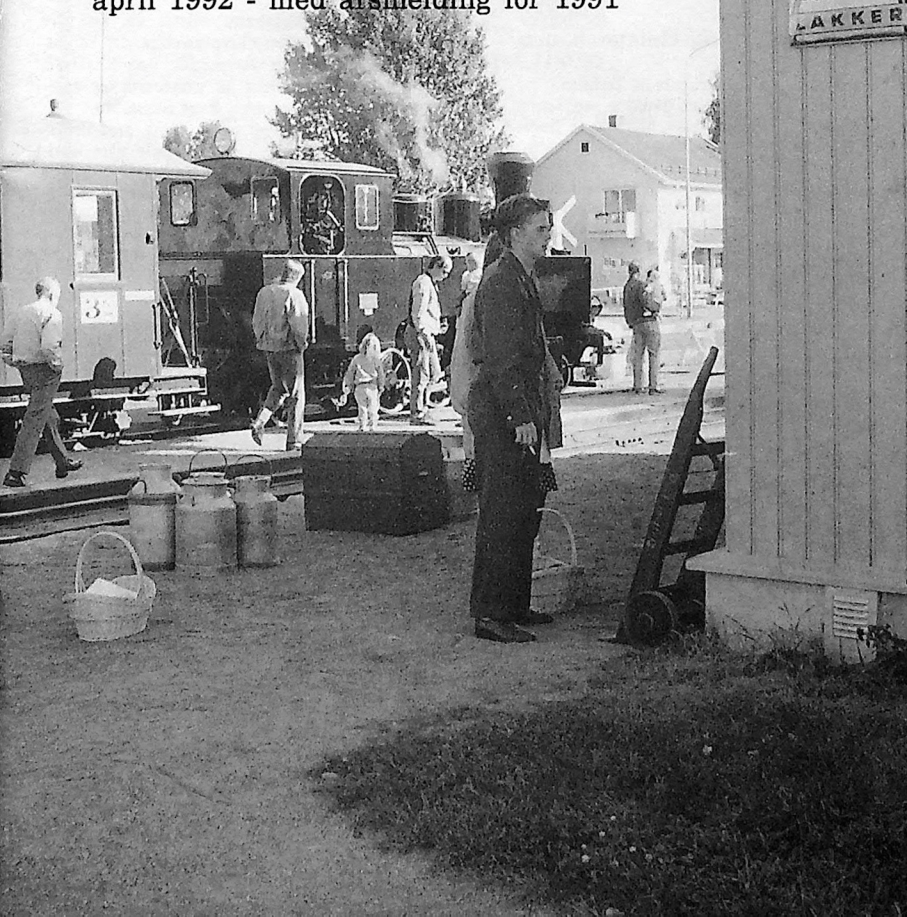


Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 84
april 1992 - med årsmelding for 1991



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 muséer.

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,-

Damptog 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

Årsmeldingen

for 1991 foreligger herved. Som leserne vil skjønne når de etterhvert leser seg gjennom bladet, er det ikke så rent lite som har skjedd på Urskog-Hølandsbanen i året som har gått. En stor frivillig innsats fra de ca. 30 aktive ligger bak mange av de målene som er nådd, og som gjør oss stolte av å arbeide for, på og med UHB.

I tillegg til det frivillige arbeidet har vår avd.ing. og hans stab av "arbeid for trygd"-karer gjort en innsats som det står respekt av.

Vi har dessverre mistet en av våre mest solide støttespillere overfor det offentlige; Thor Mellin-Olsen gikk bort 27.03.92, og bladet inneholder en minneartikel skrevet av styrets formann, Roar Stenersen.

Om ikke lenge er vi igang med drifts-sesongen igjen, og vi ønsker alle våre medlemmer velkommen til hyggelige turer i løpet av sommeren. Vi som driver UHB står klare og venter på dere. Dere skuffer oss vel ikke?

Jan Deram

Av innholdet:

| | |
|--------------------------|------|
| <i>Minneord</i> | s. 3 |
| <i>Medlemsnytt</i> | s. 4 |
| Årsmelding | |
| <i>Styret</i> | s. 5 |
| <i>D&V</i> | s. 7 |
| <i>Driften</i> | s. 9 |
| <i>Lokomotiver</i> | s.11 |
| <i>Materielloversikt</i> | s.17 |
| <i>Vogner</i> | s.19 |
| <i>Bane</i> | s.21 |
| <i>Bygn. og anlegg</i> | s.24 |
| <i>Verkstedet</i> | s.25 |
| <i>10 år som db.</i> | s.31 |
| <i>Hyggelig bidrag</i> | s.35 |

Der intet annet er nevnt i teksten eller ved bildet er fotos tatt av Erik Borgersen

Forsidebilde: Det ånder fred og god, gammel steming på Sørumsand stasjon en julisøndag i 1991. (Erik Borgersen)



Thor Mellin-Olsen

Vår kjære venn og kollega, Thor Mellin-Olsen er død, 64 år gammel. 27.03.92 døde en av landets mest markante personligheter innen jernbanebevaringsbevegelsen, Thor Mellin-Olsen, eller bare Mellin blant venner i UHB. Han vokste opp i Skjold i Fana, med Nesstun-Osbanen som nærmeste nabo. Osbanens daglige "parade" med smalsporede lokaltog sådde en spire som skulle gavne såvel Urskog-Hølandsbanen, som Norsk jernbaneklubb og museumsvesenet generelt mange år senere.

Som yrkesvei valgte han Forsvaret, og nådde etterhvert en anselig posisjon i Forsvarsdepartementet. Hans mange utenlandsreiser i embeds medfør resulterte i mange eksotiske reiseskildringer i "Tertitten". Selv under sitt 2-årige NATO-engasjement i Belgia holdt han oss jevnlig orientert om lokale forhold på jernbanefronten i Mellom-Europa. Mellin sørget også for at Forsvaret aktivt kom til å støtte vår virksomhet i form av vederlagsfri overtagelse av materiell og assistanse vedr. transport og anleggsvirksomhet.

Som styremedlem i de ulike foreningene var han svært ettertraktet. Han ga oss den offisielle tyngden som er så vesentlig hvis man vil oppnå noe. Mellin var således en selvsagt kandidat til NJK's første styre i mai 1969.

Medlem i Urskog-Hølandsbanen ble han i siste halvdel av 1960-tallet, og det var for Tertitten han skulle komme til å gjøre den største innsatsen gjennom årene, og igjen var det styrearbeidet som ble hans virkefelt. I andelslagets styre satt han i perioden fra 1975 til 1978, og fra 1980 til 1991. Han var andelslagets formann fra 1976 til 1978 og fra 1980 til 1985. Mellin var utrettelig i å tale UHB's sak i offentlige fora og utvalg, og hans betydning for fredningen av UHB er udiskutabel.

Et annet av Mellins livsverk var grunnleggelsen av Forbundsmuseet i Akershus. Han var styreformann der fra starten i 1982 like til sin død.

Vi i Urskog-Hølandsbanen er takknemlige for at vi fikk nyte godt av Thor Mellin-Olsens energiske arbeidskapasitet og sakelige klarsyn. Vi deler derfor sorgen med fru Kirsten og familien.

Fred over Thor Mellin-Olsens minne.

Roar Stenersen

Medlemsnytt

Aud Kristin Brevig

Nye medlemmer 1.kvartal -92

Hans-Gunnar Larsson

Gabi Valentien

Knut Jarle Berg

Sverige

Akershus

Buskerud

I første halvdel av april innlede verveaksjon igjen på Sørumsand. Samtlige husstander mottar vervebrev, og vi håper aksjonen gir noe bedre resultater enn i fjor vår. Støtte har vi ihvertfall i Tertittens nærmiljø, det viste seg etter all presseomtalen banen har fått hittil i år. La oss håpe denne støtten fører til masseinnmeldelser!

Siden sist..

Verksted Sørumsand

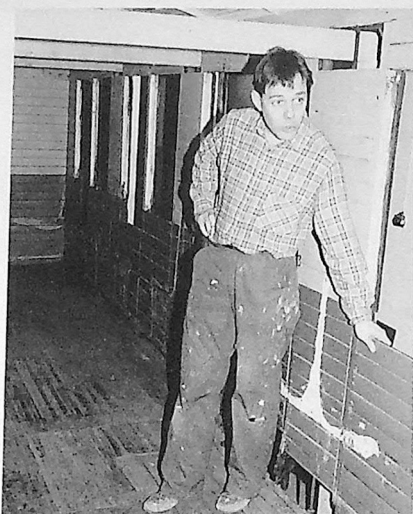
Bygningen har lenge vært ferdig utvendig, og i mars ble bygningen malt ferdig innvendig, i 1. etg. Alle som en går nå og gleder seg til å "flytte inn" med materiell og utstyr.

Vogn Co1

Det har vært meget bra oppslutning hver eneste lørdag om restaureringsarbeidet så langt. Vognen er tatt fra hverandre, med unntak av taket, og vi er igang med oppbyggingen av den nye vognkassen. Gulvbjelkene tappes og rammeverket til det nye gulvet vil bli satt sammen før driftssesongen.

Presseoppslag

Tertitten har i årets første måneder fått hyppige og store oppslag i lokalpressen. Vi er meget opptatt av den økonomiske støtten vi får fra Sørums kommun, eller rettere; den manglende støtten. Pr. idag betaler UHB mer i offentlige avgifter til kommunen enn vi får i støtte. Litt av et tankekors...



Øverst: Prosjektleder på Co 1, Trond Dehli, inne i vogna etter at alt inventar er fjernet.
Nederst: Stor jubel 4/4 da Co10 ble skiftet inn i verkstedet. Første jobb i de nye lokaliteter.

Årsmelding 1991



Styrets arbeid

Generalforsamlingen 1991 ble avholdt mandag 13.05.91 på Oslo S. Styrets sammensetning i 1991 har vært:

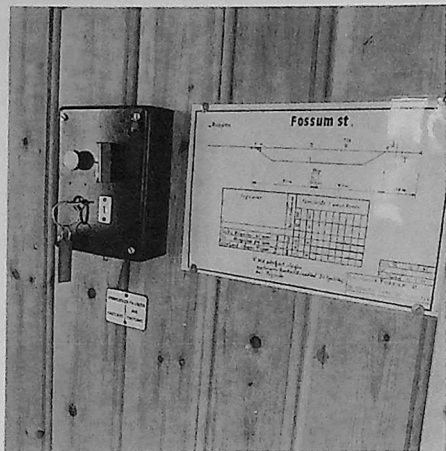
| | Før generalfors. | Etter generalfors. |
|--------------------|-------------------|--------------------|
| Formann: | Roar Stenersen | Roar Stenersen |
| Varaformann: | Thor Mellin-Olsen | Erik Borgersen |
| Styremedlem: | Håvard Pedersen | Håvard Pedersen |
| | Erik Borgersen | Jan Deram |
| | Jan Deram | Øyvind Midtskogen |
| Varamenn: | Vidar Skilnand | Vidar Skilnand |
| | Knut K. Johansen | Trond Dehli |
| Fylkesoppn. repr.: | Ove Nyhus | Ove Nyhus |

Driftsbestyrer Finn Halling møter fast på styremøtene. Andelslagets revisor har også i 1991 vært reg. revisor Rolf Myrvold.

Utad har UHB vært representert i museumsbanerådet v/ Finn Halling og Roar Stenersen. Erik Borgersen er NJK/museumsbanenes valgte representant i Jernbanemuseets styre.

I Akershus kulturvernråd har Thor Mellin-Olsen m/ varamann Erik Borgersen også i 1991 representert UHB. Thor Mellin-Olsen forlot UHB's styre ved Generalforsamlingen i 1991 etter mange års virke.

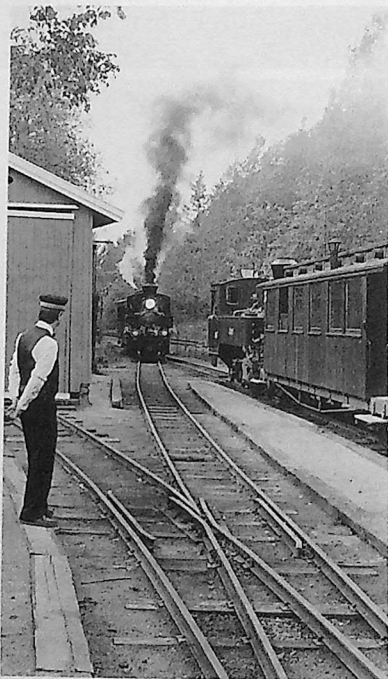
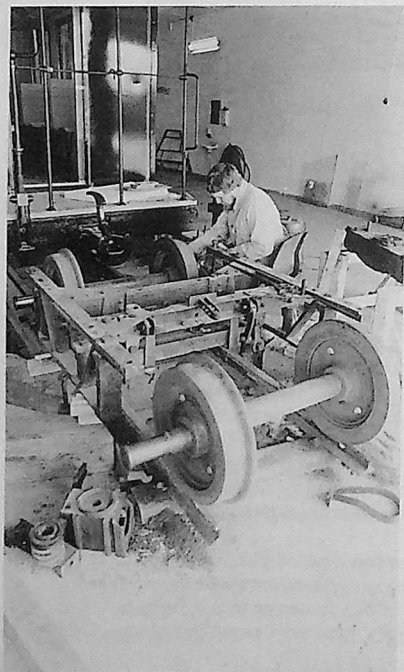
Organisasjonskomiteen som ble nedsatt 29.10.1990 har fortsatt utredningen i 1991. Denne komiteen har bestått av Finn Halling, Liv Søve og Nils Aasheim.



Til venstre: Fossum ble opprettet som stasjon, og sikret med kontrollås. (C-lås).

Nedenfor t.v.: Overhaling av boggi på BCo 2.

Under: Første ordinære tog med lok nr. 7 "Prydz" ankommer Bingsfoss 23.6.



Drifts- og vedlikeholdsavdelingen

Stillingsinnehavere i drifts- & vedlikeholdsavdelingen (d&v) før og etter årsmøtet i mars 1991.

| | Før årsmøtet | Etter årsmøtet |
|--------------------------|-----------------------|--------------------|
| Driftsbestyrer | Finn Halling | Finn Halling |
| Trafikksjef | Erik Borgersen | Erik Borgersen |
| Rutesjef | Kjell H. Navestad | Kjell H. Navestad |
| Lokomotivmester | Roar Stenersen | Roar Stenersen |
| Lokomotivformann | Bjørn Halling | Ole Jonny Flateby |
| Vognmester | Trond Dehli | Trond Dehli |
| Vognvisitor | Øivind Midtskogen | Ubesatt |
| Banemester | Vidar Skilnand | Vidar Skilnand |
| Overbaneformann | Ole Jonny Flateby | Ubesatt |
| Baneformann | Steve Helgesen | Steve Helgesen |
| Baneformann | Jan Kaprol | Jan Kaprol |
| Stasjonsmester Bingsfoss | Aud Kristin Brevig | Aud Kristin Brevig |
| Stasjonsformann " | Svein Johan Haugen | Ubesatt |
| Stasjonsmester Sørumsand | Erik Borgersen | Erik Borgersen |
| Telegrafist | Knut Kværner Johansen | Ubesatt |
| Redaktør Tertitten | Jan Deram | Jan Deram |
| Gartnerformann | | Øyvind Skråmm |

Pr. 31.12.91 var det ialt 272 betalende medlemmer i d&v, en økning på 26 fra året før. Av disse var 24 familiemedlemmer, 30 livsvarige og 5 bedriftsmedlemmer. Kontingentene var i 1991 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 1991 avholdt 3 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 prosjektleder ved behov.

Følgende prosjekter har vært igang i 1991:

| | | |
|-----------------------------|---------------|----------------|
| Restaurering BCo2 (avsl.) | Prosjektleder | Trond Dehli |
| Hovedrevisjon Prydz (avsl.) | " | Roar Stenersen |
| Lokstall/verksted Sørumsand | " | Finn Halling |
| Restaurering Co1 (påbegynt) | " | Trond Dehli |

Vidar Skilnand har vært fast ansatt som avdelingsingeniør i hele 1991.

I forbindelse med tiltaket "Arbeid for trygd" har ialt 17 personer vært lønnet av UHB deler av året, og bidratt med ialt ca. 125 månedsverk. I perioder har opptil 14 personer vært ansatt på tiltak samtidig.

I 1991 har vi stilt krav til relevant kompetanse og arbeidsvillighet 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 oppføringen av vårt nye verksted i Sørumsand ikke hadde vært mulig uten "Arbeid for trygd".



*Øsende regnvær
kjennetegnet
årets barnehage-
kjøring.*



*119 ble tog 759 fremført med 3
lokomotiver.*

*T.v.: Billettselgjertjenesten på
Sorumsand har blitt en av de mer
attraktive jobber de siste årene. Her
driftsbestyreren i aksjon.*

Driften

Totalt besøk i 1991 var 9006. Bare to sesonger tidligere har vi hatt større besøk. Kapasiteten i -91 var imidlertid noe større, ettersom også vogn BCo 2 var med i toget. Alle tre damplokomotivene var i drift.

Totogsdrift ble kjørt 23/6 og 1/9 hadde vi for første gang tretogsdrift.

Billettprisene var 2.klasse kr. 60,- og 3.klasse kr. 40,-, med 50% rabatt til barn og honnorreisende.

Driften ble avviklet uten problemer av noen art, og NSBs tilsynshavende lokkrollør ga komplementer etter avviklet tretogskjøring.

Driftsstatistikk 1991 - 26. drifts sesong

1. Ordinære tog

| Dato --> | 09.06 | 16.06 | 23.06 | 30.06 | 07.07 | 14.07 | 21.07 | 28.07 |
|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Pt.751/11 | 34 | 37 | 48/17 | 48 | 49 | 11 | 62 | 111 |
| 753/13 | 85 | 34 | 66/25 | 110 | 40 | 84 | 178 | 123 |
| 755/15 | 151 | 85 | 77/23 | 188 | 53 | 122 | 240 | 158 |
| 757/17 | 109 | 106 | 90/20 | 143 | 41 | 84 | 203 | 135 |
| 759 | 37 | 28 | 33 | 73 | 15 | 96 | 129 | 34 |
| Sum: | 416 | 290 | 399 | 562 | 198 | 397 | 812 | 561 |

| Dato ---> | 04.08 | 11.08 | 18.08 | 25.08 | 01.09 | 08.09 | Totalt | Gjsn. |
|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|--------------|
| Pt.751/11 | 64 | 41 | 83 | 50 | 36/ 8 | 34 | 733 | 52,3 |
| 753/13 | 98 | 139 | 104 | 80 | 83/89 | 73 | 1411 | 100,7 |
| 755/15 | 165 | 115/132 | 138 | 106 | 32/49 | 109 | 1943 | 138,7 |
| 757/17 | 151 | 106/113 | 103 | 85 | 80/98 | 68 | 1735 | 124,0 |
| 759 | 105 | 42 | 107 | 50 | 98 | | 847 | 65,1 |
| Sum: | 583 | 688 | 535 | 371 | 573 | 284 | 6669 | 480,8 |

2. Chartertog:

| Dato -----> | 07.06 | 08.06 | 29.06 | Sum |
|-------------|-----------|------------|-----------|------------|
| Pt. 111 | 44 | | | 44 |
| 113 | 11 | | | 11 |
| 11 | | 38 | | 38 |
| 755 | | | 32 | 32 |
| 757 | | 122 | 46 | 168 |
| 759 | | 202 | | 202 |
| Sum | 55 | 362 | 78 | 495 |

3. Andre tog:

| Dato -----> | 07.06 | 08.06 | 21.06 | 29.06 | Sum |
|-------------|-----------|------------|-----------|-----------|------------|
| Pt. 111 | 44 | | 35 | | 44 |
| 113 | 11 | | 25 | | 11 |
| 11 | | 38 | | | 38 |
| 755 | | | | 32 | 32 |
| 757 | | 122 | | 46 | 168 |
| 759 | | 202 | | | 202 |
| Sum | 55 | 362 | 60 | 78 | 555 |

Totaler:

| | |
|----------------|-------------|
| Rutetog: | 6669 |
| Chartertog: | 1782 |
| Andre tog: | 555 |
| Totalt: | 9006 |



Trafikk på Bingsfoss en sommerdag

Setskogen på verkstedsporet etter kjelrørskifte



Lokomotiver

Damplokomotiver

Lok. nr. 4 "Setskogen"

Kjelen til lok nr. 4 (kjele nr. 113 - Sundland 1985) forfalt til liten revisjon (LR) i 1991. Ved prøvetrykking til arbeidstrykk 12.05.91 sprang ett kjelerør ved 2 kg/cm² vanntrykk. Loket hadde da allerede 2 pluggede rør fra året før. Dette er svært foruroligende oppfølger for en så ny kjele. Rørene burde holde minst 10 år - helst mer. Det siste røret ble også pluggel og ny prøvetrykking ble foretatt. Rør nr. 4 sprang nå ved 9 kg/cm² trykk. Kjelen ble nå tappet ned og verksted Sundland kontaktet dagen etter. Etter et par raske konferanser ble det besluttet å sende loket til Drammen samme dag som lok nr. 7 "Prydz" skulle fraktes fra Drammen til Sørumsand.

På Sundland ble hele rørsatsen umiddelbart tatt ut. Det viste seg at alle rørene var mer eller mindre groptæret - enkelte med hull tvers gjennom rørvæggen 4-5 steder. Det var også begynnende groptæringer i rundkjelen og indre fyrkasse. Mistanken gikk nå mot vannkvaliteten langs UHB, og særlig mot vannet i stenderen på Sørumsand stasjon. Prøver fra alle vannkildene (Blaker vannverk, Sørum vannverk og Glomma urensset) ble sendt NIVA for analyse.

Denne analysen konkluderte med at Blaker og Sørumvannet hadde 10-11 ganger høyere kobbergehalt enn det urensede Glommavannet. (Sørum vannverk tar også vannet fra Glomma.) PH-verdiene var også mindre gunstige i Blaker og Sørumsand. Hvorvidt kobberinnholdet i vannet er årsaken til dette aggressive rustangrepet er det imidlertid dissens om. Det skal nevnes at det på Sundland nylig (januar 1992) er oppdaget eksakt samme rustangrep i en trykklufttank. Metalltet i denne tanken var omtrent oppspist i en stripe på 5 cm's bredde i bunnen av tanken - altså der kondensvannet i tanken samler seg. Dette kan stå som et innlegg i dagens miljødebatt.

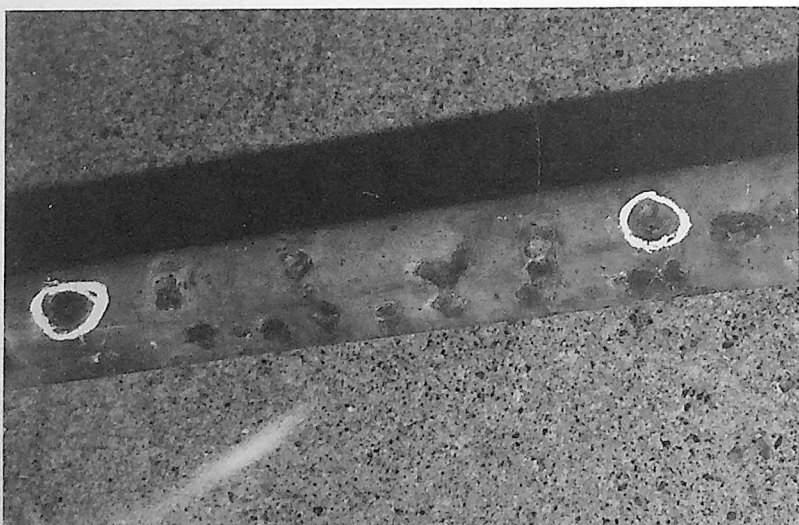
Sundland leverte et "express" rørsifte på "Setskogen" og 26.06.91 ble kjelen prøvet med 18 kg/cm² kaldtvannstrykk. Trykket ble holdt oppe i 5 minutter. Det var intet å bemerke. Manometeret ble kontrollert og sikkerhetsventilene justert til 12 kg/cm². Den 28.06.91 kom loket tilbake til UHB. Prøvekjøring foregikk dagen etter.

Av andre utførte arbeider på lok nr. 4 skal nevnes at loket har fått nye bremseklosser. Det er også laget nytt hjelpeblåstrør i røykskapet, og det er skiftet ett siktglass i lubrikatoren. Hele loket ble vokspolert våren 1991.

Den 21.09 ble kjelen oppfytt til 8 kg/cm², avblåst og forskriftsmessig uttørket. Grundig kjelevask var utført dagen før. Loket ble deretter hensatt for vinterlagring.

Lok nr. 6 "Høland"

Også lok nr. 6 (kjele nr. 112 - Sundland 1983) forfalt til liten revisjon (LR) i 1991. Lokomotivets kjele ble prøvd med 18 kg/cm² kaldtvannstrykk 27.05.91. Trykket ble holdt oppe i 5 minutter. Det var intet å bemerke. Manometeret ble kontrollert og sikkerhetsventilene justert til 12 kg/cm². Tilstede ved prøven var David Bartos og Per Thorud fra NSB Vst. Sundland, og



Øverst: 2 stk. sterkt rustangrepne kjelerør fra lok nr. 4. Øverst et kjelerør med normal korrosjon fra lok 411. (Roar Stenersen)

Nederst: Seksjon av et av rørene som ble tatt ut av lok 4 i juni i -91. De hvite ringene indikerer hull. (Roar Stenersen).

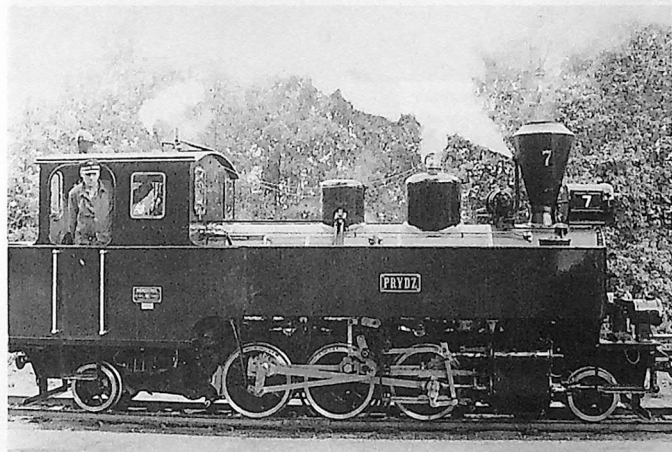
UHB's lokmester Roar Stenersen. Lokomotivet ble oppfyrt og prøvekjørt samme dag. Før denne trykkprøven hadde loket fått innsatt nye overhetererlementer. Elementene var levert fra Peder Halvorsen i Sirmes i april, og nye tetningslinsler var laget på Sundland. Selve utskiftingen av elementene foregikk på Sørumsand. Igjen var det David Bartos fra NSB Vst. Sundland som tok på seg jobben, som forøvrig gikk unna på to dager. En slik ambulerende tjeneste fra Vst. Sundland er svært verdifull for oss som ikke kan kjøre loket rett inn verkstedsporten.

Overhetererlementene ga bokstavelig talt "nytt liv" til Høland. Det har etter skiftet ikke vært noen lekkasjer i hverken linsler eller elementer.

Av andre arbeider utført på lok nr. 6 skal nevnes følgende: hele lokets overbygning ble polert med voks. Ny armatur for hjelpeblåsten er laget, da det ble oppdaget at den gamle var perforert med sprekker (tilsvarende som på nr. 4 Setskogen for to år siden). Dampprøret til venstre injektor er pakket om, og hele sleidstyringen på begge sider montert etter full overhaling. Dette arbeidet er utført på NSB Vst. Grorud, og innbefatter nye foringsringer og bolter i absolutt alle ledd på begge sider.

Nye bremseklosser i korrekt godskvalitet (P10) er montert. Klossene er levert fra ASJ-FALUN. Begge vann tanker er sjekket for rust og mønjet.

Den 28.09 ble kjelen utvasket, og dagen etter oppfyrt til 8 kg/cm² og avblåst og forskriftsmessig uttørket. Loket ble deretter hensatt for vinterlagring.



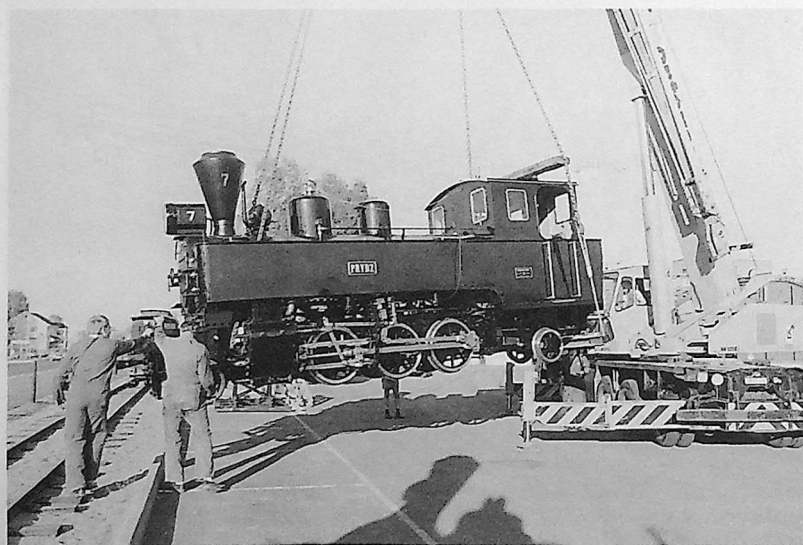
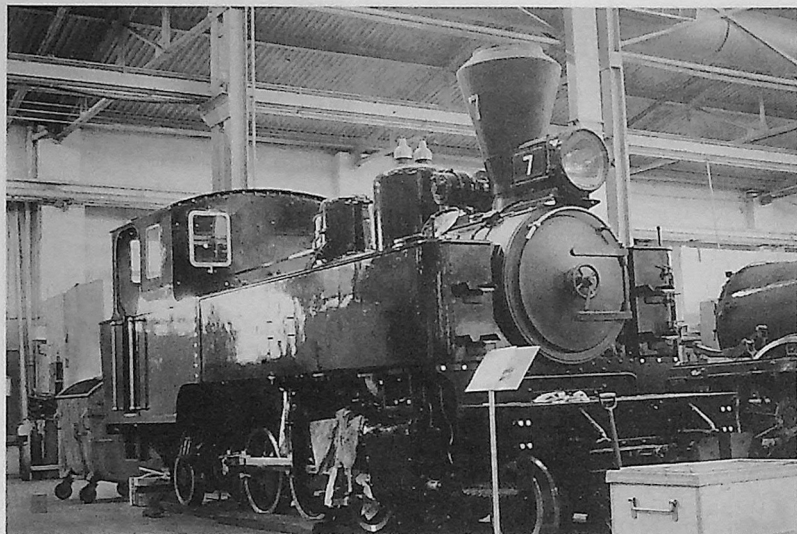
"Prydz" tilbake i drift på UHB

Lok nr. 7 "Prydz"

Ved årsskiftet 90/91 befant loket seg i plateverkstedet på Vst. Sundland. De store loftene var unnagiort sommeren og høsten 1990, så fra nyttår og utover våren var det bare "strake veien" med sluttmontering on finish-arbeider. Et par små problemer gjensto riktignok, men dette var rene bagateller sammenlignet med tidligere.

En av disse problemene var lokets sleider og sleidskapsforinger som var totalt utslitte. Vi vurderte tidligere å trekke ut foringene, men dette viste seg umulig. Løsningen ble å bore sleidskapene på stedet, men dette fordrer et ganske spesielt verktøy. Drammen Skipsreparasjons-service lånte oss verktøyet, og Vst. Sundland tok jobben med utboringen. Begge sleidskapene måtte bores ut så mye at nye sleidhoder med tilhørende tetningsringer måtte lages.

Etter at sleidene var på plass, sto montasje av stempler, pakkbokser, veivstenger og



Øverst: Lok nr. 7 "Prydz" på Vst. Sundland i April. (Roar Stenersen)

Nederst: Loket sporsettes på UHB 3013.



Målet er nådd: Revisjonslaget fotografert på Bingsfoss 2116. F. v. Torleif Pedersen, Liv Sove, Roar Stenersen og Ole Jonny Flateby.

omfattet det elektriske anlegget, som på "Prydz" er svært omfattende. Alle ledninger er trukket om. Det er støpt nye lampekupler til to av maskinbelysningslampene. Bryterpanelet i førerhuset manglet to vridere, som måtte lages nye. Til slutt ble taklampen, fabrikkskiltene og navneskiltene satt på plass.

Loket var ferdig på Sundland i begynnelsen av mai 91. Transport til Sørumsand foregikk den 30.05, og ca. kl. 18,00 samme dag ble loket satt på sporet på Sørumsand. Vel tilbake etter 31 års fravær.

Klargjøring til drift

Første steg i klargjøringsprosessen av et nyrevidert damplokomotiv er fjærstillingen. For korrekt fjærstilling må loket nedlastes med fulle forråd av vann og kull. Fjærstilling fordrer også en tilnærmet plan sporseksjon, slik at loket ikke legger seg til den ene eller andre siden. Justeringene tok to dager og foregikk ved siden av lokstallen på Bingsfoss. Et annet gjenstående arbeid for prøvetrying var å male annet strøk i førerhuset, samt å pumpe fram oljen fra Boshpumpen til alle smørepunktene.

Søndag 09.06 ble det så tent opp vedfyr på risten for første gang siden UHB's nedleggelse. Første prøvetrying utføres stort sett for å lokalisere lekkasjer o.l, men i dette tilfelle var det så lite av dette, at en liten prøvetur fra Bingsfoss til nedre Sætra plo. lot seg gjennomføre. Enkelte mindre lekkasjer ble raskt rettet, samtidig med diverse maskintekniske justeringer. Andre prøvetrying og

sleidstyring for tur. Alle deler var ferdigarbeidet ett år før, og montasjen gikk greit unna. Bremsklosser måtte vi til ASJ-FALUN for å skaffe. (Siden NSB sluttet å kjøpe bremsklosser fra Trolla Bruk i Norge, må alle utenlands heretter.) Bremsklosser skal være i fosforstål (P10), en legering norske smelteverk ikke ville lage mindre enn et par tonn ad gangen. Det ble samtidig kjøpt inn klosser til lok 4 og lok 6.

Mesteparten av rørarbeidene på loket er utført på ettervinteren 91. Alle smøreledninger er laget nye, likeså alle damp og drensør i forbindelse med turbogeneratoren. I førerhuset er mesteparten av de gamle rørene brukt om igjen, bortsett fra drensør fra vannstandsarmaturen og friløpet for dampbremsen.

Sluttmontasje av lokets overbygning og klledning omfattet følgende:

Nytt tretak trukket med seilduk og impregnert med "kollemeis", dessuten montering av takrenner og beslag på lokets tak. Begge sylindrene ble isolert og platekledd, vanntankene ferdig sparklet, grunnet og malt innvendig og utvendig. Vanntankene ble deretter montert og tverrforbindelse og injektorrør montert. Deretter ble det lagt tregulv i førerhuset og alle betjeningsanordninger (nylagde) ble montert. Montasje av alle vinduer, manometer og øvrige instrumenter ble deretter utført. Et uventet problem var å skaffe korrekt speedometerwire. Scania Øst A/S på Hamar hadde imidlertid den rette typen. Siste fase i arbeidet

kjøring gikk av stabelen tirsdag 11.06, denne gangen med en tur til Sørumsand. Alt forløp vel, så vi besluttet å belastningsprøve loket i chartertog dagen etter. "Prydz" fremførte alle tog denne dagen til alles tilfredshet.

Fredag 21.06 var det offisiell innvielse av loket og personvogn BCo2, forøvrig omtalt annet sted i denne årsberetning, og fra da av var loket klarert for vanlig rutekjøring.

Lok nr. 7 "Prydz" har fungert uten nevneverdige overraskelser hele sommeren 91, og har på kort tid rukket å bli lokomotivpersonalets favoritt, selv om lokets fløyte er en særdeles sterk påkjønning for hørselen.

Den 28.09.91 ble lokets kjele grundig utvasket. Oppfyring til 8 kg/cm² og forskriftsmessig avblåsning og uttøking skjedde dagen etter. Loket ble deretter hensatt i vinteropplag.

Med tre damplok i drift er vår nitide vinterhensettingsprosedyre blitt litt av en sjau i begge ender av sesongen. Høsten 91 var siste høst i museumsbanens historie da alt slikt arbeid foregikk utendørs på Bingsfoss. Det kan knapt uttrykkes med ord hvor etterlenget skikkelige verkstedsforhold er - kjeleutvask og sotfeining i striregn senhøstes er temmelig fjernet fra sommerens trivelige turistkjøring. Vel møtt i UHB Vst. Sørumsand i 1992.

Diesellokomotiver

Lok nr. 10 "Granfos"

Granfos er uten sidestykke det loket på banen som har høyest driftstimetall. Loket er også i 1991 blitt stelt og vedlikeholdt av avd. ing og hans menn. Følgende arbeider er utført på lokomotivet i 1991:

Nytt tretonig trykklufthorn er montert på taket og nye sidespeil med innlagt varme er montert. Den gule rotoren ("saftblander") fra "Odda" er montert på taket. (Den forrige ble stjålet!) Fremre drivkjele og gearvekslens hydraulikkentral er byttet.

Lok nr. 11 "Odda" er hensatt på Bingsfoss.

Lok nr. 12 "Tinfos"

Loket har fått nye koblinger i hver ende - en stor forbedring fra tidligere. Et par mindre reparasjoner på det elektriske anlegget er utført.

Motorvogn

Cmb 1

Skinnebil fra Rjukanbanen, fabrikkat Kalmar V.A.B. ble satt i drift i oktober/november



Driftsbestyrer Finn Halling poserer ved siden av vår nye skinnebil som offisielt heter Cmb1, men som i dagligtale omtales som "Kvabben".

Rullende materiell

Urskog-Hølandbanen har i 1991 disponert over følgende materiell:

Damplokomotiver:

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

Diesellokomotiver:

| | | |
|------------------|----------------|------------------------------------|
| Nr. 11 "Granfos" | Levahn nr. 262 | 1961 (fra Granfos Papirfabr.) |
| Nr. 10 "Odda" | Levahn nr. 179 | 1955 (fra Odda Smeltev. - hensatt) |
| Nr. 12 "Tinfos" | Deutz | 1951 (fra Tinfos Papirfabrik) |

Motorvogn:

| | |
|-------|---------------------|
| Cmb 1 | Kalmar Verkstad AB. |
|-------|---------------------|

Personvogner:

| | | |
|-----------|--------------------------|-----------------------------------|
| Nr. 1 Co | Skabo Jernbanevognfabrik | 1896 2) |
| Nr. 2 BCo | Skabo Jernbanevognfabrik | 1896 |
| Nr. 3 BCo | Skabo Jernbanevognfabrik | 1898 |
| Nr. 5 Cfo | Skabo Jernbanevognfabrik | 1898 |
| Nr. 10 Co | Skabo Jernbanevognfabrik | 1913 (fra Sulitjelmabanen, nr. 3) |
| Nr. 11 CF | Ukjent | Ukjent (fra Polske statsbaner) |
| Nr. 12 C | Ukjent | Ukjent (fra 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 (fra Thamshavnbanen) |
| Nr.109 Rko | Ukjent | Ukjent (fra Deutsche Reichsbahn) |
| Aura 1 | Ukjent | Ukjent (Bolsterv. fra Aurabanen) 3 |
| Aura 2 | Ukjent | Ukjent (Kassev. fra Aurabanen) 3 |

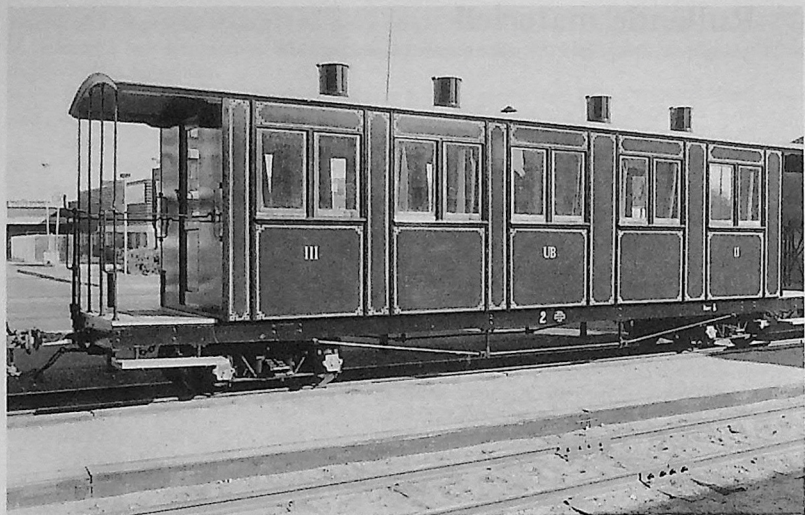
Løftekasser:

| | | |
|--------|-----------------------------|------------------------------|
| Nr. 92 | UHB's verksted/Bjørkelangen | 1943/44 |
| 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 Jernbanemuseet, Hamar 2) Under restaurering 3) Hensatt for restaurering 4) Hensatt for rep.

Litra på vogner:

| | | | |
|---------------------|----------------------|-------------------|------------------------|
| B = 2. klasse | C = 3. klasse | T = Plattformvogn | M = grusvogn |
| G = lukket godsvogn | K = bolstervogn | F = Konduktør og | o = (null) = boggivogn |
| N = stavevogn | Rk = arb.vogn m/kran | reiseGodsAvd. | f = bremsehug |



Øverst: Vogn BC02 etter restaurering til leveranseutførelse (1896). Bare rammen og boggiene eksisterte da restaureringsarbeidet tok til.

Nederst: "Søsteren", vogn C01 skyves inn i bussgarasjen. Et nytt vognprosjekt settes igang. Vognen skal restaureres til 1950-talls utførelse. Vogn 1 og 2 var de eneste personvognene ved Urskogbanens åpning i 1896 og var ved leveransen like.

Vogner

Personvogner

Generelt: Hjullagrene er ettersett og smurt på alt driftsmateriell.

Co1

Etter driftssesongen 1991 ble vognen tatt inn i vognverkstedet og demontering påbegynt. Vognen skal restaureres til 1950-tallsutseende.

BCo2

Vinteren og våren 1991 var den siste arbeidsøkten i prosjektet med å rekonstruere/restaurere personvogn BCo2 fra 1896. Innvendige arbeider som ble utført i 1991 var maling av vegger og tilhørende listverk, montering av seter og fire skyvedører. Det ble laget nye stålplater bak vedovnen, og en gammel ovn ble pusset opp og satt på plass. I mai ble vinduer og klemrammer montert, senere også bagasjehyller og gardiner.

Utvendig ble det montert vannbrett, og de gule stafferingene ble fullført. Fire lampehatter til oljelampene ble laget nye, og montert på taket. Boggiene ble overhaldt og hjullagrene ettersett. Vognen var noe skjev da vi fikk den på sporet, men dette ble rettet på ved kryssbytting av fjærer. BCo2 gikk første gang i ordinært tog 21.06.91.

CFo5

Det er foretatt justering av bremsene da de tok noe ujevnt.

Co10

En setepute er trukket om.

Godsvogner

G9

Vognen er tømt for redskap og skrot, og bruken som arbeidsvogn har opphørt.

Godsvogner som er benyttet i trafikken er ettersett og smurt.

Arbeidsvogn RCo109

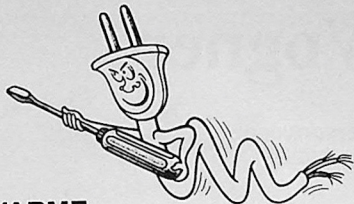
Under innredning som arbeidsvogn for baneavdelingen.

Løftkasser

Det er ikke utført arbeider på løftkassene i 1991.

Fagmessig utførelse
- din sikkerhet!

Tiden med kalde gulv er nå forbi !

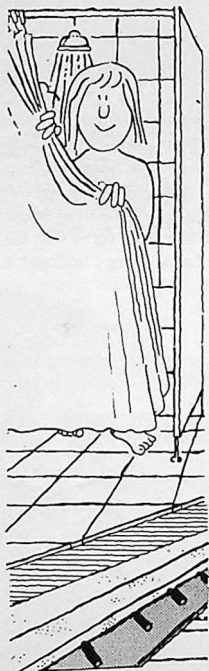


NUFFEN GULVVARME

- Billigere enn du tror !

FAKTA OM NUFFEN STØPEMASSE:

- Energisparende* på grunn av optimal varmeutstråling. Kan spare 30% i forhold til vanlig betong (sement).
- Miljøvennlig* uten bivirkninger. Ingen avgasser - luktfritt.
- Vantett - svinnfritt - sprekker ikke.*
- Legges på alle underlag.
- Bygger maks. 2,5 cm på eksisterende gulv inkl. fliser.
- Bygger maks. 3,5 cm på eksisterende gulv m/brennbart underlag.
- Renslig - raskt - effektivt.*
- Hittil lagt i Europa 650 000 ,- m2 uten reklamasjoner.
- Fast pris.*



Ornulf Wiig Installasjon A.s

AUTORISERT INSTALLATØR

SKYTTERDALEN 5 - 1300 SANDVIKA

TLF. 54 29 95 - TELEFAX 51 92 10



Bane

Den årlige aktiviteten i baneavdelingen avspeiler som regel behovet for større oppgaver på banesiden. I så måte må 1991 sies å være et normalår, uten de mange og store banedugnader. Dog ble det i årets løp avholdt to større slike, slik at UHB's spor nå må sies å være i trafikkmessig god stand; ca. 60 % av svillematten er ved utgangen av året ikke eldre enn 10 år.

Det er i 1991 skiftet ut 215 sviller i hoved-, omkjørings- og sidespor. Det er brukt 27 normalsviller i forbindelse med montering av stoppbukker på Sørumsand, på kransporet, på Fyen sidespor og på Fossum. Det er også lagt inn 25 stk. brukte sviller i dimensjon 6" x 7" i Fyen sidespor og 4 stk. i trallespor v/Fyen baneskur. Dessuten er det lagt ned 22 stk. vekselsviller i sporvekslen samme sted. Dette gir en total på 293 sviller, slik at banevedlikeholdet også dette året må sies å ha vært rimelig bra.

Arbeider som er utført blir i det følgende listet opp i rekkefølge fra Sørumsand stasjon til Fossum, uavhengig av rekkefølgen de,er utført i.

På Sørumsand stasjon er stoppbukk montert ved sporslutt. Dessuten er det produsert stoppbukk til kransporet. Begge spor til ny verkstedsbygning er ferdige. Øst for Presterud planovergang er det foretatt reparasjon av spor/laske-brudd, og skiftet endel sviller. I tillegg er sporet gruset og pakket.

På strekningen Tønsberg tunnel - Fyen bro er 61 nye og brukte sviller innlagt. Det er dessuten montert stoppbukk i Fyen sidespor, som samtidig ble forlenget. Det meste av sidesporet er gruset og pakket. Trallespor med 15 kg/m-skiner er lagt inn i baneskur. 4 sviller med senteravstand 1,5 m er brukt her. Fyen sporveksel er ombygget og løftet, og 22 nye vekselsviller er innlagt. Kurvene fram til Fyen bro er bakset og korrigeret. Broen er justert og sporet sentrert på brobjelkene.

Mellom Fyen bro og Bingsfoss er det foretatt baksing, grusing og pakkearbeider, med bytting av ialt 20 sviller på fem forskjellige steder.

På Bingsfoss stasjonsområde er spor 2 ferdigstilt med 9 nye sviller, og sporet er løftet og justert.

På strekningen Bingsfoss - Øvre Sætra plo. er sporet fra sporveksel 2 til vognhallhjørnet retningsjustert. løftet og pakket om. Hele strekningen fra sporveksel 2 t.o.m 100-meterkurven er håndspadd for torv og ugras, og deretter justert. Fra 100 m.-kurven til Nedre Sætra planovergang har sporet fått en tiltrengt og vellykket "ansiktsløftning", med totalt ombygget spor. 112 nye normalsviller er lagt inn på strekningen, banen er gruset, og sporet deretter høyde og sidejustert. Samtidig er kufanger ved planovergangen høydejustert.

Nedre Sætra planovergang er gjentatte ganger rensket for stein og grus. Øvre Sætra planovergang er justert og pakket.

På Fossum er omkjøringsspor bakset ut for å få bedre middel. I forbindelse med denne jobben var det nødvendig å skifte 16 normalsviller i spor 1 og 2 i den nordlige enden av stasjonen. Uttrekkssporet i stasjonens sydlige ende ble fornyet med nye sviller og deretter løftet og justert. Den gamle normalsporstoppbukken er fjernet og ny smalsporstoppbukk montert. Denne jobben krevde ytterligere 20 normalsviller. Foruten de sviller som er innlagt i sporet er også noen benyttet til stoppbjelker i stoppbukkene.

I tillegg til de hittil nevnte overbygningsarbeider er det i 1991 montert kurvesignaler ved 135 meter og 100 meterkurvene, og ved de to kurvene mellom Nedre Sætra og Fossum, samt Andreaskors ved Øvre Sætra planovergang; totalt 9 signaler.

Hele banen med sidespor er i løpet av 1991 sprøytet mot ugras.



Slik skiftes en sville!


Årlig må ca. 200 sviller skiftes ut på UHB. Det gjøres på den "gode gamle" måten, dvs. for hånd.

Til venstre ser vi Håvard Pedersen ta ut skinnespikere med dogspett. Nedenfor drar Finn Halling ut svillen.





*Svein Ove Johnsrud legger
inn en ny kreosotimpregnert sville.*

Vidar Skilnand pakker 

"Stifting".



Bygninger og anlegg

Følgende bygninger m.v. inngår pr. 31.12.1991 i Urskog-Holandsbanens samlinger:

Sørumsand

- * Stasjonsbygning oppført 1988/89, kopi av Bjørkelangen stasjon fra 1896
- * Uthus, oppført 1990, kopi av uthus fra Aurskog stasjon ca. 1925.
- * Portalkran, omlastningskran 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 "Tre-varen" på Sørumsand
- * "Bingsfoss hytte", banebu v/Kongsvingerbanen, benyttes som garderobe
- * Uthus "Bingsfoss hytte", lagerlokale
- * Fjeldvang, overmattingssted for personalet
- * Utedo Fjeldvang, oppført i 1990

Nedenfor er gitt en beskrivelse av de arbeider som er utført på bygningssmassen i 1991:

Sørumsand stasjon

Gulv på venterom og stm.s kontor ble malt før sesongen. Nye benker ble anskaffet, montert og malt.

Det ble avtalt med Sørumsand kommune at kommunen skulle forestå løpende vedlikehold i parken (gressklipping, m.v.) Imidlertid fungerte ikke dette, og parken har ikke hatt den standard vi ønsker.

Jernbanemuseet har overtatt en del utstyr fra Bjørkelangen stasjon som sto igjen etter jernbanens tid. Endel av dette utstyret er deponert i Sørumsand stasjon, og omfatter bl.a. stasjonsmesterens skrivebord fra 1896 og høytaleme.

Bingsfoss stasjon

Vask med kaldt og varmt vann er montert på utedoen. Plenen er utvidet på to kanter og ny hekk er plantet mot Fossumdalen. Vedlikeholdet av parken har vært meget bra.



Ved årsskiftet var bygget lukket. Utvendig blir det en tilnærmet kopi av verkstedet på Bjørkelangen

Verksted Sørumsand

Fremdriften har vært god og i henhold til planene i 1991, og ved årsskiftet er bygningen under tak, lukket, låst og oppvarmet.

Spor og gulv ble fullført i 1990 og var tildekket med halm og presenninger for vinteren. De første arbeidene i 1991 var således å bygge vinduer. Verkstedet på Bjørkelangen, som er forbildet for vårt verksted, har sprossevinduer i støpejern. Av praktiske årsaker valgte vi å sveise vindusrammene, ialt 21, i T-stål og vinkelstål. Etter sammensveising ble rammene sandblåst, grunnet og malt. Portene til verkstedet bygget vi også selv; at det måtte seks mann til for å bære hvert portblad gir vel en indikasjon på at de er solide nok.

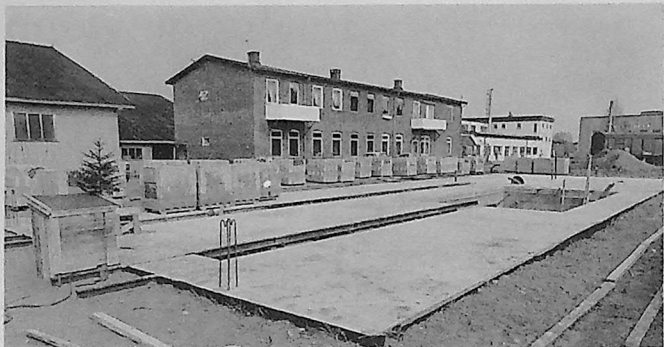
Etter nødvendige forberedelser, innkjøp og planlegging tok arbeidene i marken til etter påske med fjerning av halm m.v. Den første lecablokken ble behørig lagt på plass en solskinnsdag i april, og i løpet av sommeren var langvegger og østre gavlvegg ferdig oppmurt og delvis forblendet med tegl. Takstolene kom på plass i løpet av noen formiddagstimer en vakker dag i slutten av august, og gav oss virkelig et inntrykk av byggets dimensjoner. I tur og orden ble det lagt på takplater og takpapp og montert takrenner og nedløp. Vestre gavlvegg ble støpt opp og teglsteinsforblending, pussing og pølsespekking fullført.

Etter grundige overveielser, valgte vi å benytte termopanvinduer i stedet for enkelt glass i stålrammevinduene. Enkelt glass ville medføre mye dugg/is på innsiden og dessuten betydelig varmetap, og vi tillå dette større vekt enn eventuelle antikvariske krav. Tross alt er stålrammene slik at det ikke synes fra utsiden at det er benyttet termopanvinduer. I hver av de 21 stålrammene er det 24 ruter, slik at samlet behov var 504 spesialbygde termopanvinduer. Disse ble satt inn i løpet av september. Vinduene i 2. etg. i gavlveggene har ordinære trerammer.

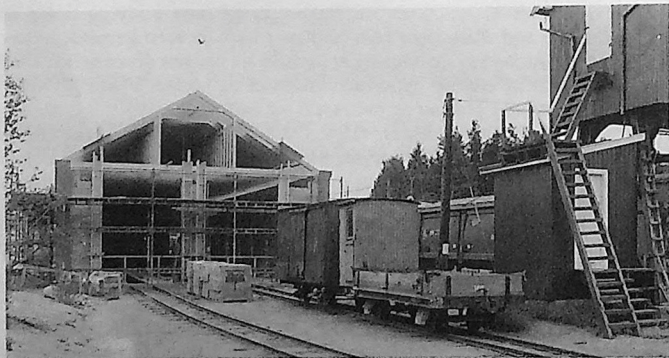
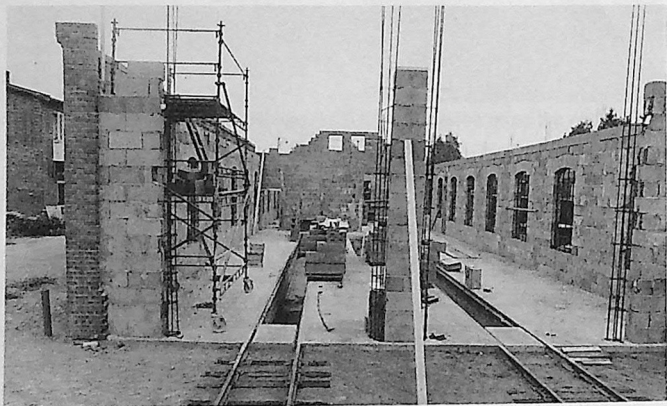
I løpet av høsten er alle innvendige delevegger murt opp, og pussing av innervegger påbegynt. Hele gulvet i 2. etg. er isolert med steinull, mens taket i 1. etg. er ferdig kledd med gipsplater.

Alt arbeid med forblending, pølsespekking og pussing av mur er utført av murermestrene

*Grunnsålen til
verkstedet i
slutten av mars*



*Og så gikk
arbeidet frem-
over så det
syntes!*



Jan og Tor Bjørk fra Fetsund. Blikkenslagerarbeidene er utført av blikkenslagerfirma Holmberg og Thorsen, Skedsmo. Alle øvrige bygningmessige arbeider er utført av vårt eget lønnete personale. Vi tar sikte på å ta bygningen i bruk som verksted i løpet av første halvår 1992.

Arbeidet ledes av en prosjektgruppe bestående av følgende personer:

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

Publikasjoner, PR, markedsføring

Tertitten

Redaksjonen har også i 1991 bestått av Jan Deram (redaktør), Erik Borgersen og Aud Kristin Brevig.

Det ble i årets løp laget 3 utgaver av medlemsbladet "Tertitten", nr. 81 m/årsmelding i april, nr. 82 i juli og nr. 83 i desember. Alt arbeid med medlemsbladet foregår på PC.

PR - markedsføring

Markedsføringen har i 1991 vært konsentrert om følgende tiltak:

- * Deltagelse på Reiseliv '91 på Sjølyst i januar
- * Spredning av brosjyrer
- * Pressekontakter og pressemeldinger
- * Noe annonsering, først og fremst i Akershus Arb.blad og Aftenposten
- * Melding i Aftenpostens "I helgen" nesten hver helg
- * Annonsebilde på lokal-TV i Lillestrøm

Et par forhold virket dessverre negativt i år; barnehagekjøringen foregikk i øsende regnvær, og ga dårligere markedsføringsgevinst enn vi er vant til. Vårt "PR-jippo" 21.06 kolliderte dessuten med Kongens signing.

På slutten av året ble det startet et prosjekt for å utvikle Nordre Øyeren/Glomma som reiselivsrområde. Sentrale deltakere er foruten UHB; Fetsund Lensemuseum, Olavsgaard hotell, "See Möve" og Fet og Sørums kommuner.

Opplæring

Opplæringsmoduler for drift- og vedlikeholdsavdelingen er ferdige. Aktuelle kandidater vil bli lært opp etter disse planene i de enkelte avdelinger.

Avviklede kurs:

- * Førstehjelpskurs for alt driftspersonale v/Inge Skjellaug, Norsk Folkehjelp
- * Sikkerhetssamling med prøve for personale i sikkerhetstjeneste v/Ivar Rustad, NSB



Adm.dir. Kristian Rambjør overrekkes et bilde som takk for besøket av Stm. Aud K. Brevig.

21.6.91-arrangementet

I anledning at lok nr. 7 "Prydz" og personvogn nr. 2 var ferdig restaurert var det ønskelig å markere dette med en offisiell begivenhet. Samtidig ble alle UHB'ere som hadde vært aktive i mer enn 20 år invitert, både til den offisielle delen og til festlig sammenkomst etterpå (grillfest på Bingsfoss og skumringstog). Komiteen, bestående av Jan Deram, Erik Borgersen og Aud K. Brevig, startet forberedelsene på nyåret, og programmet ble tidlig fastlagt:

- | | | |
|-----------|------------|---|
| kl. 12.30 | Sørumsand: | Fremmøte på Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand sentrum. Omvisning på stasjonsområde. |
| kl. 13.00 | Sørumsand: | Avreise i plysj, oksehud og på trebenker i vogn nr. 2, bak damplokomotivet "Prydz". |
| kl. 13.15 | Fossum: | Ankomst til museumsbanens endestasjon. "Prydz" kjøres rundt togsettet, og vi reiser tilbake til Bingsfoss stasjon. |
| kl. 13.30 | Bingsfoss: | Velkomstord og informasjon om restaureringsarbeidene ved driftsbestyrer Finn Halling. Adm.dir. Kristian Rambjør i NSB erklærer lokomotivet og vognen for driftsklare. 8 Urskog-Hølandsbane-aktive har vært med i drift og vedlikehold i over 20 år, og blir tildelt en utmerkelse for dette. Servering |
| kl. 14.45 | Bingsfoss: | Avgang for toget til Sørumsand |

Vår hovedgjest var adm.dir. i NSB, Kristian Rambjør, som i tillegg til å erklære lokomotivet og vognen for driftsklare også foresto overrekkelsen av flotte diplomer til Per Ivar Michalsen, Bjørn Halling, Roar Stenersen, Stein Olav Hohle, Håvard Pedersen, Thor Mellin-Olsen og Finn Halling for aktiv innsats gjennom 20 år.

Som takk for at han stilte opp hadde vi gleden av å overrekke ham et stort, innrammet fotografi av lok nr. 4 "Setskogen" og boken om Tertitten.

Gjestene forøvrig var i tillegg til Sørums ordfører, Einar Rundgren, representanter fra bl.a. fylkeskommunen, andre museer, samt reiselivssjefen i Akershus, Sissel Rogne. Vi inviterte også institusjoner og enkeltpersoner som hver på sin måte hadde ytt verdifull assistanse i restaureringsarbeidene.

Fredag 21.6. ble en stor suksess, selv skybruddet som innledet arrangementet ble avløst av sol fra blå himmel idet gjestene ankom Bingsfoss stasjon. Oppbudet fra pressen var bra, selv om vi alltid ønsker oss noe mer innslag i rikspresen. Grillfest for alle aktive og et stemningsfullt skumringstog satte strek for dagen, og dermed var "Prydz" og BC02 klare for sesongen!

Regnskap for 1991

A/L Urskog-Hølandsbanen

Driftsinntekter:

| | |
|---|------------------|
| Driftstilskudd og div. tilskudd | 891.268 |
| Refusjon arbeidsmarkedstiltak | 1.944.282 |
| Driftsinntekter m.v. | 380.769 |
| Diverse refusjoner (sykepenger erstatn. m.v.) | 53.781 |
| Inntekter medlemsblad | 20.899 |
| Medlemskontingent | 46.965 |
| Sum inntekter: | <u>3.337.963</u> |

Driftskostnader:

| | |
|---|------------------|
| Lønn, feriepenger, arbeidsgiveravgift | 1.734.612 |
| Vedlikehold av rullende materiell | 362.549 |
| Vedlikehold og drift av bygn. og faste anlegg | 83.347 |
| Verksted Sørumsand | 347.887 |
| Diverse driftskostnader | 156.877 |
| Strøm, telefon, porto, forsikring | 83.337 |
| Kontorhold, administrasjon, kontingenter | 22.107 |
| Reisekostnader, diett | 16.048 |
| Medlemsblad | 29.896 |
| Fotoarkiv, video, bibliotek | 9.708 |
| Arrangement 21.06 | 14.561 |
| Brann/tyveri | 12.954 |
| Nedskrivning varebeholdning (jubileumsbøker) | 20.000 |
| Revisjonshonorar | 6.550 |
| Sum kostnader | <u>2.864.432</u> |

| | |
|----------------|----------------|
| Driftsresultat | <u>473.531</u> |
|----------------|----------------|

Finansinntekter og -kostnader:

| | |
|-----------------------|--------------|
| Renteinntekter | 15.383 |
| Renteutgifter | 6.218 |
| Netto finansinntekter | <u>9.165</u> |

| | |
|--------------------------------------|----------------|
| Resultat før årsoppgjørdisposisjoner | <u>482.695</u> |
|--------------------------------------|----------------|

Årsoppgjørdisposisjoner

| | |
|--------------------------------|----------------|
| Oppløsning revisjonsfond PRYDZ | 23.670 |
| Avsatt til disposisjonsfond | (506.365) |
| Netto årsoppgjørdisposisjoner | <u>482.695</u> |

Balanse pr. 31.12.91

| AKTIVA | | PASSIVA | |
|-----------------------------------|------------------|--|------------------|
| Omløpsmidler: | | Kortsiktig gjeld: | |
| Konter, bank- og postgiroinnskudd | 187.184 | Kontingent | 13.444 |
| Kortsiktige fordringer | 111.454 | Skattetrekk, arbeidsg.avg. påleggstrekk m.v | 88.825 |
| Sum omløpsmidler | <u>298.638</u> | Påløpne feriepenger, arbeidgiveravgift | 100.000 |
| Anleggsmidler: | | Div. kortsiktig gjeld | 26.291 |
| Rullende materiell | 134.200 | Sum kortsiktig gjeld | <u>228.560</u> |
| Varige hjelpemidler | 32.100 | | ===== |
| Sørumsand stasjonsbygning | 600.000 | Langsiktig gjeld: | |
| Verkstedbygning, Sørumsand | 700.000 | Gjeldsbrevlån | 111.113 |
| Sum anleggsmidler | <u>1.466.300</u> | Sum langsiktig gjeld | <u>111.113</u> |
| | | | ===== |
| | | Egenkapital: | |
| | | A-andelskapital | 42.400 |
| | | B-andelskapital | 7.400 |
| | | Revisjons- og rep.fond | 62.618 |
| | | Reservefond | 75.000 |
| | | Disposisjonsfond | 1.237.847 |
| | | Sum egenkapital | <u>1.425.266</u> |
| Sum aktiva | <u>1.764.938</u> | Sum gjeld og egenkapital | <u>1.764.938</u> |
| | ===== | | ===== |

Roar Stenersen (s)
styreformann

Finn Halling (s)
driftsbestyrer

Rolf Myrvold
reg. revisor

Til generalforsamlingen i A/L Urskog-Hølandsbanen

Revisjonsberetning for 1991.

Regnskapet er revidert og funnet i samsvar med gjeldende regnskapslovgivning.
Regnskapet gir et riktig bilde av lagets drift og foreslås godkjent for 1991.

Frogner 10.04.92

Rolf Myrvold (s)
(reg.revisor)



Ti år som driftsbestyrer ved UHB

Finn Halling - intervjuet av Jan Deram

I 1982 overtok en 26 år ung mann som driftsbestyrer ved Urskog-Hølandsbanen. Hans navn var Finn Halling, og han hadde gått gradene i UHB siden han som 14-åring i 1970 begynte som aktiv. Hans "karriere" innen UHB omfatter bl.a følgende stillingsverv: kasserer, styremedlem, redaktør av "Tertitten" og altså fra 1982 driftsbestyrer. Siden 1977 har han dessuten vært sertifisert lokfører ved banen. I forbindelse med at han nå har vært driftsbestyrer i 10 år ville "Tertitten" gjerne ha et intervju med ham. Det var slett ikke så lett. Han deler sin travle hverdag mellom jobben som økonomisjef i Norges Lastebileierforbund, UHB og familien, som består av den i UHB-sammenheng ikke ukjente Aud, og sønnene Håkon og Øystein.

- Hvordan var "status" i 1982 da du overtok?

- Vi hadde oppnådd å bli et halvoffentlig museum med de fordeler og forpliktelser det innebar, men selve banen førte en noe stemoderlig tilværelse med utgangspunkt i Presterudhagen et stykke utenfor Sørumsand sentrum. Imidlertid var banen nylig fredet, og dette åpnet for gjenoppbygging av traseen inn i Sørumsand sentrum. Banen hadde på denne tiden et gjennomsnitt på ca. 4.000 besøkende i året, og omsetningen var på ca. 350.000 kr. I 1982 hadde vi også påbegynt restaureringen av personvogn BCo3 og lokomotivet "Høland". Det hersket på dette tidspunkt også noe uenighet om måten banen skulle drives på.

-Hvilke tanker gjorde du deg da, og hvilke har du senere gjort deg om banens mål?

- UHB var og er en frivillig organisasjon, der det alltid vil være en usikkerhet

knyttet til hvilke menneskelige ressurser man til enhver tid disponerer over. Det er vanskelig alltid å styre arbeidskraften slik det gjøres i en ordinær virksomhet med bare lønnet arbeidskraft. Jeg så det slik, og gjør det fremdeles, at en hovedoppgave for en leder i UHB må være å få utnyttet de tilgjengelige ressursene best mulig. Man må definere klare og forståelige mål for virksomheten, og sørge for å ha allmen oppslutning og entusiasme blant de aktive om at målene er de riktige. Man må være generelt resultatorientert i måten å drive virksomheten på.

Igangsetting av arbeider må skje planmessig og ikke etter innfallsmetoden. Det er særdeles frustrerende og lammende for den frivillige innsatsen når det defineres en rekke mål og arbeidsoppgaver som man ikke greier å nå eller fullføre på skikkelig måte. Derfor er det bedre å komme i mål på noen færre områder, enn å være grossist i uferdige prosjekter. Det er på

den annen side neppe noe som er så oppmuntrende som f.eks. det å kunne sette et nyrevidert lokomotiv på sporet, eller å ta i bruk et nylagt spor etter en betydelig innsats.

For å få til dette var det avgjørende at vi kunne bli enige om banens kurs og hvordan den skulle drives. Her har vi i løpet av de siste 10 år lykkes meget bra i de viktige oppgavene vi har satt oss som mål å gjennomføre, og som de aktive har samlet seg om. De som kjenner banen vil vite at vi har passert stadig nye milepæler i løpet av årene.

Milepæler

- Hvilke viktige milepæler fra de siste 10 år vil du nevne ved en slik anledning?

- Det har skjedd mye; mest gledelig i disse årene, og jeg kunne tenke meg å trekke fram følgende begivenheter:

1982: UHB flyttet inn i kontor på Oslo Ø.

1984: Lokomotiv nr. 6 "Høland" var ferdig restaurert med ny kjele laget på NSB Vst. Sundland i Drammen. Dette året oppnådde vi også å få bevilget midler til en museumsforvalter i 1/2 stilling.

1985: Dette året var personvogn BCo3 ferdig restaurert og ble satt inn i drift igjen.

Dessuten solgte vi vårt østtyske damplok nr. 8 "Bingsfos" ("Meyer'n"),

1986: Lok nr. 4 "Setskogen" ble satt i drift med ny kjele bygget av NSB Vst. Sundland, etter omfattende restaurering, og fikk istand en avtale med Jernbanemuseet om overtagelse av banens lok nr. 7 "Prydz".

1987: Forlengelsen av banen inn til Sørumsand sentrum var en realitet, og banen ble tatt i bruk.

1988: Dette året var et stort år for banen. Vi ble ferdig med hele sporanlegget i Sørumsand, inklusive sporveksler og kranspor. Dessuten leide vi fra 1988 av plass i NSB's bussgarasje i Sørumsand til bruk for vognrestaurering. Endelig fikk vi også hjemmel og midler til én heltidsansatt avdelingsingeniør ved banen. Dessuten ble bygging av Sørumsand stasjon

påbegynt.

1989: Stasjonsbygningen på Sørumsand ble innviet av daværende samferdselsminister William Engseth, og umiddelbart tatt i bruk som stasjon, magasin og kontor for banen.

Engeseth foretok også den offisielle åpning av strekningen inn i Sørumsand. Dette var faktisk en begivenhet, da åpningen egentlig skjedde 84 år for sent. Strekningen mellom Bingsfoss og Sørumsand ble nemlig aldri offisielt åpnet i 1903, den ble bare tatt i bruk!

1990: Vi hadde en formidabel besøksrekord dette året. Hele 11.675 reisende fant veien til "Tertitten". Byggingen av det lenge etterlengtede verkstedet i Sørumsand ble påbegynt.

1991: Nok et stort år: vi satte ferdigrestaurerte lok nr. 7 "Prydz" og nyrestaurerte BCo2 på sporet. Omsetningen dette året kom opp i 3.5 millioner kr.

1992: I april flytter vi inn i verkstedet, som er på hele 310 m². Totalkostnadene for dette bygget vil være ca. 2 mill. kroner

At alle disse begivenheter også har medført en solid økning i det administrative arbeidet, sier seg selv.

- Kan du si noe om hva du som administratør ved banen har å gjøre?

- Som nevnt hadde banen i 1991 en årsomsetning på 3.5 millioner kr. Økningen i årsomsetningen fra kr. 350.000 i 1982 indikerer vel endringen i omfanget av det administrative arbeid. Dessuten er det vel klart at en slik økning ikke hadde kommet uten nettopp administrativt arbeid.

Arbeid for trygd

I løpet av et år har vi gjennom ordningen "Arbeid for trygd" mellom 20 og 25 ansatte ved banen, og det er et betydeleg papirarbeide forbundet med dette. I tillegg skal arbeidet for de 25-30 aktive tilrettelegges, og driftsbestyreren har også øverste ansvar for den omfattende driften med rundt 10.000 besøkende hvert år.

Dessuten har driftsbestyreren en omfat-

tende korrespondanse og kontakt med det offentlige. Den delen av det administrative arbeidet jeg ser som viktigst er å arbeide med museumsbanens rammebetingelser, og å gjøre disse best mulige, spesielt finansieringen av virksomheten. Dette er den vanskeligste og mest omfattende del av arbeidet, og kanskje den som "synes" minst.

Selvsagt hadde vi ikke fått til noe ved UHB uten i tillegg å ha en god stab av ivrige og dyktige aktive medlemmer.

Kulturpris og baneåpning

- Det har gått "oppoverbakke" for banen på mange områder i disse årene. Er det noe du har opplevd som har gledet deg mer enn annet?

- Jeg synes det var en fin anerkjennelse da vi i 1988 mottok Akerhus fylkes kulturpris. Like mye gledet det både meg og alle de aktive at samferdselsminister William Engseth åpnet den nye strekningen inn til Sørumsand i 1989. Jeg ser på dette som solide tegn på anerkjennelse av vår virksomhet.

La meg i samme åndedrag få nevne det jeg ser på som en stor utfordring i årene som kommer. Etter 30 år later det ennå ikke til at Sørum kommune har evnet å se banens verdi som kulturminne og turistattraksjon.

Vi har hatt et godt forhold til og samarbeid med Sørum kommune i hele min periode som driftsbetyrer, men fra kommunens side har dette ikke resultert i stort annet enn prat, pene ord og spredte tilskudd.

Vi er overrasket over at kommunen ikke har innsett at Sørumsand bortsett fra Tertitten, er et sted med noen forretninger, litt industri, noen hus, mange parkeringsplasser og ingen gjennomfartsveier. Tertitten er det eneste som gjør det interessant for folk utenfra å komme til Sørumsand. Vi trekker tross alt omkring 10.000 mennesker til Sørumsand hvert år. Disse legger igjen en god del penger. Dette har Sørum kommune til nå ikke vist å sette pris på.

Jeg sitter igjen med et generelt inntrykk av at de bevillende myndigheter har lettere for å bevilge penger til tiltak de selv har satt igang eller kan ta æren av, samtidig som de viser mindre interesse for andre tiltak. Det var ikke så lite bittert da Fetsund Lensemuseum ble startet opp, hovedsaklig ved fylkeskommunens

hjelp for noen år siden.

Allerede første året mottok dobbelt så mye i driftstilskudd fra fylkeskommunen som UHB hadde greid å opparbeide etter over 25 år med betydelig frivillig innsats.

Fetsund Lensemuseum er et vesentlig mindre museum enn UHB, og hadde praktisk talt uten frivillig innsats å bygge på.

Noe av det viktigste i årene som kommer vil være å få hjemmel for og midler til en administrativ heltidsstilling ved banen.

Mot hundreårsjubileum

- UHB feirer 100-årsjubileum i 1996. Foreligger det noen planer for jubileet ennå?

- Både arbeidetvalget og styret vil i tiden fremover konsentrere seg sterkt om forberedelsene til 100-årsjubileet. Det er en hel del vi ønsker å ha fullført og tilrettelagt innen den tid. Vi ønsker å få standarden på banen og stasjonsanleggene best mulig. På materiellsiden har vi også store oppgaver. Alt eksisterende materiell må være driftsklart, og vi vurderer også å rekonstruere én av Urskogbanens karé-ter, slik at det blir mulig for oss å gjenskape banens åpningstog fra 1896. Dette forutsetter at vi overtar materiell fra Jernbanemuseet, nemlig lok. nr. 2 "Urskog", (egentlig nr. 2 "Eidsverket"), som for tiden går i museets "Tertitt-tog". Jeg vurderer det dithen at det vil være en stor kulturhistorisk begivenhet, dersom vi kan klare å kjøpe med det samme materiell i jubileums-året som da banen ble åpnet.

Etter min mening er man ved Jernbanemuseet noe naivt opptatt av driften av Tertittbanen sin. Jeg håper at Jernbanemuseet i tiden fremover vil konsentrere seg mer om oppgaver som de kan, og ikke kaster bort ressursene på oppgaver som andre kan utføre både bedre og billigere.

- Som leserne vil skjønne er driftsbetyrer Finn Halling er mann med sterke meninger, sine meningers mot og mange jern i ilden. Han er levende opptatt ikke bare av administrasjonen av Urskog-Hølandsbanen, men også den kulturhistoriske oppgave det er å ta vare på tekniske kulturminner fra vår nære fortid. På vegne av alle som har noe med UHB å gjøre, ønsker jeg Finn Halling lykke til i hans videre utrettelige innsats for UHB.



”Livsforsikring, jeg?
Som drikker tran og
trener to ganger i uka?!”

Misforstå oss rett. Det er overhodet ikke vår mening å frata noen gleden ved å holde seg i form. Tvertimot. Men selv det sunneste levesett og all verdens treningsøker gir deg ingen garanti mot å bli utsatt for en ulykke eller alvorlig sykdom.

Derfor er det så viktig å tenke igjennom hva som vil skje dersom en inntekt plutselig forsvinner. Hva betyr det økonomisk for dem som blir igjen? For barna? Hva med huset? Hytta?

Mange vil få problemer med å klare utgiftene i en slik situasjon. Derfor bør du sørge for den tryggheten det gir å tegne en livsforsikring.

Det skylder du deg selv og familien din. Ta kontakt med nærmeste Gjensidige-kontor for en gjennomgåelse av dine forsikringsbehov, og nærmere informasjon om våre forsikringer. De kan også fortelle deg om fordelene ved å samle forsikringene, og å inngå Gjensidige-Avtalen.

 **GJENSIDIGE**

Gjensidige-Avtalen

— Med Gjensidige-Avtalen får du mer ut av forsikringene dine —

Aurskog-Høland og Sørumsbrannkasse

Sorumsand: Tlf. 06-826322 Fax 06-826250 Bjørkelangen: Tlf. 06-856522



Sundalsøren stasjon (!). Årstall ukjent, men alt tyder på at bildet er tatt en god tid etter at banen ble nedlagt. Foto utlånt av Petter Erik Innvik.

Penger fra Sunndal til Aurabanevognene

Håvard Pedersen

Sunndal kommune og Statkraft - Auraverkene har bevilget tilsammen kr. 40.000 til istandsetting av våre to vogner fra Aurabanen. Dette er en liten historisk begivenhet for vårt museum, det er første gang vi mottar økonomisk støtte fra institusjoner utenfor Akershus fylke.

Når vi i tillegg regner med den støtten Auraverkene ga oss med å få transportert vognene fra "ville fjellet" og til Sørumsand, må vi berømme Sunndølingenes interesse for å bevare de siste rester av bygdas jernbanehistorie. Fra vår side blir selvfølgelig interessen besvart med å omskape vognvrakene mest mulig til sitt opprinnelige utseende igjen.

Sundalsøra kom aldri med i noen offentlig jernbanerutetabell, ei heller på jernbanekartene. For virkelig å bekrefte at Sundalsøra har vært stasjonsby, bærer vi stedet

med et foto av Sundalsøren stasjon. Som enhver annen stasjon med respekt for seg selv, hadde denne også med opplysninger om høyde over havet (3.0 m), avstand til øvrige stasjoner (Trædal 3 km, Dalen 11 km, Holbuvand 22 km og Osbuvand 24 km.) Det er forøvrig en kuriositet at Osbuvand er oppført. Aurabanen ble først fullført dit i 1941, 22 år etter at siste tog forlot Sundalsøren stasjon! (Se Tertitten nr. 82).

Foruten de vanlige stasjonsopplysningene var bygningen som vi ser "utsmykket"

med en rekke meldinger til de reisende. Siden trykken nok ikk er så snill som ønskelig mot bildet, gjengir vi meldingene nedenfor:

- *Arbeidere maa kunde fremvise billett forat medfølge toget. Utenforstaaende maa ha til-ladelse av driftsbestyrer eller stationsmester.*

- *Indgangen aapnes 5 min. før togets avgang. Indlevering av gods maa skje minst 1 time før togets avgang.*

Teksten i høyre hjørne er vanskelig å tyde, men inneholder en passus om at A/S Aura er uten ansvar ved befording av personer eller gods.

De to reisende har litt å studere på, men det spørs om de ikke studerer forgjeves. Lemmen foran vinduet i inngangsdøra, det høye gresset, samt den blanke veggen under vignetten TOGTIDER, kan tyde på at bildet er tatt etter at A/S Aura gikk konkurs i 1919.



Snart kan folk få fotografert sine barn oppe i en av Aurabanens kassevogner igjen. Fra Dalen stasjon ca. 1944. (Kåre Flaas)

Har du lyst til å jobbe på banen i vår?

Fire lørdager i april/mai arrangeres dugnader på banen:

- Lørdag 25.04:** Ribbing av utstyr i sanitetsvogn for lagring i kjeller.
- Lørdag 02.05:** Snekring av lekeapparater, planering og grusing på Bingsfoss.
- Lørdag 09.05:** Ombygging av Presterud planovergang.
- Lørdag 23.05:** Maling etc. på Sørumsand stasjon

Her er nok å velge mellom. Vi tenger hjelp, så det er bare å dukke opp!
Fremmøte alle lørdager kl. 10.00 på Sørumsand stasjon.

SØRUMSAND BYGG

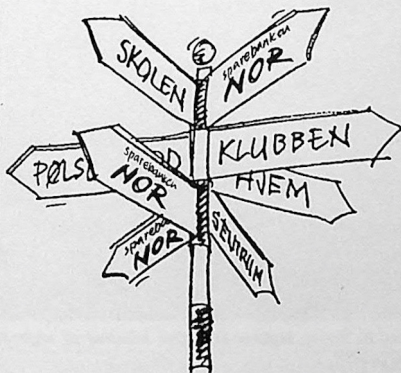
BYGNINGSARTIKLER

1920 Sørumsand. Tlf. 06-82 72 66. Fax 06-82 73 33.



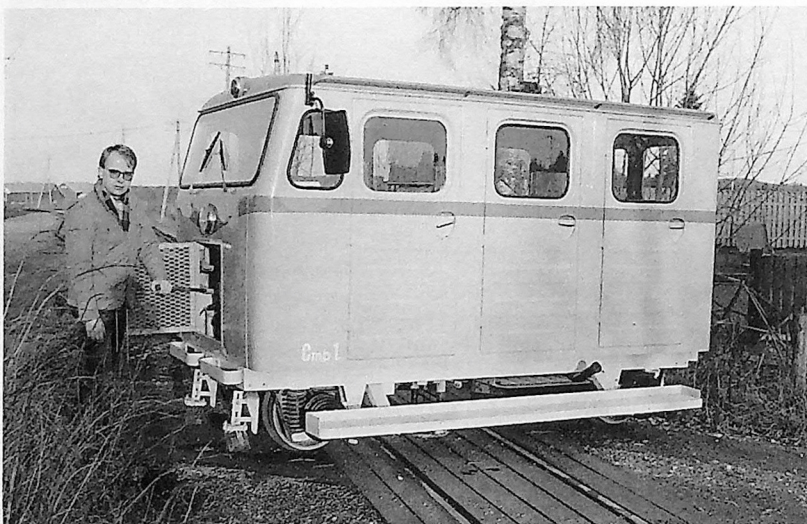
BYGG og
hobby

Sparebanken NOR er alltid i nærheten.



Kanskje visste du at Sparebanken NOR er den desidert mest utbredte banken på Østlandet. Men visste du at vi også har kontorer i Kristiansand, Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø og Vadsø!

sparebanken
NOR



Øverst ser vi tre av banens aktive: fra venstre Stm. Aud K. Brevig, togfører Stein Ove Johnsrud og togfører Per Ivar Michalsen. Sistnevnte har over 20 års "fartstid" i UHB.

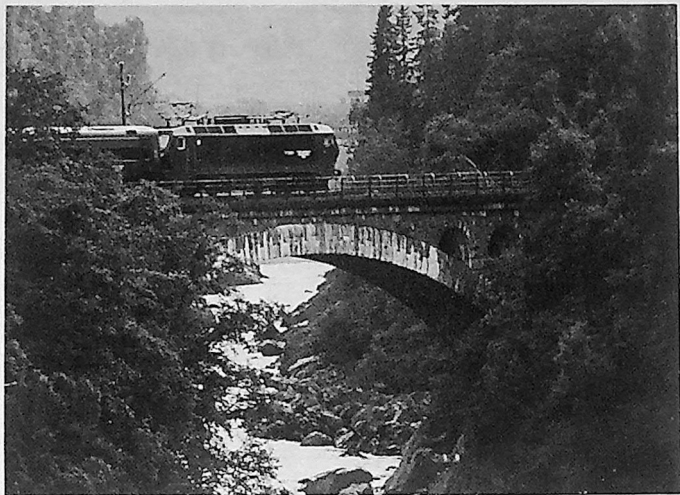
Nederst ses en artig finesse demonstrert. Vår skinnobil Cmb1 kan, som det fremgår av bildet, jekkes opp, og snus om sin egen akse. Dette kan uten vanskeligheter utføres av én person alene. Her er det db. Finn Halling som er i ferd med å snu skinnobilen, som vi har overtatt fra Rjukanbanen.



A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI
GRUNNLACT 1896

har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand





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

NSB

