

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 78 april 1990



med årsmelding for 1989

## 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 - 18.00  
Sørumsand stasjon

Tlf. (06) 82 69 70 (Telefonsvarer mottar beskjeder utenom kontortid.)  
Tlf. Bingsfoss (06) 82 72 65

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

Trafikksjef Erik Borgersen  
Tlf. (02) 46 87 90

Styreformann Roar Stenersen  
Tlf. (02) 53 07 49

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

Medlemsskap:  
Støtte: kr. 150,- Aktiv: kr. 75,-  
Familie: En betaler full pris, deretter kr. 50,- pr. person  
Livsvarig: kr. 1500,- 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, 14.30.

## Takk

for meg. Etter 6 år i redaktørstolen er det godt å kunne få avlønning, og ta fatt på nye interessante oppgaver i driften av UHB. Jan Deram overtar stafetten. Han har allerede fått kjørt seg god og varm i redaksjonen. Lykke til, Jan!

Med denne utgaven håper vi å ha funnet den "nye" formen på bladet.

Den utvikling vårt museum har gjennomgått må også føre til at vi oppgraderer nettopp medlemsbladet. Selv om utførelsen blir mere proff skal vi imidlertid fortsatt være medlemsblad med store og små bidrag skrevet av medlemmene.

Dette er en år-"bok" for 1989. Du finner årsmeldingen og du finner artikkelstoff. Når vi redigerer en slik årsmelding blir det litt rart å reflektere tilbake ett år i tid. Husker du vi sto i linoljelukten på "stasjon" eller sjauet kasse på kasse fra kontoret på Østba'n?

Det er bare ett år siden!

Erik Borgersen

### Fra innholdet:

Årsmelding	s. 3
Styrets arbeid	s. 5
Driften	s. 9
Rullende materiell	s.14 ff
Baneavdelingen	s.20
10. juni 1989	s.26
Regnskap	s.30
Løkstallen/Bjørkelangen	s.35
"Prydz" 40 år	s.39
BCo2	s.43
Medlemsnytt	s.46

Alle fotos når annet ikke er oppgitt: Erik Borgersen. Alle s/hv-fotos fra åpningen 10/6: Bjørn Elnan.

Forsidebildet: Snøryddingstog trukket av lokene Setskogen, Urskog og Høland i 1931.

# Årsmelding 1989



Lok nr. 6 Høland med tog på Sørumsand stasjon

## Museumsjernbane - dilemma og utfordring

Finn Halling

Har du noen gang tenkt over hva det faktisk innebærer å drive en museumsjernbane?

Oppgaven er grei å definere: Vi skal gjenskape en historisk jernbanereise, slik den fortonet seg f.eks. på 1920-tallet. Reisen er en opplevelse som påvirker sansene: De reisende sitter i en gammel vogn, ser gammeldags innredning, og gjennom et gammelt, bølgete vindusglass ser han at toget trekkes av et damplokomotiv. Dessuten hører han damplokomotivet, sammen med klakk-klakk fra skinneskjøtene, knirkingen fra vognkassa og kanskje litt koselig knitring fra vedovnen. *Lukten* av linoljemaling, fra setestoppen, av os fra parafinlampene og selvfølgelig av kullfyring, vann- og oljedamp fra lokomotivet er ikke til å unngå. Han *føler* også at han er omgitt av en ekte og historisk atmosfære.

Dette burde vel være enkelt å gjenskape når vi *har* vognene og lokomotivene og banen ligger der?

Jernbanemateriell og spor er bygger for å bli brukt og slites selvfølgelig som følge av bruken. Da UHB ble nedlagt i 1960, overtok vi ikke matreiellet slik det var da det ble levert i 1896, men slik det var etter 64 års bruk, vedlikehold, reparasjon og ombygging. Alt materiellet hadde dengang i 1960 allikevel en historisk interessant utførelse for oss: Det er UHB 1896 - 1960 vi skal gjenskape.

I løpet av de 64 årene banen var i drift skjedde det en rivende teknisk utvikling, og en del av denne utviklingen kom også UHB til del. (UHB fikk også bedre råd!) Man tok i bruk impregnerte sviller, fikk etterhvert underlagsplater, elektrisk lys på lokomotivene og i vognene, man fikk bedre maling, moderne vindusglass osv. Man hverken vedlikeholdsbehovet eller den tekniske utvikling stoppet i 1960. Det eneste som stoppet var våre muligheter for å overføre nyere teknikk og utstyr til UHB-materiellet.

Vår oppgave er å ta vare på *konstruksjoner* - ettersom de originale byggematerialene nå må skiftes ut. Og her er selve kjernen: Hva gjør vi når en rute knuses og vi kan få kjøpt *nytt* glass i butikken? Hva gjør vi når en gammel jernplate er rustet hull i og vi har en galvanisert plate for hånden? Eller når en gammel messingskrue er falt ut og vi har en stjerneskrue av samme størrelse? For ikke å si når linoljemalingen bobler og flasser og fargehandelen er full av moderne maling som krever mindre vedlikehold? Alternativene er som regel spesialproduksjon, store kostnader og lang ventetid - eller fort, lettvtint og galt.

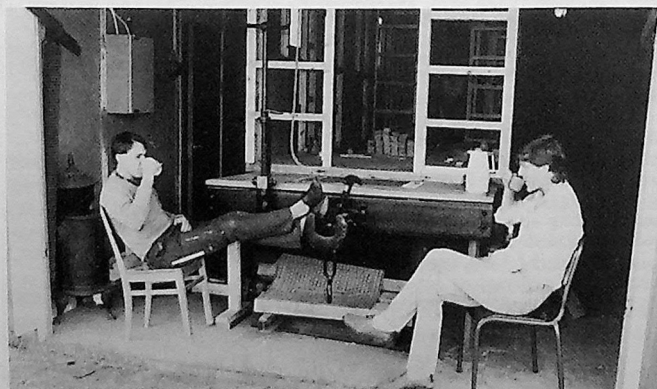
Velger man feil, viskes materiellets, bygningenes, ja banens identitet etterhvert bort.

Selv om noe fungerte mindre bra, eller krevde ekstra mye vedlikehold i driftstiden 1896 - 1960, kan ikke vi "forandre det" eller "forbedre det" når vi skal drive historisk riktig. Prinsipielt er det i så måte ingen forskjell på kreosotimpregnerte tresviller og betongsviller eller jernskruer med rettspor og galvaniserte stjerneskruer.

Jo større avstanden blir i tid til den perioden vi skal gjenskape, jo mer av materialene og utstyret trenger til vedlikehold blir ukurant. Selve trematerialet til stenderverk må spesiallages, fordi dimensjonene vi trenger ikke finnes i normal produksjon. Arbeidsmetodene må også holdes i hevd for at vi skal få det ønskede resultat - moderne svillepakkemaskiner vil gi et helt annet resultat enn god, gammeldags håndpaking.

Å fornye gammelt og slitt med nytt av samme type og utførelse høres lett, men er i praksis ofte vanskelig. For oss kanskje også en ekstra utfordring fordi materiellet slites og brukes - som det er konstruert for - til forskjell fra de øvrige museenes statiske utstillinger. I kroner kan utfordringen ofte være betydelig. Tar man imidlertid tiden til hjelp er det fullt mulig å få gode resultater - etter års planlegging, forskning, arbeid og store kostnader. Personvognene BCo3 og BCo2, lokomotivene Høland og Setskogen og Sørumsand stasjonsbygning er eksempler på dette.

Kanskje litt å tenke på for noenhver?



Prosjektleder  
Trond Dehli og  
Øivind Midtskogen  
tar en velfortjent  
hvil under arbeidet  
med BCo2

# Styrets arbeid.

Generalforsamlingen 1989 ble avholdt 30.03.89 på rom 202 Oslo S.

Styresammensetningen før og etter generalforsamlingen ble uendret som følger:

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

Driftsbestyrer (Db) Finn Halling møter fast på alle styremøter.

Vår revisor gjennom en årrekke - Henning Ziesler døde i desember 1989. Ny revisor er Rolf Myrvold.

Det ble avholdt tre styremøter i 1989. Budsjettrapport er fremlagt på styremøte 23.02 og 04.09.89. Utad har styrets medlemmer representert UHB i følgende råd og utvalg:

Db. Finn Halling m/varamann Erik Borgersen representerer UHB i Jernbanemuséets råd. Dette rådet har ikke vært samlet i 1989.

I Akershus kulturvernråd møter Thor Mellin-Olsen for UHB. Varamann her er Erik Borgersen. Thor Mellin-Olsen er også styreformann i Forbundsmuséet i Akershus.

I Muséumsbanerådet representerer Roar Stenersen og Finn Halling UHB. Varamenn er Thor Mellin-Olsen og Kjell Navestad.

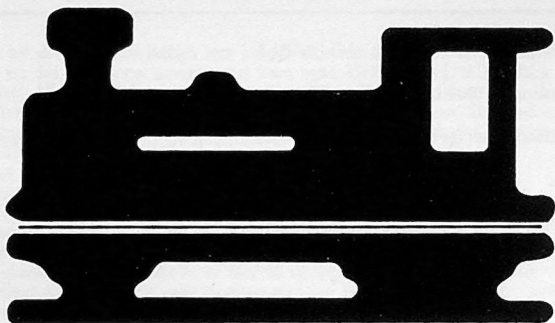
Fra muséumsbanene/NJK er Erik Borgersen valgt til Jernbanemuséets styre.

Museumsbanerådet har etterhvert funnet sin form og fungerer bra. I 1989 kom også den lenge etterlengtede utredningen fra NSB om støtteordningene til muséumsjernbanene/NJK. Allerede fra 1990 stiller NSB kr. 500.000 til disposisjon til fordeling blant medlemmene. Midlene fordeles av Jernbanemuséets styre etter søknad fra de enkelte. Forøvrig skal nevnes at Finn Halling representerte UHB ved Norsk Teknisk Muséums 75-årsjubileum i august.

Fra styremøtenes dagsorden tar vi med følgende:

Behandlingen av NSB's forslag til støtteordning for muséums- jernbanene, Norsk Teknisk Muséums forslag om opprettelse av stiftelsen Norsk Transport, samt vedtak om bygging av verksted på Sørumsand. Prosjekt-status for de ulike igangværende prosjekter refereres også jevnlig.

Andelslagets økonomi og budsjettkontroll er en selvfølgelig del av styrets arbeid.



NÅ GÅR  
"TERTITTEN"  
HELT TIL...

**DS MAT**  
*senter*

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

ÅPNINGSTIDER

mand., tirsd.,  
onsdag torsd., fred.

10-19

lørd.

9-14

*Nytt og bedre*

**FOKUS**



# Drifts- og vedlikeholdsavdelingen

Stillingsinnehavere i drifts- og vedlikeholdsavdelingen (d&v) før og etter årsmøtet i februar 1989:

	Før årsmøtet	Etter årsmøtet
Driftsbestyrer	Finn Halling	d.s
Trafikksjef	Kjell H. Navestad	d.s
Lokomotivmester	Roar Stenersen	d.s
Lokomotivfomann/diesel	ubesatt	Bjørn Halling
Vognmester	Trond Dehli	d.s
Vognformann	Ole-Jonny Flateby	Per I. Michalsen
Vognvisitør	Per-Ivar Michalsen	Øivind Midtskogen
Banemester	Vidar Skilnand	d.s (perm. fra 4/8)
Fung. banemester		Ole-J. Flateby (fra 4/8)
Overbaneformann		Ole-J. Flateby (til 4/8)
Baneformann	Steve Helgesen	d.s
"	ledig	Jan Kaprol
"	ledig	Svein Klemmetsen
Stasj.mester Bingsfoss	Aud Kristin Brevig	d.s
Stasj.formann	Svein J. Haugen	d.s
Stasj.mester Sørumsand		Erik Borgersen
Telegrafist "		Knut. K. Johansen
Redaktør	Erik Borgersen	d.s

Pr. 31.12.89 var det ialt 249 betalende medlemmer i d&v, en netto økning på 6 fra året før. Av disse var 9 familiemedlemmer, 29 livsvarige og 3 bedriftsmedlemmer.

Kontingentsatsen var i 1989 kr. 75 for aktive, kr. 150 for støttemedlemmer, kr. 50 for husstandsmedlemmer, kr. 1000 for bedriftsmedlemmer og kr. 1500 for livsvarige medlemmer.

Det ble i 1989 avholdt 6 arbeidsutvalgsmøter i d&v. Arbeids-utvalget 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 1989:

- Sørumsand stasjon	Prosjektleder: Finn Halling
- Gjenoppføring Mork stasjon	" Vidar Skilnand
- Restaurering BCo2	" Trond Dehli
- Hovedrevisjon Prydz	" Roar Stenersen
- Portalkran	" Bjørn Halling
- Lok.stall/verksted, Sørumsand	" Finn Halling

Vidar Skilnand har vært fast ansatt som avdelingsingeniør i hele 1989.

I forbindelse med tiltaket "Arbeid for trygd", har ialt ni personer vært ansatt ved UHB deler av året og bidratt med ialt 20 månedsverk. En stor andel av de ni viste seg dessverre å være lite arbeidsvillige, og ansettelsesforholdet deres ble raskt brakt til opphør. Dette ga oss uforholdsmessig mye administrativt arbeid i forhold til arbeidsinnsatsen disse ytet.

## DRIFTS-STATISTIKK 1989

Ordinære tog:	11/6	18/6	25/6	2/7	9/7	16/7	23/7	30/7	6/8
Pt. 1/2					47	48			
Pt. 17/4	102	158	123	248	142	165	165	192	148
Pt. 3/6	153	113	193	159	128	263	213	204	249
Pt. 7/10	71	72	271	161	173	212	147	234	160
Pt. 11/18	61	60	102	79	66	132	122	97	82
SUM:	387	403	689	647	509	772	647	774	692

	13/8	20/8	27/8	3/9	Total	Gj.sn.
	-----to tog-----					
Pt. 1/2	20				115	38,3
Pt. 17/4	161	169	167	65/89	2094	161,0
Pt. 3/6	171	204	139	122/152	2463	189,5
Pt. 7/10	168	165	114	80/110	2138	164,5
Pt. 11/18	99	134	106	36/27	1194	91,8
SUM:	619	672	526	681	8018	616,8

Chartertog: 3/6 15/6 16/6 17/6 19/6 19/8 Total

Togpar 1/2	30	150	189	58	35	153	615
Togpar 3/4		109				153	262
Togpar 5/6						188	188
Togpar 7/8						102	102
SUM:	30	259	189	58	478	153	1167

Andre tog	10/6	19/8	26/8	Total
	-----			
Togpar 1/2	65	24	104	193
Togpar 3/4	153			153
SUM	218	24	104	346

**TOTALER**

Rutetog : 8018  
 Chartertog: 1167  
 Andre tog : 346  
**SUM: 9531**





*Lok nr. 6 Høland  
står klart til  
innsats i spor 2  
en vakker sommersøndag.*

## Driften 1989

Suksess! Med 9.531 besøkende i løpet av en kort sommer må dette være en riktig beskrivelse. Årets driftssesong har vært bemerkelsesverdig på flere måter.

Åpningen av Sørumsand stasjon var årets store begivenhet, også med hensyn til egen arbeidsinnsats. Vi besluttet derfor tidlig å redusere chartertrafikken, og ikke å kjøre chartertog for skolebarn m.v. før åpningsdagen 10. juni. Videre reduserte vi markedsføringen av chartertogene og antall kjøredager. Dette ga en nedgang i antall charterreisende med 595 til 1167, dvs. 33,7%.

Åpningsarrangementet den 10. juni var meget vellykket, og ble viet stor oppmerksomhet i media. Imidlertid ga ikke dette noen umiddelbar og dramatisk effekt på besøket; hhv. 387 og 403 besøkende de påfølgende søndager. (+ 37% og + 85% sammenlignet med 1988.)

Nå har vi tradisjonelt hatt en relativt tam sesongstart, og og årets start var tam sammenlignet med resten av sesongen. For 3. driftssøndag steg besøket til 689, og på de resterende søndager var dagsbesøket under 619 kun to ganger. (Til sammenligning var gjennomsnittsbesøket ifjor 413 besøkende pr. dag.) Årsbeste var 16/7 og 30/7 med hhv. 772 og 774 reisende.

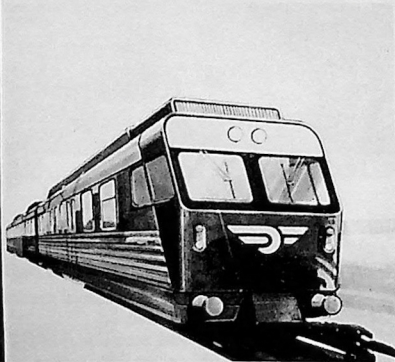
Den ordinære driftssesongen strekker seg fra 3. søndag i juni til første søndag i september. Ser vi på besøket de 12 søndagene dette omfatter, er gjennomsnittstallet 636 besøkende pr. dag, dvs. en økning på 54% fra ifjor. På 12 søndager frakket vi 7631 personer i 51 tog, dvs. 149,6 personer i gjennomsnitt pr. tog. Vi regner med 150 sitteplasser i toget, og dette gir en gjennomsnittlig beleggsprosent på 99,7. Belegget fordeler seg imidlertid

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

IDAG!

VI BYGGER MATERIELL FOR  
FREMtiden IDAG

**EBA** STRØMMENS VERKSTED

ujevnt i togene, og ialt 1194 besøkende måtte ta til takke med ståplass. Sitte-plasskapasiteten er m.a.o sprengt, og vi er faktisk ikke i stand til å ta imot mer publikum til de tider de ønsker å reise med banen. Riktignok forventer vi BCo2 driftsklar til 1990-sesongen, dog uten at dette gir noen bedring i sitteplasskapasiteten: Co1 må nemlig ut av trafikk i 1990. Vognen er i svært dårlig forfatning, og har nå for alvor begynt å falle fra hverandre. Videre er det usikkert hvor lenge vi kan bruke CF11 og C12 uten å foreta større reparasjoner på vognrammene. Således er det klart at minst én av våre vogner til enhver tid vil være ute av trafikk i atskillige sesonger fremover. Derfor kan vi risikere at vi allerede neste år må avvise besøkende fordi vi ikke har plass. Dette er en uhyre kjedelig situasjon som også gjør at vi går glipp av inntekter.

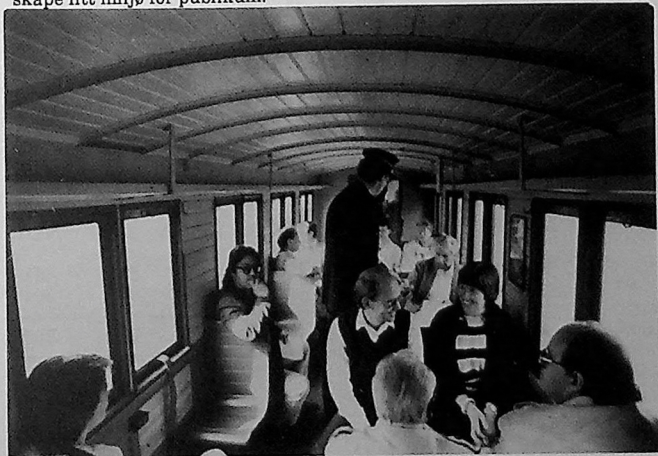
Forsøksvis kjørte vi 3 søndager i sommer (de tre som tradisjonelt har best besøk) en ekstraavgang kl. 10.30. I forhold til den beskjedne markedsføringen var resultatet bra, hhv. 47, 48 og 20 besøk-ende. Fra og med 1990 vil vi sannsynligvis kjøre 10.30-toget hver søndag, og markedsføre dette og 14.30-toget, som har ledig kapasitet, spesielt. Forhåpentlig vil dette avlaste de øvrige togene noe, uten at det på noen måte vil løse kapasitetsproblemet.

Tidligere år har vi hatt ledig kapasitet mot slutten av sesongen; besøket har dabbet av de siste 2-3 søndagene. Totogskjøringen siste driftssøndag i 1988 var en suksess som i høy grad ble gjentatt i 1989. 681 besøkende siste driftssøndag er høyt over årsgjennomsnittet, og f.eks. 247% bedre enn siste driftssøndag i 1987.

Besøkstallene sesongen gjennom er svært jevne, kun én søndag avviker besøket mer enn 21% fra sesong-gjennomsnittet. Været har vært gunstig i hele sommer - materiellet har ikke fått én eneste regndråpe på seg! - men fint vær forklarer ikke besøkstallene alene. Vi har drevet en jevn og systematisk markedsføring - intens, men uten de helt store oppslag i media. På denne måten har vi unngått kraftige utslag i besøket slik vi opplevde tidligere år da store avisoppslag ga rekordbesøk 1 - 2 søndager i løpet av sesongen.

Til tross for redusert kjøring utenom ordinære driftssøndager i år, har vi slått den gamle årsrekorden med 2117 besøkende, dvs. + 28%. På ordinære driftssøndager er økningen på 54%. Vi har faktisk hatt flere besøkende i ordinære tog i år enn vi hadde i alle tog i rekordåret 1987, og da hadde vi 2615 besøkende i ekstratog/chartertog.

Driften er avvirket uten nevneverdige problemer. Ruteopplegget har stort sett vært som i 1988. Vannfyllingen på Bingsfoss er imidlertid sløffet, vanntårnet tatt ut av bruk, og vi tar nå vann fra stenderen på Sørumsand. Vannfylling gjøres på hver tur - også for å skape litt miljø for publikum.



Steinar Norli  
kontrollører  
billettene

Personalsituasjonen har vært svært god. Takket være den fine tilgangen på nye aktive medlemmer, er samtlige tjenester dekket uten nevneverdige problemer. Ved Sjørumsand st. har vi faktisk ofte hatt 3 manns betjening; stm. og 2 billettekspeditører. Dette har vært til stor hjelp på de store trafikkdagene.

Fra og med i år har togledelsen vært lagt til Sjørumsand st. Betjeningsmessig har for øvrig Sjørumsand st. fungert svært bra. Rart å tenke tilbake på tidligere år da vi hadde en bygning på 1x1 meter til billettsalg og togekspedisjon.

Billettprisene i 1989 var som i 1988:

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

Med den store trafikken vi har hatt i år, har det vært lett å selge 2.klassebilletter. Her er man sikret sitteplass ettersom vi kun selger 11 billetter. Disse har ofte vært utsolgt mer enn 1 time før togavgang. En samlet vurdering tilsier en vesentlig økning av billettprisene i 1990.

Etter 24. driftssesonger har museumsbanen hatt 109.747 besøkende. 22% av disse har kommet de 3 siste årene. For få år tilbake var vi fornøyde med en årstotal på 4000. Rekordresultatet er meget stimulerende for vår motivasjon, og årets sesong er uten tvil rekordsesong også med hensyn til egen arbeidsinnsats på de fleste områder. Det krever stor arbeidsinnsats å opprettholde så høye besøkstall som i år; dessuten må "alt" klaffe - 12 regnværs-søndager på rad kan ødelegge en sesong. I seiersrusen er vi realister når vi setter målet for 1990-sesongen: Alt over 8000 er bra!

## Lokkilometer 1989

Lokkm.	03.06	10.06	11.06	15.06	16.06	17.06	18.06	19.06
Lok 4		20	36	20	22	15	36	36
Lok 6	12	8						
	12	28	36	20	22	15	36	36
Lokkm.	24.06	25.06	02.07	09.07	17.07	23.07	30.07	06.08
Lok 4	18	36					44	
Lok 6			36	36	38	38		44
	18	36	36	36	38	38	44	44
Lokkm.	13.08	19.08	20.08	26.08	27.08	02.09	03.09	TOT.
Lok 4		20	36	28	40	8	36	451
Lok 6	44					12	36	304
	44	20	36	28	40	20	72	755

## Vognkilometer 1989

Vognkm.	03.06	10.06	11.06	15.06	16.06	17.06	18.06	19.06
Co1	12	20	31	20	12	13	31	36
BCo3		20	31	20	17	13	31	36
CFo5	12	20	31	20	17	13	31	36
BCo10	12	20	31	20	12	15	31	36
CF11			36	20	17		36	36
C12			31	20	12		36	36
G9								
Go26								
Mf108								
G13								
	36	80	191	120	87	54	196	216
Vognkm.	24.06	25.06	02.07	09.07	16.07	23.07	30.07	06.08
Co1	18	32	32	32	32	32	44	44
BCo3	18	32	32	32	32	32	44	44
CFo5	18	32	32	32	32	32	44	44
BCo10	18	32	32	32	32	32	44	44
CF11		36	36	36	36	36	44	44
C12		36	36	36	36	36	44	44
G9			0,5					
Go26			2					
Mf108			0,5					
G13								
	72	200	203	200	200	200	264	264
Vognkm.	13.08	19.08	20.08	26.08	27.08	02.09	03.09	TOT.
Co1	44	20	31	28	36	12	36	648
BCo3	44	20	31	28	36	12	36	641
CFo5	44	20	31	28	28	12	36	645
BCo10	44	20	31	28	36	12	36	650
CF11	44		36	20	40		36	589
C12	44		36	20	40		36	579
G9								0,5
Go26							36	38
Mf108							36	36,5
G13							36	36
	264	80	196	152	216	48	324	3863

# Rullende materiell

Urskog-Hølandsbanen har i 1989 disponert over følgende rullende materiell:

## Damplokomotiver:

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

## Diesellokomotiver:

Nr. 10 "Granfos"	Levahn nr. 262	1961 (x Granfos Papirfabrikk)
Nr. 11 "Odda"	Levahn nr. 179	1955 (x Odda 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 Cfo	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. vkst.	1898 1)
Nr.27 To	Moss Jernstøberi & Mek. vkst.	1898
Nr.44 N	Skabo Jernbanevognfabrik	1896 (kun del av ramme) 3)
Nr.105 N	Falun	1920
Nr.108 Mf	Skabo Jernbanevognfabrik	1920 (x Thamshavnbanen)
Nr.109 Rko	Ukjent	Ukjent(x Deutsche Reichsb.)2)
Aura 1	Ukjent	Ukjent(Bolstervogn x Aurabanen)
Aura 2	Ukjent	Ukjent(Kassevogn x Aurabanen)

## 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
Nr. 97	UHB's verksted/Bjørkelangen	1934 (?)
Nr.202	NSB	1919 1)
Nr.204	Ukjent	1920 (innebygget i lokstall)

1) Tilhører Jernbanemuseet, Hamar 2) Under restaurering 3) Hensatt for restaurering

## Litra på vogner:

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

*Fredrik Liaaen fyller vann på lok nr. 4 Setskogen fra vannstenderen på Sørumsand. Vannfyllingen var et populært innslag*



## Lokomotivene

### Damplok:

#### Lok nr. 4 "Setskogen"

Etter prøvekjøring våren 1989 ble det oppdaget sprekkdannelser i lokets hjelpeblastarmatur. Ny armatur ble produsert før sesongstart.

Spindelen i venstre fødevannsventil var brukket og måtte lages ny.

Det er satt inn avløpsdren i lokets røykskap for å hindre oppsamling av kondensvann ved oppfyring og nedkjøling. Drenet tettes med en løs stålplugg under drift for å forhindre falsk luft i å ødelegge trekken.

Fire pakninger i lokets vannstandsarmatur er skiftet. Lokets linjaler er rettet opp etter stor krysshodeslitasje.

Forøvrig har loket fungert uten problemer av noe slag. Kjelen ble vasket ut - oppfyrt og forskriftsmessig uttørket 17.09.89.

Samtidig ble røykskap, fyrriist og askekasse grundig rengjort for slagg og sot. Lokets maskindeler er satt inn med fett for vinterlagring.

#### Lok nr. 6 "Høland"

Lokets kjele forfalt til liten revisjon (LR) 29.04.1989, og i lokets kjeleprotokoll kan vi lese:

"Den 10.05.1989 ble kjel nr. 112 til lok nr. 6 "Høland" prøvd med vanntrykk 18 kg/cm<sup>2</sup>. Trykket ble holdt oppe i 5 minutter. Det var intet å bemerke. Sikkerhetsventiler ble regulert til 12 kg/cm<sup>2</sup>. Manometer ble kontrollert og funnet i orden."

Tilstede ved prøven var overingeniør Eilif Hagen, NSB vst. Sundland, pensj. verksmester Sigurd Østensen og UHB lokmester Roar Stenersen. Dette var forøvrig overingeniør Hagens siste kjeleprøve, idet han ble pensjonert 01.07.89

Øvrige arbeider utført i 1989:

Vanntankene og kullkassen er ettersett for rustskader og mønjet og malt.

Linjalene er justert.

Spindelen i venstre fødevannsventil er reparert (tilsvarende skade som på lok nr 4)

Det er montert avløpsdren i røykskapet som på lok nr. 4.

Lokets omløpsventiler har i mange år vært ute av bruk. Etter "revisjon" i 1969/70 ble ventilene permanent stengt og betjeningsmekanismen kastet.

Våren 1989 ble ventilkranene og forbindelsesrørene demontert og overhald. Ny omløpsmekanisme ble laget etter mål fra lok nr. 7 samt eksisterende tegningsunderlag. Etter at dette arbeidet er ferdig kan vi tillate oss å si at lok nr. 6 "Høland" er komplett.

Rett før åpningsseremonien på Sørumsand 10.06.89 sprang et av kjelrørene øverst på venstre side. (termisk brist) Røret ble straks forskriftsmessig pluggert med gjennomgående stag. Loket har vært i bruk hele driftsesongen 1989.

Kjelen ble vasket ut, oppfyrt og forskriftsmessig uttørket 17.09.1989. Røykskap, fyr-rist og askekasse ble grundig rengjort for slagg og sot, og alle maskindeler innsatt med fett for vinterlagring.

### Lok nr. 7 "Prydz"

Lok nr. 7 er inne til full hovedrevisjon og restaurering. Kjelen ble sendt vst. Sundland i mars 1989, mens øvrige arbeider utføres på vst. Grorud. Loket var utrolig nedslitt, og nær på alt er demontert for reparasjon eller nyttilvirkning.

Følgende arbeider er utført på lokomotivet i 1989:

Maskin: Samtlige hjulbaner og bæreflater for lagre er dreiet ned. Samtidig er hjulringenes framsider glattdreiet. Alle veivtapper er presset ut og slipt - veivtappenes anleggsflater mot hjulstjernene er planert. Hjulene er malt. Alle stanglagere og akselkasser er istøpt nytt hvittmetall, boret og håndtilpasset mot lagerflatene. Det er laget nye fjærende safeputer i alle akselkasser, og alle filtpakninger i underskuffene er laget nye. Akselkasser og boggier er ferdig montert på hjulsatsene. Alle deler i maskinen er blankpolerte (stenger, bueslag etc.). Det er laget nye pluggere til stanglagersmørekoppene, samt tre stk. dysenåler til disse. I stangleddet på koblingsstengene er det laget nye foringer og bolter. Stempelstengene er neddreiet og nye pakkboksbevinger er støpt og maskinert. Sleidene er uttatt.

I lokets ubalanseringssystem er en mengde foringer skiftet. Rundt halvparten av bolthullene i fjærstroppene er sveiset i og boret. Fjærene er rengjort og oljebehandlet. Hele fjær/bæresystemet er montert i rammen. Samtlige bolter er fornyet. Selve rammen er skrappt til bart metall utvendig og innvendig, deretter mønjet og malt to ganger.

I boggiene er to av glideflatene med tilhørende klosser planslipt. To avstandspinner (mellom boggi og fjær) er laget nye.

Kjele m/bestykning: Kjelen er ved årets slutt på vst. Sundland. Pr. 01.01 var følgende arbeider utført på kjele m/tilbehør: Kjelen er syrevasket og rengjort. Alle rør er uttatt og kjelen inspisert utvendig og innvendig. Nye overhetelementer er produsert og levert fra Peder Halvorsens Kjelefabrikk i Flekkefjord. All armatur er ferdig overhald. Kjelekleddningen er ferdig pusset opp og foreløpig laget. Kjelebåndene er blankpolerte.

Øvrig overbygning: Ny kullkasse (klinket utførelse) er produsert på Kværner/Thune A/S, Hamar. Alle deler til pipen er laget, men ikke sammenbygd.

## Diesellok

### Nr. 10 "Granfos"

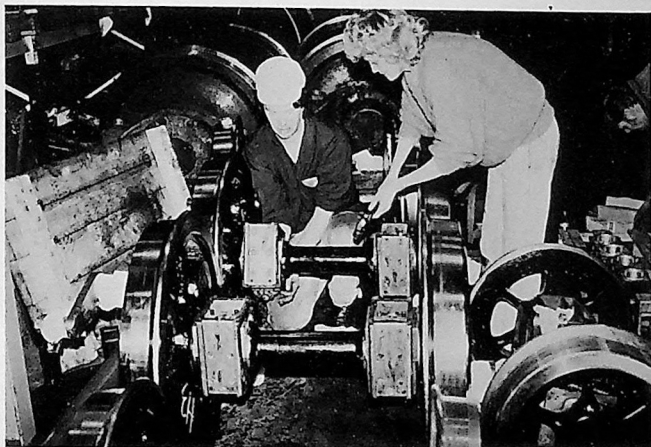
Dette loket begynner virkelig å bli "high tech" hvis vi ser på vanlig UHB-standard på dieselloksektoren. Følgende arbeider er utført på loket i 1989:

To stk. vinduspussere er montert, svingbart arbeidslys på taket likeså. Det er også montert førerromsbelysning og sluttlanterner i begge ender. To nye snøploger er laget og montert i hver ende. Nytt sikringsskap er satt inn. Webasto-varmer holder avd.ing. varm vinterstid. Ny startmotor er montert, det samme gjelder ny dynamo og overhald ladevippe. Loket er komplettert med messingnummer og navneskilt.

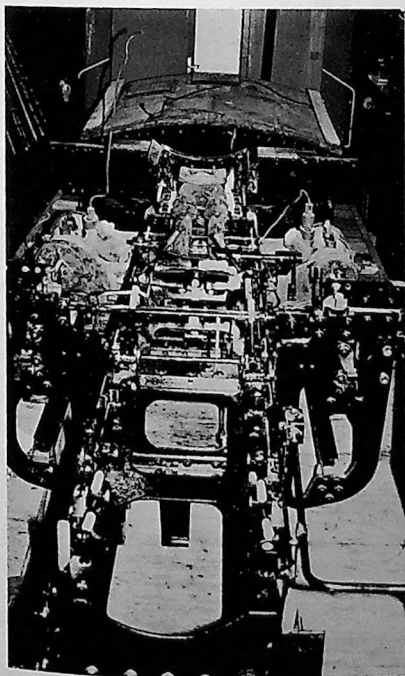
### Nr. 12 "Tinfos"

Ny clutch ble montert høsten 1989. En problematisk oljelekkasje i motoren ble tettet ved bytte av veivlagerpakningen mot svinghjulet.





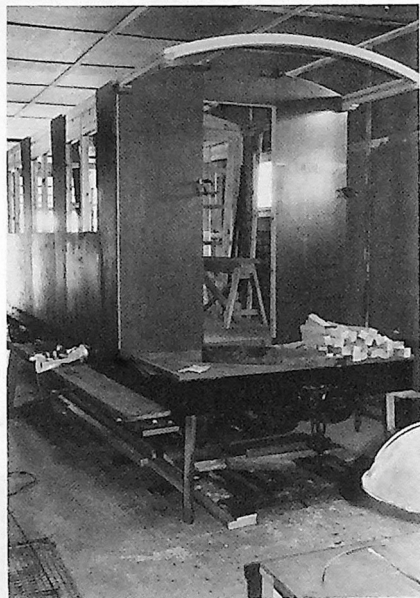
Lokmester og  
prosjektleder  
Roar Stenersen  
og lokmesterass.  
Liv Spøre monterer  
akselkasser.



Lokets ramme sett  
fra "førerhuset".  
Romhjulen 1989



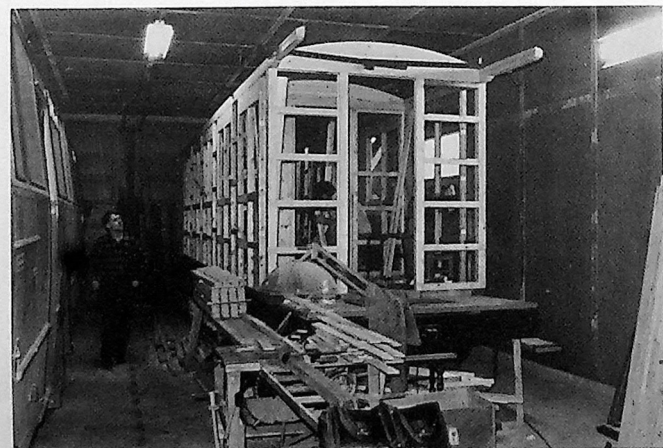
Torleif Pedersen  
har overhålt all  
armaturen til loket.



Utover høsten ble  
vogna gjort ferdig  
utuendig.  
(Se forøvrig artikkel  
i Tertitten nr. 77)



Per Ivar Michalsen  
maler stigrinn



Prosjektleder Trond  
Dehli beundrer (reis)-  
verket i mars 1989

# Vogner

**Co1**  
Vogn Co1 viser seg etterhvert fra sin dårlige side. Det er foretatt festing av innvendige lister og seter som ikke har hatt godt feste i vognkassen. Vognen må snarest inn for restaurering.

**BCo2**  
Vognavdelingens arbeide i driftsåret 1989 har for det meste vært rettet mot restaureringen av personvogn BCo2. Det er arbeidet onsdager og lørdager hele året, bortsett fra i ferien og driftssesongen. Prosjektet har hatt god fremdrift, og nesten alle store, tunge arbeider var unnagjort pr. 31.12.1989. Det kan nevnes at veggene er ferdigkledd med stålplater utvendig og faspanel innvendig. Noe panelingsarbeid gjenstår på delevegger og endevegger. Alle takbuene er montert opp og taket kledd med faspanel. Utvendig tak-gemslister er satt på plass. Halvstaff-lister rundt vinduene er laget nye. Dører og vinduer med klemrammer samt diverse andre innredningsdetaljer, lister etc. er laget nye av vår snekker Otto Nattestad Hansen.

**BCo3**  
Forutsetningen for å øke standarden på våre gamle vogner er å sørge for å holde de vognene vi allerede har restaurert i best mulig stand. Derfor har vogn BCo3 fått mest puss også i 1989.

Vognen er polert utvendig med bilvoks, begge plattformer med grunder og vognrammeender er rengjort og har fått to nye strøk med lakk. Gulv i 3.klasseavdelingen er lakkert med DD-lakk på grunn av sandslitasje. 2.klasseavdelingen ble også "fiffet opp" med møbelpuss og boning av gulvbelegg til åpningen av Sørumsand stasjon, da samferdselsminister William Engseth reiste med vognen.

**CFo5:**  
Vognen har fått nødvendig bremsejustering, da denne vognen har bremset de aller fleste tog fra Fossum ned til Bingsfos stasjon. Det ble på ettersommeren dessverre dratt hjulslag på begge hjulgangene i boggien under F-avdelingen, og i oktober ble boggien tatt ut og demontert som forberedelse til hjuldreie. Vognen er smurt og vasket utvendig og innvendig.

**BCo10:** er smurt og vasket utvendig og innvendig

**CF 11:** " " " "

**C 12** " " " "

**To 1:** Ingen arbeider

**G 9:** Vognen er smurt

**G 13:** Vognen er smurt

**K 19:** Hjulene er tatt ut. Vognen skal restaureres og blir ute av trafikk inntil videre.

**Go 26:** Innlagt nye smøreputer og smurt

**To 27:** Ingen arbeider

**No 44:** Hentet til UHB. Kun endel av rammen eksisterer

**Mf108:** To nye glassruter i bremsehuset satt inn etter at lokal pøbel skjøt mot vognen i mai

**Rko109:** Arbeidet med å bygge opp baneavdelingens "alt-i-ett" arbeidsvogn vogn ble startet opp i 1989.

**Løftkasser:** Ingen arbeider

## Baneavdelingen.

Det har i 1989 vært arrangert få banedugnader, men det betyr ikke at vedlikeholdet har vært dårlig, tvært i mot har vel aldri i museumsbanens historie selve banen blitt rustet opp slik som i 1989. I motsetning til tidligere år er de største arbeidene utført av heltidsansatte på dagtid. Vi har som kjent hatt opptil 5 personer ansatt på sysselsettingstiltak samtidig i 1989.

De utførte arbeidene beskrives fra km. 0 på Sørumsand stasjon og til Fossum, uavhengig av utført rekkefølge.

Løfting, justering og pakking av spor 2 på Sørumsand stasjon. Grusing, justering, løfting og pakking mellom sporveksel 2 på Sørumsand og Noractor plo. Baksing og pakking av spor fra Noractorkurven til Lundby plo.

Sporet er pakket og justert mellom Lundby plo. og Foss. Det er dessuten byttet ut 3 stk. krokete skinner ved Foss. Montering av gjerde fra Foss i retning Sørumsand er påbegynt.

Hele linjen mellom Presterud plo. og tunnelen er totalt bygget om. 5-6 skinner er skiftet ut ved den nye brannstasjonen slik at skinneskjøtene kommer rett overfor hverandre. Kurven fra Presterud og til kulverten ved bekken er bakset slik at kurven nå er jevn, og strekningen fra kurvens slutt til undergang Kongsvingerbanen er bakset snorrett. Fallet fra Presterud plo. og til kurveslutt er justert til et jevnt fall på 7 %, og rettstrekningen mot undergang Kongsvingerbanen ligger loddrett. Dette har medført store løfte og grusningsarbeider med høydeløst av sporet på opptil 30 cm. Videre er stigningen mot tunnelen justert til en jevn stigning på 14 %, også her var store grusnings- og løfteoperasjoner nødvendig med høydeløst tilsvarende det tidligere nevnte. Stigningen begynner nå midt i undergangen, og det er bygget opp en steinmur gjennom kurven på den siden av sporet som vender mot bekken for å hindre utvasking av grus under vårfloppen. Muren er ca. 35 m lang og 30 cm. høy, og antas å forhindre flomskader på strekningen i fremtiden.

Kurven fra undergangen til tunnelen er bakset til en jevn radius på 135 m. Dessuten er over 200 sviller, dvs. over 90 % av svillene på strekningen Presterud plo. til tunnelen skiftet ut.

Ved Fyen sidespor er det anlagt lagerplass for baneavdelingen, og hele banens beholdning av reserveskinner er flyttet fra Sørumsand.

Mellom sporvekselen på Fyen og i retning Fyen bro er det grøftet i en lengde av ca. 25 m mellom NSB og UHB. Fra ca. 40 m etter Fyen bro og forbi Småfoss er det rensket for løv, kratt og mose. Frem fra "glemslen" dukket da opp en pent stensatt kant på ca. 15 m, før den første forstøtningsmuren.

De øvrige stensatte kantene ved Småfoss er også rensket opp, og sporet umiddelbart før broen gruset, løftet og pakket. Baneavdelingens "forstmester" har vært ute med motorsag flere steder, og tømmeretogene har gått flittig til Bingsfoss, slik at vedskjulet nå er helt fullt. Rundt 6 vognlaster med løv etc. på Mf 108 er tippet på fyllingen på Bingsfoss.

På Bingsfoss stasjon er sporveksel 2 bygget helt om; alle små skinnestumper før vekslen fjernet både i spor 1 og 2 og erstattet med lengre lengder. 18 sviller er byttet ut, sporvekselen gruset og justert igjen, dessuten er staget til veksellåsen flyttet slik at veksel-tunga ikke spriker om noen legger over loddet.

Flere vognlaster med kvist er brent på bålplassen ved Bingsfoss hytte, og 100 meter-kurven ved Fjeldvang er bakset rund. 2/3 av 1000 meter-kurven opp mot kufangeren er løftet, justert og pakket. Her er også mange sviller skiftet ut. Denne strekningen hadde opptil 10 cm. for stor overhøyde. Videre er 250 meter-kurven mellom nedre og øvre Sætra bakset jevn.

Øvre Sætra plo. ble fjernet helt, all masse ned til ca. 1 m dybde under sporet fjernet (leire), og erstattet med et 60 cm. lag med drenerende kult, og 40 cm. ned ny grus. En gammel drensledning som var ødelagt og stadig forårsaket lekkasje og telehiv er erstattet med en ny. Massene under overgangen er drenert ut til drenskum med egen ledning og spor og treplanovergang lagt på plass igjen i riktig stigning og kurvatur.

Videre er det lagt nye rør under veien på begge sider av banen, og det er grøftet nedover mot kum på sørsiden.

Under høstpløyningen fikk Jon Stortrøen "husk" på traktoren ved passering av planovergangen og huket ploegen i den ene skinnestrengen, slik at denne fikk en stygg knekk, og sporvidden på stedet ble ca. 600 mm etter dette. Overgangen måtte rives opp igjen og den bøyde skinnen erstattes, justeres og bakses på plass igjen.

Vekseltungen i sporveksel 2 på Fossum, sporveksel 1 på Bingsfoss og i vekslen til Fyen sidespor var bøyd, og er sendt til Sørumsand Verksted for oppretting.

Et stort antall gjerdestolper er losset og lagret på Bingsfoss for senere montering.

Totalt er det i 1989 skiftet ut 318 sviller, hvorav 18 er sporvekselsviller. 220 er lagt inn på den ombygde bandedelen mellom Presterud plo. og Tønsberg tunnel. Det er tilsammen gått med 70 m<sup>3</sup> med grus på samme strekning.



*Veksel og spor justeres på Bingsfoss*



*Klasse A-bane er det blitt etter arbeidet mellom Presterud og undergang Kongsvinger-banen*

## Bygninger og anlegg

### Sørumsand stasjon

Stasjonsbygningen på Sørumsand ble tatt i bruk fra første driftsdag sommeren 1989 etter at samferdselsminister William Engseth hadde foretatt den offisielle åpningen 10. juni.

Årsmeldingen for 1988 inneholder en utførlig beskrivelse av hele byggeprosjektet, og vi skal ikke gjenta det her.

Urskog-Hølandsbanens kontorvirksomhet flyttet fra Oslo S. til Sørumsand stasjon i månedsskiftet april/mai. Stasjonsbygningens 2. etasje rommer nå kontor, bibliotek og møterom. Dessuten er det innredet brannsikket og klimaregulert magasin for bøker, protokoller, dokumenter, tidsskrifter m.v. og møbler i halvparten av kjelleren.

### Bingsfoss stasjon

Bortsett fra løpende parkvedlikehold er ingen større arbeider utført på Bingsfoss i 1989. Parken er tilført 4 nye benker.

### Fossum stoppested/Mork stasjon

Bygningen har fått takstein i 1989, og en del malerarbeid utvendig er fullført.

### Øvrige bygninger

- hvilebu fra Nebbenes/N. Mangen. Lagret demontert innendørs på Sørumsand
- hvilebu Aurskog. Intet arbeid utført i 1989
- uthus fra Aurskog. Lagret demontert utendørs på Sørumsand
- lokstall, Bingsfoss. Intet arbeid utført i 1989
- utedo, Bingsfoss. Intet arbeid utført i 1989
- godshus, Bingsfoss. Intet arbeid utført i 1989
- vognhall, Bingsfoss. Begge gavlvegger og alle porter beiset to ganger
- Bingsfoss hytte. Intet arbeid utført i 1989
- uthus v/Bingsfoss hytte. Intet arbeid utført i 1989
- Fjeldvang. Intet arbeid utført i 1989
- "musikkbu" Sørumsand, benyttet som ekspedisjonslokale i 1987 og 1988. Revet i mars/april 1989.

### Gjerder

Gjerde på nordøstsiden av sporet ved Øyvind Bråtens rønner er påbegynt.

### Portalkranen

Selv om portalkranen på Sørumsand kanskje ikke har så stor publikumsappell, er den en svært viktig del av vårt stasjonsanlegg på Sørumsand: Norges første containerkran er et betydningsskilt teknisk kulturminne.

I 1988 fikk kranen igjen smalspor under seg etter over 25 års pause. I 1989 var det selve kranen som sto for tur: Flere tiårs dårlig eller manglende vedlikehold hadde satt sitt preg på hele byggverket.

Taket er kledd med bølgeblikkplater, og disse hadde fått en stygg, skjoldete rusthinne. Platene var forøvrig ubeskadigede og tette, og vi valgte oppussing fremfor utskifting. Etter ett strøk Owatrol RLS og to strøk Owa-grå ble platene som nye! Til arbeidet fikk vi velviligst låne en meget hensiktsmessig transportabel, hydraulisk lift fra Sørumsand Verksted. Denne liften brakte maleren 10-12 meter opp i luften og inn over taket. På denne måten slapp vi å bygge stillas for dette formålet.

Kranoverbygningen var kledd med 3/4" faspanel som var svært uttørret og tildels ødelagt. Dessuten var begge de lange tverrgående bunnbjelkene spjæret. Den ene var dessuten skjøtet og forsøkt reparert etter en tidligere skade. Bunnbjelkene måtte skiftes for at kranoverbygningen ikke skulle sige ned.

Bunnbjelkene var malmfuru i dimensjon 8400 x 148 x 125 mm, en dimensjon som slett ikke er handelsvare idag. Vi mener at furu limtre i nøyaktig samme dimensjon er en akseptabel erstatning, og valgte dette. Samtidig med utskiftningen av bunnbjelkene skiftet vi panel på 3 av 4 vegger (ikke nordveggen).

Hele kranoverbygget og kranhuset (betjeningshuset) er malt to strøk med rødmaling.

Kranen har ikke fått noen nevneverdig teknisk opprustning, men er allikevel fullt operativ. Oppussing av brokonstruksjon, fornying av elektrisk anlegg og generell overhaling av løpekatt og heisanordning vil bli utført etterhvert.

Viktigst er det nå at kranen er presentabel og operativ og at den kan demonstreres for publikum.



*Portalkranen er pusset opp og overhalt.*



*Billettluken sett fra stasjonsmesters kontor*

## Forskning, fotoinnsamling, innsamling

Arbeidet med forskning og innsamling har vært noe nedprioritert i 1989 p.g.a. de øvrige omfattende arbeider som har pågått.

Prosjektene BCo2, Sørumsand stasjon og Prydz har dog foranlediget noe forskningsinnsats for å bringe diverse utførelsesdetaljer på det rene. Til Sørumsand stasjon er det også samlet inn en del innredning og utstyr.

Til fotoarkivet er det jevnt tilsig av nytt materiale, skjønt hovedtilsaget i 1989 er fra museumsbanens tidlige år, 1961-1970. Det er imidlertid gledelig at vi også i 1989 har fått inn noen titalls gode fotografier fra privatbanetiden.

Arbeidet med systematisering av våre øvrige samlinger er kommet godt i gang i 1989, og et stort antall gjenstander er tatt inn i vårt nye brannsikre magasin i Sørumsand stasjon.

Følgende artikler basert på historisk kildemateriale om UHB er presentert i Tertitten:

Nils Aasheim: Kontraktør Søren Sørensen - genial eller egenrådig jernbanebygger (nr. 75)

Berit Anderson: Günter Schüssler 1835-1898 (nr. 75)

Finn Halling: Sørumsand stasjon (nr. 77)

Erik Borgersen: Tjenestereglement 1906-1926 (nr. 77)

## Publikasjoner, PR, markedsføring

Tertitten

Redaksjonen har hatt denne sammensetning og arbeidsfordeling:

Aud Kristin Brevig	-	annonsefakturerering, medlemsnytt
Jan Deram	-	skrivning av stoffet på PC
Erik Borgersen	-	redaktør, foto, lay-out

Det ble gitt ut tre utgaver, nr. 75 i mars, nr. 76 i oktober og nr. 77 i desember. I år ble årsmeldingen trykket i sin helhet i medlemsbladet (nr. 75).

Til åpningen av jernbaneanlegget i Sørumsand sentrum ble det gitt ut et hefte "Tertitten inn i Sørumsand", som også ble distribuert til medlemmene.

Fra nr. 77 ble det tatt i bruk "Desk-Top Publishing". Det gir bladet et mer profesjonelt utseende. Bidragsyttere kan nå levere stoffet ferdig på diskett, og dette vil kunne lette arbeidet med bladet.

### PR, markedsføring

UHB deltok på Reiselivsmessen på Sjølyst i januar. Sørumsand kommune hadde plass på Akershus Reiselivsråds stand.

Ny brosjyre ble laget av redaksjonen, og denne gang i farger. Det medførte at det ble brukt betydelig mer penger på markedsføring i år enn tidligere. Brosjyren ble dog langt på vei finansiert ved hjelp av annonseinntekter.

Som vanlig ble det i løpet av året sendt ut en rekke pressemeldinger. Et hvert nyhetspoeng ble benyttet og sort-hvitt-fotos ble lagt ved.

Åpningen i Sørumsand og den nye bygningen medførte stor interesse fra aviser, nær-radio og NRK-radio. Det ble både telefonintervjuer og intervju i studio (Østlandssendingen).

Både Østlandssendingen og Reiseradioen var på banen og lagde reportasjer. Aftenposten, Akershus Arbeiderblad, Indre Akershus Blad og radio Skauen har fulgt vår virksomhet nøye. Vi har merket en klar økning i medias interesse for oss.



En rekke henvendelser er besvart med ferdiglagde artikler, fotos m.v.

Vi har øket bruken av annonser i år. Først og fremst i museumsspalten i Aftenposten, men også i lokalaviser.

Spredning av brosjyrer har vært intensivert: Narvesen-kiosker, Oslo Sentralstasjon, turistinformasjonen i Oslo, en lang rekke jernbanestasjoner, og også direkte i postkasser.

På "Togets dag" på Norsk Teknisk Muséum i august hadde vi bemannet stand med video.

En vesentlig del av markedsføringen består i at folk som kommer til UHB blir fornøyde og begeistret. Dermed kommer de gjerne tilbake igjen, og vil fortelle videre til venner og kjente at dette var en stor opplevelse. Derfor er ikke minst innsatsen til driftspersonalet sentral i markedsføringen. Til tross for fulle tog har vi følelsen av at de besøkende fikk et hyggelig opphold og det er viktig for neste års innsats.

## Video

Arbeidet med å lage en presentasjonsvideo ble påbegynt i år. UHB fikk tilgang til videotstyr og en uformell "videogruppe" satte igang. Dreiebok ble laget ferdig før sommeren, og det ble gjort opptak ved flere anledninger. To ganger ble det kjørt ekstratog for filming. Det ble også gjort opptak under vogn-prosjektet og Sørumsand stasjon.

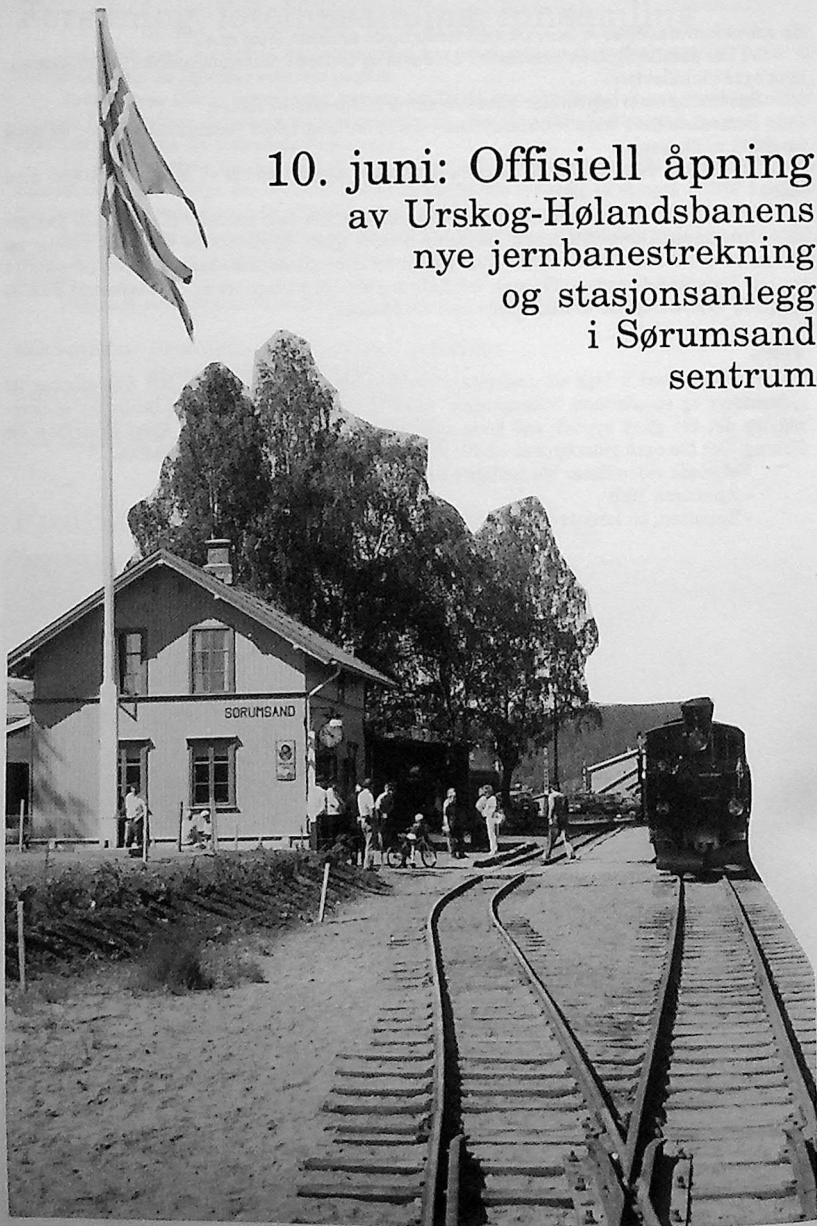
Følgende videofilmer ble ferdige i 1989:

- Åpningen 10/6
- Tertitten, en kort presentasjon



*På perrongen på Sørumsand venter reisende på at toget skal komme*

10. juni: Offisiell åpning  
av Urskog-Hølandsbanens  
nye jernbanestrekning  
og stasjonsanlegg  
i Sørumsand  
sentrum

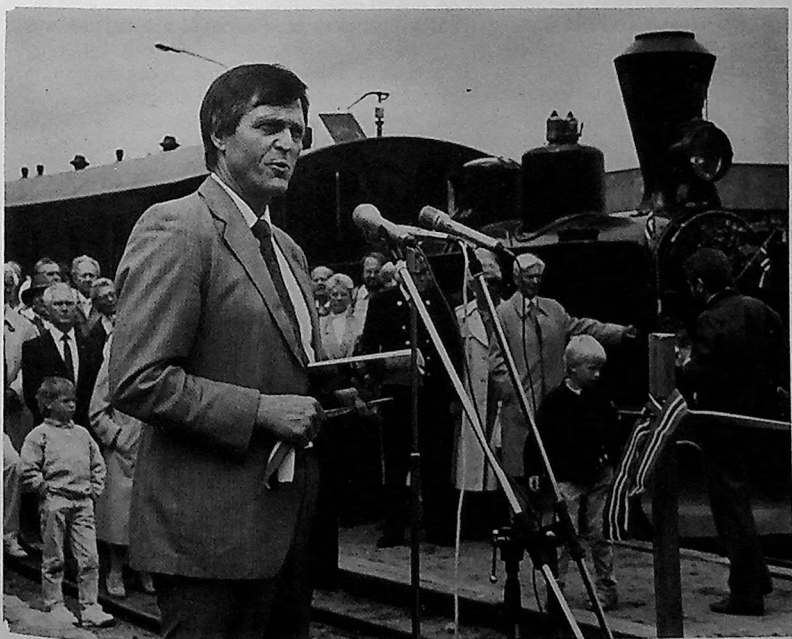


Forberedelsene til en gjenåpning av banen inn i Sørumsand sentrum startet allerede på 1970-tallet. Først i 1986 kom imidlertid arbeidet for alvor i gang, og i løpet av de påfølgende tre år bygget banens aktive medlemmer 1 km. jernbanespor og et stasjonsanlegg i Sørumsand sentrum. Stasjonsbygningen, et to etasjers trehus, er en tilnærmet kopi av Bjørkelangen stasjonsbygning fra 1896. Hele anlegget var bestemt skulle ferdigstilles til driftsseasonen 1989, og i den forbindelse var det naturlig med en offisiell markering av beivnenheten.

En arrangementskomite bestående av Aud Kristin Brevig (leder), Erik Borgersen og Jan Deram ble oppnevnt av arbeidsutvalget. Mandatet var: Organisere og gjennomføre en offisiell åpning av det nye anlegget lørdag den 10. juni 1989. Tre måneder før åpningen fikk arbeidsutvalget forslag til ramme rundt, og gjesteliste, for 10. juni, og etter dette møtet var det bare å sette igang.

Arrangementskomitèen hadde de følgende måneder svært mange baller i luften på én gang. Komitèen skulle bl.a.:

- Sende ut invitasjon og program til gjestene
- Lage pressemeldinger
- Sette opp tjenesteplan og rutetabell
- Utarbeide personalinstrukser
- Holde kontakt med representanten for Ernst G. Mortensens forlag som hadde ansvaret for "91 Stomperud"-statuen og avdukingen av denne
- Besørge lydanlegg, avsperring av riksveien, gave til hovedgjesten, servering på Bingsfoss stasjon



Samferdselsminister William Engset åpnet den nye strekningen og innviet Sørumsand stasjon den 10. juni 1989. Her er det like før båndet klippes over.  
(Foto: Bjørn Grønland)

Få NSB til å stille med spesialtog tur/retur Oslo-Sørumsand

Og ikke minst:

- Få en statsråd til å komme, noe som i et travelt stortingsvalgår ikke er den enkleste sak av verden. Det syntes naturlig å forespørre samferdselsminister William Engseth, og gleden var meget stor da svaret ble: JA!

Gjestelisten lød på over 100 navn, representanter fra; Departementet, Riksantikvaren, fylket, diverse kulturinstitusjoner og norske museumsjernbaner, NSB, Sørum kommune, Ernst G. Mortensens forlag, Forsvaret, pressen og en rekke andre gode UHB-forbindelser.

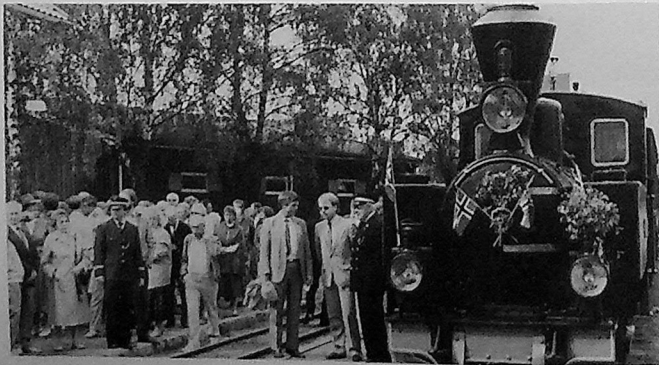
Lørdag den 10. juni opprant. Flagget ble heist til topps, og det var full aktivitet på såvel Sørumsand stasjon som på Oslo S., der mottagelseskomitèen fikk gjestene, anført av samferdselsminister William Engseth, vel ombord i toget. Vel fremme i Sørumsand ble gjestene møtt av korpsmusikk ved Sørumsand skoles musikkorps og Sørum kommune ved ordfører, rådmann, kultursjef og formannskap. Deretter viste vi frem BCo2 under oppbygging, parkanlegget med vannstender og portalkran og sist, men ikke minst; stasjonsbygningen.

På tvers av sporet var spent et silkebånd, og etter båndklipping og tale erklærte statsråden anlegget for offisielt åpnet. Deretter fulgte taler fra fylkesordfører Øyvind Ruud og Sørums ordfører Einar Rundgren, alle fulle av lovord og ros. Riksveien var avsperrt mens dette pågikk, og det kokte av mennesker både på stasjonen og i og på den andre siden av riksveien. Våre talere hadde nok en 3-400 tilhørere, og dette bidro også til noe av feststemningen. Publikum fikk tilbud om togtur senere på dagen, men det første toget var reservert våre gjester.

På Bingsfoss stasjon ble servert snitter og forfriskninger, elskverdiggst bekostet av Sørum kommune. Etter taler av vår driftsbestyrer og styreformann var det gjestenes tur, og det ble flere godord og gaveoverrekkelser. Som avslutning på Bingsfoss-oppholdet ga vi samferdselsministeren et minne fra banen: Et bilde fra banen og vår egenproduserte bok.

Tilbake i Sørumsand igjen ble en statue av "91 Stomperud" avduket til klingende spill av et av forsvarets korps. Gjestene ble fulgt tilbake til Oslo med spesialtoget, og vi kunne konstatere at dagen var en suksess. Ingenting klikket, og solen strålte omkapp med stolte UHB'ere.

Lørdag den 10. juni ble vellykket. Det ble stor blest om banen og publikumsrekord med nær 10.000 besøkende i løpet av sesongen. Og ikke minst: Vi fikk en verdig markering av mange menneskers arbeidsinnsats gjennom en årrekke for en fullverdig utgangsstasjon for Urskog-Hølandsbanen.



Åpningstoget er klart til avgang. Stasjonsmester Erik Borgersen passer på, mens db. Finn Halling og vår veteran, togkontrollør Ivar Elgstøen orienterer samferdselsministeren.



*På Oslo S. tas samferdselsminister William Engset imot av arrangementskomiteen formann Aud Brevig og driftsbestyrer Finn Halling. Styreformann Roar Stenersen (t.v)*



*Ordfører Einar Rundgren ønsker velkommen til Sørumsand*

## RESULTATREGNSKAP 1989 - A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

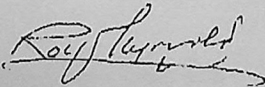
P.g.a tidsnød i forbindelse med trykking av årsmeldingen og sent innkommet revisjonsrapport m/ forandringer, har redaksjonen vært nødt til å bruke en telefax som original for disse sidene. Vi beklager kvaliteten!

FIENDELER	1989	Red. 1988
Kasse	3.463,70	2.585,70
Postgiro	14.256,40	18.783,01
Bankinnskudd	65.486,21	29.090,-
Kortsiktige fordringer	90,-	2.121,-
Beholdning jubileumsbøker	25.000,-	33.000,-
<b>ANLEGGSMIDLER</b>		
Rullende materiell	134.200,-	134.200,-
Varige hjelpemidler	32.100,-	32.100,-
Sørumsand stasjonsbygning	600.000,-	250.000,-
Sum eiendeler	874.596,31	501.879,71
<b>GJELD OG EGENKAPITAL</b>		
<b>KORTSIKTIG GJELD</b>		
Forskuddsinnbetalte medlemskontingenter	8.085,-	12.700,-
Skyldig arbeidsgiveravgift	11.660,-	9.482,-
Skyldig skattetrekk	9.936,-	19.349,-
Kreditorer	0,-	7.165,27
Sum kortsiktig gjeld	29.681,-	48.696,27
<b>LANGSIKTIG GJELD</b>		
Gjeldsbrev	146.600,-	153.438,-
Sum gjeld	176.289,-	202.134,27
<b>EGENKAPITAL</b>		
A-andelskapital	39.500,-	39.500,-
B-andelskapital	7.400,-	7.400,-
Reservefond	75.000,-	20.000,-
Disposisjonsfond	490.119,74	147.558,49
Revisjon-og rep.fond	62.617,57	62.617,57
Revisjon-og rep.fond Prydz	23.670,-	18.670,-
Sum egenkapital	698.307,31	295.746,06
Sum gjeld og egenkapital	874.596,31	497.880,33

Oslo, 19. mars 1990.

Roar Stenersen (s)  
styreformann

Finn Halling (s)  
driftsbestyrer

  
Rolf Myrvold  
reg. revisor

## A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

## Resultatregnskap 1989.

DRIFTSKOSTNADER.	1989	1988
Driftskostnader	23.758,-	27.214,60
Baneavdelingen	64.255,08	55.258,88
Portalkran	54.808,04	8.835,43
Garasjeanlegg	0	34.993,70
Mork Stasjon	0	2.345,32
Prydz	44.120,50	0
Vognvedlikehold	8.211,22	16.149,25
Revisjon:		
BCo2	102.492,76	13.623,18
BCo3	0	6.404,-
Acl00	0	6.582,29
Lok.avd.	6.857,40	5.960,76
Stasjonsavd.	2.067,60	79,-
Sørumsand Stasjon	286.741,24	535.302,79
Tilbakeføringen	0	36.965,70
Lønninger	348.423,47	148.193,25
Arbeidsgiveravgift	57.936,-	25.489,-
Reise-og bilgodtgjørelse	11.076,-	17.708,25
Forsikringer	11.846,-	10.435,-
Løstebil	8.075,53	18.657,78
Strøm	14.021,80	13.320,77
Telefon	11.018,60	12.470,-
Porto	14.106,20	9.010,50
Kontorhold	10.450,18	17.571,40
Administrasjon	2.612,84	10.147,10
Markedsføring	37.356,60	10.854,22
Fotoarkiv	4.290,20	3.863,90
Bibliotek	175,-	349,-
Møtekostnader	0	2.318,30
Diverse kostnader	21.554,34	1.773,42
Kostnader medlemsblad	34.060,70	48.290,50
Kostnader solgte bøker	8.000,-	4.914,20
Videoprojekt	8.723,30	0
Redusjon sykepenger	(19.150,-)	0
	<u>1.177.888,60</u>	<u>1.105.081,40</u>
<b>FINANSKOSTNADER.</b>		
Rentekostnader	29.270,40	7.137,-
<b>ARSREGNSKAPSDISPOSISJONER.</b>		
Oppløsning fond til bakerf.	0	( 60.036,88)
Avsatt til rev./rep.fond Prydz	5.000,-	5.000,-
Avsatt til reservefond	55.000,-	5.000,-
Avsatt til rev./rep.fond	0	23.071,18
Avsatt til disposisjonsfond	341.531,25	62.159,26
	<u>401.531,25</u>	<u>35.193,56</u>
<b>SUM TOTALT</b>	<u>1.608.690,25</u>	<u>1.147.412,66</u>

DRIFTSINNTEKTER	1989	1988
Driftsinntekter	269.004,-	201.218,40
Driftstilskudd	598.775,-	296.900,-
Diverse tilskudd	130.752,60	240.000,-
Tilskudd Sørumsand stasjon	500.000,-	310.000,-
Gaver	225,-	675,-
Diverse inntekter	23.671,01	8.471,18
Inntekter medlemsblad	15.499,50	23.377,70
Inntekter jubileumsbok	8.276,50	9.006,-
Videosalg	2.965,-	0
	<u>1.549.168,61</u>	<u>1.089.648,28</u>
FINANSINNTEKTER		
Medlemskontingent	36.945,-	37.680,-
Renteinntekter	17.589,64	15.084,38
Salg aksjebrev Prydz	5.017,-	5.000,-
	<u>59.521,64</u>	<u>57.764,38</u>
SUM DRIFT- OG FINANSINNTEKTER	<u>1.608.690,25</u>	<u>1.147.412,66</u>

REGISTRERT REVISOR  
ROLF MYRVOLD  
2044 FROGNER

Tlf kontor. 06-82 00 41 - priv. 06-82 01 89

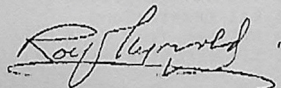
Til generalforsamlingen i

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN.

Revisjonsberetning for 1989.

Regnskapet er revidert og funnet i samsvar med gjeldende regnskapslovgivning. Regnskapet gir et riktig bilde av lagets drift og foreslås godkjent for 1989.

2044 Frogner, den 3. april 1990.



Rolf Myrvold  
reg. revisor



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

*Utføres av:*

# Ornulf Wiig Installasjon A.s

1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

## Ornulf Wiig



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

Ornulf Wiig  
ELEKTRISK FORRETNING

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

Ornulf Wiig  
MASKIN A/S

Gågaten  
Sandvika - Tlf. 54 27 17

Ornulf Wiig  
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika  
Tlf. 54 29 95

ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

Hverdager: kl. 8.30-17.00

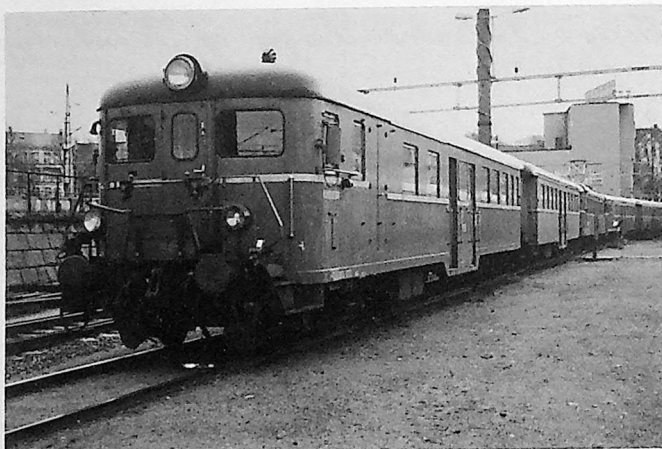
Lørdager: kl. 8.30-13.00



**NYHET 1990**



1 : 87 HO



## **NSB STYREVOGN BFS 67.71**

NMJ/PHILOTRAIN SUPERLINE modell av NSB styrevogn BFS 67.71 for motorvogn av type BM 67. Eksakt i skala 1:87, messingmodell med alle forbildets detaljer.

- Plattform med lykter, overgangslem og høytalerkontakter
- Fjærende buffere og skalakoblinger
- 1000 V multipelkontakter og kabler
- Speller med varmekabler
- Formpresset tak med ventilatorer og stor frontlykt
- Boggler av eksakt type med spestallagde hjul
- Tremiterte vinduer og interiør
- Lakkert i superfinish med alle påskrifter

Følgende varianter av BFS 67 blir laget henholdsvis med og uten lys:

NSB BFS 67.71	UTEN LYS PÅ LAGER NÅ - med lys i mars 90
NSB BFS 67.69	Reservert kunder som har flere BM 67
NSB BFS 67.67	Reservert kunder som har flere BM 67
NSB BFo4b	Prøvedesign gul/rød vognkasse
NSB CFo4b	3. kl. utgave med skjørtstripe, lev. utgave

**MOTORVOGNEREN BM 67 BLE KÅRET TIL ÅRETS MODELL 1988 AV  
MODELLJERNBANEFØRENINGENS MEDLEMMER. NOEN FÅ MOTOR-  
VOGNER ER FORTSATT TILGJENGELIG.**



Lokomotivstallen på Bjørkelangen ble overtatt av Hølandsrutene etter UHB's nedleggelse. "Ombygging" som er foretatt i Hølandsrutenes regi vitner om total mangel på pietetsfølelse og forståelse for fin arkitektur

Foto 13.04.68 Ole Mjelvo

## Lokomotivstallen på Bjørkelangen

- en verdig representant for 1800-tallets industristil.

Berit Anderson

Lokomotivstallen som Urskog-Hølandsbanen nå ønsker å bygge på Sørumsand skal utformes som en kopi av lokomotivstallen på Bjørkelangen. Dette bygget, som idag er lager for NSB/Hølandsrutene, var lokomotivstall for Urskog-Hølandsbanen. Det ble oppført i 1908 med lokstall, smie og verksted etter tegninger av Urskog-Hølandsbanens driftsbestyrer Hagen Westby. Lokstallen var dobbeltsporet med graver under begge sporene. I 1955 ble det påbygd fyrrom, garderobe og toaletter.

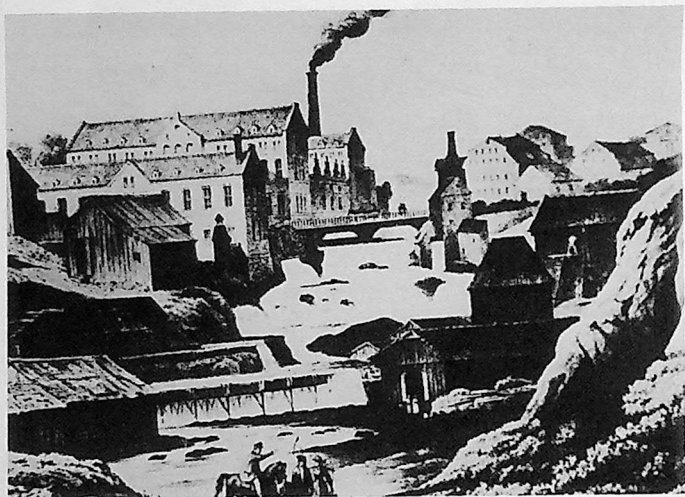
Lokomotivstallen ble oppført i rød, upusset teglsten. Bygget har gotiske trappegavler. I veggflatene er det vertikale lisener og horisontale båndfriser. Langs begge lagsider er det flatbuede vinduer. Over vinduer og dører er det profilert teglstein.

Lokomotivstallen er en verdig representant for industristilen som har sine røtter i England - industrialismens hjemland, men som også fikk stor utbredelse i hele Europa på 1800-tallet. Fabrikkanleggene langs Akerselva i Oslo er det mest konsentrerte fabrikklandskap med 1800-talls industristil i Norge.

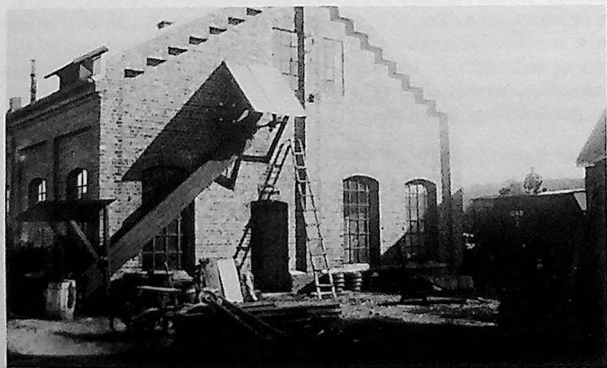
Bygningene skulle være solid bygget og være formålstjenlige. Formene måtte ha sin

forankring i den konstruktive, nøkterne byggemåten. Ofte ble disse byggene tegnet av ingeniører, som var den yrkesgruppen som best ivaretok den bygningskonstruktive oppgaven som var det overordnede mål med bygget.

Industribyggene får allikevel sin egen karakteristiske utforming. Byggematerialet var teglstein, et materiale som ble valgt ut fra brannfare som var knyttet til industribyggene. Ytterveggene står oftest upusset. Byggene ble reist på sokler av granitt, hadde prefabrikerte støpejernsøyler og trebjelkelag. Konstruksjonen ble utformet i et samspill mellom det tunge og det lette, mellom det som bærer og det som blir båret.



*Fabrikkene ved Nedre Foss i Akerelva, Oslo. Til venstre i bildet Hjula Veveri fra 1855*



*"Bakgården" på Verkstedet på Bjørkelangen ca. 1920. (Eigil Prydz)*

Fasader og søyler bar gulv og tak. At fasadene skulle bære, gjorde dem tykke, men ikke nødvendigvis over hele veggflaten. Bæring og avstiving ble ordnet som et system av teglpilarer, kalt lisenere, forbundet øverst med buer eller båndfriser for å fordele kreftene fra taket. Mellom lisenene ble det murt tynnere teglvegger, og satt inn prefabrikerte vinduer av glass og støpejern. Det var viktig å få inn maksimalt med lys ved maskinene. Trebjelkene i gulv og tak ble festet til ytterveggene med jernankre synlig på fasaden.

Fabrikkene var som maskinene, datidens avanserte nyskapingner. Både fabrikker og maskiner var symboler for en ny tid. I Skilling Magazin nr. 8 - 1856 om fabrikkbygningene kan vi lese følgende:

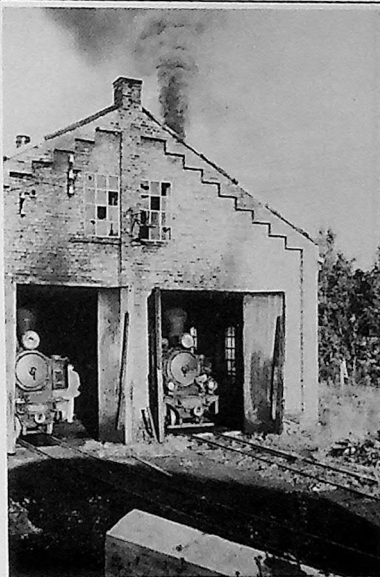
"Når man ser den - i så stor Afstand at man ikke hører dens Larm, som Maskineriets Drift forårsager, skulle man snarere tro at det var et Pallads end en Fabrik.

## Historismen

Lokomotivstallen på Bjørkelangen er et bygg i industristil, men kan også knyttes til stilretningen historismen. 1800-tallet var omveltningenes århundre. Det er industrialismens og de tekniske nyvinningers store epoke med en grunnleggende tro på framskrittet, noe ikke minst utbyggingen av jernbanene bidro sterkt til. Arkeologiske utgravninger og studier av tidligere epoker økte kunnskapen om fortidens mennesker og kulturer. Man fikk et nytt forhold til historien. Den nye kunnskap og de nye idéer ble spredt ved forbedrede trykkesetter gjennom bøker, tidsskrifter og aviser. Som et ledd i den historiske forståelsen ble man opptatt av tidligere tidsepokers arkitektur. Resultatet ble et mangfold av stiler der alle fortidens formspråk ble tatt i bruk. Denne tiden kalles derfor stilforvirringen eller historismen.

Innen historismen er det to retninger: det klassiske og det middelalderiske formspråk. Idealet for det klassiske arkitektursystemet var symmetri, sluttethet og horisontalitet.

Asymmetri, variasjon, fleksibilitet og vertikalitet er stikkord for det middelalderiske formspråk. Bruken av gotiske trappegavler, lisenere, buede vinduer sammen med den



Bjørkelangen lokstall august 1960 (I) T.v. lok nr. 5 Bjørkelangen, t.h. lok nr. 7 Prydz under oppfyring. (Sigmund Sunde)

upussede teglsteinen knytter lokomotivstallen på Bjørkelangen til den middelalderiske stilgruppen.

## Litteraturhenvisninger:

Pål Henry Engh og Arne Gunnarsjaa: OSLO En arkitekturguide. Universitetsforlaget 1984

Terje Hauken: Norske jernbanestasjoner i mur 1854-1913. Avhandling for magistergraden i kunsthistorie, Universitetet i Bergen 1986

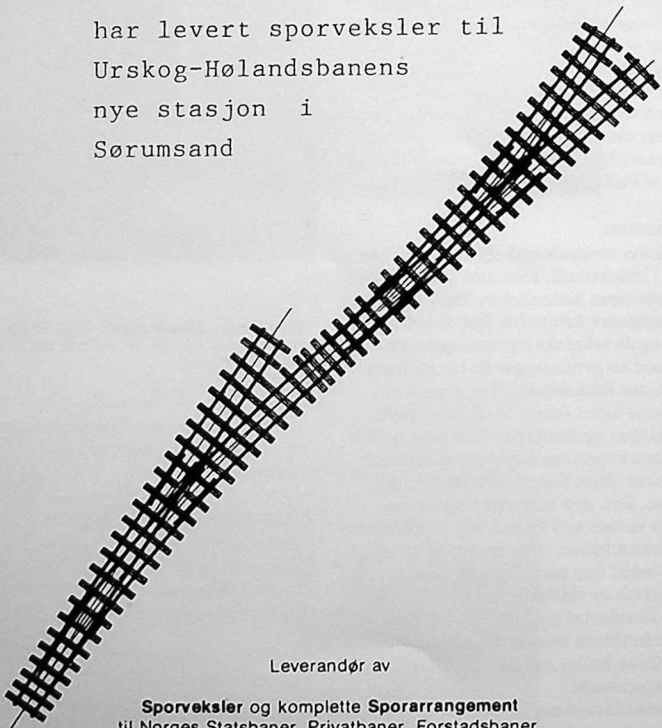
Olle Svedberg: Arkitekternas Århundrade, Europeisk arkitektur på 1800-tallet. Arkitektur Förlag AB, Stockholm 1988

Olav H. Øverås: Industri og arkitektur i Noreg. Byggekunst nr. 5 - 1989



## **RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI**

har levert sporveksler til  
Urskog-Hølandsbanens  
nye stasjon i  
Sørumsand

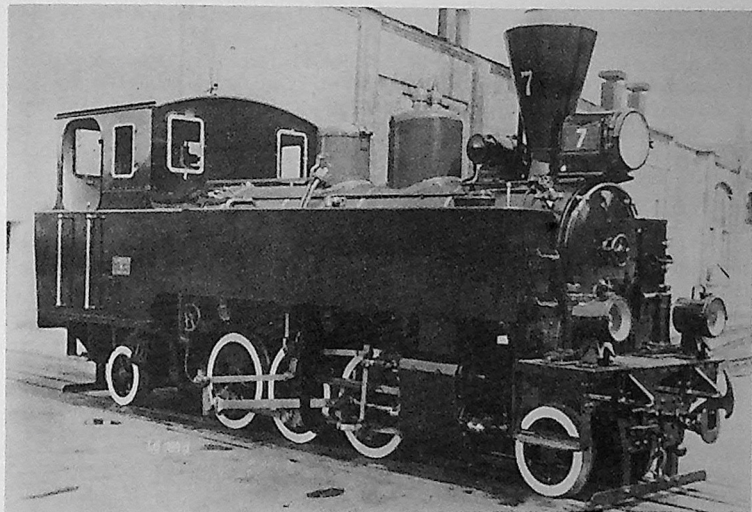


Leverandør av

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

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

POSTADRESSE: ALNABRU - SENTRALBORD 64 60 40 - GRUNNLAGT 1896



NSB type XXIXa nr. 7 poserer for Henschels fotograf R. Kreutzer i Kassel 1950

## 1950 - 1990 Lok nr. 7 "PRYDZ" 40 år

**Roar Stenersen**

Historien om lok nr. 7 begynner faktisk så tidlig som i 1937. Dette året ba UHB's ledelse J. von der Lippe i Oslo om pris på et nytt lokomotiv tilsvarende banens overheterlok 5 og 6. J. von der Lippe var agent for flere utenlandske verksteder, bl.a Sächsische Lokomotiv und Maschinen-Fabrik i Chemnitz (Hartmann), som hadde levert 5 av 6 lok til UHB fra 1895. Hartmann hadde imidlertid innstilt sin lokproduksjon i 1928 etter at ialt 4693 lokomotiver hadde rullet ut av fabrikkens. Siste leveranse var 13 stk. 1-E-1 tanklok til smalsporbanene i Sachsen. Richard Paul Wagner, som var maskinsjef ved Deutsche Reichsbahn, skal ha uttalt "Die Hartmannwerke kann gar nicht Lokomotiven bauen - sie kann nur Spinnereimaschinen bauen!" Det faktum at alle 1-E-1 lokene D.R. fikk i 1928, samt 3 av 5 UHB-lok fremdeles er i full vigør, kaster et lite flatterende lys over den egenrådige Wagners dømmekraft.

Med Hartmann "ute av saga", fikk UHB tilbud på et nytt lok fra Berliner Maschinenbau AG (L. Schwarzkopf), som overtok Hartmanns lokdivisjon. Pristilbudet lød på kr. 59.000, hvilket ble for dyrt for privatbanen i Urskog-Høland.

Da krigen kom til Norge i april 1940, opplevde jernbanene, som omtrent fikk monopol på alle mulige transporter grunnet rasjoneringsen, en voldsom trafikkøkning. I

1941 innhentes et nytt tilbud fra Schwarz-kopf. 22/6-1941 skriver Indre Akershus Blad:

"I Urskog-Hølandsbanens direksjonsmøte tirsdag ble det fattet store beslutninger: Man hadde fått tilbud fra Berliner Maschinenbau i Tyskland - det samme firma som man tidligere har kjøpt lokomotiver fra (??). Prisen vil dreie seg om 90.000 kr for lokomotivet, som ventes til banen om henimot

ett år".

Det er mulig at UHB fikk pris på et lok tilsvarende nr. 5 og 6 tidlig i krigsårene, men fra årsskiftet 41/42 ble all tysk lokproduksjon underlagt militær forvaltning og masseproduksjonen av BR 52 (eller "Stortyskere" som de ble kalt i Norge) tok til. Det ble også serieprodusert 3-4 standardtyper for 75 cm. feltbaner (0-C-0, 0-D-0 OG 0-E-0 tender/tanklok), og det var et lok av denne typen UHB fikk tilbud på.

Disse loktypene ble avskrevet som uhensiktsmessige for UHB, og man innstilte seg på å klare seg med det man hadde. Siste framstøt i privatbanetiden ang. mulig lokanskaffelse var i februar 1942, da driftsbestyrer Prydz dro til Koppang for å besiktige hensatt 1067 mm-materiell etter Rørosbanens ombygging til bredspor.

En faktor som idag har mindre betydning, men som tidligere kunne være avgjørende for lokanskaffelse var lengden på banen(es) svingskiver. UHB's svingskiver var 6,5 - 7 m lange, og tillot følgelig ikke tenderlok av noe slag. En annen side var at UHB med sine 5 tonns akseltrykk ikke kunne handle hva som helst av "hyllevarer" som ble tilbudt. Vi skal huske på at mellom-europeiske 75 cm. baner gjerne hadde 8 - 10 tonns akseltrykk på denne tiden.

Etter at staten overtok banen i 1945, kom atter en gang loksituasjonen på dagsordenen. I mai 1947 bestilte NSB ett stk. damplok for Aurskog-Hølandbanen hos Les Ateliers Metallurgique i Belgia. Prisen var 141.000 f.o.b. Antwerpen. Denne odren ble uvisst av hvilken grunn - annullert, men vi må ha i erindring at etterkrigstidens Europa var preget av handels og valuta- restriksjoner. Tyskland og de andre aksemaktene måtte betale krigsskadeerstatninger, gjerne i form av industrivarer, til de tidligere okkuperte landene. Dette er den sannsynlige årsaken til at NSB 26/11-1948 ber firmaet Kahrs & Fleischer A/S i Oslo om pris på ett - alternativt to - damplokomotiver tilsvarende UHB no.5, bortsett fra sylinderdiameteren, som NSB ønsket redusert fra 280 til 260 mm. (tilsv. lok 4).

Kahrs & Fleischer representerte (bl.a. ?) Henschel & Sohn GmbH i Kassel i Vest-Tyskland. Henschel var (og er) en av tungvektene i europeisk lokproduksjon med

nær 33.000 produserte lokomotiver fra 1848 frem til idag.

Henschel foreslo en rekke endringer i konstruksjonen. Det største avviket fra originaltegningene var at fabrikken ønsket å bygge lpeakslene i Bissel-boggier istedenfor Adams-boggier, samt benytte sleider av type Müller med automatisk omløp. Maskinavdelingen i Hovedstyret var enig i at forslagene var gode, men poengterte at man av vedlikeholdsmessige grunner ønsket lik utførelse som på eksisterende lok. Endel foreslåtte forandringer gikk man likevel med på. Det var som følger:

- 1) Ventilregulator istedenfor sleideregulator
- 2) Helseveiset fyrkasse (kobber)
- 3) Vann og kullkasse i sveiset utførelse
- 4) Røkskapsdørklemmer istedenfor sentral lukkeanordning
- 5) Elektrisk sveiset røkskap
- 6) Enkel linjal og krysshode istedenfor krysshode med en øvre og en undre føring.

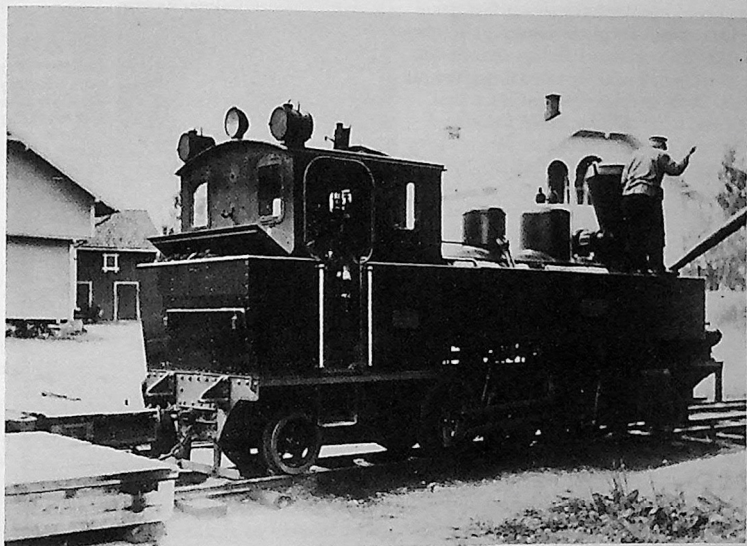
Merkelig nok var det kun pkt. 1 og 2 som kom til utførelse. Pkt. 3 bare delvis - idet kullkassen er klinket. Til slutt måtte man finne seg i at de tyske Riksbaners materialforskrifter ble gjort gjeldende. I et brev av 21/7-1949 bestilte NSB ett lokomotiv til en pris av US \$ 19.910 (N.kr. 98.753) med et tillegg for tracingoriginaler med 2 sett lyskoper (Hvem sitter på dem idag?) for US \$ 1.538 (N.kr. 7630).

Banens nye lokomotiv - det syvende i rekken - ankom Norge i juni/juli 1950. Loket var også det siste damplok som overhode ble levert til Norge, og avsluttet således en nesten 100-årig epoke.

Kjelen ble sertifisert 18/7-1950 og loket ble satt i daglig trafikk ca. én måned senere. Loket hadde ikke navn ved leveransen, men NSB besluttet å fortsette navnetradisjonen på banens lok ved å gi maskinen navn etter banens mangeårige driftsbestyrer Eigil Prydz, som gikk av med pensjon i oktober 1951. Navneseremonien fant sted 11/12-1952 i verkstedet på Bjørkelangen.

Lok nr. 7 "PRYDZ" fikk bare 10 års drift på den banen den var bygget for. I disse årene oppførte det seg rimelig bra og fikk raskt et renommé som litt av en spreking.





Lok nr. 7 Prydz tar vann fra nordre tårn på Bjørekelangen ikke lenge etter leveransen. Lokomotivet er velutstyrt med lamper; tre i hver ende. (UHB-arkiv)



Lok nr. 7 Prydz med blandet tog på Skulerud i 1959. (Mogens Bruun)

En svakhet i konstruksjonen var foringene til sleidskapene. Tetningsringene i sleidehodene fikk tak i portene i foringene med den følge at ringene brakk og selve foringene ble ødelagt. Dette er forøvrig et problem som henger ved loket til denne dag. Lokets tid på UHB var omtrent så begivenhetsløs man kunne vente. Loket trakk avskjedstoget 30/6-1960, og gjorde i alt 6 ekstraturer på banen etter nedleggelsen. Den siste var 28/10-1960 hvor togsammensetningen var: lok 7, lok 2, CFo8, Co9, BCo4 og To27 med løftkasse 202. Alt dette materiellet var overlagt Jernbanemuseet på Hamar, som ville ha en togstamme i drift på museets område.

Etter ankomsten til Hamar ble loket satt inn på NSB's verksted for å bygges om til oljefyring m.m. Museet tok ikke sjansen på brannfare med kullfyring, dessuten skulle loket være enmannsbetjent. Verkmesteren som fikk jobben med ombygningen var ingen ringere enn Sigurd Østensen, som på den tiden tjenestegjorde på Hamar.

Oljefyring på damplok var jo mye brukt i Europa, men kun forsøksvis i Norge. Det var imidlertid ingen "damplokoljefyr" som ble satt inn i lok nr. 7, bare et elektrisk brennerhode med viftedel. Følgelig kunne fyren ikke brukes når loket kjørte, og man var m.a.o avhengig av en stikkontakt og skjøteledning for å få fyren igang. En oljeringledning ble lagt fra brenneren fram til turbogeneratoren som fikk en liten oljepumpe montert på rotorakslen. Således mente man at trekken i fyren ville holde flammen vedlike uten at viften gikk, bare oljestrømmen var kontinuerlig. Imidlertid gikk det ikke bedre enn at trekken blåste ut fyren, derfor monterte man på et forlengelsesrør på blåstpipen slik at exhaustdampen ble ført rett ut uten å lage trekk. Gnistfangeren i pipen ble fjernet for å få til dette. Denne driftsformen ble i gamle dager kalt "å kjøre på kjelevannet" dvs. fyr opp og kjør til trykk er borte. Bivirkningen er at kjelens trykk og temperatur går opp og ned, og kjelens gods fram og tilbake (termisk ekspansjon). Dette kan ha vært en medvirkende årsak til at alle toppstagene i kjelen måtte byttes i 1968, samt at kjeletrykket ble redusert fra 12 til 10 kg/cm<sup>2</sup> ved L.R 8/5-79. (Siste L.R på Hamar).



Lok nr. 7 Prydz med UHB-tog på Jernbanemuseet Hamar, tidlig i sin tid på museet (1963-64) Blåstrøet er ennå ikke forlenget til toppen av pipen

Det skal tilføyes at lok no. 2 "Urskog", som idag besørger trafikken på museet, kjøres på akkurat samme måte.

"Prydz" trakk "Tertitt-toget" på museet t.o.m sommeren 1981. Vi overdriver vel ikke mye når vi sier at loket ble kjørt i filler i løpet av disse 19 årene. Enkelte nødreparasjoner ble nok foretatt, men i det store og hele gikk maskinen for lut og kaldt vann. Vi husker at vår gamle venn Johan P. uttalte at "Prydz" omtrent ikke var til å rikke for egen maskin på slutten. Ikke å undre seg over når maskinsmøring, stempelring, pakkbokser og 1000 andre vitale maskindeler var ødelagte.

I 1987 ble loket overlagt A/L UHB, og har siden vært under restaurering.

I sitt 40. år er Henschels byggenr. 28436 - lok nr. 7 "Prydz" nedplukket i sine enkelte faktorer. For endelig tilstandsrapport henvises til annet sted i bladet.

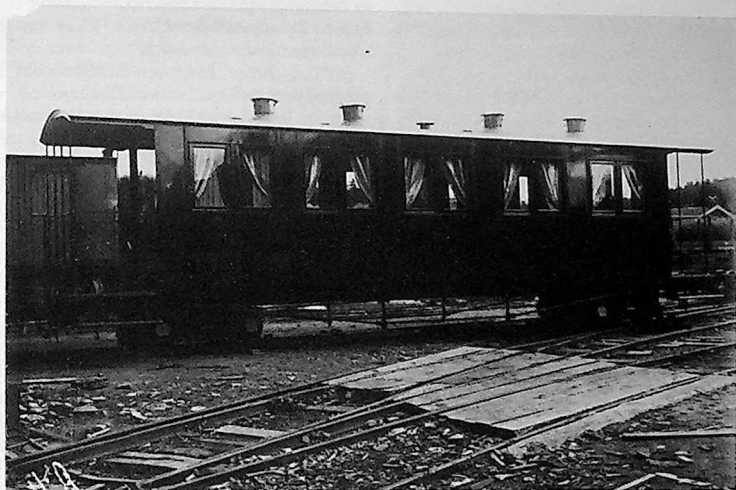
På samme måte som vi har gjort det med de to andre lokene, skal også nr. 7 "Prydz" revitaliseres til en god og sikker framtid foran museumstogene på UHB, - og kanskje for første gang i sitt liv - tas vare på av folk som virkelig føler ansvar og respekt for tidligere tiders arbeidshester, som er dagens tekniske kulturminner.

Kilder:

"Tertitten 1896-1986" UHB 1986

A.B. Gottwald: Geschichte der Deutschen Einheitslokomotiven. Franck 1978

Messerschmidt/Kademann: Henschel Lokomotiven von 1848 bis heute. Steiger 1985



Leveransefoto av BCo1, august 1896 (Foto: Skabo)

## BCo2

Finn Halling

Arbeidet med restaurering/rekonstruksjon av vår vogn BCo2 pågår for fullt, og vi håper å ha vognen driftsklar til 1990-sesongen. I den anledning har vi sett litt på vognens historie. (\*)

### Bestilling

24. mars 1895 ble Urskogbanens anleggsbestyrelse samlet på sitt kontor i Skovveien 20 i Oslo for å ta stilling til hva som skulle bestilles av rullende materiell til banen.

Som tertiærbane ble Urskogbanen bygget og utstyrt på billigst og enklest mulig måte. Investeringene skulle være akkurat tilstrekkelige til at banen kunne utføre de transportoppgaver den ble bygget for å utføre, punktum.

At tømmer og plank var det banen ble bygget for å frakte, gjenspeiles tydelig av hva slags vogner anleggsbestyrelsen ble enig om å bestille i mars 1895:

- 6 boggi godsvogner (flatvogner) (nr. 1-6)
- 12 korte godsvogner ( " ) (nr. 7-18)
- 2 lukkede godsvogner (stoppevogner) (nr. 19-20)
- 2 passasjervogner (2. og 3. klasse) (nr. 1-2)

Boggivognene ble bestilt fra Skabo Jernbanevognfabrik, de øvrige fra Strømens Værksted.

Av 22 vogner var 18 tømmer/plankevogner! Passasjertransport var ikke ment å bli noen stor geskjeft ved banen, noe de to passasjervognene med tilsammen 56 sitteplasser (60 om sommeren) indikerer.

Men om utstyret var billig og enkelt, var det allikevel solid: 21 av disse 22 vogner var i bruk frem til nedleggelsen i 1960 (og 6 er tatt vare på ved museumsbanen)!

## Utførelse

Personvognene ble bestilt på grunnlag av tilbud fra Skabo på kr 5.892,- pr. vogn. Av anleggskomitèens protokoll fra møte 24.3.95, der vedtaket om bestilling ble truffet, synes komitèen mangelfullt orientert om hva Skabo hadde gitt tilbud på; vognene til kr 5.892 skulle ha "mindst 24 Siddepladse".

I utførelse var vognene nær beslektet med de 4 personvogner Skabo bygget til Nesttun-Osbanen, dog med den forskjell at Urskogbanens vogner fikk stålplatekledning i stedet for teakkledning.

Skabo ser ut til å ha kommet raskt i gang med byggingen; 14.9.95 samlet anleggskomitèen seg igjen i Skovveien for å ta stilling til vognenes innredning. Hans H. Skabo deltok på møtet. Vi lar protokollen fortelle: "Angaaende Indredning og Udstyr af Passagervogne. Det besluttes at den af Hr. Vognfabrikant Skabo med Skrivelse af 20de August dette Aar indsendte Skisse til Passagerbøgvogne skulde legges til Grund for Vognenes Udstyr dog med den Forandring, at 2. Klasses Kupe Afdeles med 1 Skillevæg saaledes som angivet i (...uleselig) Tegninger. Herved fremkommer en Røgekupe med 4 Siddepladse udstyret med Læderbetræk samt en anden Afdeling med 6 Siddepladse udstyret med Tøibetræk. Der (...uleselig) anordnes Viduene ligt i baade 2den og 3die Klasse. Endvidere skal Vognene beklædes med Jernblik malt og lakeret baade ind- og udvendig. En flytbar Ovn anbringes i 3die Klasses Kupe ved Skilleveggen til 2den Klasse med Varmerør gjennem denne, hvorved en Hylle over den ene Sides Bænk bortfalder naar Ovnen er anbragt. Saavel ovn som Hylle skal være flytbar, (...uleselig) om Vinteren Ovnen kan indsættes og Hyllen borttages. Naar Ovnen er borttaget skal det forefindes en løs Bænk til Indsættelse."

Belysningen ble besørget av 4 oljelamper. Vognene ble levert omkring måneds-skiftet august/september 1896; Skabos faktura er datert 4.9.1896.

Teknisk Ugebladets utsendte gav en interessant beskrivelse fra en prøvetur med vognene (Teknisk Ugeblad s. 295, nr. 37/1896):

"Passagervognene prøvekjørtes i lørdags og befandtes at være både smukke og

hensiktsmessige, og har behagelig gang. De er malede mørkerøde med gule og sorte linjer i lighed med de af Skabo til de danske statsbaner leverede vogne."

"Gule linjer" betyr stafferinger - det var malt dobbeltstrekkede stafferinger på samtlige jernplater (!). De brede, loddrette, profilerte listene var malt sorte, mens listene rundt vinduene var røde, som platene. Eiendomsmerke UB og klassebetegnelse II og III var malt på platene med gult.

## Innrednings- og utstyrskuriositeter

Varmerøret gjennom veggen til 2. kl. er en sak for seg.

Var det *ovnsrøret* som ble ført gjennom veggen, ville røret stå ca. 10 cm. fra røret til nærmeste passasjer på 2. kl.

Vognen hadde 4 skyvedører; ytterdørene med glass i øvre halvdel og fylling i nedre, mens dørene mellom 2. kl.-avdelingene og mellom 2. og 3. kl. hadde 2 fyllinger. Over 3 av dørene var det montert små rektangulære speil.

Ved leveringene var vognene utstyrt med overgangsglemmer for overgang mellom vognene. Lemmene må ha kommet i konflikt med koblingshornene, og det er uvisst om de ble brukt. Lemmene ble tidlig fjernet. Som en kuriositet kan nevnes at håndtaket på skrubrekket ved leveransen var malt lyst (hvitt eller gult). Utvilsomt dekorativt ved leveransen, men upraktisk i daglig bruk.

## I drift

Urskogbanen ble åpnet 14.11.1896, og begge vognene ble benyttet i åpningstoget. Frem til leveransen av Hølandsbanens 4 passasjervogner høsten 1898, besørget BC01 og BC02 all passasjertransport ved banen.

## Ombygging

Sammenslutning av Urskogbanen og Hølandsbanen fikk betydning for banens rullende materiell. I betingelsene for sammenslutning het det bl.a.: "Urskogbanens 2 Stykker Passasjervogne omgjøres til 3die Klasses Vogne, hvorved iagttages, at der bliver ensartet opvarmning paa samtlige Vogne." Arbeidet med vognene, BC01 og BC02, skulle utføres for Hølandsbanens regning.

regning.

Sammenslutningsbetingelsene ble godkjent av begge baneselskapene våren 1898, men ombyggingen av de to vognene til 3. klasse ble ikke utført.

På møte i Hølandsbanens anleggsbestyrelse 3.9.1898 ble det lagt frem et brev fra poststyrelsen med spørsmål om Hølandsbanen ville innrede postkupper i sine nye boggibremsevogner (CFo5 og CFo6) mot en godtgjørelse på kr 0.08 pr. kjørt kilometer. Anleggsbestyrelsen var positiv p.g.a. de gode inntektene, men mente at postkupper burde innredes i Urskogbanens 2. klasse og at Urskogbanen dekket halvparten av kostnadene. Dersom Urskogbanen ikke var villig til en slik deling, var anleggsbestyrelsen forberedt på at Hølandsbanen dekket alle kostnadene. Og hvis Urskogbanen ikke tillot ombygging av sine vogner, ville Hølandsbanen for egen regning innrede postkupper i en av sine nye stoppevogner...

Det var Urskogbanens vogn BCo2 som ble tatt ut til ombygging. Snekker Ole Olsen fra Ødegaarden utførte arbeidet på 23 dager à kr 3,50 og brukte materialer for kr 16,50. Regningen skrev han 14.1.99, men sine 97 kroner fikk han først 29.4.99, etter at regningen hadde vært innom Robert Iversen i Urskogbanen og J. Sætrang i Urskog-Hølandsbanen før kasserer Østenby i Hølandsbanen utbetalte beløpet.

Vi har få detaljer om hva ombyggingen besto i, men at arbeidet var relativt omfattende tyder de medgåtte 23 dager på. Av fotografier fremgår det imidlertid at det ble bygget inn en brevsprekk mellom de to vindusfeltene i den opprinnelige 2. klasseenden, og dette tyder på at hele 2. klassen ble gjort om til postkupper.

Omkring 1. verdenskrig ble oljelamper erstattet av parafinlamper og litt senere fikk CDo2, i likhet med banens øvrige vogner, emaljeskilter utvendig. "POST"-skiltene kom først, "3.kl." først utpå 1920-tallet.

Neste større ombygging "inntraff" i 1929. Følgende står å lese i driftsbestyrer Eigil Prydz' rapport til NSB's tilsynshavende for private jernbaner for dette året under overskriften "Vognene":

"Av disse er en BCo ombygget til BCDo og en tidligere CDo ombygget til Co. Herved er for det første opnået å øke post-inntekten



Prosjektleder Trond Dehli iferd med å sette plater på BCo2.



Co2 var i så dårlig forfatning da museumsbanedriften begynte at en ikke kunne brukes. Interiørdetalj 20.03.67 (C.F. Thorsager)

med 40 %. Videre kan hovedtogene nå føre følgende vognstamme: 1 CFo + BCDo imot tidligere 1 CFo + 1 BCo + CDo."

BCo7 "Svenskevogna" eller "Falunvogna" ble altså bygget om til BCDo7 mens CDo2 ble bygget om til Co2. Og Co fortsatte den å være helt til nedleggelsen i 1960, selv ikke endringene i litreringsreglene hos NSB i 1956 påvirket dette.

En tid etter ombygningen fra CDo til Co, trolig midt på 1930-tallet, fikk Co2 en innvendig "ansiktsløftning". Veggene ble kledd med finérplater, setene polstret og trukket med skai mens det ble lagt eikeparkett på gulvet. Slik gikk vognen nokså uforandret frem til nedleggelsen.

### Til museumsbanen

Co1, Co2, BCo3, CFo5 og BCDo7 ble overlatt til A/L Hølandsbanen. Andelslaget frasa seg imidlertid BCDo7, slik at denne ble hugget. Etter opphold på Lierfoss, Skulerud og Sørumsand Verksted, kom de øvrige vognene etterhvert til museumsbanen.

Co2 ankom først - sommeren 1963 ble den fraktet fra Skulerud til museumsbanen. CFo5 fulgte etter i januar 1964.

Da A/L Hølandsbanen kjørte sitt første damplokktrukne tog 25.10.64, besto toget av Lok 6 HØLAND, CFo5 og Co2.

Co2 var imidlertid i svært dårlig forfatning, og etter å ha tjent som overnattingssted for aktive medlemmer noen tid, begynte restaurerings- eller kanskje heller demonteringsarbeidene. Vognen ble aldri satt inn i de ordinære persontogene for publikum. Delvis ved hjelp av naturkreftene var vognkassen ferdig demontert høsten 1975 - kun rammen, boggi og en del seter, vinduer og profiler til vognkassen var tilbake.

Etter en noe omtumlet tilværelse - på Lillestrøm, på Fyen sidespor, bak vognhallen på Bingsfoss, som skivlelager og som hvilested for løftkasse 97, ble rammen tatt inn til revisjon høsten 1987. Men det er en annen historie...

(\*)

Vårt historiske arkiv inneholder atskillig mindre opplysninger om vognene enn f.eks. om lokomotivene. Artikkelen er basert på tilgjengelig og kjent materiale og er således ikke en fullstendig historie.

## Medlemsnytt

ved Erik Borgersen

### Opplæring i D&V

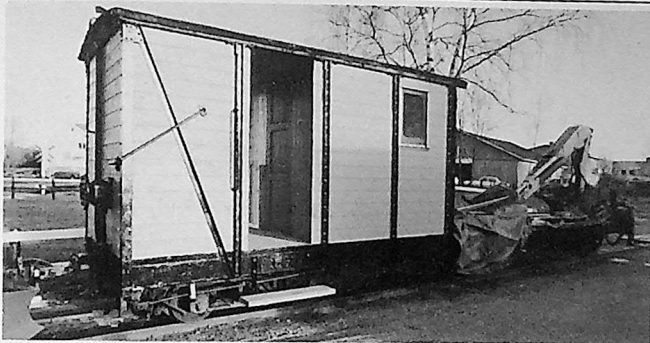
Opplæring av stillingshaverne i D&V i system var den viktigste delen av vedtektene som ble vedtatt på årsmøtet i D&V 15.mars. Dessuten er ansvarsområdet endret noe for enkelte stillinger, og arbeidsutvalgets (AU) oppgaver og sammensetning har blitt mer fasttømret.

Mens vi i all tid har sett det som opplagt at det må lang opplæring til for å bli lokfører, har vi i liten grad sett på hvordan de aktive i D&V skal erverve seg kunnskap om det de har som ansvarsområde. Hvem som helst kunne tidligere bli valgt til stillinger med betydelig ansvarsområde. Nå må man velges først til en opplæringsstilling (f.eks. vognvisitør eller stasjonsbetjent).

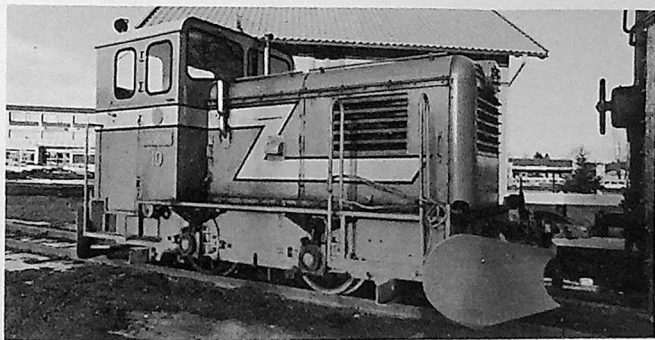
Ansvaret for opplæringen har alle avdelingsledere i samarbeid med Trafikksjefen. Trafikksjefens oppgaver er nå utvidet til å omfatte opplæring av alt personale. Dessuten har Tc overtatt oppgaven markedsføring og PR, charterkjøringen, kontakt med Reiselivsrådet m.v. og diverse andre oppgaver som tilligger Driftsbestyrerens kontor. Erik Borgersen ble valgt som ny trafikksjef. Kjell Navestad ble valgt som rutesjef med spesielt ansvar for utarbeiding av ruter og personalplaner. Som ny redaktør ble valgt Jan Deram. Denne stillingen omfatter nå bare medlemsbladet og trykktekniske oppgaver i forbindelse med utarbeiding av f.eks. brosjyremateriell.



Herrene Deram og Skråmm i aksjon på Reiselivsmessen på Sjøløst



Baneavdelingens nye arbeidsvogn Rko 109



"High-tech"-loket nr. 10 Granfos. Nå utstyrt med ploger i begge ender

## Flere tog

Tertitten stiller med et utvidet tilbud i 1990. Flere togavganger skal gi publikum økt valgmulighet. Dessuten vil 2 lok bli fyrt opp i hvert fall 3 søndager, og med totogsdrift 17.6 og 2.september.

Hver søndag vil det bli kjørt et nytt togpar med avgang fra Sørumsand kl. 10.30. Det blir noe justering i rutene slik at alle tog får lengre (3 min.) opphold på Fossum. Det betyr at personale må bli flinke til å annonsere dette oppholdet og at folk kan gå ut og f.eks. se på stasjonsbygningen. Dette vil gjøre turen litt mer trivelig for publikum, og mindre T-bane preget. Oppholdet i Bingsfoss blir da lite grunn kortere. Alle må nå jobbe for å fortelle de besøkende at man kan bli der til et senere tog. Det vil nå bli mer naturlig og vanlig at folk går av på optur. Det må konduktørbetjeningen tilpasse seg.

Årets driftssesong er 10/6 - 2/9. Chartertog kjøres hverdagene 7, 8. og 11. juni. Det kan også leies tog på kvelder og lørdager gjennom hele driftssesongen.

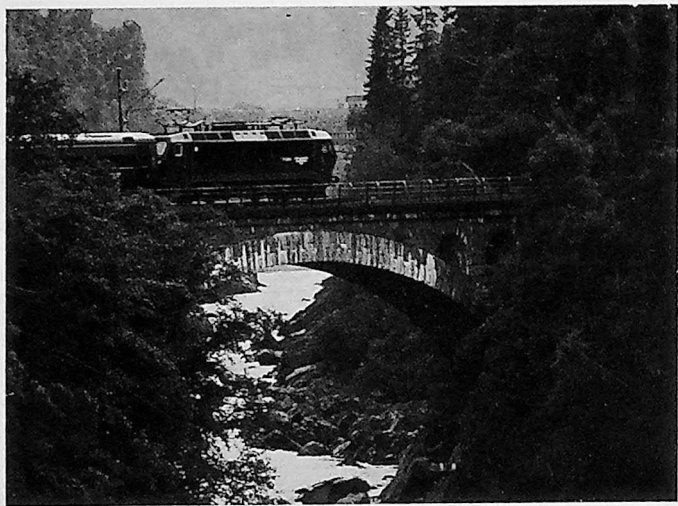
## Tertitten til salgs

Har du ikke alle utgavene av Tertitten? Følgende nummer kan skaffes: 57, 59-63, 66, 67, 69-74, 76 og 77.

Kr. 20,- pr.stk.

Skriv til: UHB, Postboks 59, 1920 Sørumsand. Porto i tillegg.

Fra Norsk Jernbaneklubb er det kommet redaksjonen i hende et meget godt og utfyllende temaregister til På sporet nr. 1 - 60. Registeret inneholder også henvisninger til artikler i Tertitten, og anbefales på det varmeste. Henv. til Norsk Jernbaneklubb, Postboks 1492 Vika, 0116 Oslo 1



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

**NSB**

