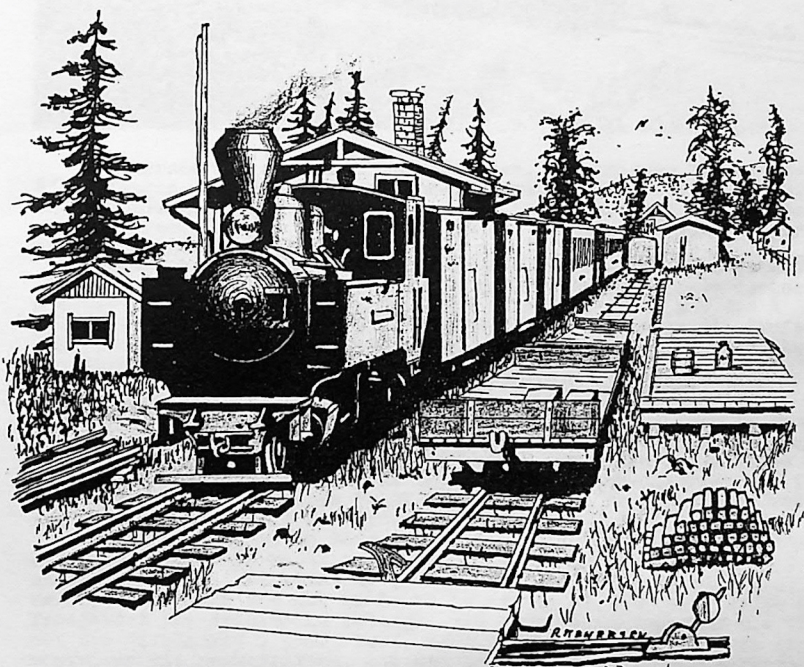


Nr. 21.

# Tertittten

## I JUBILEUMSÅRET





TERTITTEN I JUBILEUMSÅRET,  
 utgitt i desember 1971 i an-  
 ledning Urskogbanens 75-års  
 jubileum og A/L Urskog-  
 Hølandsbanens 10-års jubileum.

Redaksjon: Hans P. Grøner  
 Stein Olav Hohle

Andelslagets adresse:  
 Postboks 31, Vinderen, Oslo 3.



Lok nr. 2 på Bjørke-  
 langen i 1959.

Loket bærer nu navnet  
 "Urskog", men er den  
 opprinnelige "Eidsverket".  
 Lok nr. 1 "Urskog" ble  
 utrangert i 1923 og  
 navnet "Urskog" ble da  
 overført til lok nr. 2.

Tekniske data:

Vekt i driftsklar stand:  
 14,9 tonn.

Heteflate: 26,63 m<sup>2</sup>

Ristflate: 0,55 m<sup>2</sup>

Kjelovertrykk: 12 kg/cm<sup>2</sup>

Drivhjulsdiameter: 750mm

Vannbeholdning: 1,45 tonn

Kullbeholdning: 0,5 tonn

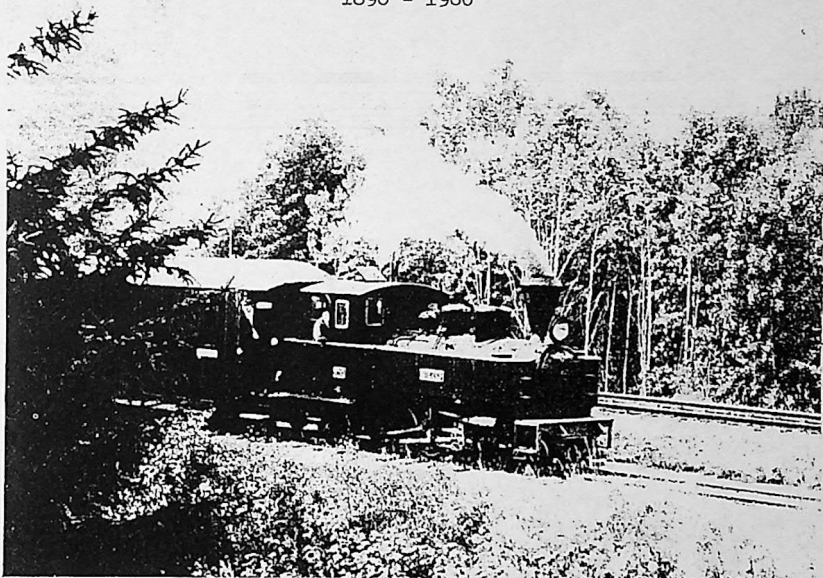
Sylindertrekraft:  
 2000 kp.

Foto fra Mittet.

Forsidebildet er tegnet  
 av Roar Stenersen.

# URSKOG-HØLANDSBANEN

1896 - 1960



Den første del av Urskog-Hølandsbanen, strekningen Bingsfoss-Bjørkelangen, ble åpnet for alminnelig trafikk 19. oktober 1896. Den høytidelige åpning av banen ble dog først foretatt av arbeidsminister Peder Nilsen 14. november 1896 i forbindelse med en stort anlagt festmiddag på Eid i Høland.

Urskog-Hølandsbanen grenet ut fra det bredsporede statsbanenett ved Sørumsand på Kongsvingerbanen 38 km. fra Oslo, svingte nordøst gjennom bygdene Blaker og Urskog, for så omtrent rett mot syd å gjennomskjære bygdene Nordre og Søndre Høland helt frem til Skulerud ved det Fredrikshaldske vassdrag, hvorfra det om sommeren ble opprettholdt daglig dampskipsforbindelse med Tistedal og Halden.

Banens lengde var 57 km. og dens sporvidde kun 750mm., den minste sporvidde til alminnelig bruk her i landet.

Urskog-Hølandsbanen kan på sitt vis vel sies å ha vært en av de mest interessante jernbaner her i landet. Tross sitt smale spor og enkle utstyr og tross alle vanskeligheter, viste den seg i de 64 år den gikk å ha utført et arbeide innen sitt trafikk-distrikt som idag vanskelig kan vurderes fullt ut, idet dette arbeidet i en vesentlig grad medvirket til at bygdene idag står så godt som de gjør.

Tanken om å bygge en bane mellom Blaker og Mysen ble tatt opp allerede i 1865. En majoritet i jernbanekommisjonen av 1875 foreslo en slik bane opptatt blant de i annen rekke påpekte anlegg, idet man særlig festet seg ved den militære betydning en slik bane ville ha. Prosjektet ble imidlertid henlagt, men private andragender ble fremmet for Stortinget i 1882, 1883, 1890, 1891 og 1892. Da disse henvedelser ble resultatløse, ble det av den lokale jernbanekomite innsendt andragende 2. januar 1894 om konsesjon samt statsbidrag,

Killingmo Jernb. St.

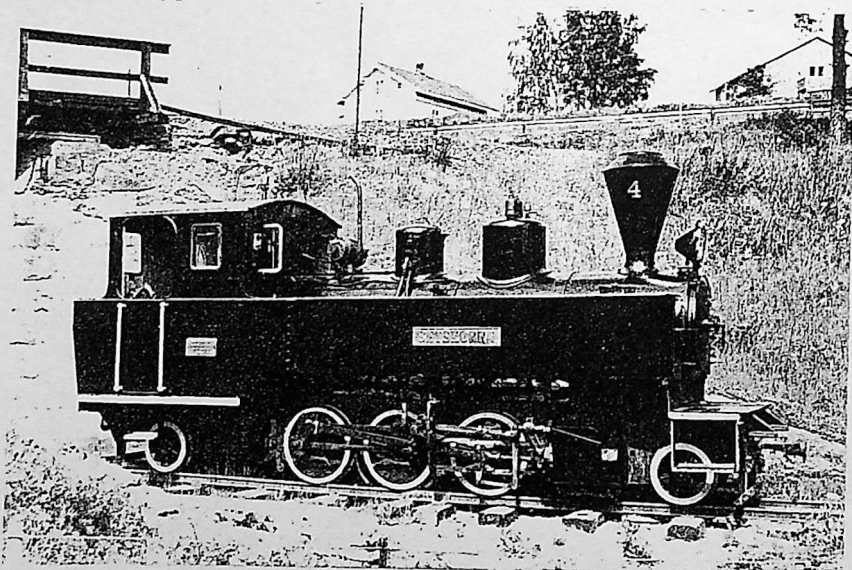


Killingmo  
Stasjon.

stort kr. 242.500,- til anlegg og drift av en "tertiær-jernbane" fra Bingsfoss i Blaker gjennom Urskog til innsjøen Bjørkelangen i Høland.

Konsesjonen ble gitt ved kongelig resolusjon 27. oktober 1894 til herrene A.O. Haneborg, R. Iversen, I.O. Waaler, C. Lomsnæs og C. Tukken.

Det viste seg straks behov for videre kommunikasjoner, og allerede 6. november 1897 fikk herrene D. Først, H.P. Østbye, I. Bunæs, C. Øiseth og A. Blystad konsesjon for en jernbane fra Bjørkelangen frem til Skulerud ved det Fredrikshaldske vassdrag.



UHB's lok nr.4 "Setskogen" bygget i 1909.

I 1903 ble tilknytningspunktet Bingsfoss ved Kongsvingerbanen flyttet 3 km. lengere ned til Sørumsand, hvor plassforholdene ansåes tilstrekkelige for en raskt økende trafikk.

Urskog-Hølandsbanen var en typisk smalsporet "tertiær-jernbane" bygget på billigste måte, men utstyrt med et solid rullende materiell.

Efter de avsluttende anleggsarbeider viste regnskapet følgende tall:

Urskogbanen	24 km.	kr. 506.000,-
Hølandsbanen	29 km.	kr. 647.000,-
Bingsfoss-Sørumsand	3 km.	kr. 142.600,-
		<u>kr. 1295.600,-</u>

Anlegget av banen ble utført av den i sin tid kjente jernbane-kontraktør S. Sørensen, som satte det første spadestik i jorden 11. desember 1894, og som på under 2 år utførte et etter de givne forutsetninger utmerket arbeide.

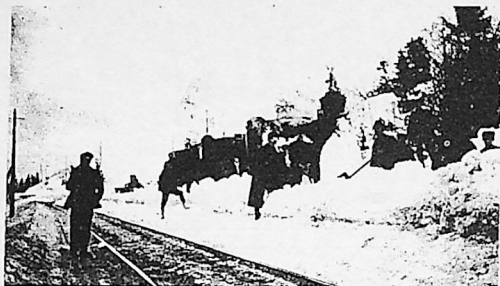
Urskogbanen ble fra starten utstyrt med 2 små 6-koplede tankklok innkjøpt fra Sächsischen Lokomotiv & Maschinenfabrik, Chemnitz i Tyskland for tilsammen kr. 28.800,-. Lokomotivene fikk navnene "UR-SKOG" og "EIDSVERKET" henholdsvis nr. 1 og nr. 2.

Til Hølandsbanen ble det innkjøpt et lokomotiv fra Baldwin Locomotive Works i Philadelphia, USA, for kr. 18.900,-. Loket hadde aksel-følge 1-C-1. Dessuten ble det anskaffet 2 personvogner, 2 person og brekkvogner samt 12 godsvogner. Loket fikk navnet "Høland" og nr. 3. Til Urskogbanen var det blitt anskaffet 2 personvogner, 2 brekkvogner samt 19 godsvogner.

Farten var ikke stor på Urskog-Hølandsbanen i gamle dager, ja fort gikk det igrunnen aldri så lenge banen gikk. I 1901 tok det 3 timer og 27 minutter å reise de 54 km. fra Bingsfoss til Skulerud. Det var nok ikke så rent sjelden det tok lenger tid også. Lokomotivene ble fyrt på ved, og den har ikke på langt nær samme varmeevne som kull. Dette førte til at det kunne by på vanskeligheter å forsere de sterkeste stigningene. Særlig var det ille i Harkerudbakkene mellom Mork og Killingmo. Her hendte det at konduktøren måtte be passasjerene om å lette lasset litt. Når toget ikke orket mer, gikk folk og plukket bær mens fyrbøteren langet på ilden så flammene slikket opp av skorsteinen. På folkemunn ble det sagt at toget ofte gikk så sakte i de sterkeste stigningene at de reisende kunne sitte på stigtrinnene og plukke blomster under veis.

Den 28. juni 1909 reiste Kong Haakon den 7. med "Tertitten" på sin første reise gjennom Hølandsbygdene. På alle stasjoner var det møtt frem skolebarn med norske flagg. På Fosser hadde toget et lenge-re opphold, da kongen var innbudt til frokost hos A.C. Haneborg.

Sporbruddet i Sørumsand viste seg etter hvert som trafikken økte å være en stor hindring. For å hjelpe noe på dette anskaffet banen seg tidlig en del rulleskamler som gjorde det mulig å transportere normalsporede vogner på Urskog-Hølandsbanen. Disse rulleskاملene var imidlertid svært tunge, dog ble de benyttet i mange år. Derimot ble omlastingsproblemet i Sørumsand, takket være banens nye energiske driftsbestyrer Eigil Prydz, løst på en like så original som lettvinnt måte. Det ble montert en elektrisk omlastingskran som var i bruk helt fra 1919. Til teglverksvarer o.l. ble benyttet åpne grindkasser som lastet 12 tonn, til kjøpmannsvarer ble benyttet store låsbare vognkasser, til gjødsel og kalk ble benyttet spesialkasser som lastet 10 tonn. Alle disse kasser var utstyrt med løfteører slik at krankroken kunne ta tak å løfte hele kassen fra det ene spor til det annet. Planker og tømmer ble løftet i wirestropper. Torvstrø, som var en meget stor eksportartikkel fra banen (500-1000 vogner pr. år), ble klemt sammen mellom 2 stive bjelker i bunnen og løftet over. Overføringen av en vognladning tok bare et par minutter mot tidligere ved håndomlessing ofte et par timer. Av omlastingsmateriell hadde banen ca. 30 kasser.



Snerydding vinteren 1919/20.  
Foto fra Jernbanemuseet.

Banens trafikkgrunnlag var for det meste gods, og da særlig skogsproduktene tømmer, kubb og skurlast. Det er store skogstrekninger innover mot svenskegrensen som tangeres. Riktignok var nok vassdragene den viktigste transportåren for disse produktene, men ettersom bilveiene innover i skogene ble opparbeidet, kom mer og mer last frem til banen.

Banens persontrafikk utgjorde nogenlunde 1/3 av den samlede inntekt. I 1933 hadde banen 33000 reisende, mens antallet steg til 48000 i 1945. Banen holdt på dette tidspunkt også på med å ombygge alt personvognmaterieell for å gjøre det mer bekvemt for de reisende. Særlig ble det lagt vekt på å skaffe gode 3. klasser. Dette ble oppnådd ved at de gamle kupebenkene ble senket og pålagt tykke gummiputer som ble trukket med skinn eller stoff. Dette ga mykere og behageligere seter. Samtidig ble vegger og tak kledd med finerplater og gulvene pålagt eketresparkett.

Særlig i den vanskelige nedgangsperioden omkring 1930 hadde banen en gjennomgangskrise av en noe usedvanlig art. En hensynsløs og helt ukontrollert bilkonkurranse i forbindelse med den alminnelige nedgang, tvang banen inn i vanskeligheter som endte med at det oppsto en 4 måneders arbeidsnedleggelse ved banen i 1931. Det var alvorlig fare for at banen ikke skulle komme igang igjen, men ved hjelp av et kommunalt bidrag på kr. 7000,- lyktes det. Annen støtte hadde banen ikke direkte noen gang i privatbanetiden.

Krigen ble hard også for Urskog-Hølandsbanen. Banens trafikk økte først en god del hva persontrafikken angikk, men godstrafikken gikk ned. Fra 20/4 1943 gikk hele banestrekningen inn i grensesone øst. Det gikk nesten bare tomme tog. Etter hvert ble det lempet noe på restriksjonene, men det hjalp ikke stort. Kullprisene var gått opp ganske mye, så banen var gått over til vedfyring.

Som en følge av de vanskeligheter som forholdene medførte, var det blitt umulig å holde banen i god stand, og den ble derfor etter hvert temmelig nedkjørt. 16/1-1944 brant lokstallen på Skulerud ned. "Setskogen" som befant seg inne i stallen ble sterkt ødelagt.

Det var ikke til å unngå at banen nu gikk med underskudd, og i juni 1944 ble det vedtatt at banen skulle overtas av staten og drives som statsbane. På ekstraordinær generalforsamling fredag 18. september ble direksjonens beslutning bifalt av forsamlingen.

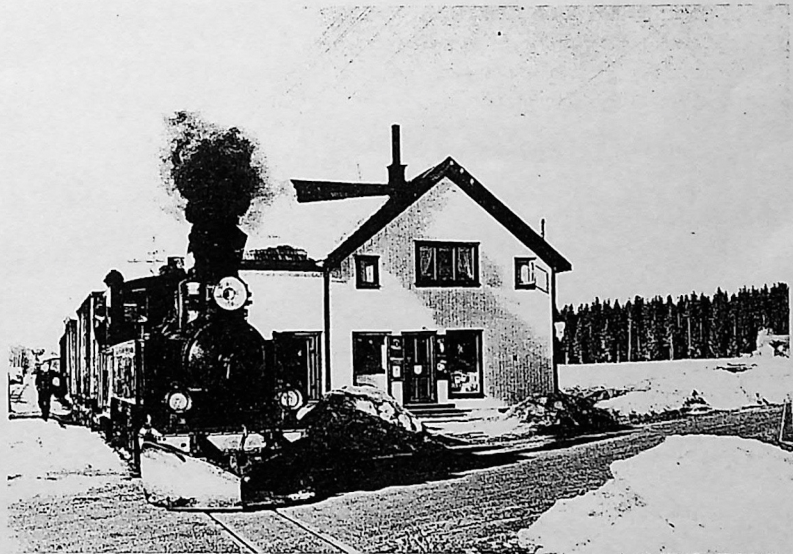
Statsbanene overtok driften fra 1. januar 1945, og den formelle overdragelse fant sted 22/3 samme år.

Det var atskillige arbeider som måtte gjøres for å få banen i god stand igjen og det kostet ikke lite, ---Urskog-Hølandsbanen begynte å gå med underskudd, og den skulle aldri mer klare seg økonomisk uten statstøtte. Antallet ansatte ved banen gikk også merkbart oppsely om det ikke ble kjørt flere tog.

I 1950 fikk banen et nytt damplokomotiv av samme type som lok nr. 5 og 6, "Bjørkelangen" og "Høland" som var blitt anskaffet i 1924 og 1925. Loket fikk navnet "Prydz" etter driftsbestyreren som fratradte 31/10 1951. Dåpshøytidligheten foregikk i verkstedet på Bjørkelangen. Loket var innkjøpt fra Henschel & Sohn i Tyskland. Det var mange som ikke kunne forstå hvorfor man kjøpte et damplokomotiv så sent som i 1950. I Tyskland hadde man alt i 30-årene begynt å gå til anskaffelse av dieselmateriell til erstatning for damplokomotivene. Loket kostet ca. 150.000 kroner.

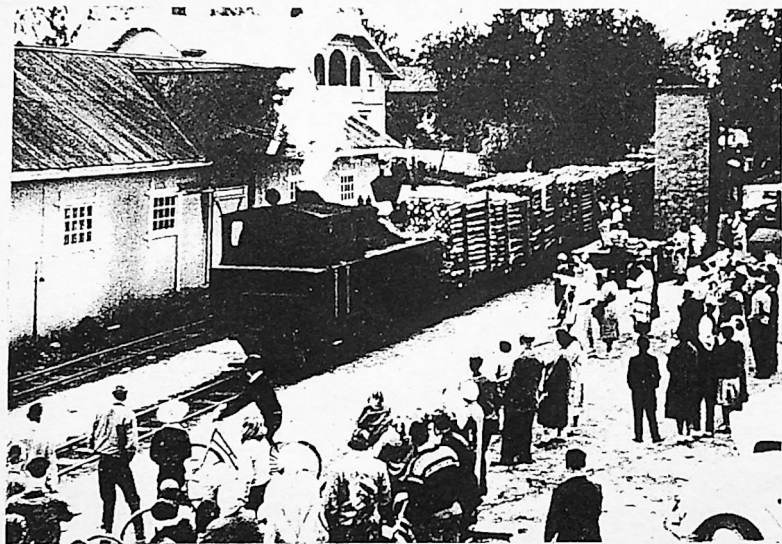
Det var en del snakk om at banen burde ombygges til normalspor, men det ble med diverse vedtak på lokalplanet samt en god del skriving i lokalpressen. Ved Kvevli Stasjon begynte man endog å legge om en skarp kurve. Arbeidet gikk sent og var gjenstand for enorm og høyst berettiget kritikk, ikke minst fra herr Prydz. Det ble uttalt at man i det minste fikk håpe at arbeidet ble ferdig før nedleggelsen. Arbeidet ble avsluttet i 1957 og "Tertitten" kunne ta i bruk det nye sporet. Hva omleggingen kostet vites ikke, men den hadde ingen verdi for banen.

Trafikken på banen gikk stadig ned, og underskuddet steg til ca. 1 million kroner i året. Det ble bestemt at Urskog-Hølandsbanen



Lok nr. 7 "Prydz" på Finstadbru Stasjon i 1959. Foto: Dagbladet

skulle nedlegges, ---tiden hadde løpt fra den lille banen. Dommen ble fullbyrdet 1. juli 1960. Den 30. juni tøffet det siste ordinære tog gjennom bygdene for anledningen fullt av passasjerer som ville være med å si farvel til en kjær og trofast venn som de aldri mer ville se igjen. Det var definitivt slutt, aldri mer skulle lyden fra "Tertittens" små hjul og iltre fløyter høresi Urskog-Hølandsbygdene.



Siste ordinære tog ruller inn på Bjørkelangen.



# MEN "TERTITTEN" VAR IKKE DØD

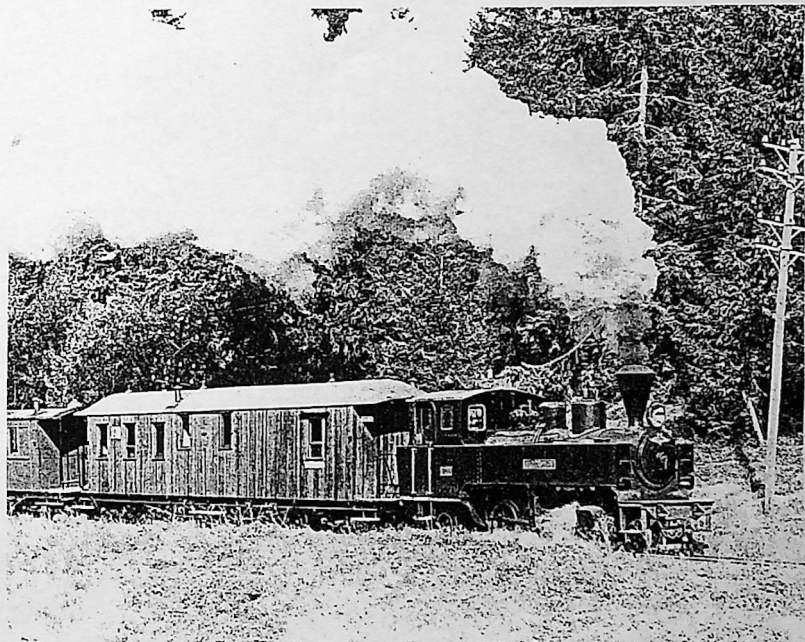
Da klokken var slagen for Urskog-Hølandsbanen, var det på nære nippet at banen skulle havne på skraphaugen. 2 lokomotiver og noen vogner ble imidlertid sendt til Jernbanemuseet på Hamar. En liten gruppe jernbaneinteresserte satte seg i sving for å få reddet noe av banen og dens materiell i sitt eget miljø. Tanken var å få til et "levende museum" av en del av den gamle banen.

Myndighetene stilte seg ikke avvisende og Hovedadministrasjonen og Oslo distrikt av NSB viste stor velvilje. Materiell og skinnegang ble stilt til disposisjon. Andelslaget Hølandsbanen, som det da het, ble stiftet 10. november 1961. Laget kunne straks disponere de to damplokomotivene "Setskogen" og "Høland" samt 4 personvogner. Senere kom det til ytterligere 6 godsvogner og et lite diesellok.

Opprinnelig var det meningen at den sørligste strekningen ved Skulerud i Søndre Høland skulle bli museumsbanens hjemsted, men veiplaner satte en stopper for det og vi ble anvist den langt mer sentrale strekningen ved Sørumsand hvor vi nu holder til.

Det tok tid å ordne alt som skulle til før driften kunne begynne, men i 1966 kunne laget starte med regulær rutetrafikk hver søndag i sommermånedene. Museumsbanen var blitt en realitet.

I løpet av de 6 årene banen nu har vært i drift har den befordret 15051 reisende og til dette er medgått 2737 lokkilometer.



Setskogen under fotokjøring for Locomotive Club of Great Britain i Bingsfossbakken i 1969. Foto: Brian Garvin

I løpet av de 6 årene banen nu har vært i drift, har den befordret 15051 reisende hvortil det er medgått 2737 lokkilometer.

Urskog-Hølandsbanen er idag et levende museum. Det er vårt håp at vi skal klare å bevare denne banen i årene som kommer slik at den oppvoksende slekt kan få oppleve en jernbanereise slik den fortonet seg i bestefars dager, i de støvete landeveiers og hestekjøretøyenes tid - den gang jernbanen var et stort og viktig fremskritt.

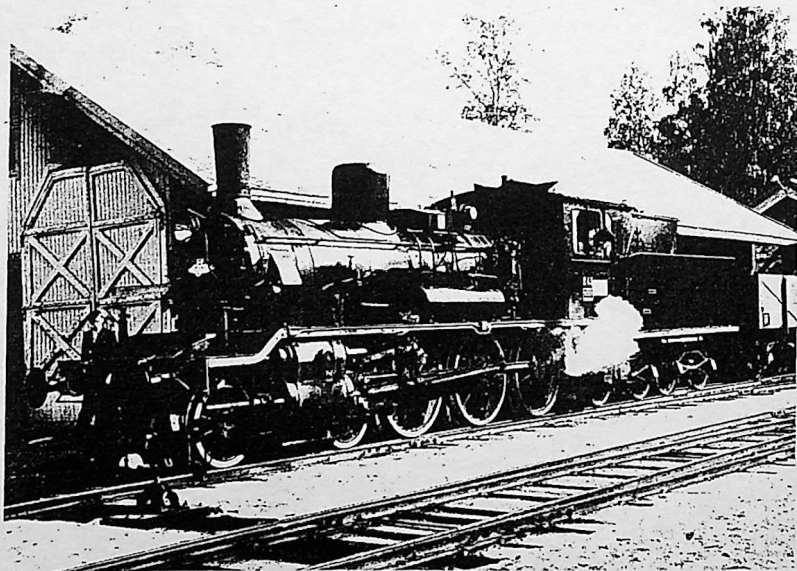
-----

Ved siden av Urskog-Hølandsbanen var også Setesdalsbanen kommet i drift som museumsbane, og dermed var to representanter for de smalsporede jernbanene i vårt land bevart for ettertiden.

Men noe vesentlig manglet. Det var mange som mente at vi i andelslaget også burde slå et slag for bevaring av noe normalsporet materiell i driftsduglig stand.

I pakt med denne ånd arrangerte andelslaget den første veteran-togstur i Norge i 1966. Turen gikk Drammen - Krøderen og retur i strålende vær 11. september og ble en ubetinget suksess. Nedenfor er lokomotivet som trakk toget, lok nr. 245 type 18C fotografert på Krøderen Stasjon.

I årene som fulgte arbeidet laget intenst for å få satt fart i arbeidet med bevaringen av normalsporet materiell. Det var et slit-somt arbeide som lenge ikke ga særlig lovende resultater. Men det lysnet da til slutt. En del gamle representative vogner ble plukket ut og satt til side på Gardermoen og et damplok av type 21 ble ørmerket for bevaring. Materiellet ble overført til Jernbanemuseet som deres eiendom, men andelslaget skulle opptre som en slags "bestyrer". I 1969 ble så Norsk Jernbaneklubb stiftet og det falt naturlig at dette arbeidet ble videreført av denne forening.





Postboks 31, Vinderen, Oslo 3

*I anledning andelslagets 10-års  
jubileum og Urskogbanens 75-års  
jubileum bar vi den glede å innby  
Dem til en jubileumstur med  
„Tertitten” lørdag 4. sept. Program  
følger vedlagt.*

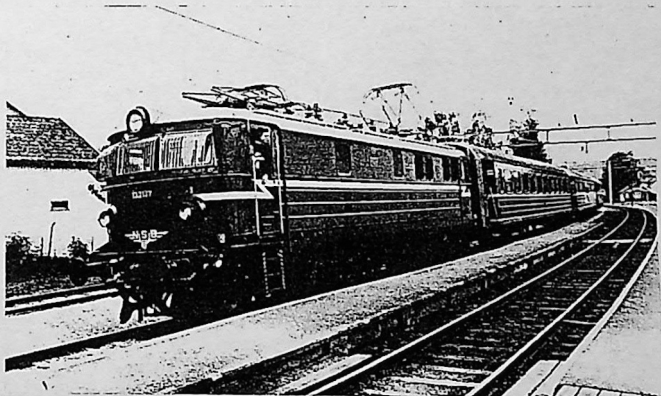
S. U.

*Ærbødigt*

*J. Seemann Berg  
formann*

Den 4. juli var A-Magasinet på Urskog-Hølandsbanen for å lage reportasje. 3. september kunne Aftenpostens abonnenter forhåpentligvis høre et behagelig dunk i bunnen av postkassen da aftenutgaven med ukebilaget A-Magasinet arriverte. Tidspunktet var særlig belei-  
lig da vi dagen etter arrangerte UHB's dobbeltjubileum. Det måtte unektelig virke profesjonelt på våre gjester at A-Magasinet 2½ sid-  
ers reportasje "gjennom Urskog og eng med toget som går tilbake i tiden", sammenfalt med jubileumsdagen.

4. september hadde vi bestemt oss for å feire et jubileum som sent skulle glemmes. Eget tog var leid av NSB bestående av lok type El 13 og 3 skinnende stålvogner. Toget sto "oppmasjert" i spor 8. Sandvika Blåseoktett skapte miljø i den ellers så triste toghallen ved å vise at de virkelig var gode til å spille, og attpåtil var de amatører. Iført røde østerdalsluer, rød vest, blå knickers og røde strømper satte de farve på den grå dagen. Ja, for dagen var virkelig

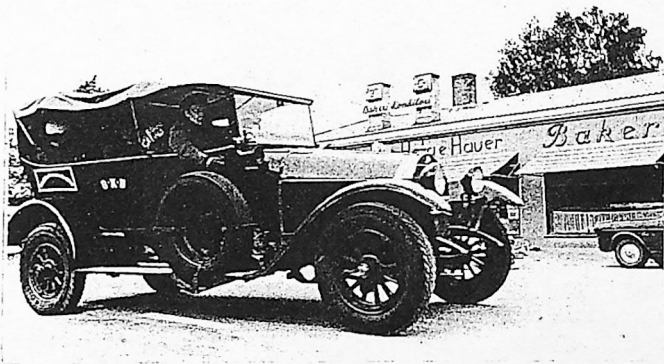


Ekstratoget  
fra Oslo  
kjører inn på  
Sørumsand  
35 minutter  
etter avgang  
fra Oslo Ø.

Veteranbiler klare til å transportere gjestene bort til UHB.



Mercedes-bussen fra 1913 legger i vei med de første passasjerene. Ved rattet sitter Bjørn Larsen.



grå, værmessig sett, enda Meteorologiske hadde lovet oss solskinn fra morgenen av nå når en av Akershus største turistattraksjoner skulle feire jubileum. 10.45 fikk toget avgangssignal av selveste stasjonsmester Kåre Bråthen. På veien opp til Sørumsand fortsatte oktetten å underholde med gedigen musikk. Ankomsten til Sørumsand var naturligvis presis. Der sto tolv veteranbiler på rad og rekk og putret på lave turtall. En del velvillige sjeler i Norsk Veteranvognklubb hadde stilt seg selv og sine biler til disposisjon for UHB på jubileumsdagen.

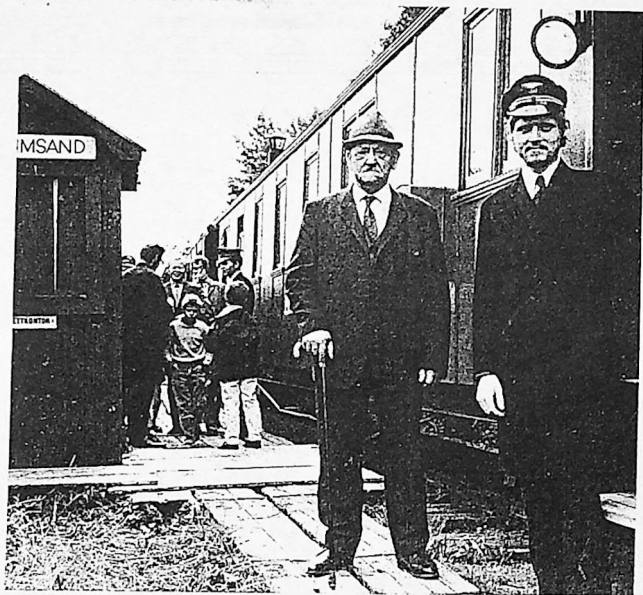
Gjestene entret nå bilene, fortrinnsvis den som behaget dem mest, og ble kjørt bort til "banen". 90 gjester og tolv biler gjorde at bilene måtte kjøre flere ganger. Stevnemøtene mellom bilene satte sennene i bevegelse og spontan glede ble utvist. Dessuten hadde været lettet og arrangementkomiteen følte seg følgerig også lettere. Toget som i anledning dagen besto av begge damplokomotivene + 4 personvogner og en G-vogn fikk imidlertid en noe forsinket avgang. Det viste seg at forsinkelsen var berettiget, for vi ventet på dagens hedersgjest, tidlige overkonduktør Olaf Moen. Han begynte på UHB i 1909 som ekstrabe-



Jubileumstoget i Bingsfoss-bakken.

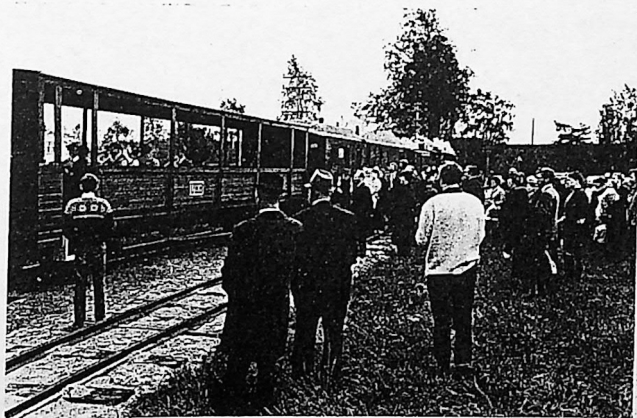
tjent. I 1918 ble han konduktør og 24 år senere ble han ansatt som overkonduktør, en stilling han hadde til han falt for aldersgrensen i 1953.

Omsider satte toget seg i bevegelse og lokenes fløyter ble flittig benyttet. Etter en kort stopp på Bingsfoss kjørte vi til Fossum. Veteranbilene var da allerede ankommet, og de hadde tatt plass på "bondens" jorde. Det blir nok lenge til åkerjorda får så fint besøk igjen.



Olaf Moen på Sørumsand sammen med Per Ivar Michalsen før togavgang.

Foto:  
Akershus  
Arbeiderblad



Sanvika Oktetten spiller "Hølands Jernbanemarsj" på Fossum.

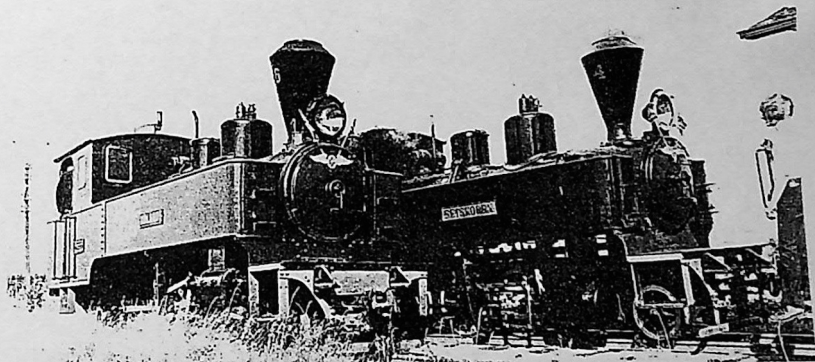
Da alt folket var kommet vel av toget fikk oktetten fra Sandvika sin ilddåp. I anledning kong Haakon's besøk på Urskog-Hølandsbanen 28. juni 1909 hadde godseier Haneborg skrevet en marsj til ære for kongen. Marsjen bar navnet "Hølands Jernbanemarsj". Denne marsjen, som siden den gang neppe er blitt spilt, ble nå spilt med fynn og klem.

Sakene ble så kjørt over i andre enden på vårt nye og vellykede omkjøringsspor. Toget skulle nå ned til Bingsfoss for vannfylling og smøring av lagerene på Høland og Setskogen. Gjестene skulle ved dette få se den søndagslige rutine vi utfører med lokene i sommermånedene. Togføreren kunne så gi avgangssignal for at toget nok engang skulle opp til Fossum. Vel ankommet var det her fritt valg. Tog eller gammel bil tilbake til Sørumsand. Heldigvis for oss valgte de fleste tog. En stilig og utsøkt lunch skulle foregå på Vertshuset. Wienerschnitzel og iskake hører jo til blant de bedre ting her i livet. En av Norges aller beste Hammond-organister, Frank Hansen, spilte. Under lunchen spilte Frank Hansen åpningsmarsjen fra Urskog-Hølandsbanen. Skrevet av Christian Teilmann på bestilling i forbindelse med middagen på Eidsverket 19. oktober 1896. Marsjen vakte stor begeistring.

De innbudte gjestene, NSB-togets personale, vårt eget personale og veteranvognbilførerne utgjorde omkring 100 mennesker. Her var folk som kjørte Buick-26, Hupmobil og T-Ford fra 1913 pluss en annen kuriositet fra samme år. En Mercedes 7-seters buss som hadde trafikkert turiststrekningen Otta - Geiranger - Stryn i 25 år. Enkelte av gjestene så seg kallet til å holde hyldningstaler til ære for vår bane. I en takketale til overingeniør Alf Lervik fra NSB sa formann J.S. Berg st vi også i fremtiden ville "utnytte" NSB! En kommentar som forsamlingen moret seg stort over. Byråsjef Thor Mellin-Olsen sa i en takketale på veine av de innbudte mange bevingede ord og henvendte seg spesielt til australierne, - ja, for på Østbanen hadde noen australiere som skulle til Moss tatt feil tog og isteden gått på vårt charter-tog. De ble umiddelbart innbudt til å delta i jubileet og jeg tror ikke de angret på feilgåingen. Mellin Olsen anmodet dem om å reklamere for UHB i sitt hjemland og avsluttet med å si: "They need all the support they can get". Det var nå tid for oppbrudd og toget til Oslo sto klart i spor 2.

Samme ettermiddag ble det kjørt ordinært passasjertog på "Tertitten" for første gang i museumsbanens historie på en lørdag. Omtale i Østlandssendingen og reportasjen i A-Magasinet var sterkt delaktig i at vi dagen etter fikk besøk av 631 reisende. Den gamle rekorden ble ettertrykkelig slått. To usedvanlig vellykkede jubileumsdager var til ende og vi kan bare se frem til 1986 da 25-års jubileet skal arrangeres og feires.

Stein Olav Hohle



# DRIFT OG VEDLIKEHOLD 1971

Vi kan se tilbake på vår sjette driftssesong og kan i år, som alle tidligere år, meddele at driften har gått normalt. Det har ikke forekommet uhell eller forsinkelser av nevneverdig art.

Om vedlikeholdsarbeidet og banens videre utbygging kan man trygt si at virksomheten har vært omfattende.

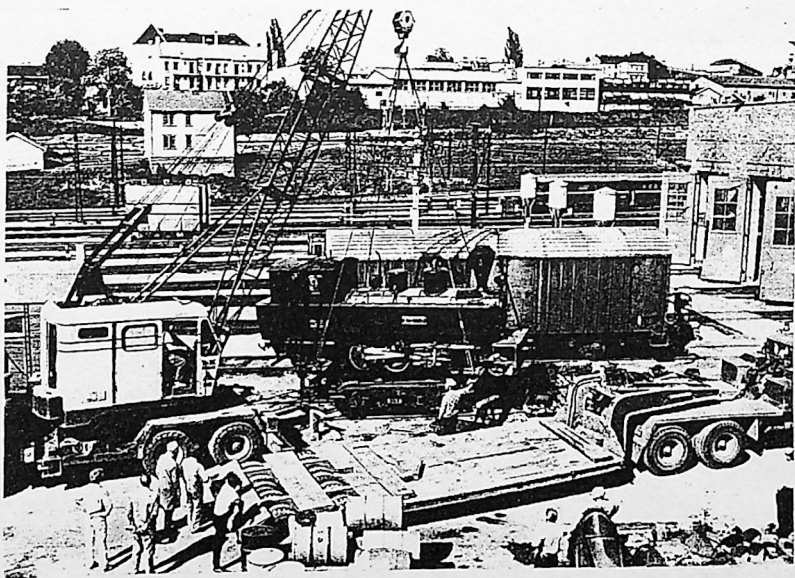
Vårt lok nr.6 "Høland" sto i lokstallen i Lodalen fra forrige år og var gjenstand for en del oppmerksomhet utover vinteren. De siste justeringer fant sted og loket ble malt ferdig. Man valgte å la loket stå i Lodalen lengst mulig. Det ble først transportert på trailer til Serumsand 20. juni etter å være lastet opp i Lodalen dagen før.

Den første prøveturen med loket kunne bare bekrefte hva vi hadde håpet: Revisjonen var en fulltreffer. Vi har fått et godt lok med mange års aktivitet foran seg.

Aktivitet på Bingsfoss var det alt fra tidlig på våren. Det ble lagt opp elektrisk beslyssning i lokstallen og vognene ble pusset og stelt. Alle gulv ble lakket og Col fikk en ny plattform.

Like nedenfor brønnen ved Sætra kom det en ny planovergang i begynnelsen av juni. Denne planovergangen skulle vise seg å bli et utmerket sted for fotokjøring, da veien som den betjener går på fylling frem til overgangen og således nærmest virker som tribune for fotografene.

Vårens store oppgave var kryssingsporet på Fossum. Vi hadde lenge ønsket oss at sporet måtte bli ferdig og våren 71 skjedde det. Alt foregående år var hovedsporet flyttet over ca. 70 cm og den nedre veksel lagt inn, men det vesentligste sto igjen, - hele kryssingspor-

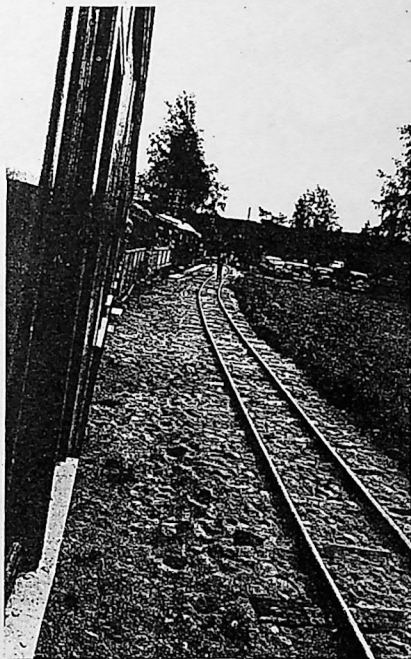


"Høland" heises over på traileren utenfor ekspressstogshallen.





Siste spikeren slås i.  
Kryssingsporet sett fra  
jubileumstoget.



et og den øvre veksell. Arbeidene startet med planering ved hjelp av hjullaster. Derefter ble det kjørt på grus til underkant sville. Da dette var unnagjort ble sville, som var saget på Lillestrøm tidligere på våren, lagt ut. Tiden var så kommet til selvskinneleggningen. Dette gikk ganske greit. Deretter fulgte ytterligere 40 m<sup>3</sup> grus som ble tippet direkte opp i det nylagte sporet. Å få denne grusen planert ut var en særdeles strabasjøs jobb. Vi var også begynt å komme i tidsnød, - det nærmet seg starten på årets driftssesong. Hele sporet var ferdig kvelden før banen skulle åpne. Dagen etter tok toget det nye sporet i bruk, men enda stod det en del justeringer igjen. Til dette måtte vi leie arbeidskraft - våre egne krefter strakk ikke til.

Årets drift startet 27/6 og vi holdt det gående helt frem til 26/9. Til og med ut august var det avgang fra Sørumsand kl. 11.15, 12.30, 13.45 og 15.00 mens i september greide det seg med avgang kl. 12.30 og 14.00. 14 vanlige driftsdager blir dette. I tillegg har vi kjørt ekstratog 3 dager. Vi bør vel nevne besøket fra National Historical Railway Society som fant sted 28 juli. Våre fotokjøringer høstet megen ros.

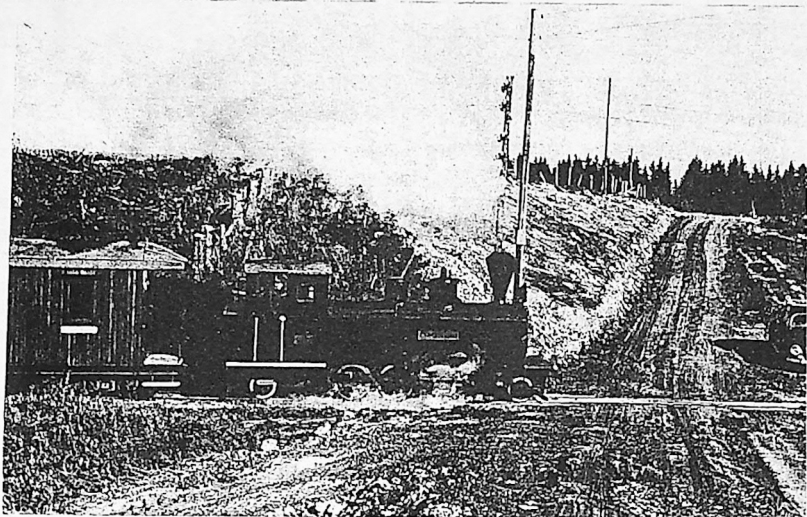
Dagen etter var vi på sporvogn-tur rundt i Oslo med selskapet. Vi benyttet vogn nr. 96 med henger og at den gamle sporvognen gjorde stor lykke blant amerikanerne er det ingen tvil om. Den ble kategorisk betegnet som europaturens høydepunkt.

La oss ta litt statistikk fra årets drift:

Antall reisende: 3513.  
Antall reisende pr.tog: 54  
Antall vognkm.: 1480  
Antall lok.km.: 511.

Hvis vi benytter den vanlige europeiske metode med å registre enkeltreiser har vi hatt 6961 i 71 og tilsammen 29355 siden starten i 1966.

Det samlede antall lok.km. siden starten beløper seg til 2737. Tatt i betraktning at banen bare er 3 km. lang er dette ikke noe lite tall.



"Setskogen" passerer den nye planovergangen ved Sætra.

I alle årene fra vi startet har vannforsyningen vært et stort problem idet det har vært umulig å få den motordrevne vannpumpen til å virke tilfredsstillende. Nu har vi imidlertid fått monteret elektrisk vannpumpe og vannforsyningen er blitt langt mer pålitelig.

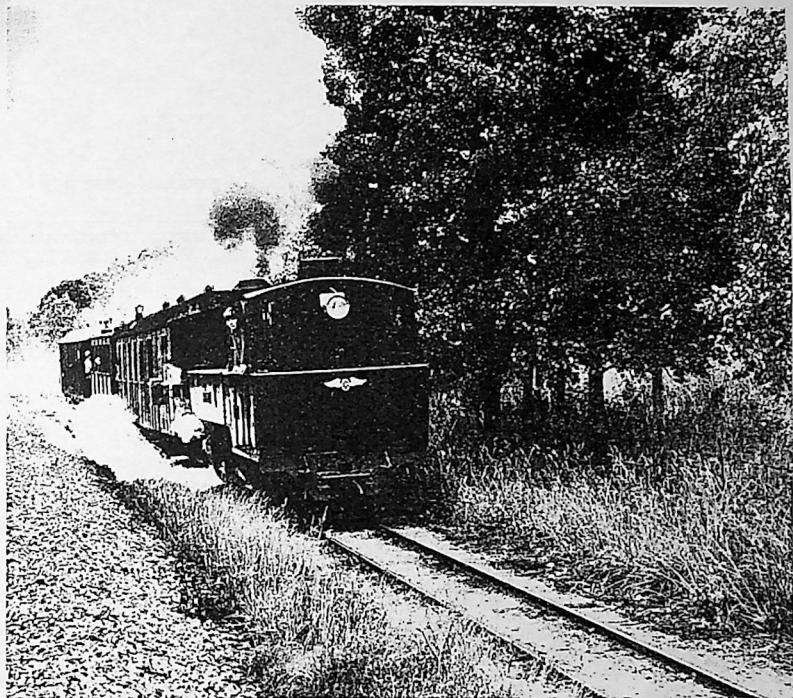
Utsikten mot Bingsfoss-broene og Glomma har tidligere ikke vært den beste. Alt for mange trær har skygget for utsynet. Nu er det skjedd en forandring til det absolutt bedre. Vårt medlem Håvard Pedersen tilbragte et par dager nede i skråningen mot Glomma med sin øks, og resultatet ble svært tiltalende. Vi har fått en nydelig utsikt mot hengebroen som nu forøvrig også er nymalt.

Også når det gjelder uniformer har det vært en forandring til det bedre. Bjørn Larsen, nytt medlem av året, viste alle med stor overbevisning hvor stilig det går an å opptre da han stilt i "bonjour" i konduktørtjenesten en søndag. Det er slikt som skaper miljø. Det hjelper å gå foran med et godt eksempel, ikke mindre enn fem medlemmer har nu gått til anskaffelse av "bonjour".

Mens driften pågikk ble det skiftet ikke så rent få sviller langs etter banen. På store deler av strekningen er nu så godt som alle råtne sviller skiftet ut.

På PR-sektoren skjedde det mye i 1971. Alt før driften startet ble vi omtalt i de fleste større avisene i østlandsområdet og gjennom hele sesongen fulgte pressen oss flittig. Etter jubileet i september var det en omfattende reportasje i "Vårt yrke". Det skal ikke legges skjul på at vi satte alt inn på også å bli omtalt i Dagsrevyen, men det førte ikke frem. Derimot fikk vi besøk av fotograf Finn Bergan søndag 5. september da han skulle gjøre en del farveopptak av banen som skulle vises i et prøveprogram i TV vinteren 72. Det er således mulig at Urskog-Hølandsbanen får den store ære å delta i den første farvesending produsert av NRK!

Alt i alt må vi ha lov å hevde at 1971 har vært et usedvanlig fremgangsrikt år i museumsbanens korte liv.



For full fart mot Sørumsand.

Årets siste persontog på vei mot Fossum.

