere tog.

Tilbakeblikk

I 1896 ble det åpnet en privat jernbane med 75 cm. sporvidde fra Bingsfos i Blaker til Bjørkelangen i Aurskog (Urskog). På Bingsfos hadde Urskogbanen forbindelse med den statsdrevne, og normalsporede, Kongsvingerbanen.

Hølandsbanen ble åpnet i 1898 fra Bjørkelangen til Skulerud og slått sammen med Urskogbanen under navnet Urskog-Hølandsbanen. I 1903 ble banen forlenget fra Bingsfos til Sørumsand. Den var da 57 km. lang.

Med sine 75 centimeter hadde UHB den smaleste sporvidde til ordinært bruk i Norge. Den var anlagt som en 3.klasses bane, d.v.s. på enkleste måte. Klassifiseringen som tertiærbane ga banen tilnavnet "Tertitten".

I Skulerud hadde banen samtrafikk med D/S Turisten på Halden-vassdraget. Tidlig ble "den store rundturen" en populær attraksjon. Mye av UHB's trafikk var tommer til Skulerud, som så ble fløtet nedover til Halden. Forøvrig var det skogs- og jordbruksprodukter som gikk ut fra distriktet med Tertitten.

I 1945 overtok Norges Statsbaner driften, og navnet ble endret til Aurskog-Hølandbanen. Utover i 50-årene minket trafikken betraktelig. AHB var blitt håpløst gammeldags og nedleggelse ble bestemt.

30/6-1960 gikk siste ordinære tog.

Museumsjernbane

Tertitten var blitt en turistattraksjon og det oppsto ønske om bevaring. Riktignok skulle to lokomotiver, noen vogner og Killingmo stasjonsbygning til Jernbanemuseet på Hamar, men enkelte ønsket å ta vare på litt av banen i sitt opprinnelige miljø.

I 1961 ble A/L Hølandsbanen stiftet. Først var strekningen Hemnes - Skulerud aktuell, men dette ble hindret av veiplaner. Laget overtok ca. 3 km. av banen fra utkanten av Sørumsand til Fossum holdeplass. Det fantes ingen sporveksler og ingen bygninger på denne biten. Lokomotivene nr. 4 "Setskogen" (1909) og nr. 6 "Høland", Urskogbanens 2 personvogner fra 1896 og to av Hølandsbanens vogner fra 1898, samt 6 godsvogner gikk til andelslaget.

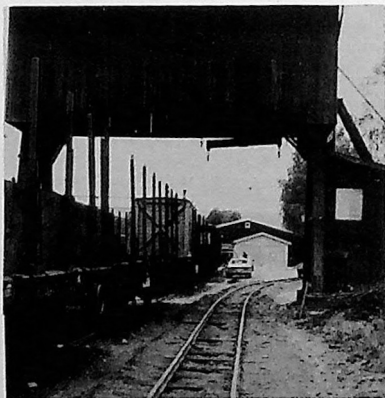
Første museumstog kjørte avgårde i 1966, og siden da har over 100 000 besøkt museumsbanen.

Det er bygget opp sidespor, stasjonsbygning, lokstall og vognhall på Bingsfoss stasjon. På Fossum er det lagt omkjøringsspor og stasjonsbygningen fra Mork er gjenreist der.

Lokomotivene er restaurert til leveranseutseende. Hver slik restaurering har krevd omlag 4500 arbeidstimer - på fritid! Vogn BCo3 fra 1898 har gjennomgått tilsvarende restaurering, og i 1990 er vogn BCo 2 fra 1896 på sporet igjen. Det er dessuten gjort omfattende revisjons-arbeider på den øvrige vognpark, og en godsvogn fra Jernbanemuseet er restaurert.

I hele museumsbanetiden har det vært et høyt ønske om å få tilbakeført banen inn i Sørumsand sentrum. Dette prosjektet er det største prosjektet i museumsbanens historie. På dugnad har vi her bygget jernbane inn til trekant-området og anlagt et sporanlegg der. Togene kunne kjøre fra sentrum i 1987, og i 1988 ble det lagt spor under den gamle omlastingskrana fra 1919. Her innførte UHB container-systemet i samtrafikken med NSB dengang(!).

Høsten og vinteren 1988/89 har vi ført opp en nøyaktig kopi av stasjonsbygningen på Bjørkelangen i Sørumsand.



Portalkranen fra 1919. Da innførte UHB containerprinsippet ("løftekasser")

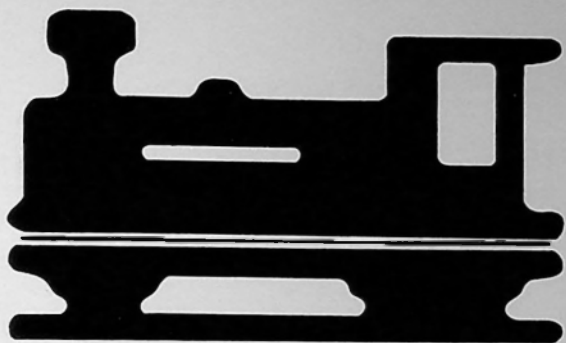


Åpningsdatoer:

- 14/9 -1896: Bingsfos-Bjørkelangen
- 15/12-1898: Bjørkelangen-Skulerud
- 7/12 -1903: Bingsfos-Sørumsand

Nedlegging:

- 30/6 -1960: Sørumsand-Skulerud



NÅ GÅR
"TERTITTEN"
HELT TIL...

DS MAT
senter

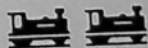
FOKUS BUTIKKSENTER - SØRUMSAND - TELEFON (06) - 82 62 44

ÅPNINGSTIDER

mand., tirsd., onsdag torsd., fred. 10-19 lørd. 9-14

Nytt og bedre

FOKUS





70.000 voksne reiser som barn på toget.

Gjør ikke du? Det er faktisk lovlig!
 Alt du trenger gjøre for å få det til, er å ta med passfoto og 250 kroner til nærmeste jernbanestasjon eller reisebyrå. Der får du ditt NSB kundekort, som gjelder et helt år og gir rett til kjøp av togbilletter 2. klasse til 50% av vanlig voksen pris – altså det samme som en barnebillett koster. Dette gjelder for reiser som starter hver dag unntatt fredager og søndager. På

reiser som starter disse to dagene får du 30% rabatt.

Det er ingen begrensninger i ferier og høytider og kortet gjelder for alle jernbanestrekninger, unntatt lokale reiser i Oslo og Akershus (SL-området).

Regnestykket er enkelt: For 250 kroner blir du som barn igjen!

NSB Kundekort - et helt år med kjemperabatt.

