

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 81 - april 1991
med årsmelding for 1990



Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad

Redaktør: Jan Deram

Redaksjon: Aud K. Brevig
Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Annonsepriser:

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

A/L Urskog-Hølandsbanen

driver på idealistisk basis Tertitten, 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 til 18.00

Sørumsand stasjon

Tlf. (06) 82 69 70 (Telefonsvarer mottar beskjeder utenom kontortid.)

Tlf. Bingsfoss (06) 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling

Trafikksjef Erik Borgersen

Styreformann Roar Stenersen

Avd.ing. Vidar Skilnand

Medlemsskap:

Støtte- kr. 175,-, Aktiv kr. 90,-,

Familie: En betaler full pris,

deretter kr. 60,- pr. person

Livsvarig: kr. 1750,-

Bedrifter: kr. 1000,-

Damp tog kjøres hver søndag fra 3. søndag i juni til første søndag i september kl. 10.30, 11.30, 12.30, 13.30 og 14.30

Nok en gang

kan vi legge fram en fyldig årsmelding som viser hvilket aktivitetsnivå vi har hatt i det forløpne år. Det er som kjent ikke høflig å skryte av seg selv, men som den årvåkne leser vil oppdage, er det ikke så rent lite som er utført på og ved banen i løpet av 1990, og vi har vel saktens grunn til å være litt stolte av oss selv.

Det er hyggelig å drive en museumsjernbane når en opplever slike besøkstall som vi gjorde i 1990, men som du kan lese i driftsbestyrerens lederartikkel er det også en del vanskeligheter og fortredeligheter forbundet med dette.

I tillegg til årsmeldingsstoffet har vi denne gangen med noen "mimreartikler" fra pionértiden ved museumsjernbanen, og selvfølgelig rikelig med gode bilder.

Forberedelsene til årets sesong er allerede i full gang, og vi håper å se deg på banen i sommer. Velkommen skal du være!

Jan Deram

Fra innholdet:

Årsmelding:

<i>Ord til ettertanke</i>	s. 3
<i>Styrets arbeid</i>	s. 4
<i>Drift & Vedlikeholdsavd.</i>	s. 5
<i>Driften 1990</i>	s. 7
<i>Lokavdelingen</i>	s.13
<i>Rullende materiell</i>	s.16
<i>Vognavdelingen</i>	s.17
<i>Baneavdelingen</i>	s.21
<i>Bygg & anlegg</i>	s.23
<i>Regnskap</i>	s.29
<i>Reiseliv 91</i>	s.33
<i>Fra A/L Hølandsbanens første tid</i>	s.35
<i>Erindringer</i>	s.37
<i>Samferdselshistorie fra Romeriksbygdene</i>	s.43

Alle fotos når annet ikke er oppgitt: Erik Borgersen.

Forsidebildet: Lok nr. 4 "Setskogen" m/tog ved Fyen 31.08.1990

Årsmelding 1990



"Hvor mye får dere betalt?" spør mange. Men på en banedugnad er lønna gleden!

Om å ha en idé

"Hvor mye får dere betalt?" er et spørsmål vi ofte får fra publikum. Stor blir forbauselsen over svaret "gleden ved å gjøre det". For ingen må være i tvil om at UHB er basert på frivilliges innsats og at vi har glede av det vi driver med.

I 1991 er det 30 år siden museumsbanen, den gang A/L Hølandsbanen, ble etablert. Initiativet til museumsbanen ble tatt av en gruppe privatpersoner som mente det var for galt at Tertitten skulle forvinne helt. En liten del av banen burde kunne drives som turistbane! Samstemmigheten blant "de som visste bedre" om at ideen var dødfødt, var overveldende. Få - om noen - drømte vel da om en slik utvikling banen faktisk har gjennomgått. Historiens dom må man imidlertid bøye seg for.

Det er et faktum at det i løpet av de 30 årene er brukt svært mye tid og krefter på å overbevise omgivelsene - særlig bevilgende myndigheter - om at ideen om å drive Tertitten som turistbane var god. Vi har kommet langt med dette, men ikke langt nok. Vi kan nemlig slå fast følgende: Til denne dag er det ikke tatt viktige initiativ eller bevilget nevneverdige beløp fra noe hold uten at vi selv har kjempet for det på forhånd. Beslektede virksomheter som er igangsatt lenge etter UHB får allerede fra starten av tilskudd og stillingshjerner som vi bare kan drømme om. Men da har selvsagt avstanden mellom ide/initiativtaker og bevilgende myndighet vært mindre enn for Urskog-Hølandsbanen: Det har vært de bevilgende myndigheters egen ide!

Slikt har en uheldig innflytelse på den frivillige innsatsen. Direkte frustrerende er det når søknader om tilskudd til viktige arbeider ikke engang blir besvart - og langt mindre behandlet.

Alle vet at det har gått bra for Urskog-Hølandsbanen de siste årene. Men det går an å bli kvalt av sin egen suksess. Arbeidsbyrden øker nemlig i takt med virksomhetens omfang. Dessverre later det til at vi forventes å løse alle oppgaver selv. Samtidig får vi inntrykk av

at vi er alene om å se at vi i lengden ikke kan innfri en slik forventning. Behovet for lønnet administrativ hjelp er påtrengende slik vi opplever det, men vi taler tilsynelatende for døve ører når vi søker om hjemmel for en administrativ stilling. Vi har søkt fylkeskommunen om dette siden 1986.

Det er vårt inderlige ønske at 30 årsjubileet på dette området medfører et markert skille. Det er nemlig avgjørende for om vi skal få 30 nye år med ivrige frivillige og et stort, fornøyd publikum.

Finn Halling
driftsbestyrer

Styrets arbeid

Generalforsamlingen 1990 ble avholdt på Oslo S 26.04.90. Styrets sammensetning i 1990 har vært:

	Før generalfors.	Etter generalfors.
Formann:	Roar Stenersen	Roar Stenersen
Varaformann:	Thor Mellin-Olsen	Thor Mellin-Olsen
Styremedl.:	Håvard Pedersen	Håvard Pedersen
	Erik Borgersen	Erik Borgersen
	Bjørn Halling	Jan Deram
Varamenn:	Vidar Skilnand	Vidar Skilnand
	Steinar Norli	Knut K. Johansen
Fylkesoppn. repr.	Ove Nyhus	Ove Nyhus

Driftsbestyrer Finn Halling møter fast på alle styremøter. Andelslagets revisor har vært reg. revisor Rolf Myrvold.

Utad har styrets medlemmer representert UHB i følgende råd og utvalg:

Thor Mellin-Olsen representerer UHB i Akershus kulturvernråd med varamann Erik Borgersen. Thor Mellin-Olsen er også styreformann i Forbundsmuséet i Akershus.

Roar Stenersen og Finn Halling representerer UHB i museumsbanerådet. Varamenn her er Thor Mellin-Olsen og Kjell Navestad. Fra NJK/museumsjernbanene er Erik Borgersen valgt inn i Jernbanemuséets styre.

Det har vært avholdt 2 styremøter i perioden, antagelig det minste antall noensinne. Samtidig var året 1990 banens mest produktive, og beste på alle måter. Rene driftsmessige saker behandles nå utelukkende i arbeidsutvalget (AU). Hovedsakene på styremøtene begrenser seg til saker av økonomisk karakter, samt saker som berører andelslaget direkte, f. eks. vedtektsendringsforslag m.v.

På styremøtet den 29.10.90 ble det oppnevnt en komité bestående av Finn Halling, Liv Søve og Nils Aasheim. Denne komitéen skal se på UHB's organisasjon.

Forøvrig er andelslagets økonomiske situasjon fremlagt og nøye behandlet på styremøtene.

Vognvisitør Øivind Midtskogen
i arbeid med en glideplate under
vogn BC03.



Drifts- og vedlikeholds- avdelingen

Stillingsinnehavere i drifts-
og vedlikeholdsavdelingen (d&v)
før og etter årsmøtet i februar 1990.

	Før årsmøtet	Etter årsmøtet
Driftsbestyrer	Finn Halling	Finn Halling
Trafikksjef	Kjell H. Navestad	Erik Borgersen
Rutesjef		Kjell H. Navestad
Lokomotivmester	Roar Stenersen	Roar Stenersen
Lokomotivformann/diesel	Bjørn Halling	Bjørn Halling
Vognmester	Trond Dehli	Trond Dehli
Vognformann	Per I. Michalsen	Ubesatt
Vognvisitør	Øivind Midtskogen	Øivind Midtskogen
Banemester	Ubesatt	Vidar Skilnand
Overbaneformann	Ole-J. Flateby	Ole-J. Flateby
Baneformann	Steve Helgesen	Steve Helgesen
Baneformann	Jan Kaprol	Jan Kaprol
Baneformann	Svein Klemmetsen	Ubesatt
Stasj.mester Bingsfoss	Aud Kristin Brevig	Aud Kristin Brevig
Stasjonsformann	Svein Johan Haugen	Svein Johan Haugen
Stasj.mester Sørumsand	Erik Borgersen	Erik Borgersen
Telegrafist	Knut K. Johansen	Knut K. Johansen
Redaktør	Erik Borgersen	Jan Deram

Pr. 31.12.90 var det ialt 246 betalende medlemmer i d&v, en nedgang på 3 fra året før. Av disse var 14 familiemedlemmer, 30 livsvarige og 4 bedriftsmedlemmer. Kontingentsatsene var i 1990 kr. 90 for aktive, kr. 175 for støttemedlemmer, kr. 60 for husstandsmedlemmer, kr. 1000 for bedriftsmedlemmer og kr. 1750 for livsvarige medlemmer.

Det ble i 1990 avholdt 7 arbeidsutvalgsmøter i d&v. Arbeidsutvalget behandler alle saker vedr. drift og vedlikehold. Arbeidsutvalget består av driftsbestyrer, trafikksjef, banemester, lokmester, vognmester og redaktør. Dessuten innkalles stm. og prosjektledere ved behov.

Følgende prosjekter har vært igang i 1990:

-Sørumsand stasjon	Prosjektleder Finn Halling
-Gjenoppføring Mork stasjon	" Vidar Skilnand
-Restaurering BCo2	" Trond Dehli
-Hovedrevisjon Prydz	" Roar Stenersen
-Lokstall/verksted, Sørumsand	" Finn Halling

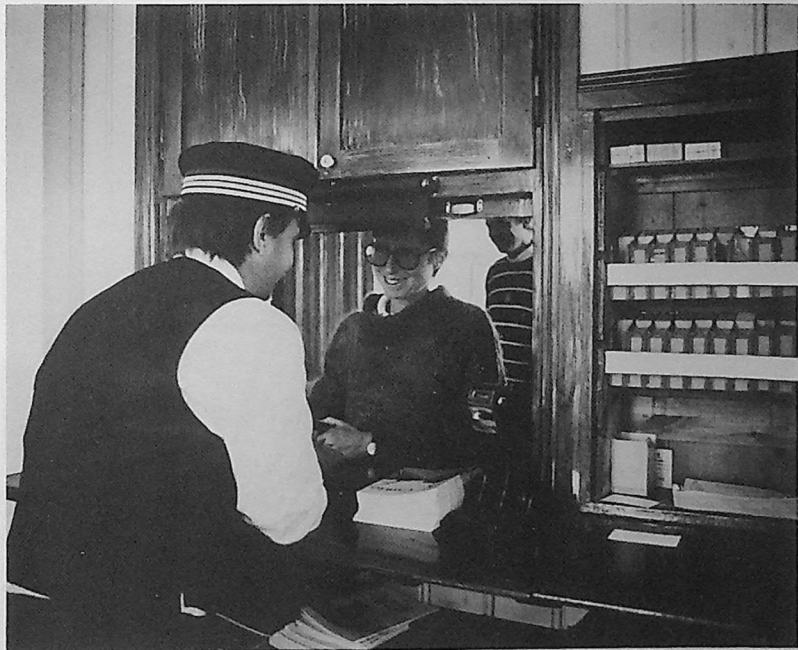
Vidar Skilnand har vært fast ansatt som avdelingsingenør i hele 1990.

I forbindelse med tiltaket "Arbeid for trygd" har ialt 16 personer vært ansatt ved UHB deler av året og bidratt med ialt 67 månedsverk. I perioder har opptil ni personer vært ansatt på tiltak samtidig.

I 1990 har vi stilt krav til relevant kompetanse hos de personene som har arbeidet på tiltak, og dette har i det alt vesentlige gitt oss en rimelig effektiv og god arbeidsstokk som har utført mye verdifullt arbeid. Det er på det rene at arbeidet med oppføring av vårt nye verksted i Sørumsand ikke hadde vært mulig uten "arbeid for trygd".



Skifling ved Fyen sidespor 31.08.1990



Besøkende nr. 10.000 i 1990 kjøper her billett i blx. Sørumsand. (Foto: Lisbeth Andresen)

Driften 1990

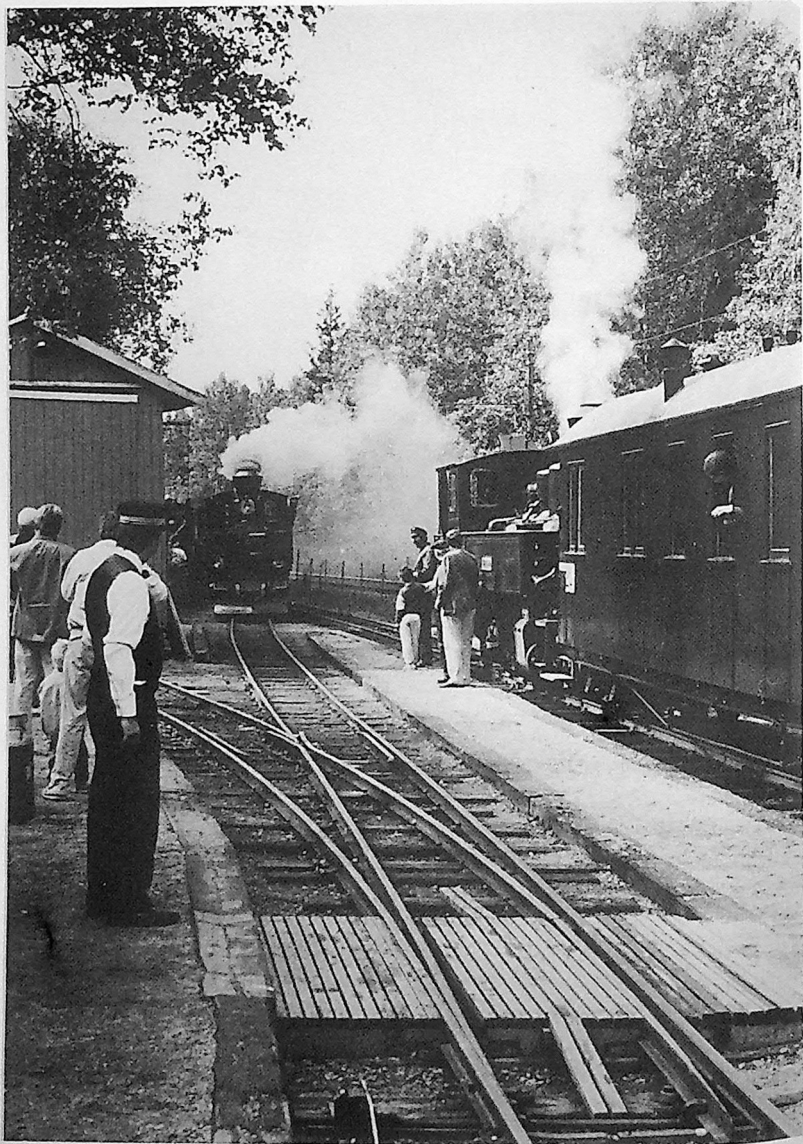
På nytt har vi lagt bak oss en rekordsesong. Forrige års uslåelige rekord ble passert med over 2.200 besøkende.

Alle gamle rekorder falt i 1990 - årstotal, dagsbesøk, og inntekter. Bemerkelsesverdig er det dessuten at 25 % av de besøkende kom i løpet av tre påfølgende driftsdager: 05.08, 12.08 og 19.08. Samarbeidsprosjektet med "Åpen gård" den 12.08 ble nesten litt for vellykket, og besøket denne dagen sprengte vår kapasitet fullstendig.

Nytt av året var avgang kl. 10.30 fra Sørumsand. Riktignok var denne avgangen dårlig belagt først i sesongen, men etterhvert som den ble kjent tok besøket seg kraftig opp. Et gjennomsnitt på 90 reisende i dette toget er vi godt fornøyd med.

Bortsett fra et mindre skifteuhell etter driftens slutt den 09.09 er årets sesong avviklet uten uhell av noen art.

NSB's tilsynehavende har heller ikke i 1990 tatt seg bryet med å befare banen. For ytterligere omtale av 1990-sesongen vises til "Tertitten" nr. 79 side 9 - 13.



Kryssing på Bingsfoss stasjon 02.09.1990. (Foto: Roar Stenersen)

Driftsstatistikk 1990 - 25. driftssesong

1. Ordinære tog

Dato -->	10.06	17.06	24.06	01.07	08.07	15.07	22.07	29.07
Pt.751/761	95	9/36	21	18	71	59	29	15
753/763	64	50/41	122	111	200	149	130	69
755/765	91	58/31	155	197	248	176	199	199
757/767	67	45/38	117	145	156	152	170	146
759/769	36	31	120	68	93	58	172	127
Sum:	353	339	535	539	768	594	700	556

Dato -->	05.08	12.08	19.08	26.08	02.09	Totalt	Gj.sn.
Pt.751/761	108	68/219	199	136	52/35	1170	90,0
753/763	270	166/205	177	175	97/84	2110	162,3
755/765	199	168/142	203	149	144/84	2443	187,9
757/767	208	71/97	197	119	50/24	1802	138,0
759/769	68	42/33/28	99	55	17	1020	78,5
Sum:	853	1240	875	634	587	8573	656,7

2. Chartertog

Dato --->	07.06	08.06	11.06	12.06	04.07	25.08	31.08	Sum:
Pt. 1	152	120	125	108	84	96	82	767
3	162	173	173					508
5	69	181	151	134				535
7		144		158				302
9			95					95
Sum:	383	618	544	400	84	96	82	2207

3. Andre tog

Dato-->	09.06	16.06	25.08	09.09	Sum:
Pt. 751	11	22		44	77
753	55	6		185	246
755	62		24	218	304
757	93		11	88	192
759	63		13		76
Sum:	284	28	48	535	895

Totaler:

Rutetog	8573
Chartertog	2207
Andre tog	895
Sum:	11675

Lok og vognkilometre 1990:

Lok/vogn	7/6	8/6	9/6	10/6	11/6	12/6	16/6	17/6	24/6
Nr. 4							18	34	39
Nr. 6	29	32	39	39	36	25		39	
Co1	29	32	39	39	36	25	18	34	39
BCo3	29	32	39	39	36	25	18	34	39
CFo5	22	32	39	39	36	25	18	39	39
Co10	29	32	39	39	36	25	18	39	39
CF11	29	32	39	39	25	25		34	39
C12	29	32	39	39	25	25		34	39
Go26									
Lok/vogn	27/6	1/7	4/7	8/7	15/7	22/7	29/7	5/8	12/8
Nr. 4	11	39	11	39		39	39	39	42
Nr. 6					39				46
Co1	11	39	11	39	39	39	39	39	46
BCo3		39		39	39	39	39	39	46
CFo5		39		39	39	39	39	39	46
Co10		39	11	39	39	39	39	39	46
CF11		39		39	39	39	39	39	46
C12		39		39	39	39	39	39	46
Go26									46
Lok/vogn	17/8	19/8	25/8	26/8	31/8	2/9	9/9	Totalt	
Nr. 4	11	39	32	39	11	36	32	550	
Nr. 6						39		363	
Co1		39	32	39	11	36	32	782	
BCo3	11	39	32	39	11	39	32	787	
CFo5	11	39	32	39	11	36	32	769	
Co10	11	39	32	39	11	36	32	787	
CF11		39	32	39		39	32	736	
C12		39	32	39		39	32	736	
Go26						36		82	
To1						26		26	
G13						39		39	



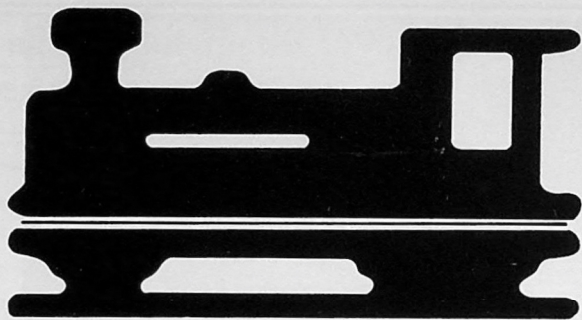
Antallet reisende med chartertog økte kraftig i 1990.



"Seiskogen" ved undergang Kongsvingerbanen.



Blandet tog på Bingsfoss stasjon.



NÅ GÅR
"TERTITTEN"
HELT TIL...

DS MAT
senter

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

ÅPNINGSTIDER

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

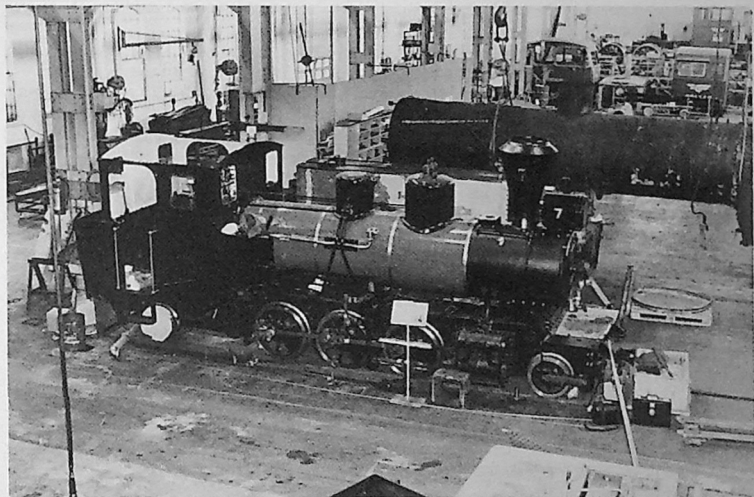
Nytt og bedre

FOKUS

SØRUMSAND
FOKUS
butikkenter



Lokomotiver



Plateverkstedet på vst. Sundland med lok nr. 7 "Prydz", rammen til nr. 17 "Caroline" (med nr. 7's vanntanker oppå) og kjelen til lok 26c 411. (Foto: Roar Stenersen)

Damplok

Lok nr. 4 "Setskogen"

Under prøveoppfyring våren 1990 sprang et kjelerør ved ca. 10 kg/cm³ trykk. Det samme skjedde med nr. 6 "Høland" i fjor, og vi hadde denne gangen 2 pluggsett liggende i tilfelle gjentagelse. Senere på sommeren sprang nok et rør i kjelen. Begge rør ble plagget på forskriftsmessig måte med gjennomgående stag. Ingen av rørbryddene førte til driftsstyrrelser. Forøvrig er følgende arbeider utført på lokomotivet:

Hele loket er polert. Det er laget 2 nye krakker i førerhuset mellom kjelen og sideveggene. Høyre injektor er reparert og fungerer nå omsider tilfredsstillende. Lokets sikkerhetsventiler er justert. Justert er også linjalene og nye smørespor er frest inn i undre krysshodetøfler. 09.09 ble kjelen vasket ut, oppfyrt og forskriftsmessig uttørket. Lokets røskap, rist, askekasse, kullbinge og vanntanker er grundig rengjort for vinteren. Maskinen er innsatt med grease for vinterlagring.

Lok nr. 6 "Høland"

Før prøveoppfyring våren 1990 ble lokomotivet polert, begge vanntanker mønjet, alle kik-kraner slipt og smurt, og alle linjalene rettet opp. Under prøvefyring ble det oppdaget flere hull i overheterementene. De fleste ble sveiset, men flere elementer brast i løpet av sommeren. Nye overheterementene er bestilt hos Peder Halvorsen A.S, Kjelefabrikk i Simnes.

Begge sleidskapspakkboksene er pakket om. 08.09 ble kjelen vasket ut, lokomotivet oppfyrt og forskriftsmessig uttørket. Sleidestyringer på begge sider er demontert for maskinering av nye foringer og bolter i samtlige ledd. Vinterhensetting som for lok nr. 4.

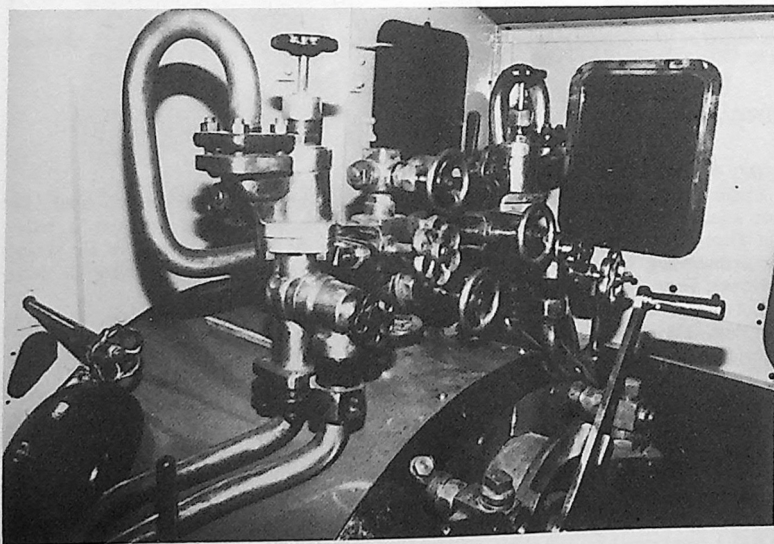
Lok nr. 7 "Prydz"

Vinterhalvåret 1990 var siste økt med deleoverhaling på dette loket. Faktisk gikk prosjektgruppen tom på senvinteren, og sammenbygging av lokomotivet kunne ta til.

Første etappe var å sette hjulene inn i rammen. Dette ble gjort 04.07 på vst. Grorud. Samtidig ble bremsesystemet montert. Dagen etter ble loket fraktet til vst. Sundland hvor kjelen allerede befant seg. På samme måte som vi tidligere fikk stå på vst. Grorud fikk vi tillatelse til å arbeide med loket i plateverkstedet på Sundland. Det er en absolutt forutsetning at man kan stå i et rimelig utstyrt verksted når en lokrevisjon er kommet til monteringsstadiet.

På Sundland var kjelen nesten ferdig, så rammen ble satt på bukker for utførelse av diverse arbeider under loket. Omløpsventilene ble overhalt, likeså sylindrerkranene m/overføring. Skinnerydderjernene ble rettet, koblingene ble demontert og reparert, den bakre ble forøvrig rettet på ikke mindre enn fem steder. Lokets frontbufferplate var beskåret for lenge siden. Skjæremaler ble laget etter originaltegninger og nye platedeler sveiset inn, slik at fronten nå er som da loket var nytt. Senere ble rammen igjen satt på gulvet og koblingsstengene montert.

I mellomtiden var kjelen ferdig. I løpet av 1990 er følgende arbeider utført på denne: Diverse mindre groptøringer i kjelen er isveiset og slipt. Nye kjelerør er innvalset. Alle pinnebolter for armaturbefestigelse er skiftet. Det er støpt og maskinert nytt regulatorhus. Regulatoren (ventilregulator) er overhaldt og montert. Det er laget nytt røskap med dobbelt bunn. Den 23.07.90 ble kjelen prøvet med 18 kg/cm² kaldtvannstrykk. Trykket ble holdt oppe i 5 minutter og intet var å bemerke; kjelen kunne godkjennes for bruk.



Pr. 31.12.1990 var mesteparten av armaturen og rørene montert på "Prydz". (Foto: Roar Stenersen)

Den 02.08.90 ble kjelen prøvfyrt, men under nedkjøling oppsto lekkasjer rundt to kjelrør i fyrkassen. Mens dette ble reparert ble overheterelementene montert, kjelen isolert, plateledd og malt. Fyrdøren m/plate er også i sin helhet ny. Nye fyrringer er montert. Kjelen ble så prøvfyrt for annen gang den 07.09.90 Denne gangen var alt i orden, og kjelen ble tørrblåst.

Neste skritt var å sette kjelen inn i lokomotivet. Askekassen var reparert på forhånd og kunne følgende monteres direkte på bunnringen uten problemer.

Fremdriften oktober - desember summeres kronologisk:

Sanddom m/rør ble ferdig montert. Pipen er ferdigbygget og montert på loket. Pipen er ny, bortsett fra foten og toppen. Det er støpt ny gnistfanger og ett 7-tall. Det er laget nye betjeningshendler til askekassen, og nytt førerhusgulv er lagt. Hele overbygningen er lutvasket og skrapet til bart metall. I førerhusstoppen er det sveiset igjen ca. 50 hull. Hele førerhuset og kullbingen er sparklet, malt og montert. Vanntankene er skrapet til bart metall utvendig. De ble derpå grunnert og delvis ferdigsparklet. Det er laget nye fødevannsrør på begge sider og avblåsningsrør for bunningskranen.

Hele lampebestykningen er reparert, og frontlampen montert på loket igjen før årsskiftet. Foruten disse arbeider skal nevnes at førerhusrekkeret er polert og montert. Regulatorhåndtaket er blankpolert, og selve omstyringshendelen m/mekanikk er reparert og blankpolert.

4 - 5 personer har deltatt i arbeidet i løpet av 1990. Alt teknisk kjelearbeid er utført av vst. Sundland på regning.

Diesellok

Nr. 10 "Granfos"

Dette loket opplever en meget intens bruk - grunnet sin funksjon som "firmabil" for avdelingsingenjøren vår. Lokets hydraulikkveksel begynte å svikte midtsommers. Pumpen ble demontert og overhald, det ble også montert et nytt gearvekselratt. Pløgen i lokets bakre ende fikk en noe endret fasong etter et møte med sporsperren på Fyen sidespor. Pløgen ble senere demontert og rettet, samt justert noe i profilet.

Nr. 11 "Odda"

Loket er hensatt.

Nr. 12 "Tinfos"

Hele loket er pusset opp og malt. Nye bronseforinger og låseringer til koblingsstengene er isatt. Det elektriske anlegget er i alt vesentlig omlagt.



"Granfos" i arbeidstog på Sørumsand stasjon

Rullende materiell

Urskog-Hølandsbanen har i 1990 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. 10 "Odda"	Levahn nr. 179	1955 (x Odda Smeltev.) Hensatt
Nr. 12 "Tinfos"	Deutz	1951 (x Tinfos Papirfabrikk)

Personvogner:

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

Godsvogner:

Nr. 1 To	Skabo Jernbanevognfabrik	1895
Nr. 9 G	Strømmens Værksted	1895
Nr.13 G	Strømmens Værksted	1895
Nr.19 K	Strømmens Værksted	1896 3)
Nr.26 Go	Moss Jernstøberi & Mek. verksted	1898
Nr.27 To	Moss Jernstøberi & Mek. verksted	1898 1) 3)
Nr.44 No	Skabo Jernbanevognfabrik	1896 (kun del av ramme) Hensatt
Nr.105 N	Falun	1916 4)
Nr.108 Mf	Skabo Jernbanevognfabrik	1920 (x Thamshavnbanen)
Nr.109 Rko	Ukjent	Ukjent (x Deutsche Reichsbahn) 2)
Aura 1	Ukjent	Ukjent (Bolstervogn x Aurabanen) 3)
Aura 2	Ukjent	Ukjent (Kassevogn x Aurabanen) 3)

Løftekasser:

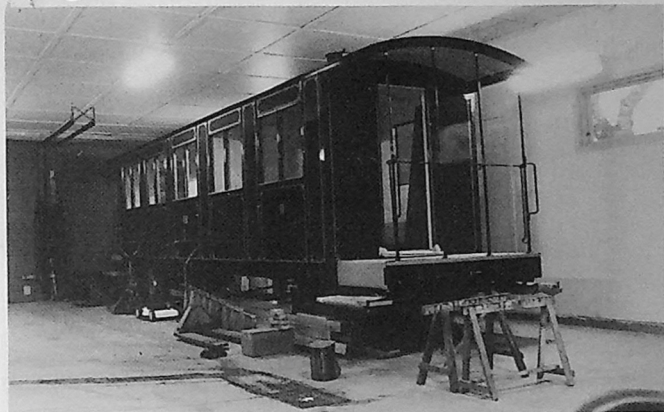
Nr. 92	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44 3)
Nr. 93	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44
Nr. 94	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44
Nr. 95	UHB's verksted/Bjørkelangen	1943/44 (sterkt brannskadet)
Nr. 97	UHB's verksted/Bjørkelangen	1934 (?) 3)
Nr.202	NSB	1919 1)
Nr.204	Ukjent	1920 (innebygget i lokstall)

1) Tilhører Jernbanemuséet, Hamar 2) Under restaurering 3) Hensatt for restaurering 4) Hensatt for reparasjon

Litra på vogner:

B = 2. klasse	C = 3.klasse	T = Plattformvogn	M = grusvogn
G = lukket godsvogn	K = bolstervogn	F = Konduktør og reiseGodsavg.	o = (null) = boggivvogn
N = stakevogn	Rk= arb.vogn m/kran		f = bremsehjul

Vogner



*BC02 i
desember
1990*

Personvogner:

Co1

Hjullagrene er smurt, dessuten er bremsestell, boggier og koblinger ettersett.

BCo2

Arbeidet med BCo2 fikk en betydelig knekk i forbindelse med brannen i bussgarasjen i januar. Dette medvirket utvilsomt til at det ble umulig å ferdigstille vognen til 1990-sesongen.

Til alt hell tok det ikke fyr i vognen, men den ble sterkt nedsoet. Varmen tørket dessuten treverket kraftig ut, og det rant endel kvæ fra kvistene i treverket. Etter ukers jobbing med sotrengjøring og sliping av hele vognkassen ble halvstafflistene montert rundt vinduene. Vognkassen ble grunnet og lakkert utvendig med burgunderrød originalfarge som i 1896. Utvendige stafferingsarbeider ble påbegynt i juni. Plattform, grunder og begge koblinger er montert. Alle vindusrammer og klemmer er ferdiglakkert og noe glass er skåret til og kittet inn. Det er forøvrig benyttet gammelt glass fra en leiegård i Huitfeldts-gate i Oslo.

Det er laget nye møbler til begge annenklasse-avdelinger, disse er trukket med svinelær til røykekupéen og rød plysj til den andre avdelingen. Malerarbeidene i tredjeklasse-avdelingen ble påbegynt på høsten. Alle setebøyer er sandblåst og malt, og sammenmontering av setene nær fullført høsten 1990. I romjulen ble det så lagt seildukstak på vognen.

BCo3

Vognen har fått utvendig og innvendig vask, dessuten noe maling på utsatte slitasjeder. Vognen er kjørt under portalkranen, der begge boggier ble tatt ut. Nødvendig oppsmøring av alle bladfjærer ble foretatt. Akselkasser er rengjort og vanlige smøringsintervaller fulgt.



Øverst til venstre:
29.12.1990 ble
seildukstaket på
BCo2 lagt.

Her ser vi Øivind
Skråmm, Finn
Halling, Trond
Dehli og Paul E.
Henningfeldt
blande de
mystiske
ingrediensene.

Nedenfor ser vi
Finn, Anne-Hilde
og Øivind legge
takduken.

Øverst til høyre:
Øivind Midt-
skogen og Ole
Jonny Flateby
revluderer en boggi
fra BCo3

CFo5

Vognen har fått utvendig og innvendig vask. Nydreide hjul ble montert i boggi under F-avdelingen før driftssesongen. Allerede etter kort tid i drift ble det igjen bremset hjulslag på vognen. En medvirkende årsak var nok at boggiene bremset forskjellig, og diverse bremsejusteringer er derfor foretatt.

I juli ble boggiene tatt ut til sjekk. Bladfjærene var såpass rustne at de ikke gikk tilbake til normalstilling etter belastning. De ble derfor spent ut, rengjort og smurt. Godt smurte fjærer er med på å forhindre fjærbrudd, og dessuten får vognen bedre gangeegenskaper.

BCo10

Vognen er vasket utvendig og innvendig. Dessuten er hjullagrene rengjort og smurt.

CF11 og C12

Vognene er vasket utvendig og innvendig. Hjullagrene er smurt, og det er sveiset forsterkninger på begge vogners kobbelfester.

Godsvogner

Godsvogner som er benyttet i trafikken er ettersett og smurt. Det er ikke utført andre arbeider på godsvognene i 1990.

Løftekasser

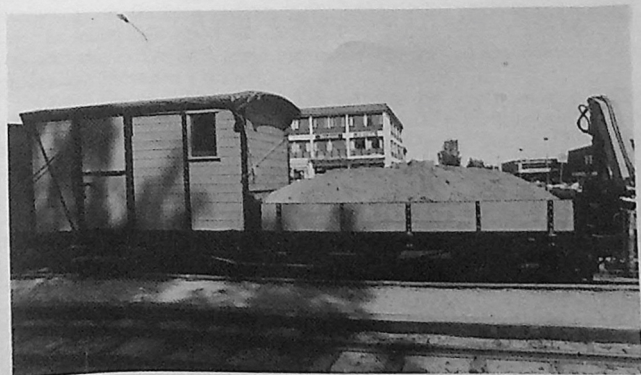
Det er ikke utført arbeider på løftekassene i 1990. Løftekasse nr. 95 ble sterkt skadet av brannen i bussgarasjen i januar.

Arbeidsvogner

Rko 109. På denne vognen er det i 1990 montert kran fra en utrangert Robeltralle. Øvrig arbeide på vognen er stilt i bero, men vognen forutsettes ferdigstilt til sesongen 1991.

Nyproduserte hjul

Fire originale UHB-hjul uten aksler er nå reparert (sveiset sprekker), montert på nye aksler og deretter dreid. Vi har således fått fire nye godsvogn-hjulganger i reserve. Hjulgangene til godsvogn K19 kom også tilbake etter hjuldreining i 1990.



Rko 109

*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

Bane

Aktiviteten i baneavdelingen varierer fra år til år avhengig både av behovet for "røsk" og av interessen og motivasjonen blant de aktive for denne type arbeid. 1990 har vært et år med "lavkonjunktur", noe vi kan godta med en bane i så god stand. Endel banearbeid er utført av vår ansatte avdelingsingeniør og "arbeid for trygd"-karene.

Arbeidene som er utført i 1990 er listet opp i rekkefølge fra Sørumsand stasjon til Fossum, uten hensyn til rekkefølgen de er utført i.

I forbindelse med byggingen av nytt verksted på Sørumsand er det lagt to sporveksler og ca. 60 m. spor. Verkstedsporet grener av fra kransporet rett bak stasjonsbygningen og deler seg igjen umiddelbart øst for kjøreveien. Sporvekslene som er benyttet kommer fra Fyen.

Spor 1 på Sørumsand stasjon er løftet, justert og pakket. Nytt gjerde er satt opp fra sporbutt Sørumsand til Noractor plo. langs den nyanlagte gangveien. Veikryssignaler er montert på begge sider av Noractor plo.

Dreneringen i linjegrøft sørøst for ovennevnte plo. er utbedret, og kurvesignaler med radius 85 m. er montert på begge sider av Noractorkurven. Også dette året måtte sporet mellom Lundby plo. og Foss løftes, bakes og pakkes om på grunn av setninger og urund kurvatur. Det var også nødvendig med endel grusing og grøfting på samme strekning.

Gjerdet mellom Lundby plo. og Foss på nordsiden av sporet er ferdig. Dessuten er det montert gjerde fra Foss og fram til Presterud plo. på nordsiden av sporet.

Et laskebrudd straks øst for Presterud plo. er reparert. Det var her nødvendig å legge inn seks nye sviller og å gruse opp sporet. Gjerdet ved brannstasjonen er forlenget helt fram til den nye kulverten i bekken.

Tross den nye steinmuren i 135 m-kurven ble det på grunn av kraftig isgang i bekken nødvendig med lett "pynting" på grusen i denne kurven. Gjerdet sør for denne kurven har i alle år ligget flatt på bakken og delvis uti bekken. Det er nå restaurert hele veien fra undergangen til tunnelen.

På Fyen er sporvekslen som lå i sidesporet fjernet, og den delen av sporet som besto av 15 kg/m skinner tatt opp. Senere skal det legges 4 lengder à 7,5 m med 20,5 kg/m skinnegang, slik at vi får et langt buttspor.

Den nyoppsatte banebua ved Fyen LP skal tas i bruk som lager for baneavdelingen. Innflytting påbegynnes i 1991. Mellom Fyen LP og Fyen bro har det vært nødvendig med endel løfting, grusing, justering og pakking av sporet. Skinner og svillematte lå skakt på bærebjelkene på Fyen bro. Dette er nå justert på plass. Ledeskinnene på broen hadde hverken praktisk eller antikvarisk funksjon og er fjernet.



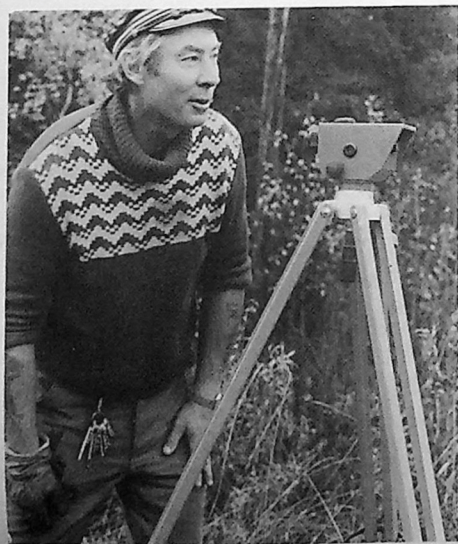
Øivind Midtskogen pakker i vognhallsporet

Vår forstmann har også i år tynnet skogen ved steinmuren ved Småfoss. Dette har resultert i endel ekstra tømmer og har gitt store mengder fin lokomotivved.

Tømmerforstøtningen mellom hovedlinje og vognhallspor er fjernet. Første halvdel av vognhallsporet er løftet, justert og pakket. Her ble det også skiftet endel sviller.

Øvre Sætra plo. ble gruset og pakket om etter flom.

Tre nye stoppbukker er produsert ved Rodeløkkens Mek. Verksted, men er foreløpig ikke montert. Montering vil skje i 1991. Banen er i sin helhet sprøytet, dessverre med noe variabelt resultat grunnet for tidlig regn. Ialt er innlagt ca. 115 vanlige sviller og 40 sporvekselsviller.



Øverst: Håvard Pedersen og Steve Helgesen bakker spor ved Fyenbro.

*Til venstre: Banemester Vidar Skilnand i arbeid med nivel-
leringskikkerten*

Bygninger og anlegg

Følgende bygninger m.v. inngår pr. 31.12.1990 i Urskog-Hølandsbanens samlinger:

Sørumsand

- * Stasjonsbygning oppført 1988/89, kopi av Bjørkelangen stasjon fra 1896.
- * Uthus, oppført 1990, kopi av uthus fra Aurskog stasjon fra ca. 1925.
- * Portalkran, omlastingskran fra 1919/1920.
- * Verksted, oppføring påbegynt i 1990. Tilnærmet kopi av UHB's verksted på Bjørkelangen.

Fyen

- * Uthus fra Aurskog, ukjent byggeår. Oppført på Fyen i 1990.

Bingsfoss

- * Lokomotivstall fra 1963/64
- * Stasjonsbygning, oppført 1975/76
- * Utedo, oppført 1980
- * Godshus, oppført 1981
- * Vognhall, oppført 1978

Fossum

- * Mork stasjonsbygning fra 1896, oppført etappevis i tiden 1987 - 1990.

Andre bygninger

- * Hvilebu fra Nebbenes/N.Mangen. Lagret demontert på Sørumsand
- * Hvilebu på Aurskog

Leide bygninger

- * Bussgarasje Sørumsand (brukes som vognverksted)
- * "Motorklubben", midlertidig leid verkstedslokale på ca. 220 m² i gamle "Treveren" på Sørumsand.
- * "Bingsfoss hytte", banebu ved Kongsvingerbanen, benyttes som garderobe.
- * Uthus "Bingsfoss hytte", lagerlokale
- * Fjeldvang, overnattingssted for personalet
- * Utedo Fjeldvang, nyoppført i 1990

Nedenfor er gitt en beskrivelse av de arbeider som er utført med bygningsmassen i 1990:

Uthus Sørumsand

Utedo er en selvfølgelig del av et stasjonsmiljø; samtlige stasjoner og stoppesteder på UHB hadde utedo. Sørumsand ville ikke blitt komplett uten.

UHB hadde tallrike utedotyper. Urskogbanens små er velkjente; og en av disse - fra Killingmo - er på Jernbanemuséet i Hamar. Mork stasjons utedo står fortsatt på et vis, om enn i ombygget versjon, men er hinsides enhver flytting eller restaurering. (Den er faktisk så falleferdig at det ikke engang kan tas mål.) På Bjørkelangen og langs Hølandsbanen var utedoene ofte av en større utgave, med røstet tak og endegavlen mot sporet. Disse er forlengt borte og ingen tegninger er kjent.

Vi sto derfor noe svakt i valg av bygningstype. Urskogbanens var for liten og Hølandsbanedoen for stor.

Urskog sjasjon fikk ny do omkring 1930 - og denne bygningen var av passende størrelse for oss. Den var godt dokumentert ved fotografier, skjønt tegninger ikke lot seg oppdrive. Trolig la man neppe særlig arbeid i å lage tegninger av en liten utedo på en liten og fattig privatbane på 1930-tallet.

Ved "rekonstruksjonen" har vi lagt stor vekt på at bygningen utvendig fremstår mest mulig lik sitt forbilde: faspanel, labankdører, blikktak og enkelt vindusarrangement. Vi har imidlertid innsett at å forsøke å lage en rekonstruksjon av interiøret og innredningen ikke ville være klokt. Bygningen skal tjene som toalett for kanskje et par hundre mennesker søndager i sommervarmen, og ikke som avtrede for sporadiske reisende. (Vi ville vel neppe engang fått tillatelse til å sette i drift en gammeldags utedo her.)

Bygningen er inndelt i fire rom, ett forholdsvis stort rom med vannklosett og servant innredet for funksjonshemmede. Rommet vil muligens også bli utstyrt med stellebord. Bak skiltet "Mænd" skjuler det seg et lite rom med vannklosett, en redskapsbod og et forrom med servant. Bygningen er vinterisolert.

Dessverre ble ikke bygningen driftsklar i 1990. Gjenstående arbeid; maling, montering av takrenner, avretting av gulv, montering av vannklosetter og servanter m.m., skal imidlertid fullføres til 1991-sesongen.

Verksted Sørumsand

Noen små formelle forberedelser til arbeidet med oppføring av nytt verksted for museumsbanen ble utført i 1989, men det er i 1990 arbeidet for alvor har tatt fart.

Målsettingen med arbeidet kan beskrives slik:

Oppføre et egnet verksted for Urskog-Hølandsbanens rullende materiell, der man også kan holde i hevd de typer håndverk som trengs for å vedlikeholde banens eget, og dermed eventuelt også annet jernbanemateriell.

Bygningen eksteriør skal gjenspeile historiske tradisjoner og ha UHB's verksted på Bjørkelangen som forbilde. Innvendig skal det i størst mulig grad utstyres som et funksjonelt verksted i forhold til våre behov.

Bygningen oppføres på tilstøtende areale til portalkranen på Sørumsand. Arealet er med i vår leieavtale med NSB. Etter utarbeidelse av byggetegninger, byggemelding, reguleringsplan m.v. forelå byggetillatelsen i begynnelsen av august 1990, og arbeidet ble raskt igangsatt.

Ved årsskiftet er sporanlegget ferdig. Hele gulvet med graver og spor er ferdig, dessuten er det lagt ned oljeavskiller og slamavskiller og det er ført frem strøm og vann. Hele gulvet er tildekket med isolasjon, halm og presenninger for å hindre frostsprengning. Vi tar sikte på å sette opp vegger, vinduer, porter, dører og tak i 1991, slik at bygningen er tett og lukket. Vi håper å kunne ta den i bruk som verkstedbygning i 1992.

Arbeidet ledes av en prosjektgruppe bestående av 7 personer, alle med spesielle oppgaver:

- | | |
|------------------|--|
| * Finn Halling | - prosjektleder |
| * Vidar Nilsen | - ansvarshavende byggmester |
| * Berit Anderson | - arkitekt |
| * Vidar Skilnand | - avd.ingeniør og arbeidsleder ("bas") |
| * Bjørn Halling | - teknisk konsulent |
| * Roar Stenersen | - lokomotivmester |
| * Erik Borgersen | - sekretær |

For ytterligere detaljer vises til "Tertitten" nr. 79 side 18 - 21, og "Tertitten" nr. 78 side 35 - 36.



Bygningene på Bingsfoss ble malt opp i rødt med hvite vindusrammer.



Vidar Nilsen med svennene i arbeid med ute do Sørumsand.



Med utedoen på plass er Sørumsand st. nærmest komplett.

Uthus Fyen

Dette dreier seg om et lite plankeskur med dressindør, som vi for noen år siden hentet ved banens trasé nær Aurskog stasjon. I mellomtiden har det ligget lagret utendørs på Sørumsand. Bygningens alder er ukjent, men vurdert ut fra tilstanden er det neppe eldre enn fra 1930-årene.

Fyen er oppbevaringssted for skinnemateriell, og bygningen får en funksjon som lager for underlagsplater, lasker og dogs. Det vil bli lagt trallespor inn i bygningen (vinkelrett på sidesporet).

Bingsfoss stasjon

De fire bygningene inne på selve stasjonsområdet var tidligere malt i fire forskjellige farger. Med meget godt resultat er dette rettet på i 1990: Godshuset, utedoen og stasjonsbygningen er nå rødmalte med hvit vindusomramming m.m. Lokstallen er fortsatt grå, men er tiltenkt en ansiktsløftning i 1991.

Vognhallen

Her er det utført noe reparasjonsarbeide i vestre gavl etter at et skift den 09.09. entret bygningen uten at portene var åpnet.

Fossum/Mork stasjon

Arbeidet på Fossum har dessverre vært noe nedprioritert i en periode p.g.a andre store arbeider. Sommeren 1990 ble imidlertid arbeidet tatt opp igjen, og snekkerarbeidene er nå fullført også innvendig. Dette arbeidet er utført av vår faste snekker Otto Nattestad Hansen med meget godt resultat.

Gjenstående arbeid er montering av ovn, bygging av skorstein, innvendig maling og innredning.

Bussgarasje Sørumsand

Alt istandsettingsarbeide etter brannen i januar ble utført i UHB's egen regi. Arbeidet ble også bekostet av UHB. Selv om politietterforskningen ikke førte til at det ble funnet noen årsak og således ingen kunne holdes ansvarlig, nektet NSB å refundere oss våre utlegg for de arbeider NSB Hølandsrutene påla oss å utføre.

Fjeldvang

Fjeldvang har fått en skikkelig ansiktsløftning i 1990. Gamle, slitte, mørke sofaer, knirkende senger, gardiner som ikke passet til vinduene osv. - alt dette er kjørt på fyllinga og erstattet av nytt, lyst og trivelig. "Legens barn er alltid syke" - Fjeldvang har vært et eksempel på dette. Nå har sogar dørene på kjøkkenskapene vi kjøpte for 10 år siden fått håndtak! Fjeldvang er virkelig blitt beboelig for andre enn gutter på 18 år!

Utvendig er hytta beiset to ganger - det var 6 år siden sist. En nyttig tilvekst/forbedring er den nye utedoen. Den gamle var bokstavelig talt tynget av mange års bruk, dessuten var det betydelige mengde maur og veps på strategiske steder slik at riving var eneste utvei.

Forskning, foto og gjenstandssamling

Forskningsarbeidet i 1990 har i det alt vesentlige vært knyttet til de pågående arbeider med restaurering av "PRYDZ" og BCo2 og til øvrige aktuelle byggeprosjekt.

Fotoinnsamlingsarbeidet er inne i en passiv fase; dvs. vi arbeider ikke aktivt med opptelling av bilder, men "slår til" så snart vi får ferten av UHB-bilder. Bl.a dukker det jevnlig opp spennende prospektkort fra tiden 1910 - 1925, og på Jernbanemuséet på Hamar dukker det også opp "nyheter". Fotografiet av lok 3 "Høland" fra 1900 må i så måte kalles sensasjonelt.

Gjenstandssamlingen vokser også jevnt og trutt. Av gamle UHB-gjenstander vi har mottatt i 1990 kan nevnes en gammel stor frontplog for lokomotiv, en messing kupélampe med UHB-initialer og noe stasjonsutstyr. Vi har også samlet inn en del tidstypisk inventar og utstyr uten UHB-opprinnelse

Publikasjoner, PR, markedsføring

Tertitten

Redaksjonen har i 1990 bestått av Jan Deram, Erik Borgersen og Aud Kristin Brevig. Etter årsmøtet har Jan Deram vært redaktør.

Det ble laget 3 utgaver av medlemsbladet "Tertitten", nr. 78 i mars, nr. 79 i oktober og nr. 80 i desember. Dessuten laget redaksjonen en ny utgave av UHB's guide. Den var ferdig i juni.

Alt arbeid med medlemsbladet foregår nå på PC.

PR, markedsføring

Målet for markedsføringsarbeidet i 1990 var å "selge" det nye toget med avgang kl. 10.30, og dessuten prøve å spre besøket mest mulig på de forskjellige avganger. Etter driftsstatistikken å dømme nådde vi dette målet. Det er likevel vanskelig å drive markedsføringsarbeid når vi kjører 2 - 3 avganger hver søndag med ståplasser.

Første PR-tiltak var i januar da vi deltok på reiselivsmessen på Sjølyst. Sørum kommune sponset plass på Akershus Reiselivsråds stand.

Nye brosjyrer ble trykket og fordelt til jernbanestasjoner, turistinformasjonen i Oslo, Trafikanten og i et utvalg Narvesenkiosker.

Skolene ble tilskrevet direkte om ekstratogkjøring. Vi fikk en meget bra respons. Dette ga også god markedsføringseffekt utover i sesongen.

I hele driftssesongen har vi sendt ut pressemeldinger, selv om det i år var vanskelig å finne på "noe nytt". At vi bygde ny do slo godt an (!), men det som gikk best inn i spaltene var nyhetsbulletinene våre om at vi hadde så stor trafikk. Det er ikke så ofte at vi opplever at pressemeldingene går inn i Aftenposten uendret, og over 1/4 side med foto.

Det ble fotografert og kopiert opp sort-hvitt-fotos som vedlegg til pressemeldingene.

Det ble annonsert noen ganger i Akershus Arbeiderblad og i Indre Akershus Blad, og i Aftenposten har vi annonsert i lørdagsnummeret under "muséer".

Også NRK Radio har vært interessert; både Østlandssendingen og P2. P2 kjørte sogar direktesending, og det er første gang vi har sett HØLAND og SETSKOGEN med antenne!

Video

UHB's historie er godt dokumentert med langt over 1000 fotografier. Under arbeidet med fotoinnsamling har vi også erfart at det finnes en god del verdifullt filmmateriale fra banen, uten at vi har hatt ressurser til annet enn å registrere filmenes eksistens.

Som nevnt i tidligere årsmeldinger har imidlertid kildene for historiske fotografier begynt å tørke inn, og vi har derfor nå igangsatt arbeidet med kartlegging, innsamling og kopiering av gammelt filmmateriale. Resultatet må sies å være over all forventning; i løpet av 1990 har vi kopiert 8 forskjellige filmer med samlet spilletid på over 1 1/2 time i uredigert form. Følgende filmer er kopiert:

*	"Det var engang" (NSB-film i farger fra 1959-60)	11 min.
*	"Rundreisen" (Postverket sv/hv fra 1956)	12 min.
*	"En reise med UHB (Reklamefilm sv/hv, stum fra 1927)	6 min.
*	Navnløs (Div. UHB-opptak sv/hv, stum fra 1946)	3 min.
*	Amatørfilm (Farge og sv/hv, stum fra 1959-62)	30 min.
*	Amatørfilm (Farge og sv/hv, stum fra 1959/60)	10 min.
*	Amatørfilm (Farge, stum fra 1952)	15 min.
*	Amatørfilm (Farge, fra Sørumsand fra 1950/60)	5 min.

Samtlige filmer er kopiert til video (U-matic) for redigering og senere kopiering til VHS. I redigert form og på VHS-kassett regner vi med at dette vil bli et interessant salgsobjekt.

"Med på lasset" under innsamlings- og kopieringsarbeidet har vi fått gode og interessante opptak fra bl.a Setesdalsbanen og Skotterud - Vestmarkabanen.

Opplæring

De nye vedtektene for drifts- og vedlikeholdsavdelingen forutsetter at de som velges til formenn og mestere har de nødvendige kvalifikasjoner. Opplæringsplanene var på det nærmeste ferdig ved årsskiftet.

Følgende har gjennomført kurs:

Vidar Skilnand:	Banereparatørkurs II ved Jernbaneskolen
Øyvind Midtskogen:	Damplokomotivlære ("Kjelpasserkurs")

Sikkerhetsprøve for trafikkpersonalet ble avholdt av NSB 07.05.1990, og alle bestod prøven.



Øyvind Midtskogen, som vi her ser på loket, er én av dem som har gjennomgått kurset i damplokomotivlære. Dette kurset er ett av flere, som nå inngår i UHB's opplæringsplaner.

Regnskap for 1990

A/L Urskog Hølandsbanen

Driftsinntekter:

Tilskudd lønn	1.045.190
Driftsinntekter	405.347
Driftstilskudd	483.400
Div. tilskudd	219.860
Tilskudd PRYDZ	100.000
Div. inntekter	4.431
Inntekter medlemsblad	43.111
Inntekter jubileumsbok	9.250
Videosalg	1.990
Uniformssalg	8.460

2.321.039

Erstatning 325.534

Finansinntekter:

Medlemskontingent	44.583
Renteinntekter	40.531
Salg aksjer	20.250

105.364

Sum inntekter 2.751.937

=====

Resultatregnskap

Driftskostnader:

Verksted	327.180
Driftskostnader	55.149
Baneavdelingen	59.266
Låsesystem	11.157
Mork stasjon	32.291
PRYDZ	219.027
Vognvedlikehold	1.830
Vedr. tyveri	72.455
Revisjon BCo2	114.677
Ao100	1.068
Veteranlastebil	5.141
Fjeldvang	1.851
Lok.avd.	12.587
Stasjonsavd.	865
Sørumsand stasjon	115.113
Tilbakeføringen	3.607
Brannskade	194.212
Kostnader medl.blad	74.039
Kostnader solgte bøker	5.000
Videoprojekt innkjøp	2.238
Uniform innkjøp	12.841
Lønninger	841.336
Arbeidsgiveravgift	140.315
Reise- og bilgodtgjørelse	12.884
Kostn. sysselsatte	9.023
Forsikringer	27.591
Lastebil	6.032
Strøm	21.184
Telefon	12.728
Porto	10.874
Kontorhold	14.347
Administrasjon	12.484
Markedsføring	8.253
Fotoarkiv	4.911
Bibliotek	100
Div. kostnader	25.024
Honorarer	6.150

Sum 2.474.827

Finanskostnader:

Rentekostnader 24.393

Sum kostnader: 2.499.220

Årsoppgjørdisposisjoner:

Sum inntekter 2.751.937

2.751.937

Sum kostnader
Årets overskudd

2.499.220

252.717

2.751.937

Årets overskudd
avsettes til
disposisjonsfond.

Balanse

Eiendeler

Postgiro	2.201
Bankinnskudd	48.149
Beholdning Jubileumbøker	20.000
Kortsiktige fordringer	377.131

Anleggsmidler

Rullende materiell	134.200
Varige hjelpemidler	32.100
Sørumsand stasj.bygn.	600.000
Verkstedbygning	300.000
	<u>1.513.781</u>

Sum eiendeler/
anl.midler

1.513.781
=====

Kortsiktig gjeld:

Forskuddsinnbet. medl.kont.	9.345
Skyldig arb.giveravg. skatte- og bidr.trekk	88.948
Kreditorer	224.966
Bedriftskonto	110.050

Langsiktig gjeld

Gjeldsbrev 139.113

Sum gjeld:

972.422

Egenkapital:

A-andelskapital	39.500
B-andelskapital	7.400
Rev.- og rep.fond	62.618
Rev.- og repfond PRYDZ	23.670
Reservefond	75.000
Disposisjonsfond	733.171

941.359

Sum gjeld
og egenkapital

1.513.781
=====

Rolf Myrvold

Roar Stenersen (s)
styreformann

Finn Halling (s)
driftsbestyrer

Rolf Myrvold
reg. revisor

Til generalforsamlingen i A/L Urskog-Hølandsbanen

Revisjonsberetning for 1990.

Regnskapet er revidert og funnet i smasvar med gjeldende regnskapslovgivning.
Regnskapet gir et riktig bilde av lagets drift og foreslås godkjent for 1990.

Frogner den 22. april 1991

Rolf Myrvold

Rolf Myrvold
reg. revisor

Registrert revisor
ROLF MYRVOLD
2044 Frogner
Tlf. 725041 - Priv. 725189

VEDTEKTER FOR ANDELSLAGET URSKOG-HØLANDSBANEN

Medlem av Norsk Kunst- og Kulturhistoriske Musèer
Gjeldende f.o.m. 2. desember 1961, siste endring 26. april 1990

§ 1

Laget er et andelslag med begrenset ansvar, vekslende kapital og vekslende medlemstall. Hver andel utgjør kr 100,-, ett hundre kroner. Den er ikke rentebærende. Salg av andeler er begrenset til 500 stk. Fra og med andel nr. 201 til og med andel nr. 500 er forbeholdt aktive medlemmer. Hvert enkelt kjøp av nye andeler må godkjennes av styret etter anbefaling fra driftsbestyreren. Styret har anledning til å utstede æresandeler. B-andeler å kr 50,- som er uten rettigheter og forpliktelser, kan selges i ubegrenset omfang.

§ 2

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

§ 3

Andelslagets formål er bevaring av og drift med materiell fra Urskog-Hølandsbanen stillet til rådighet av Norges Statsbaner samt materiell tilveiebragt på annen måte. Andelslaget skal ved sin virksomhet søke å dokumentere den trafikkfunksjon banen hadde i sitt opprinnelige miljø over banens tracé fra Sørumsand til Fossum. Virksomheten skal baseres på museale prinsipper. Andelslagets drives på idealistisk basis.

§ 4

Andelslagets styre skal bestå av formann, fire styremedlemmer, driftsbestyrer og to varamenn for styremedlemmene. Styret fordeles innbyrdes arbeidsoppgavene. Styremedlemmene velges for 2 år ad gangen, ved gjenvalg ett år. I tillegg har Akershus fylkeskommune rett til å oppnevne en representant til styret m/varamann dersom fylkeskommunen ønsker dette.

§ 5

Alle som ønsker å støtte andelslagets virksomhet kan bli aktive eller støttemedlemmer av drifts- og vedlikeholdsavdelingen. Aktive medlemmer er medlemmer som i løpet av året utfører arbeidsopdrag for andelslaget. Drifts- og vedlikeholdsavdelingen skal i god tid før den årlige generalforsamlingen holde årsmøte. På årsmøtet skal de aktive medlemmene, med en stemme hver, velge driftsbestyrer for kommende 2 år og trekke opp retningslinjer for kommende sesongs virksomhet. Driftsbestyreren er automatisk medlem av styret for sin funksjonstid. Han er ansvarlig overfor styret for forvaltning av andelslagets eiendom og for driften.

§ 6

Lagets høyeste myndighet er generalforsamlingen som avholdes en gang årlig innen utgangen av april måned. Den innkalles med 14 dagers varsel. Ved avstemning med likt stemmetall, gjør formannens stemme utslaget.

§ 7

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

§ 8

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

§ 9

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

§ 10

Prokura bestemmes av styret.



Med aktiv UHB-erfaring helt tilbake til 60-tallet kunne Stein Olav Hohle og Håvard Pedersen svare på de fleste spørsmål på reiselivsmessen.

Reiseliv 91':

Velkommen til Sørum!

Tertitten på kommunens stand

For tredje år på rad var vi med på reiselivsmessen på Sjølyst. Sørum kommune spanderte plass på oss i år også, og det er vi svært takknemlige for. Vi føler en meget positiv holdning og et ekte engasjement fra kommunen for vår museumsjernbane.

Akershus Reiselivsråds stand var i år enda større og rommet en rekke utstillere og aktiviteter. En egen scene var bygget opp, og der var det underholdning med blant annet danserinner fra Eidsvoll. Mens flere av de andre kommunene satset på husflid, og mer ga standen inntrykk av å være en salgsmesse, førte Sørum kommune en renere linje. To attraksjoner ble profilert; Akershus Energiforum og Tertitten.

Vi stilte med uniformert bemanning og klarte å ha 2 personer stort sett hele tiden. I tillegg var Stomperud & Petra på plass med nye masker. Ordfører Rundgren var også med på

laget og delte ut Tertitten-brosjyrer.

Vidar og "gutta" hans fikk et skikkelig blikkfang: Sykkeldressin og 2 meter ekte skinnegang! Kultursjef Anne Marit Nordby hadde sikret oss Sjølyst's beste utstillingsplass, så alle som entret utstillingshallene gikk først rett på oss.

Vi oppnådde god kontakt med publikum, og traff mange av våre "faste besøkende". Som kjent er det mange som tar en tur med Tertitten en gang i året, en meget viktig gruppe besøkende. Vi fikk mange god-ord om at vi var på plass.

Effekt

Det er vanskelig å måle effekten av å delta på en slik utstilling. Det er lenge til sommerens driftsesong, men så lenge vi har kommunen som aktiv sponsor i ryggen er det uten videre forsvarlig å stille opp på denne messen.

Et viktig prinsipp i vår markedsføring er

"lite, men ofte og overalt". "Tertitten" skal være et navn man leser i avisene, ser i annonser, hører i radioen fra tid til annen. I forhold til dette er det viktig at man også om vinteren møter "Tertitten". Dessuten møter vi mange som overhode ikke kjenner UHB.

For Sørum er det viktig å markedsføre sin plass i Akershus' grønne belte. Folk kommer i større og større grad til å etterspørre opplevelsesrike dagsturer i Oslo's nære omegn.

Underveis er det imidlertid viktig å erkjenne at vår markedsføring må legges på et moderat nivå. Vi har for få vogner, og resultatet er dermed at vi må "si ifra oss" mulige inntekter. Vi kunne fått en enda større bit av kaken i familie-på-søndagstur-markedet.

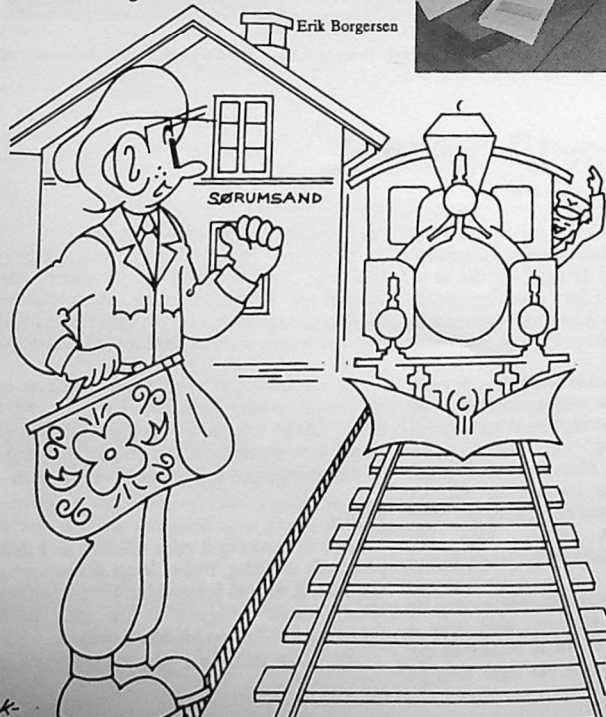
Kommunen støtter

Sørums gode støtte til UHB kom også til uttrykk i februar da vi ble tildelt utstillings-plass i Kulturhuset. Vi fikk profilert vår virksomhet og det ble et aktivt fremstøt for å spre informasjon til Sørums befolkning. Dessuten satte vi inn et medlemsvervings-fremstøt.

Erik Borgersen



Kjell Navestad som baneslusk



Fra A/L Hølandsbanens første tid

Preben Hysing

Ved de jubiler og runde år A/L Urskog-Hølandsbanen har markert foreligger det beregninger som gir oversikt over banens tilblivelse og utvikling.

Dette er interessant lesning. I 60-årene var tanken om å bevare tekniske inretninger som kulturminner så og si ukjent her i landet. I Sverige var arbeidet med en liten 600 mm teglverksbane kommet igang, og trafikken startet i 1961. I Danmark var det enda større interesse med flere prosjekter.

Det var ikke mangel på interesse her hjemme heller iflg. Halling og Løhren - (Tertittin nr. 67). NSB fikk forslag og tilbud fra nær og fjern. Tilslutt ba NSB de interesserte om å danne et utvalg, en forening eller et andelslag så det ble litt enklere å styre med det hele.

Det er verd å merke seg at i motsetning til våre naboland hadde vi et klart mål ved dannelsen av andelslaget: Vi ville bevare og søke å få igang drift av en banestrekning i Aurskog, Høland eller deromkring. I Sverige og Danmark startet man med en forening for jernbaneinteresserte. Først senere ble det stemning for å få igang trafikk på en passende strekning. Jeg tror også at det i Danmark og Sverige var langt flere teknisk skolerte medlemmer helt fra starten. A/L Hølandsbanens ledelse hadde beskjeden erfaring i jernbanedrift.

Følgende betraktninger kan kanskje derfor være av interesse for de av leserne som tenker på å få igang søndagsdrift på en nedlagt banestrekning.

Som de fleste vet ble andelslaget stiftet i Oslo Rådhus 10.09.1961. Samme høst ble det holdt styremøte hos Løhren på Sørumsand. Vi skulle plukke ut de godsvognene vi mente å ha bruk for, resten skulle hugges. Vi sto der i mørket og kikket på de gamle vognene som var kjørt sammen på stasjonsområdet. Lokene var kjørt til Skulerud 55 km. borte, sammen med fire passasjervogner. Noen skinnestrekning eller plass til oppbevaring hadde vi ikke. Den opprinnelige "hobbybanestrekning" som det var enighet om sommeren 1961 var i løpet av høsten skrumpet inn til stasjonsområdet på Skulerud. Bussene hadde tatt lokstallen, dreieskiven var demontert og fylt igjen. Lokene sto under provisoriske tak og vognene sto ute.

I de nærmeste årene kunne andelslaget like gjerne kalt seg A/L Hølandsbanen & Transport, da lagets virksomhet hovedsaklig besto i å kjøre materiellet rundt i bygda ikke én, men flere ganger: først fra Skulerud til Sørumsand med to lok og to passasjervogner. Deretter først

én - senere enda en passasjervogn som sto igjen på Skulerud. Alt ble hentet til den nye strekningen Fyen - Sætra.

Så kom "Det store varpet", som den nye D&V-avdelingen arrangerte da den flyttet lok og vogner fra verkstedområdet til Fyen-Sætra i én jafs. Transportene måtte gå over Fetsund - Løken - Bjørkelangen tilbake til Sætra grunnet en trang undergang like ved Sørumsand. Hvorfor gjøre det enkelt? Senere flyttet vi noen hundre meter skinner som lå borti skogen øst for Sætra, med god hjelp av kranbil fra Oslo. Med skinnegang og en tralle gikk dette på en formiddag. Vi var også en tur på Skulerud og hentet brostykket av dreieskiven. På veien tok vi med oss en stoppbukk fra Mork.

Med de siste godsvognene, som kom med en gaffeltruck fra Sørumsand, var vi i 1967 der hvor vi skulle vært fem år tidligere.

D&V-avdelingen, som for en stor dels vedkommende besto av gymnasiaster fra Ris skole, braste inn i idyllen som et takras. De hadde energi og gåpåhumør, men også bedre tilgang på ressurser og tid enn oss "gamelekara". De laget sine egne prosjekter og satte igang så den arme driftsbestyrer hadde problemer med å følge med. En uoffisiell prøvetur med damplok, hvor man kappkjørte med toget på Kongsvingerbanen utløste et besøk av distriktssjef Meinstad fra NSB i Oslo. Han fikk også se lokstallen som var under tak, og var i det hele meget positiv; sjelden kost i andelslagets historie.

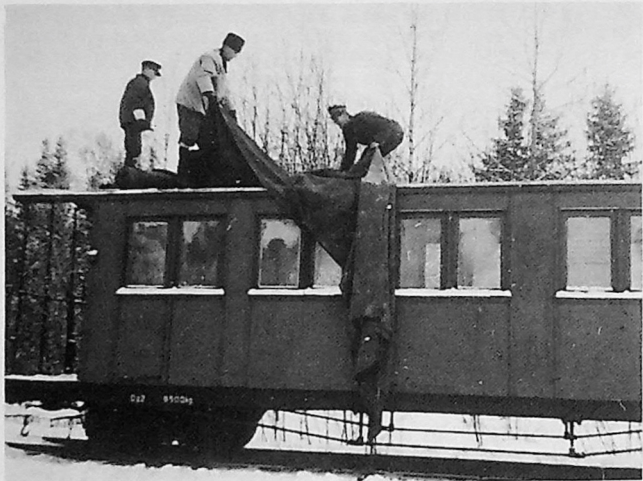
Ja, da gjensto det bare å oppnå kongelig konsesjon for drift av en smalsporet jernbane, få skinnegang og materiell besiktiget og godkjent, og få utdannet personale. Det ble ordnet. Etter at trafikken kom igang ble det lettere. Vi fikk omtale i pressen og opptrådte i radio og fjernsyn. Det var vel derfor bare rimelig at vi skulle få en killevink som kunne ha stoppet det hele.

Så garvet som vi skulle være etter mange års assorterte overraskelser burde vi vel ventet utspiller fra Akershus fylkes veivesen. De planla å rette ut Fyenbroen over Kongsvingerbanen og

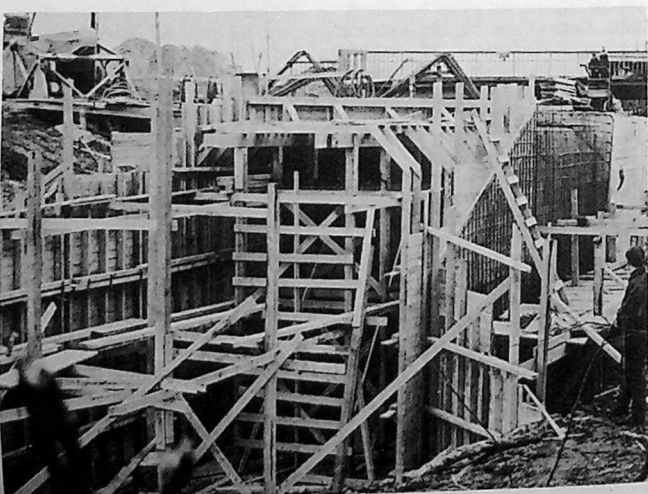
fylle igjen sporet vårt. Dette så ille ut. I virkeligheten hadde vi lite å stille opp med, vår avtale gikk ut på at banens vestligste endepunkt var akkurat der. Det ville bety at drømmen om å komme inn på stasjonsområdet i Sjørumsand en gang i fremtiden måtte oppgis. Men på møtet på Sjørumsand var ingeniør Chr. Grønner med.

Han snakket samme språk som veisjefen og de ble fort enige: Vi skulle få en 42 meter lang betongkullvert. Og det fikk vil Året etter ble forskalingen revet og sporet lagt gjennom Tønsberg tunnel. Banen strakte seg inn mot stasjonsområdet. Et fjert mål - nå innen rekkevidde.

Jammen fikk de rett de som snakket om kulturperle i 1961!



Co2 var den første passasjer-vogn som ble flyttet til museumsbanens spor i 1963. Transporten fra Skulerud til Sjørumsand ble betalt av Preben T. Hysing - med skattepenger han fikk tilbake. Her ser vi vognen fremme på Bingsfoss i januar 1964. (Foto: C.F. Thorsager)



Tønsberg tunnel var vel det første nevneverdige eksempel på en offentlig anerkjennelse av museumsbanen. Tunnelen ble bygget og bekostet av Statens Vegvesen. (Foto 31.03.68 - Ole Mjelva)

Erindringer

Olaf Wiegels

Mitt første møte med "Tertitten" fant sted på NSB's 100-årsjubileums-utstilling på Framnæs i 1954. Lok 6 "Høland", To40 med løftekasse, G10 og personvogn BCo3 var utstilt blant normalspor"kjempene". Det var allikevel "Alf", som var plassert foran "Høland" som dengang fenget min interesse mest med min enkelhet og alderdommelige utseende.



Aurskog-Hølandsbanen var godt representert på jubileumsutstillingen på Framnæs høsten 1954. Vi ser lok 6 "Høland", To40 med løftekasse, G10 og BCo3. (Foto: Jernbanemuseet/UHB-arkiv)

Neste møte var i 1957, da jeg foretok "Den store rundreisen". Et lite minne om begynnende ungdom var jakten etter 1/2 flaske lagerøl under togets 20 minutter lange opphold på Bjørkelangen. Saken ordnet seg i stedets samvirkelag rett ved stasjonen.

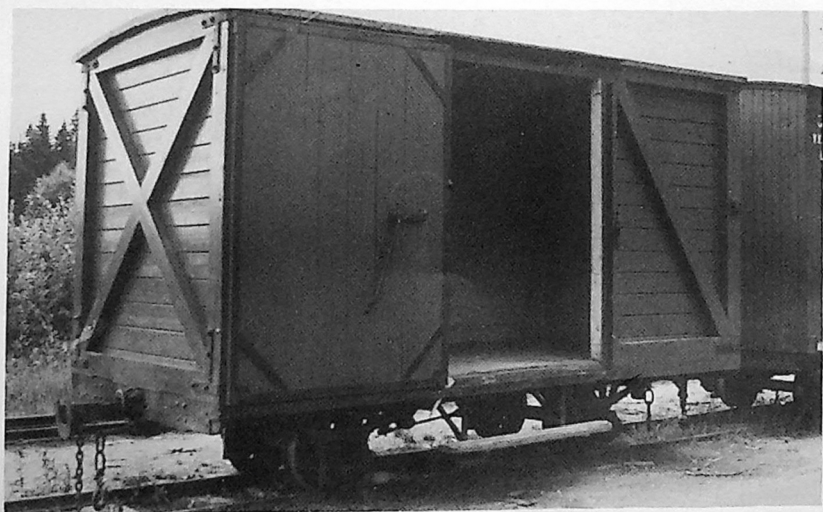
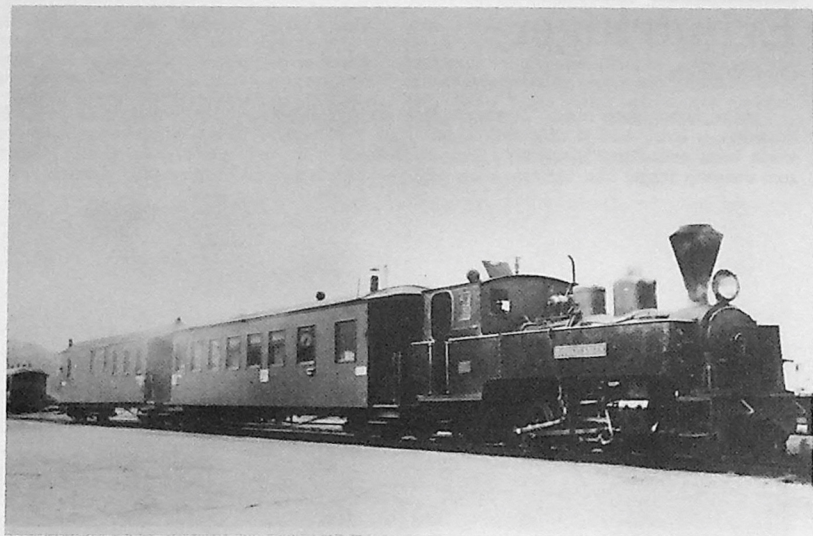
I 1960 opplevde jeg banen i sin helhet for siste gang på klassetur. Reisen mellom Hemnes og Skulerud foregikk i friluft, sammen med en klassevenninne nede på tømmervognen mellom lokomotivet og den første personvognen.

Som flere "tussiaster" før meg, og mange etter meg oppsøkte jeg Eva Fjeldseth

ved Pressekontoret i NSB. Der fikk jeg nær sagt selvfølgelig "Vårt yrke" nr. 3 - 1959. Reportasjen fra UHB i Aftenposten 28. mars 1960: "Tertittens bevarelse bør ikke oppgis", med reportasje fra Svenska Järnvägsklubbens redningsaksjon og spede begynnelse ved Lona Brug ved Sødertälje, - fikk det til å "krible". Men en ung og ubemidlet skolegutt hadde lite å stille opp med.

Utover høsten 1960 og vinteren 1961 var det lite annet å gjøre enn å vente. I 1961 foretok jeg flere befaringer langs UHB pr. motorsykkel.

Setskogen, Høland og fire personvogner



Øverst: Lok 5 "Bjørkelangen" med persontog bestående av BCD07 og CF05 eller CF06 på Bjørkelangen stasjon tidlig på 1950-tallet. (Foto: UHB-arkiv)
 Nederst: G13 og G14 (til høyre) sto etterlatt på Finstadbru stasjon etter nedleggelsen. Olaf Wiegels forsøkte å redde vognene ved å gjemme dem ute av syne mellom Finstadbru og Killingmo. G13 ble reddet, og disponeres idag av museumsbanen, mens G14 ble hugget. Foto fra Finstadbru juli 1960. (Foto: Jan Lysaker)



Olaf Wiegels på inspeksjonstur med dressin - her på Kveli sommeren 1962. Å, hvor gjerne vi skulle kjørt hit idag! (Foto: Olaf Wiegels)

ble kjørt ned til Skulerud 7. september 1961. Den første konkrete oppgave var å få lokene under tak. Oppførelse av tilbygg til lokomotivstallen ble første oppgave for det nystartede A/L Hølandsbanen. Svingskiven foran lokstallen var allerede fjernet. Med enkle (eller ingen) redskaper begynte jeg graving for sporlegging. Lokstallen ble brukt som bussgarasje, så det var ikke mulig å stenge adkomsten til denne.

Den første store dugnaden fant sted en lørdag høsten 1961. Allerede fredag kveld dro jeg til Bjørkelangen og overnattet hos Reidar Stenbock. Vi startet tidlig lørdag morgen. Mitt første minne denne dagen var at overkonduktør Danielsen omgående etter ankomst i Skulerud gikk igang med å koke kaffe i en av vognene.

Lokene ble ett etter ett håndskjøvet fra sin oppstillingsplass i hovedsporet ved lokstallen, gjennom avvikende sporveksler ned i spor 2. Vognene ble deretter sluppet ned i

spor 1. Sporarbeid utenfor og inn i den nye "lokstallen" gikk greit. Deretter skulle lokene trekkes inn. Med 4-skåren talje og Stenbocks Chevrolet personbil samt tilstedeværende dugnadsgjeng og lokale krefter ble lokene buksert inn og porten lukket!

Min neste erindring er fra Sørumsand i 1963. Begge lokene og to passasjervogner var flyttet til et spor på Sørumsand Verkstedets område. Aktive entusiaster var tilbudt overnattingsrom i Verkstedets hybelhus. Av en eller annen grunn, trolig motvilje mot hele opplegget på verkstedsområdet, var tilbudet ikke attraktivt, og undertegnede, sammen med Carl. Fr. Thorsager (dengang 15 år) som for første gang besøkte UHB, skulle overnatte. Stor var hans forskrekkelse da jeg om kvelden inntok medbrakte dråper Eau de Vie.

Carl Fr. Thorsager og undertegnede foretok senere en innsamlingstur med tralle fra Finstadbru mot Kveli. Flere steder var spo-

ret fjernet i planovergangene. Godt lastet med sporvekselstoler og annet, kom den sporløse planovergangen i Harkerudbakkene noe brått på oss. Tralle og smådeler måtte hentes inn fra området rundt før ferden fortsatte. Vest for Kvevli måtte vi gi opp, da "Promillevegen" allerede var etablert, og sporet veltet ut i skråningene. Den videre transport foregikk noen lørdager eller søndager senere. Med H. Andersen Wingars bil som lokomotiv ble tralle og sporveksel-skinnelengder hentet fra Kvevli; en underlig transport med delvis underhengende spor og etterhengende tralle. I Monsrud-kurven kunne trallen igjen sporsettes. Etter en lang dag endte ferden i Fossum.

Andelslaget disponerte ingen godsvogn. Mitt fortvilte forsøk på å gjemme unna slike foregikk på Finstadbru. Sagsporet, som grenet av fra hovedsporet vest for stasjonen, gikk i betydelige fall og kurver ned til saken. Her sto to lukkede vogner: G13 og G 14. Disse klarte jeg med rå makt én etter én å skyve opp på hovedsporet. Herfra delvis trakk jeg dem med min motorsykel, delvis håndskjøv jeg vognene over den lange sletten mot Killingmo, og så langt jeg kunne opp i kurven. Derved håpet jeg at vognene var ute av syne og kunne reddes fra å bli hugget opp. At denne innsatsen var bortkastet kan en i ettertid godt si, men for meg var det et bidrag som fremdeles kjennes i ryggen.

Da forbindelsen med Sørumsand Verksted vel var avvirket, skulle de siste to personvogner flyttes. Alle kjente den lave og trange undergangen under Kongsvingerbanen i Sørumsand. Naturligvis tok det da særdeles lang tid å kjøre fra Sørumsand til Løken i Høland og tilbake til Fossum (ca. 70 km) for derved å forflytte vognene tre kilometer. Med den siste vognen fikk vi karene fra Sundsten Transport & Kranservice til å prøve å forsere Kongsvingerbanen på tvers. Vedkubber ble lagt inntil alle skinnestregene, men den løse grusen gjorde at trekkbilen aldri kom lenger enn halvveis over. Hjulene grov seg etterhvert ned i akslen. Jeg mener å huske at operasjonen fortsatte utover kveld og natt, og at nattoget fra Stockholm var ventet. Det var derfor travel jekke og skoreaktivitet utover i morgentimene, men da første tog på Kongs-

vingerbanen kom var både bil og vogn til-bake på verkstedområdet, og ferden om Løken Høland kunne starte.

Av de tidlige erindringer vil jeg til slutt ta med "Operasjon Co2." Det var avgjort at andelslaget skulle få disponere en strekning ved Sørumsand. Denne strekningen manglet alt; ingen sporveksler, bygninger eller noe fantes. Arbeidet med første sporveksel på Bingsfoss var såvidt kommet igang. For å øke motivasjonen besluttet Hysing å anvende noen kroner han fikk igjen på skatten til å flytte Co2 fra Skulerud til Sørumsand. Om han fortalte noen hjemme om hvor skattepengene tok veien, vet jeg ikke, men at tiltaket ga inspirasjon til oss "rallare" er i hvert fall sikkert. Vi hadde vårt første rul-lende materiell på eget spor.

Min skjebne forble stort sett blant spor-ene, i erkjennelse av at første betingelse for å kjøre tog, var å ha noe å kjøre på! At jeg dengang ikke befattet meg mer med lokomotivene, som også sto mitt hjerte nær, kan jeg idag for egen del kanskje beklage.

En annen sak er at uten at spor og spor-annlegg ble tatt på alvor fra første stund, ville det neppe vært mye å kjøre på idag!



Olaf Wiegels med frue på Fossum på den offisielle åpningsdagen 19.06.1966. Fru Wiegels er dekorert med "Den gyldne skinnespiker". (Foto Carl. Fr. Thorager)



Skulerud høsten 1961: "Setskogen" (over) og "Høland" ble flyttet ved hjelp av talje, Reidar Stenbocks Chevrolet, samt tilstedeværende dugnadsgjeng og lokale krefter inn i sitt midlertidige hi ved siden av den gamle lokstallen. (Foto: Olaf Wiegels)



Flytting av vogner fra Sjørumsand Verksted sommeren 1965. BCo3 er ferdig opplastet, mens Co1 og Go26 står og venter i bakgrunnen. (Foto: C.F. Thorsager)



A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand



Caspar Storms vei 21, 0664 Oslo 6. Postadresse: Postboks 5 Alnabru, 0614 Oslo 6. Sentralbord 64 60 40

Eigil Prydz

Eigil Prydz (23.08.1886 - 25.02.1966) var driftsbestyrer ved Urskog-Hølandsbanen i 34 år, fra 1917 til 1951. Mer enn noe annet menneske assosieres Prydz med Urskog-Hølandsbanens driftstid. Han var 30 år og utdannet offiser og ingeniør da han ble ansatt som driftsbestyrer, og styrte fra første stund banen med fast hånd. At det trengtes, og at det medvirket til at banen overlevet 1930-årene er det imidlertid neppe tvil om.

Med sitt mangeårige virke ved banen fikk naturlig nok Prydz store kunnskaper om samferdsel generelt og UHB spesielt. På sine litt eldre dager var han en ivrig skribent og foredragsholder. Dessuten arbeidet han en periode omkring 1960 ivrig for å opprette en egen privatbaneavdeling ved Jernbanemuséet, noe muséet til Prydz store skuffelse ikke var interessert i.

Vi har nå, fra Prydz barnebarn Eigil Prydz, fått tilgang til Prydz' arkivmateriale. Dette omfatter både foredrag, korrespondanse, fotografier, avisutklipp og lydband. En del av dette materialet egner seg godt i Tertittent, og presenteres som egne artikler, og såvidt mulig sammen med Prydz' egne fotografier. Leserne bærer helt sikkert over med en viss overlappning i stoffet. Vi har tillatt oss å foreta en forsiktig bearbeiding av språk og rettskrivning.

Samtidig vil vi benytte anledningen til å takke Eigil Prydz (d.y.) for utlån av materialet.

Finn Halling

Samferdselshistorie fra Romeriksbygdene

Eigil Prydz

Så langt tilbake i tiden som dengang trelasten fikk avsetningsmuligheter og skogen fikk verdi, ble transportproblemene fra Romeriksbygdene langs grensen stadig mer og mer aktuelle. Først var man selvsagt henvist til det naturlige vassdrag, men fra 1852 ble arbeidet med kanalisering av det Fredrikshaldske vassdrag satt igang, med det resultat at dette nokså omfattende arbeide merkelig nok ikke ble ferdig før i 1877. Utviklingen av skogbruket medførte etterhvert en foredling av trelasten, og transporten ble delvis overført fra vassdrag til landeveg.

Men de gamle rodelagte landsveger var tildels av meget dårlig beskaffenhet og løste ikke de framvoksende kommunikasjonskrav. Man hadde bare hestekraften til disposisjon, og veiene var lange og tunge. Imidlertid gjennomlevet bygdene "plankekjørertiden" - en periode så egenartet at den satte sitt preg på enkelte bygder. Perioden førte dessverre med seg at bygdene tildels tilsidesatte sitt naturlige jordbruk, og de moralske følger var heller ikke bare bra - kfr. salig P. Chr. Asbjørnsen.

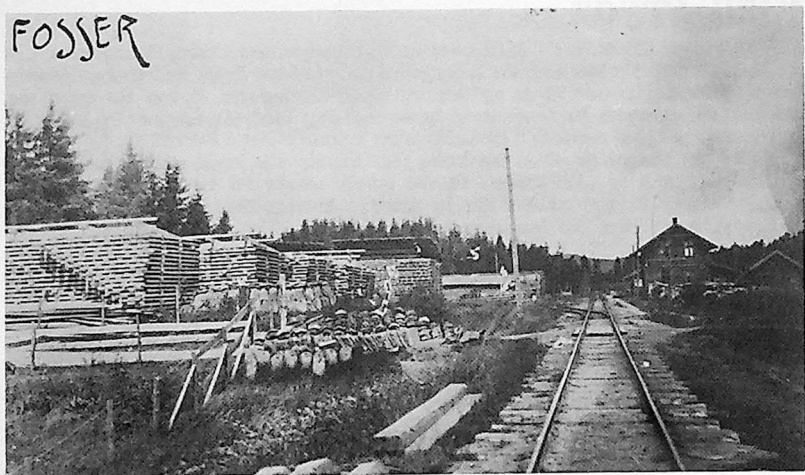
Straks Kongsvingerbanen ble åpnet i 1865 vaktet interessen for en forbindelse mellom Blakjer stasjon på Kongsvingerbanen og Mysen på indre linje av Smålensbanen

som den dengang het.

Den allsidig sammensatte jernbanekomite av 1874 avgav 5/2-1875 en lengre betenkning over de planlagte jernbanelinjer som ble delt i to grupper. Det har sin interesse å erfare at banen Blakjer - Mysen kom som første bane i gruppe 2, 67,4 km. lang og med en byggesum på 5 millioner. Videre bemerkes som en kuriositet at denne bane var den eneste bane såvel i gruppe 1 som 2 som ble foreslått bredsporet. Selv Bergensbanen ble foreslått smalsporet.

Imidlertid ble prosjektet henlagt. Det ble allikevel stadig arbeidet med saken og det ble fremmet private forslag om bygningen av en slik bane til Stortinget i 1882, 1883,

FOSSER



HORNÅSENG



Trelasttransporten på Urskog-Hølandsbanen var enorm under og etter 1. verdenskrig. Det hopet seg opp store lager av trelast på stasjonene, fordi banens transportkapasitet ikke var stor nok. Hosstående bilder viser situasjonen på Fosse og Hornåseng stasjoner ca. 1918. (Foto: Eigil Prydz)

1890, 1891 og 1892. Man fikk etterhånden inntrykk av at anlegg av en Blakjer-Mysenbane som statsbane var utskutt i en ubestemmelig framtid.

Det ble da oppnevnt en privat lokal jernbanekomite som konstituerte seg i Oslo 13. juni 1891, og som merkelig nok som sak 1 på sitt første møte behandlet en søknad til Arbeidsdepartementet med en anmodning om at kanaldirektøren måtte bereise strekningen fra Skulerud øverst i øverste kanalsjø opp til Kjelle bro ved Bjørkelangen. Denne strekningen var tidligere beregnet kanalisert for om mulig å finne en løsning slik at dette arbeide kunne utføres billigere enn tidligere beregnet. I 1893 kom komiteen til det resultat at alle forsøk både med hensyn til kanal og statsbane var forgjeves, og man besluttet da å søke bygget en smalsporet privat bane enten fra Fetsund eller fra Blaker frem til Skulerud.

28. januar 1893 samlet herredsstyrene i Urskog og Høland seg på gården Eid i Høland hos konsul Haneborg. Her ble det besluttet om mulig å bygge en privat bane med bidrag fra stat og kommuner. Sommeren 1893 utførte den svenske ingeniør Nilson den første stikning mellom Bjørkelangen og Blaker (for kr. 60,- pr km.)

Endelig - den 2. februar 1894 ble det sendt konsesjonssøknad for Urskogbanen fra Bingsfoss til Kjelle bro ved "indsøen Birkelangen". Konsesjonen ble meddelt 27/10-1894. Konsesjon for Hølandsbanen ble meddelt 6/11-1897.

Ved overenskomst vedtatt av Urskogbanens aksjonærer 23/4-1898 og ved Høland herredsstyres vedtak av 11/1-1898, approbert ved Kgl. res. av 10/3-1900, ble endelig Urskogbanen og Hølandsbanen sammensluttet til ett selskap under én ledelse.

Konsul Anders Olai Haneborg var den mann som i første rekke stilte seg i spissen for å skaffe en jernbane gjennom disse bygder. Og det er ikke for meget sagt, at uten hans utrettelige arbeide og pekuniære støtte ville neppe banen ha kommet istand. Men han så sikkert også noe lengre framover, hans tanke var uten tvil med tiden å få en gjennomgående statsbane gjennom disse strøk. I denne forbindelse kan det nevnes at Haneborg også tok initiativet til å bygge den private Holmestrand-Vittingfoss-

banen, hvor han tegnet seg for kr. 100.000 i aksjer med én gang.

Urskog-Hølandsbanen ble bygget i tre repriser, som en smalsporet bane med sporvidde 750 mm.:

- * Urskogbanen fra Bingsfoss til Bjørkelangen 25,6 km - åpnet for trafikk 19.10.-1896
- * Hølandsbanen fra Bjørkelangen til Skulerud 28,4 km - åpnet for trafikk 15.12.-1898
- * Forlengelsen Bingsfoss - Sørumsand 3,0 km - åpnet for trafikk 07.12.1903

Til byggingen av Urskogbanen kom det inn 6 anbud, hvorav det ble antatt et fra kontraktør Søren Sørensen, lydende på kr. 183.390, dog ikke innbefattet skinner, sleepers og stasjonsbygninger. Kontrakten ble underskrevet 11/12-1894 og samme dag satte Sørensen det første spadestikk i jorden. Hvis banen ikke var ferdig til 1/8-1896 for gods-trafikk og 15/9-1896 for persontrafikk skulle han betale en løpende mulkt pr. uke på 2 promille av totalbeløpet for hver overskreden uke.

Til Hølandsbanens anlegg var det innkommet 5 anbud, hvorav kontraktør Sørensens anbud på kr. 410.000 med endel mindre endringer var det gunstigste, og ble vedtatt 7/5-1897 med forpliktelse til innen 1/12-1898 å avlevere banen fullt ferdig med en løpende mulkt på kr. 300 for hver overskreden uke. I anbudet inngikk skinner, sleepers, telefon og stasjonsbygninger.

Når man kunne prestere slike betydlige tekniske arbeider for summer som idag må betegnes som rent fantastiske, skyldes dette i første rekke de lave enhetspriser som lå til grunn. Således betalt Sørensen kun inntil kr. 0,75 for gravingsmasser og kr. 3,30 for fjellspredning, kr. 8,00 for ferdig mur og kr. 10,00 for ferdig stikkrenne 0,6 x 0,6. Men det er hevet øver tvil at Sørensen var en mer enn alminnelig dyktig mann, og det arbeide han leverte var gjennomgående meget godt.

Stasjonsbygningene langs Urskogbanen ble levert av byggmester G. Schüssler fra Kongsvinger for en samlet sum av kr. 20.710,-.



Øverst: Flytting av godshuset på Lierfoss stasjon på slutten av 1930-tallet. I forgrunnen Eigil Prydz' bil, en Oakland 1936. Bilen ble utrangert på 1950-tallet fordi det gikk maur i treverket i rammen. (Foto: Eigil Prydz)
 Nederst: Eigil Prydz var ingen stor fotograf, men han fanger inn en del interessante motiver. Dette bildet fra slutten av 1930-årene viser et høyst blandet tog trukket skjøvet av lok nr. 5 "Bjørkelangen". Ællers i toget ser vi bl.a G20, G55 (fra Nesttun-Osbanen) og BCD07. (Foto: Eigil Prydz)

Viktig melding til alle medlemmer i UHB.

På grunn av kapasitetsproblemer må vi innskrenke retten for medlemmer til fri reise til kun å gjelde avgangene kl. 10.30 og 14.30.
 (Gjelder ikke medlemmer i aktiv tjeneste.)

Til Urskogbanens åpning ble det anskaffet to lokomotiver fra Sächsische Maschinenfabrik i Chemnitz som kostet DM 14.800 pr. stk. Med tillegg av frakt kom de på kr. 17.700. Det ble også anskaffet to passasjervogner à kr. 5.892, 18 godsvogner à kr. 2.200 for boggivogner og kr. 1.100 for 2-akslede vogner, rulleskamler for fremføring av bredsporede statsbanevogner for kr. 400 pr. stk.

Til Hølandsbanen ble anskaffet et lokomotiv til kr. 18.900, to større passasjervogner à kr. 6.450, to CFo-vogner à kr. 4.480 og 12 stk. boggigodsvogner à kr. 1850.

Lønningene var ikke imponerende. Således hadde eksempelvis en banevokter kr. 650 pr. år stigende til kr. 700 pr. år, baneformann, overkonduktør og lokfører kr.

1.050. Stasjonsmester i Bingsfoss og tillike fullmektig for driftsbestyreren hadde kr. 1.000 + fritt husly og brensel. Ekspeditør i Lierfoss kr. 150, Urskog kr. 200 og i Bjørkelangen kr. 1.050. Ekspedisjonen i Kvevli ble tilbudt kjøpmann N. Pedersen & Co. mot fri frakt over Urskogbanen, uten at det dog kan sees hvordan løsningen av dette problem forløp.

Fra og med 19. oktober 1896 begynte regelmessig trafikk over Urskogbanen såvel for reisende som for gods. Men den høytidelige åpning av banen ved arbeidsminister Peder Nilsen fant først sted 14. nov. 1896 i forbindelse med en større festmiddag på Eidsverket i Høland.

Urskogbanen ble bygget så enkelt og så billig som mulig, især den nedre del mellom Killingmo og Sørumsand - tilsammen 15 km med maksimalstigning på 20 % og kurveradier helt ned i 60 m. De verste kurvepartier er etterhånden omlagt til 130 meter, men det gjenstår fremdeles en del 100-metere og 3 stk. à 75 m. Neste parsell; Hølandsbanen, ble bygget etter et betydelig romsligere program med maksimal stigning på 15 % og en minste kurveradius på 250 m. og dertil planering etter laveste klasse for bredt spor den gang. Banen er gjennomgående utstyrt med solide boggie-lastevogner med en lasteevne på 12 tonn. Personvognene er etter sporvidden romslige boggievogner - godt avfjæret med en behagelig gange og med opptil 41 sitteplasser.

Helt inntil 1919 kjørtes i stor utstrekning bredsporede vogner over banen ved hjelp av rulleskamler, hvilket nærmest måtte betegnes som et teknisk kunststykke. Fra dette år gikk man over til en mekanisk omlasting i Sørumsand ved hjelp av en elektrisk løftekrane med en løfteevne på ca. 30 tonn, der man tok hele vognlasten i ett løft. Denne løftekranen hadde en helt revolusjonerende virkning på privatbanens økonomiske eksistens, og bidro i vesentlig grad til muligheten av at Urskog-Hølandsbanen kunde framvise balanse i sine driftsregnskaper helt inntil staten overtok driften.

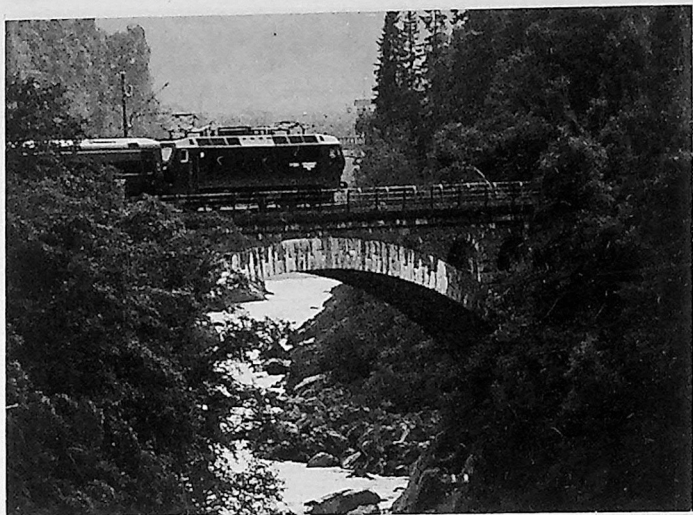
Bildriften:

Etterhvert som bilrutene kom inn i trafikkbildet ble konkurransen mellom den hårdt trengte privatbane og bilrutene temmelig tilspisset. Bilrutene spandt ingen silke ved sin pågående konkurranse og stod flere ganger likeoverfor å måtte helt innstille. I 1939 bestemte Arbeidsdepartementet at privatbanen skulle overta og selv drive de bilruter som gikk langs banen. Privatbanen overtok bilrutene pr. 10. august 1939, og drev disse med et meget tilfredsstillende godt økonomisk resultat. Idag er de såkalte Hølandsruter - tidligere Urskog-Hølandsbanens bilruter - utvidet til å omfatte ca. 20 ruter med en samlet driftslengde på ca. 1000 km, begrenset av Magnor i nord, Mysen-Drøbak i syd, Østervallskog i Värmland i øst og Oslo i vest. Bildriften gir et meget tilfredsstillende økonomisk resultat.

Urskog Hølandsbanen ble overtatt og drevet som statsbane siden 1/1-1945. Overtagelsen ble bekreftet ved enstemmig Stortingsbeslutning av juni mnd. 1946. Banens driftsbestyrere har vært:

- * Fra 3/9-1896: Ingeniør J.J.O.F. Dietrichson
- * 9/4-1897: Ingeniør Johan Sætrang
- * 1/10-1898: Ingeniør Hagen Westby
- * 6/2-1917: Ingeniør Eigil Prydz, som fra trådte 31. oktober 1951 ved at driften ble helt slått sammen med Oslo distrikt.

Da Sætrang tiltrådte 1/10-1898 ble det ved banen også ansatt overbestyrer. Som overbestyrer fungerte fra 1/10-1898 Dbs. Chr. Aas og fra 1/10-1899 statsråd Oscar Jacobsen. Ordningen med overbestyrer opphørte etter noen år, og har siden ikke vært praktisert.



Redd skogen!
Redd ozonlaget!
Redd for ulykker?
Ta heller toget . . .

NSB

