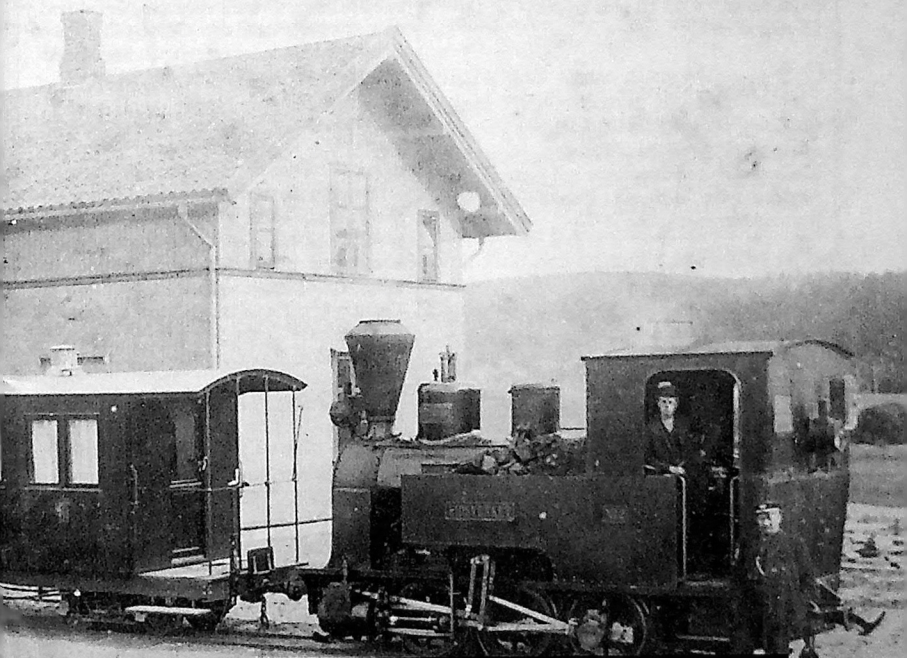


ISSN 0804-9203

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 97-98 august 1996

En billedkavalkade



**UHB 100 år 1896 - 1996**

## Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram

Redaksjon: Aud K. Brevig  
Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Annonsepriser:

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

1/2 side kr. 500,-

## Stiftelsen

### Urskog-Hølandsbanen

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

Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid: mandag - fredag 08.00 - 16.00

Kontor: Sørumsand stasjon

Tlf. 63 82 69 70 (Telefonsvarer mottar

beskjeder dersom kontoret ikke er betjent)

Tlf. Bingsfoss 63 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling

Trafikksjef Erik Borgersen

Stiftelsens formann: Erik Borgersen

Avd. ing. Vidar Skilnand

Medlemsskap: Støtte- kr. 175,-, Aktiv kr. 90,-,  
Familie: En betaler full pris, deretter kr. 60,- pr.  
person. Livsvarig: kr. 1750,- Bedrifter: kr.  
1000,-

Dampvog kjøres hver søndag fra ca. medio juni  
til medio september.

kl. 11,00, 12,00, 13,00 14,00 og 15,00

## "Å hildrande du!"

for en jubileumssesong vi er inne i. Nærmere 2000 barn og voksne besøkte oss under charterkjøringen i juni, og det ordinære søndagsbesøket frem til midten av juli da dette ble skrevet, ligger ikke langt fra 100 % over fjorårets. Så har vi da også satset maksimalt og markedsført oss alle tenkelige og utenkelige steder. Utrolig mye slit og arbeid har det vært, men slike besøkstall oppveier mye av slitet og er oppmuntrende for oss. Har du ikke besøkt oss ennå må du se å komme deg "på banen" bokstavelig talt.

For første gang i "Tertittens" historie holder du et dobbeltnr. mellom hendene. Vi skal nå frem til Tertitten nr. 100 i desember, og redaksjonen har besluttet at sommerens utgave skal være noe større enn vanlig og inneholde et vell av historiske bilder fra banen. Det blir ikke så mye tekst denne gangen, men de fleste av bildene du finner i denne utgaven av Tertitten er tidligere ikke publiserte. Tematisk vil vi reise fra stasjon til stasjon på banen - fra Sørumsand til Skulerud. Bli med på reisen og hygg deg med bladet.

Fortsatt en riktig god sommer til alle våre lesere!

Jan Deram

Bildene i denne utgaven av Tertitten kommer fra UHB's billedarkiv og fra driftsbestyrer Eigil Prydz' private billedsamling, nå en del av ovennevnte arkiv.

Forsidebilde: I september 1896 tok fotografen And. Andersson dette bildet av lok nr. 2 "Eidsverket" med vognene BCo1 eller BCo2 og Q2 på Bjørkelangen. Lokfører Kristian Hansen står foran loket.

---

# Jubileumssesongen - så langt!

Prosjektleder Jan Deram

Som du nok har skjönt ved å lese lederen på forrige side er vi svært fornøyde med driftssesongen så langt. Arbeidet med å forberede jubileet startet allerede tidlig på høsten i 1995, og blader, aviser og media er blitt tilskrevet i rikelig monn. Kontakter er knyttet og telefoner tatt for å "holde poteten varm", og så langt ser det altså ut til at dette arbeidet har lyktes.

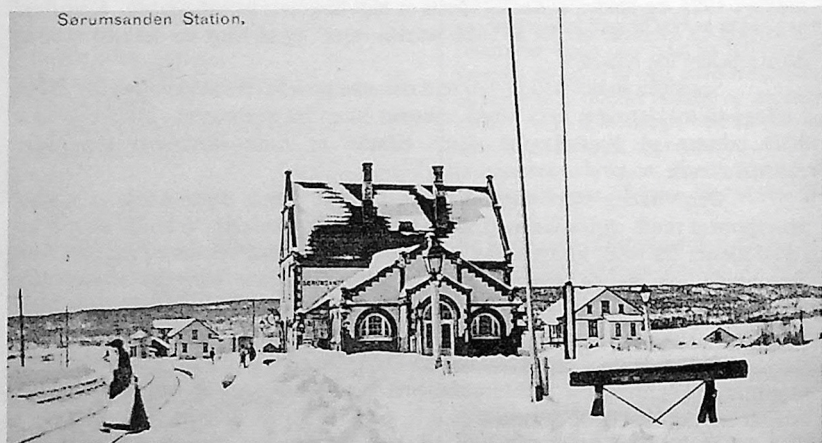
Sesongen startet tidlig i juni med den tradisjonelle charterkjøringen der vi i år i tillegg til togkjøringen også tilbød transport til og fra Sørumsand i samarbeid med NSB bilruter på Bjørkelangen. Dette tilbudet er svært ettertraktet blant våre charterreisende.

Den virkelige **store dagen** var den 19. juni. Denne dagen hadde vi et stort arrangement rundt utgivelsen av frimerket med Tertittenmotivet. Vi hadde innbudt en rekke gjester fra NSB, kringkasting og presse til en tur med veteranog fra Oslo S til Sørumsand, og til en sammenkomst i restaurantvognen vår, der Blaker IL's fotballgruppe sto for en meget vellykket servering og der vår styreformann Erik Borgersen kunne ønske velkommen til jubileet og til lanseringen av 100 års jubileumsboken. Historikeren Hans Fredrik Dahl som er en av bokens redaktører, holdt et glitrende kåseri og vår egen driftsbestyrer Finn Halling smilte som en sol da han mottok en rekke gaver til Tertitten.

Med på toget fra Oslo var også ca. 50 ordinære reisende som skulle til Sørumsand i anledning frimerkeutgivelsen. Mens de innbudte gjestene befant seg i restaurantvognen hadde disse reist en tur med banen, og da toget returnerte Sørumsand hadde gjestene tatt plass i vogn Co1 som sto på sporet inntil restaurantvognen. Dette var de aller første reisende med denne vognen etter restaureringen som har krevet nesten 5 års frivillig innsats. I stasjonsbygningen på Sørumsand hadde Postverket vært aktive siden tidlig på formiddagen og solgt forstedagsbrev med spesialstempel. De hadde også fått laget en spesialkonvolutt der bare Tertittenfrimerket var plassert. Salget gikk unna både der og på Bingsfoss der frimerkekunstneren Arild Yttri signerte forstedagskonvolutter. Ved 20-tiden ble gjestene fraktet tilbake til Oslo S, og etter kommentarene å dømme kunne vi da sette strek for et særdeles vellykket arrangement.

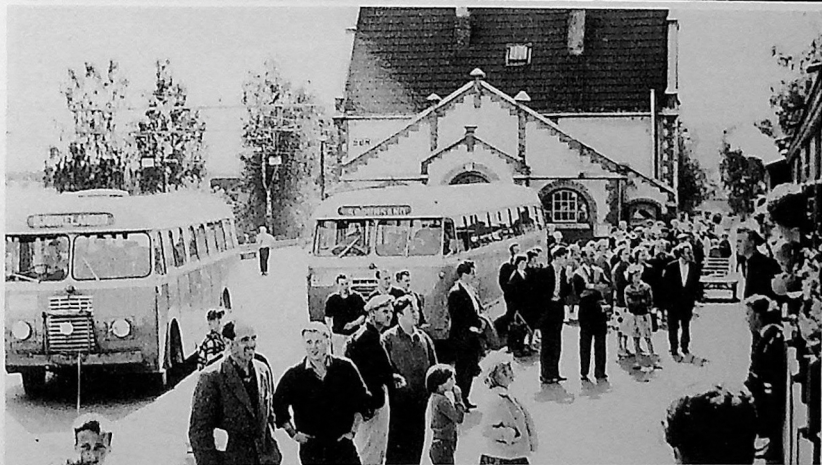
I løpet av den første helgen vi hadde ordinær drift (vi kjørte både lørdag og søndag den 22. og 23. juni) hadde vi over 600 reisende, og de påfølgende helgene var publikumstilstrømmingen formidabel, med en foreløpig (pr. 16.07) rekord 7. juni med hele 830 reisende, det tredje største besøkstall på én dag i museumsbanens historie. Meget populært er det blant våre besøkende at det skjer noe ved siden av togturen; hver søndag har vi endel faste innslag - dressinkjøring, modelltog i stasjonsparken, eksterne besøkende medarrangører, serveringstilbud i restaurantvognen, og salg av populære jubileumsartikler. Så langt må det være lov å komme med noen små jubelrop, fra før av vet vi at besøket er best fra fellesferieslutt og frem til skolestart - og vi skal ha "Åpen gård" 11. august. Siste gang hadde vi 1240 reisende - vi sier ikke mer!!

**Bli med på en historisk reise langs Urskog-Hølandsbanen. Vi starter på Sørumsand og ender på Skulerud og bildene spenner over en epoke på 64 år. Ta plass - klart for et svært blandet tog langs historiens skinnegang!**



*Øverst: Et vinterbilde fra Sørumsanden stasjon sannsynligvis tatt i 1909. Noen gutter leker i snøen foran stasjonsbygningen, og en gammel kone er på vei over sporet.*

*Nederst: Samme motiv, men nå i sommerskrud. Gods lastes om fra Kongsvingerbanens tog. På smalsporet til høyre ser vi vognene CFo5 eller CFo6 og BCo3 eller BCo4. Dette bildet er tatt rundt 1920. (UHB's arkiv)*



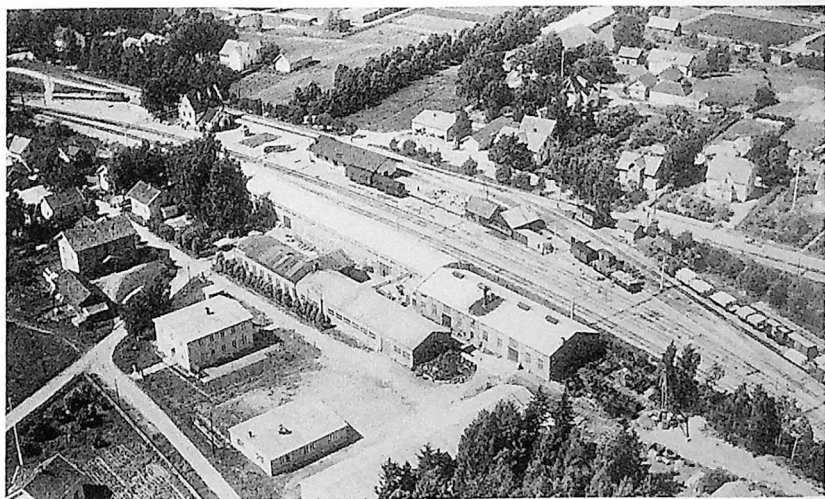
Øverst: "Først frie tog fra Sverige." Glade Sørumboere har møtt opp på stasjonen for å ta imot et bjerkeløvprydet fredstog med nordmenn på vei hjem fra Sverige en av de aller første fredsdagene i mai 1945. (Foto: Hugo Isaksen)

Nederst: En sorgens dag på Sørumsand. Det aller siste ordinære tog på Urskog-Hølandsbanen er ankommet fra Skulerud den 30. juni 1960. Toget hadde alle passasjervogner med denne dagen, og på perongen ser vi også mange Sørumsandbeoere som er møtt frem for å ta avskjed med en god gammel venn. (UHB's arkiv)

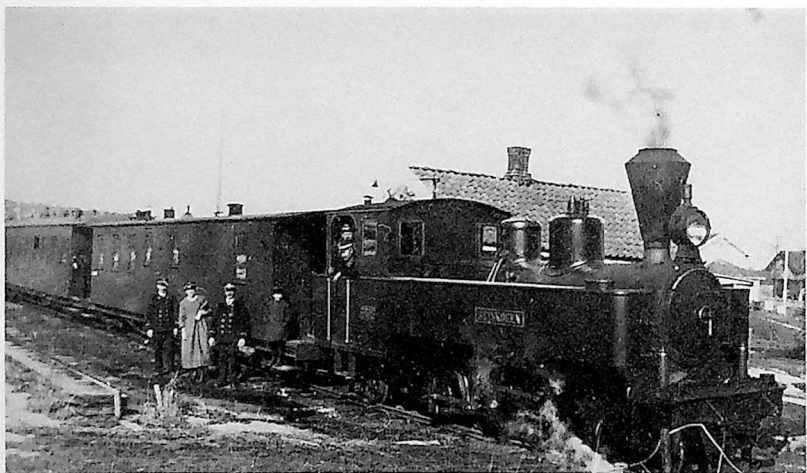


Øverst: Widerøe's Flyveselskap tok i 1930 og 40-årene endel luftfotos av områdene langs banen. På dette bildet som er tatt i midten av 30-årene ser vi gamle Sørumsand sentrum med villaene langs veien, og Sørumsand stasjon midt i bildet mot venstre.

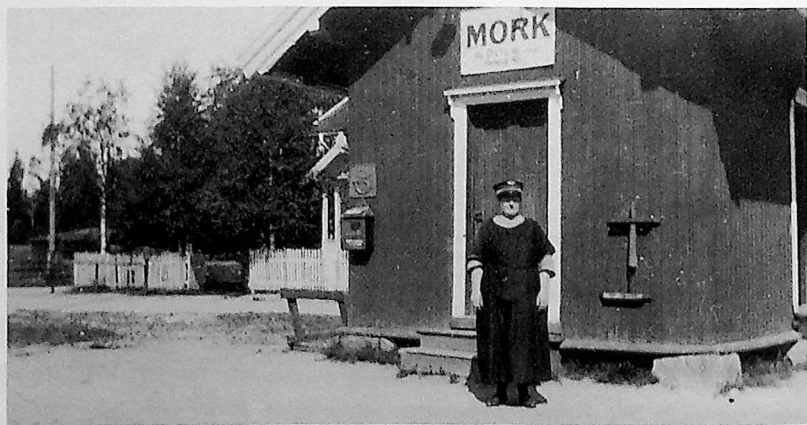
Nederst: Dette luftfotoet er fra 1949. Vi ser tydelig stasjonsområdet med portalkranen. Det som kan se ut som en islagt Glomma, er i virkeligheten enorme mengder med tommer som er under sløtning nedover elven. En kunne, ser det ut som, gå tørrskodd over Glomma! (Foto: Widerøe AS)



Øverst: Luffoto fra 1955. Vi ser tydelig Sørumsand stasjonsområde sentralt i bildet. Normalspor og smalspor kom inn på hver si side av godshuset, og for overgangsreisende var det bare å spasere tvers over plattformen ved stasjonsbygningen, som den gang var felles for begge banene. Nederst: Midt i bildet går Tertittens spor gjennom terrenget ved Fossum. Man ser tydelig broen over riksvei 171. Det er i mangel av denne broen at vi nå ikke kan kjøre lenger enn hit, men som Tertittens lesere kanskje vet, er det igang et forprosjekt for en evt. forlengelse av banen, og hvem vet? Kanskje dukker det opp en bro her igjen i en ikke alt for fjern fremtid? (Foto: Widerøe AS)



*Vi er kommet til Kvevli stasjon en sommerdag tidlig på 1920-tallet. Elektrisk lys fantes på Kvevli fra 1918 og lok nr. 4 "Setskogen" som vi ser på bildet hadde parafinbelysning frem til 1924. Vognene er BCo7 og CF05. Av personene på bildet har vi identifisert damen som stasjonsekspeditrice Hortense Fossum. (UHB-arkiv)*



*Denne stasjonsbygningen eksisterer ennå. Mork var andre stasjon på Urskog-Hølandsbanen regnet fra Sørumsand. Bildet er tatt i 1922 og den noe bastante damen vi ser foran bygningen er stasjonsekspeditrice Olga Hammern. Bygningen, som idag står på Fossum er restaurert til en noe nyere epoke enn vi ser her. (UHB-arkiv)*





Øverst: I høyre billedkant kommer Urskog-Hølandsbanens spor inn, og stasjonen vi ser midt i bildet er Kvevli. Bildet er tatt i 1950.

Nederst: Mork stasjon eksisterte fra banens åpning i 1896 til nedleggelsen i 1960. Vi ser denne midt på bildet. Bakenfor ser vi bygget til Killingmos forretninger. (Foto: Widerøe AS)

---

# Litt om Urskog-Hølandsbanens stasjoner

*Sørumsand stasjon* var frem til Urskog-Hølandsbanens forlengelse fra Bingsfoss et stoppested på Kongsvingerbanen. En enkel stasjonsbygning i tre fantes her. Da Urskog-Hølandsbanen kom inn til Sørumsand i 1903 ble det bygget en ny og større stasjon i mur, tegnet av jerbanens arkitekt, Paul Armin Due. Sørumsand het forøvrig Sørumsanden frem til 1909. Stasjonen hadde ekspedisjon og reisegods, samt et damerom i første etasje. I annen etasje hadde stasjonsmesteren en leilighet med tre værelser og kjøkken. På loftet var det to rom og kott. Som det fremgår av endel av bildene var venteromsfløyen bygd som en tverrfløy til selve stasjonen. Dessverre ble stasjonen kraftig ombygget etter Tertittens nedleggelse (1961) og mistet da svært mye av sitt opprinnelige særpreg. På Sørumsand hadde Narvesen en plattformkiosk fra 1918 og frem til midt i 1950-årene.

*Bingsfos(s) stasjon* var banens opprinnelige endeholdeplass, og i de første årene var det omstigning og omlastning til Kongsvingerbanen her. Fordi plassen ikke tillot noe særlig ekstaviganse, og fordi det allerede i 1894 forelå planer om å forlenge banen til Sørumsand, ble Bingsfoss utstyrt med en meget enkel stasjonsbygning bare inneholdende godsrom og et lite kontor. Bingsfoss stasjon ble nedlagt i 1904.

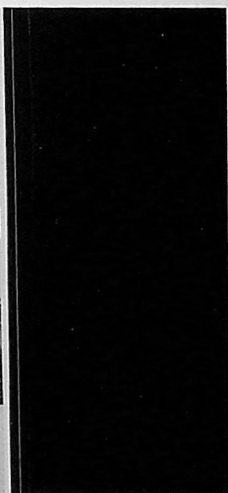
*Kvevli* var etter 1904, banens første stoppested etter Sørumsand. Her ble det oppført en stasjonsbygning av typen "Urskogbanens Stoppesteder", og et uthus. En gang etter 1915 ble stasjonen bygget om ved at det ble bygd på et lite godsrom inntil selve stasjonsbygningen.

*Mork stasjon*, som fremdeles eksisterer som museumsbanens endestasjon på Fossum, var av samme type. I 1936 ble taket på bygningen bygd om og forlenget utover i retning mot sporet. Dessuten isolerte man bygningen. Den består av to små rom; et venterom og et ekspedisjonsrom.

På *Killingmo stasjon*, som idag finnes på Jernbanemuseet på Hamar, fantes også en bygning av typen "Urskogbanens Stoppesteder". I tillegg hadde banen her et vanntårn, et uthus og et godshus, det siste bygget ca. 1909. Av vanntårn har det eksistert to typer på Killingmo; et tretårn frem til 1913, og deretter et kvadratisk, murt vanntårn.

*Finstadbru* hadde opprinnelig et bygg tilsvarende Killingmo og dessuten vanntårn og uthus. I 1937 ble denne bygningen erstattet med et stasjonshus av en type som driftsbestyrer Prydz hadde tegnet noen år i forveien. For ikke mange år siden "fant" vi igjen gamle Finstadbru stasjon, som uthus på en av gårdene i distriktet.

*Urskog*, eller Aurskog, som stasjonen ble hetende i statsbanetiden, hadde frem til ca. 1908 en bygning av typen "Urskogbanens Stoppesteder". I 1909 fikk stasjonen en meget større stasjonsbygning med bolig for stasjonsmesteren i 2. etasje. Taket på perrongsidan var trukket ut over perrongen for å gi de reisende en viss form for beskyttelse. Etter at denne bygningen var tatt i bruk, ble det ganske stoppestedet utvidet og anvendt som godshus. I tillegg fant man her et uthus, som inneholdt vedskjul og utedo.



Øverst: Vi er fremdeles på Mork stasjon, men som man vil se avbl.a postkassen er vi kommet atskillig nærmere vår egen tid. Bildet er tatt i 1981. Banen er jo forlengst nedlagt, men Postverket holder stand i den lille stasjonsbygningen. (UHB-arkiv)

Nederst: En sommerdag i 1956 forlater et tog i retning Sorumsand Killingmo stasjon. Det er "gromloket" nr. 5 "Bjorkelangen" som trekker toget. Killingmo stasjon eksisterer også fremdeles. Bygningen står på Jernbanemuseet i Hamar. (UHB-arkiv)



Øverst: Et postkort med motiv fra Killingmo stasjon fra perioden 1900 - 1910. Motivet ånder fred og ro, og som vi ser er stasjonshuset av samme type som på Mork. (UHB-arkiv)

Nederst: Fullt så idyllisk er det ikke på stasjonsområdet på dette bildet fra 1918. Under 1. verdenskrig hopet det seg opp enorme vedlagre ved banens stasjoner. Hverken UHB eller NSB hadde stor nok transportkapasitet, og på Killingmo så det altså slik ut, og dette var ikke noe særsyn. (Foto: Eigil Prydz)



Øverst: Dette bildet fra Killingmo er tatt bare tre år før banen ble nedlagt. Vi ser den lille stasjonsbygningen til venstre i bildet, og Kjellingmo landhandel ved siden av. Som kjent befinner denne stasjonsbygningen seg idag på Jernbanemuseet i Hamar.

Nederst: I mai 1957 fløy Wideøes maskin over Finstadbru og tok dette bildet. Vi ser stasjonen i nederkant av bildet, ved siden av Finstad Sag & Høvleri, et firma som hadde god nytte av UHB's transportkapasitet. (Foto: Widerøe AS)



Urskog—Hølandsbanen. Finstad.



Øverst: Slik så det ut på Finstadbru i 1905. Stasjonsbygningen skimtes såvidt over taket på toget. Det er lok 1 eller 2 som trekker et tog bestående av 3 G-vogner, CDo2, BCo3 eller 4 og F19 eller F20. (Foto: H. Trondsen/UHB-arkiv)

Nederst: 9 år senere, i 1914 er dette bildet tatt. Vi ser at Finstadbru stasjon har fått et tilbygg og det er kommet utedo tvers overfor stasjonen. På høyre side av veien sees vanntårnet. Også her ligger det store plankelagre og venter på transport. (Foto: C. Normanns kunstforlag/UHB-arkiv)



Et langt tog i retning Sørumsand står klar til avgang fra Finstadbru tidlig i 1950-årene. Overkonduktor Henry Danielsen er i fred med å lukke gods døren på vogn CFo8, og foran denne går Co1, vognen som nyrestaurert ble satt idrift igjen nå i jubileumssesongen. (Foto: Evlyn Halvorsrud/UHB-arkiv)



Så er vi kommet til stasjonen som har gitt banen endel av navnet: Urskog. Bildet er kopi av et postkort stemplet 23.08.1910. Stasjonsbygningen på bildet ble oppført i 1908. Midt i bildet ser vi distriktslegeboligen, og bygningen til høyre huser "Forbrugsforeningen" (Foto: UHB-arkiv)



Øverst: Aurskog stasjon i statsbanetiden, nærmere bestemt i 1959. På trallen ligger noe smågods som skal sendes med toget. Stasjonsbetjeningen har tatt oppstilling på plattformen til ære for forografen. I 1959 ble rutene redusert. Bl.a møtte ikke Tertitten lenger DS Turisten i Skulerud når båten var på opptur. Rundreisepasasjerene måtte reise med buss fra Skulerud til Sørumsand. (Foto: Fotograf Tollaas/UHB-arkiv)

Nederst: Neste stasjon på banen var Lierfoss. Lierfoss hadde en etter måten stor stasjonsbygning. En sommerdag tidlig på 50-tallet er lok nr. 7 "Prydz" på vei mot Skulerud med et rent godstog. (Foto: Rotary Foto, Enebakk/UH-arkiv)





Øverst: Slik så det ut på Aurskog i juli 1954. Stasjonen og stasjonsområdet ligger midt i bildet. Den som besøker Aurskog idag, vil finne at det ser ganske annerledes ut i 1996.. Bildet har forøvrig følgende stempel på baksiden: "Tillatt offentliggjort av Forsvarsstaben 19.10.1954"  
Nederst: Vi er på Bjørkelangen. Urskog-Hølandsbanens hovedstasjon finner vi midt i bildet. Selve togdriften ble styrt fra stasjonen, men banen hadde sin administrasjon på "Bergan", som samtidig var driftsbestyrer Prydz' privatbolig. (Foto: Widerøe AS)

Bjørkelangen Station, Høland.



Høland—Urskogbanen  
Bjørkelangen St.



Øverst: Bjørkelangen var Urskogbanens endestasjon, og Urskog-Hølandsbanens administrasjons-sentrum. Bildet over er tatt omkring 1906. Midt på bildet ser vi stasjonsbygningen, og mot høyre godshus og vanntårn. Vognene som sees på bildet er BCo1/CDo2, BCo3, CFo5 og CFo6. Bildet er et postkort som en våt sønn ved navn Sverre har sendt til sin mor, fru Sigm. Torstensen i Fredrikstad. ("Mor! Send straks to paraplyer!")

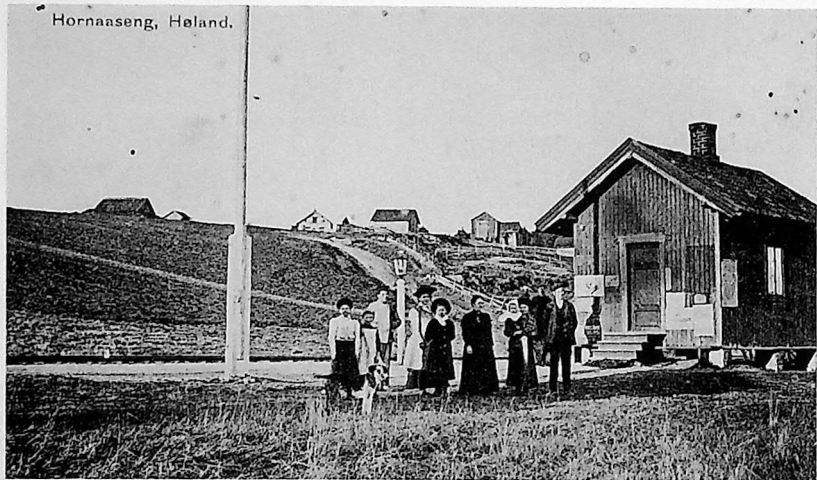
Nederst: Bjørkelangen stasjon sett mot øst. Ved godshuset står tre godsvogner, den lengst til høyre er vogn G41. Bildet er tatt omkring 1910. (Foto:UHB-arkiv)



Øverst: Bjørkelangen hadde Narvesenkiosk tegnet av den kjente arkitekten Erik Glosimodt. Dette bildet er tatt under 2. verdenskrig, og hvis trykken farer pent med bildet vil man kunne se tysk litteratur henge i kioskvinduet. Stiftelsen har fått tegningene til denne kiosken fra Narvesen og vil, hvis økonomien tillater det, bygge en tro kopi. (Foto: UHB-arkiv)

Nederst: Dette bildet fra Bjørkelangen er tatt på slutten av 40-tallet. Stasjonen er bygget om, men høytalere er ennå ikke montert på stasjonshuset. (Foto: Fotograf Løndal/UHB-arkiv)

Hornaaseng, Høland.



Så er vi over på Hølandsbanen. Til ære for fotografen har en hel familie stilt seg opp foran stasjonsbygningen på Hornaaseng, som var av samme type som Mork. Det var forøvrig på Hornåseng de to legendariske søstrene Anne og Gina Samnerud var stasjonsekspeditriser. Stasjonen het Kommnæs frem til 1907, men skiftet da navn for å unngå forveksling med en NSB-stasjon ved samme navn. (Foto: UHB-arkiv)



Anne Samnerud på vei mot postvognen for å hente postsekken en gang sent på 30-tallet. (Foto: Evelyn Halvorsrud/UHB-arkiv)



*Anne Sannerud gir stoppsignal til toget, som er på vei mot Sørumsand. Det er mange reisende fra Hornåseng denne dagen ett av de første krigsårene. Anne Sannerud døde i 1943, og hennes søster Gina overtok da jobben som stasjonsekspeditrise. Gina hadde denne jobben helt til banen ble nedlagt i 1960. (Foto: Evelyn Halvorsrud/UHB-arkiv).*

---

Også *Lierfoss* hadde opprinnelig stasjonsbygning av typen "Urskogbanens Stoppested" samt et godshus og et uthus. På begynnelsen av 30-tallet ble den opprinnelige stasjonbygningen erstattet med et stasjonshus på 2 etasjer med bolig i 2. etasje. Driftsbestyrer Eigil Prydz hadde tegnet denne, som tjente som mønster for oppføringen av stasjonsbygningen på Finstadbru noen år senere.

Urskogbanens endestasjon var *Bjørkelangen*. Opprinnelig hadde stasjonen stasjonsbygning, uthus m/utedo og vedskjul, lokomotivstall, kullager og godshus. Den opprinnelige lokomotivstallen ble revet i 1913, og erstattet med en ny et stykke fra selve stasjonsområdet. Det er denne siste lokstallen som har tjent som forbilde for museumsbanens lokstall på Sørumsand. Banens daværende driftsbestyrer, Hagen Westbye, tegnet stallen, som i tillegg inneholdt verksted og smie. Bygningen ble utvidet i 1955 med fyrrom, garderobe og toaletter. Byggmester Günter Schüssler fra Kongsvinger, som bygget alle Urskogbanens stasjoner, sto også for stasjonsbygningen på Bjørkelangen. Museumsbanens stasjonsbygning på Sørumsand er en tro kopi av denne, mens originalen ble bygget om i 1947 etter tegninger av driftsbestyrer Prydz. Bygningen fikk etter dette en helt annen romdisponering en den originale. I forbindelse med ombyggingen av leiligheten i 2. etasje fikk stasjonsbygningen arkutbygg på taket. Den fikk også et tak på perrongsidan. Først etter banens nedleggelse, da Hølandsrutene hadde overtatt bygningen, ble det lagt inn vannklosett. På stasjonsområdet befant det seg også en Narvesenkiosk av en type som arkitekt Erik Glosimodt hadde tegnet for kioskkompaniet i 1915. Kiosken sto der fra 1919.

Hølandsbanens første stoppested het opprinnelig Komnæs, men fikk etter kort tid navnet *Hornaaseng*. Her befant det seg en bygning på ca. 17 m<sup>2</sup>, med to rom. Det ene inneholdt Anne og senere Gina Sanneruds ekspedisjonskontor, det andre var venterom for reisende. Rundt 1930 ble det bygd på et godsrom med rampe ut mot perrongen.

*Fosser* var opprinnelig et stoppested med et lite stasjonshus, men fikk i 1908 en to etasjes bygning med bolig i 2. etasje. Det var A. Haneborg som leverte frie trematerialer og takstein til bygningen, som ble laftet. På et senere tidspunkt ble bygningen panelt med stående panel, og mistet derved noe av sin egenart. Stasjonen hadde også en utedo, som minnet om den som idag står på Bingsfoss stasjon.

På *Løken* ble det bygget en to etasjes stasjon, mye lik Bjørkelangen. Imidlertid var vindusplasseringen annerledes, og selve bygningen virket også høyere enn Bjørkelangen. På perrongsidan kom det i 1947 et takoverbygg.

*Hjellebol* hadde et stasjonshus mye likt Urskogbanens stoppesteder, men dør og vindusplassering var annerledes. Stasjonshuset brant ned i 1943, og en ny stasjonsbygning ble reist.

*Hemnes* stasjon hadde en bygning av samme type som Løken. Inngangen til stasjonsmesterboligen i 2. etasje er her lagt til et trappehus på baksiden, med tverrstilt møneretning. I tillegg fantes her godshus og uthus.

Endestasjonen *Skulerud* hadde også en bygning lik de på Løken og Hemnes, dog var denne noe lengre. Her fantes, naturlig nok, også uthus og godshus. Litt nord for stasjonsbygningen ble det oppført en liten tospors lokstall i pusset mur.

Fra Fosser, Heland

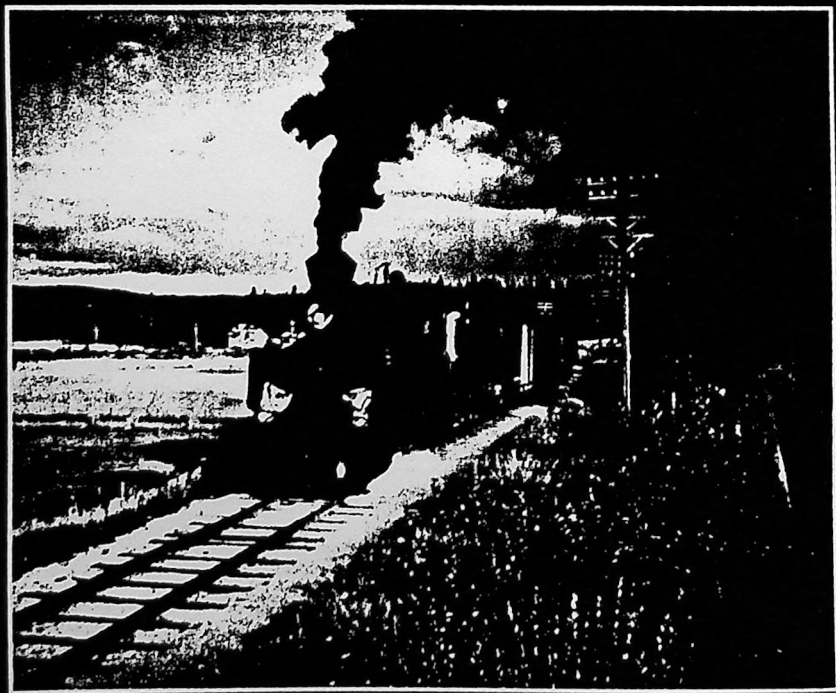


Øverst: Postkort fra Fosser stasjon fra 1912. Vi ser at det er usedvanlig folksomt på stasjonen. Det er lite trolig at så mange skal reise med toget, så folkemengden er nok oppstilt for fotografens skyld. Også her ser vi store plankestabler ligge og vente på transport. (Foto: Fotograf Holmsen/UHB-arkiv)

Nederst: Fosser stasjon i 1955. Det er høst, rimet ligger på svillene, og den smule aktivitet som utøves på stasjonen foregår nok innendørs. (Foto: Rotary Foto, Enebakk/UHB-arkiv).

# Banen og bygda

Tertitten  
gjennom 100 år



Ved Hans Fredrik Dahl og Finn Halling



# Banen og bygda

Tertitten gjennom 100 år

\*

**Ny bok om Urskog-Hølandsbanen i salg nå!**

\*

Historien om Tertitten, bygda og bygdefolket

\*

Redaksjon: Hans Fredrik Dahl og Finn Halling  
Med bidrag av bl.a. Ole Mjelva, Roar Stenersen  
og Erik Borgersen

\*

250 sider

over 100 illustrasjoner, mange i farger

\*

Pris kr. 275 + porto kr. 29

\*

Bestilles ved forhåndsinnbetaling til  
postbankkonto 0804 2067718 eller bankkonto  
1624.65.35500

**Urskog-Hølandsbanen Postboks 59 1920 Sørumsand**

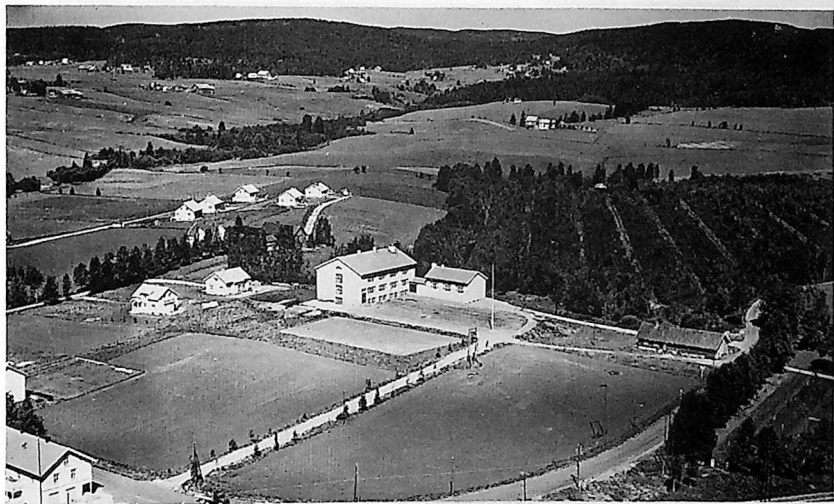


Parti ved Hjellevøl station.



Øverst: Vi nærmer oss reisens endepunkt, det er bare 4 stasjoner igjen til vi er i mål. Løken er idag et større sted, men på dette postkortet fra 1919, der vi ser stasjonsbygningen til venstre i bildet synes ikke stedet å være særlig stort ennå. (Foto: Fotograf CVarl Normann, Hamar/UHB-arkiv)

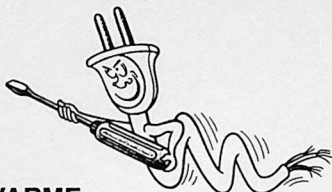
Nederst: Hjellevøl stasjon. Bildet er trolig tatt i tiden omkring 1. verdenskrig. (Foto utlånt av Dagfinn Lunner/UHB-arkiv).



Øverst: Fotografiet bærer tittelen: "Løken skole", men samelig har fotografen fått med seg et blandet tog på Tertittan, nederst i bildet, som er tatt i juni 1957  
Nederst: Noen dager senere var Widerøe igjen på vingene. Dette fotografiet fra Hjellevol er tatt 13. juni 1957. (Foto: Widerøe AS)

**Fagmessig utførelse  
- din sikkerhet!**

*Tiden med kalde gulv er nå forbi!*



## **NUFFEN** GULVVARME

**- Billigere enn du tror !**

### **FAKTA OM NUFFEN STØPEMASSE:**

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



**Ornulf Wiig Installasjon A.s**

AUTORISERT INSTALLATØR

SKYTTERDALEN 5 - 1300 SANDVIKA

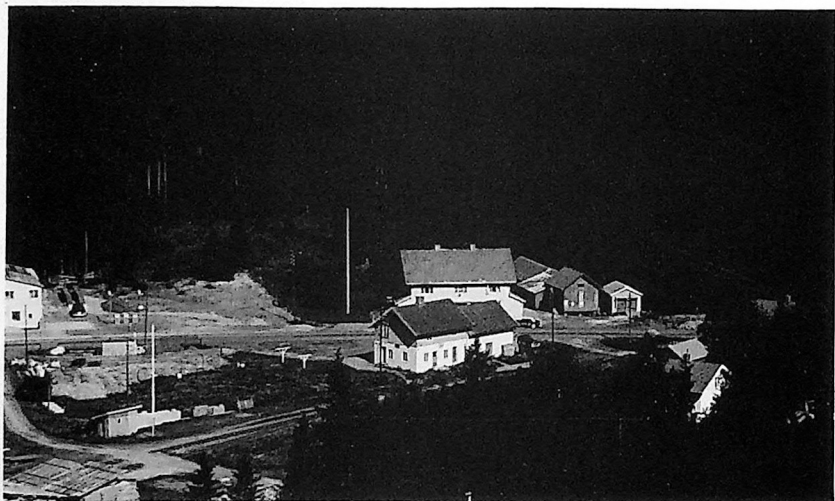
TLF. 54 29 95 - TELEFAX 51 92 10





Øverst: 48 av de 56 kilometrene fra Sørumsand til Skulerud er tilbakelagt. Vi er kommet til Hemnes, og året er 1900. Bildet er ett av de få bilder vi har med det amerikanske Baldwinloket, nr. 3 "Høland" i drift. Toget er på vei til Skulerud. (Foto: Postkort/UHB-arkiv)

Nederst: 46 år senere ånder alt av høysommer, sol og varme på Hemnes. To gutter har satt seg til på stasjonstrappen, for å vente på toget, og i bakgrunnen, ved godshuset, ser vi en G-vogn. (Foto: Normann/UHB-arkiv)



Øverst: Enda et foto fra Hjellevøl, men dette er tatt året etter at banen ble nedlagt. Vi ser stasjonsbygningen, men ser også at skinnegangen er forsvunnet ved planovergangen.

Nederst: Og så til slutt et oversiktsbilde fra Skulerud. Et tog i retning Sørumsand står klart foran stasjonsbygningen. I nedre billedkant ser vi sporet ut mot tømmerkranen, og til venstre, nord for stasjonen finner vi lokstallen. Bildet er tatt i 1957. (Foto: Widerøe AS)



Øverst: Vi er ved reises slutt. Skulerud har aldri vært noe stort sted, det lå bare så hendig til øverst i Haldenvassdraget. Imidlertid skapte banen liv på stedet, faktisk nok til at Skulerud Hotel ble bygd. Vi ser hotellet bak stasjonsbygningen på dette bildet fra 1910. Lokomotivet har tatt med seg tømmervognene ut på bryggesporet. (Foto: UHB-arkiv)

Nederst: Sporet ut mot tømmerkranen. Siden Skulerud var banens endepunkt, fantes her foruten stasjonsbygning også godshus, vanntårn og en lokstall, som vi ser (med takoppbygget for røkvotrek) til venstre i bildet. (Foto: O. Skarbo, Stavanger/UHB-arkiv)



A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

*har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand*



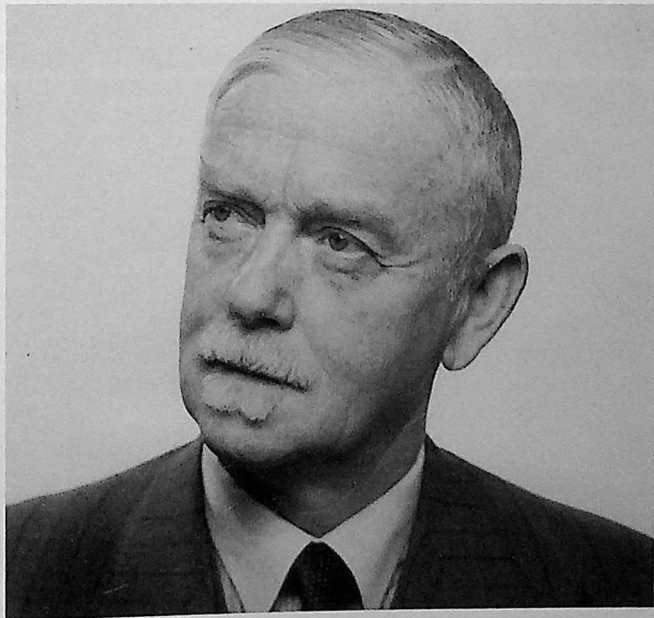


---

## Bilder fra driftsbestyrer Eigil Prydz' private samling.

Driftsbestyrer Prydz var, som mange av Tertittens lesere vil vite, en mangfoldig herre. Om hans liv og livsverk kan du lese i Tertitten nr. 92. Bildene på de følgende sidene har vi hentet fra hans private samling av fotografier fra livet på og rundt Urskog-Hølandsbanen. i perioden fra begynnelsen av 1920-tallet og frem til begynnelsen av 1950-tallet.

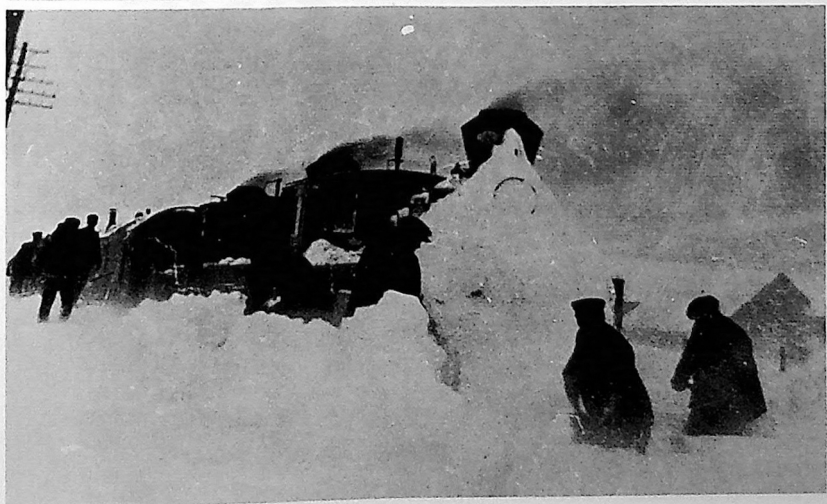
Bildene utgjør en viktig del av den historiske dokumentasjon vi har fra Prydz' funksjonstid. I tillegg har Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen også hele UHB's historiske arkiv, et arkiv som har vært til stor nytte for Tertittens redaktører, og ikke minst nå sist, som stofftilfang for redaktørene av 100-års jubileumboken: "Banen og bygda"



*Bak på dette bildet står: "Overtrafikkinspektør Eigil Prydz, NSB". Bildet er trolig tatt i slutten av 1940-årene.*



Øverst: Prydz' privatbolig var på "Bergan" som ligger på Bjørkelangen. Her holdt også banens administrasjon til. Huset eksisterer fremdeles og brukes nå i kultursammenheng.  
Nederst: Prydz' privatbil, en Oakland 1936-modell fotografert på slutten av 30-tallet på Lierfoss stasjon. Denne bilen fikk en "sørgelig endelikt" idet det etter endel år gikk maur i vognens treramme, sannsynligvis til driftbestyrerens store ergrelse. (Foto: Eigil Prydz)



Øverst: På strekningen mellom Bingsfoss og Sørumsand kunne snøen legge seg temmelig høy og kompakt. På bildet ser vi, foruten et formidabelt brøytemannskap, hele tre snøryddingslok, nr. 1 "Urskog" (t.v) nr. 4 "Setskogen" og nr. 2 "Eidsverket". De to små først anskaffede lokene egnet seg ypperlig til brøyting, idet de ikke hadde noen lopeaksel foran.

Nederst: Dette bildet kan se ut som om det er tatt på Bergensbanens høyfjellsstrekning. Imidlertid er det samme strekning som på bildet ovenfor. Vinteren 1931 var lokene nr. 6 "Høland", nr. 4 "Setskogen" og nr. omdøpte nr. 2 "Urskog" ute i hardt vær! (Foto: Eigil Prydz)

# Sparebanken NOR er alltid i nærheten.



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

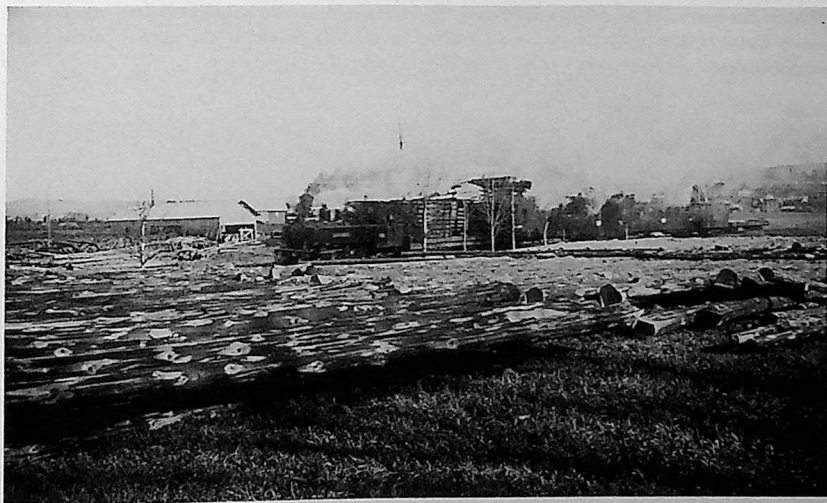
*sparebanken*  
**NOR**

**SØRUMSAND**  
**BYGNINGSARTIKLER** **BYGG**

1920 Sørumsand. Tlf. 63 82 72 66. Fax 63 82 73 33



**BYGG og**  
**hobby**



Øverst: På dette bildet, som er tatt noen år før annen verdenskrig, befinner vi oss på Lierfoss stasjon. I bakgrunnen ser vi stasjonens utedo, og 10 arbeidsføre karer er i ferd med å flytte godshuset fra den ene siden av linjen til den andre.

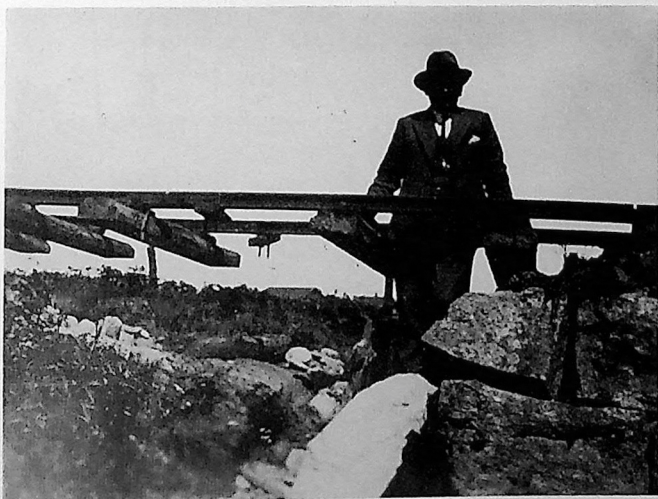
Nederst: I fint driv ser vi her gromloket" nr. 5 " Bjørkelangen" etterfulgt av vognene No, CFo5 eller 6, BCDo7 (Falunvogna), G55 og en No-vogn. Vognen med litra G55 ble overtatt fra Nesttun-Osbanen i 1935, så bildet må være tatt etter dette. (Foto: Eigil Prydz)



*Et bilde fra Bjørkelangen stasjon. Lok nr. 5 "Bjørkelangen" har tatt en pust i bakken, og fyrbøter Jacob Bernhus kan også slappe av en stakket stund. Som vi ser er det relativt folksomt på stasjonen denne sommerdagen i 1924. (Foto: Eigil Prydz)*



*En gang i tidsrommet mellom 1917 og 1924 taffet lok 1 "Urskog" etterfulgt av vogn BCo7 forbi sundet ved Garsvik. (Foto: Eigil Prydz)*



Øverst: Her går det dårlig å kjøre tog! I løpet av den store arbeidskonflikten på UHB (og forøvrig også i hele landet) i 1931, hadde banen og banelegemet fått seile sin egen sjø. Konflikten varte i 100 dager, og som man ser av bildet, var det nok å ta fatt i etter at streiken var over den 6. august.

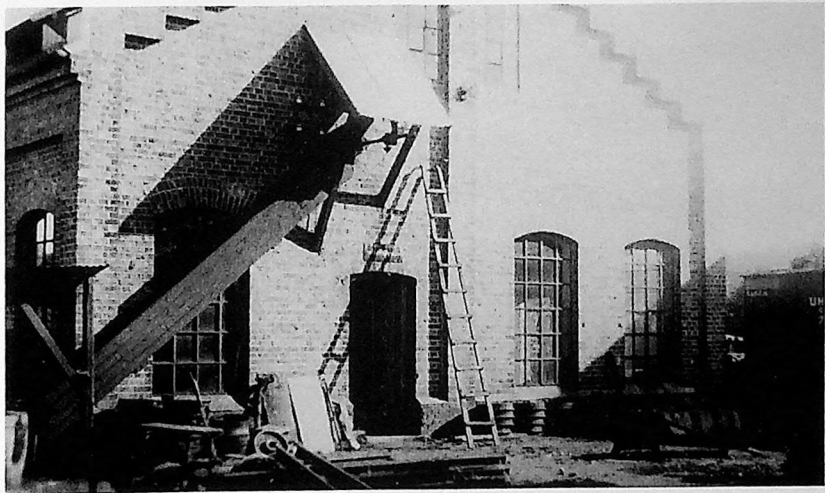
Nederst: Driftsbestyrer Prydz beskuer naturens skadeverk etter en flom i 1931.



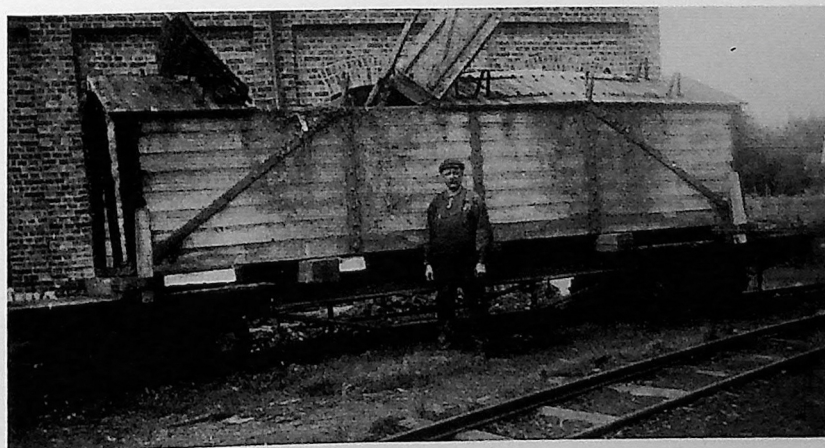
Øverst: Vi er på vei inn mot Bjørkelangen stasjon sydfra, og året er 1918. Enorme ved og plankelagre ligger her (som på de fleste av banens stasjoner) og venter på transport. UHB fikk mye kritikk for manglende transportkapasitet, men sannheten er at det i like stor grad var vognkapasiteten på NSB som var flaskehalsen. (Foto: Eigil Prydz)

Nederst: Samme år, samme "motiv", men en annen stasjon. På Hornaaseng lå også ved og plank i store mengder. Stasjonen har fremdeles utvendig parafinlykt, men vi ser at oppsetting av stolper for elektrisitet pågår. (Foto: Eigil Prydz)





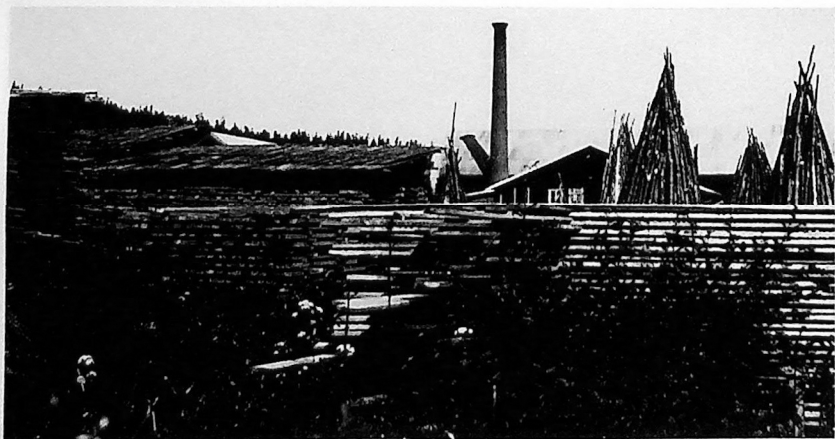
*Dette bildet er fra "bakgården" til lokstallen på Bjørkelangen. Bildet er tatt omkring 1920, og til høyre skimter vi godsvogn G7. (Foto: Eigil Prydz)*



*Dette bildet er også tatt ved lokstallen på Bjørkelangen. På en To-vogn står en laftekasse av typen Lg. Spøkefullt kunne man kanskje si at dette sto for "Litra Gjødsel." Lg-kassene var nemlig spesiallaget for frakt av pudret, eller litt mere usminket: møkk fra Oslos utedoer til gjødsel for landbruket. (Foto: Eigil Prydz)*



Det var ikke alltid en trengte lokomotiv for å frakte noe skinnelangs på Urskog-Hølandsbanen. Velkjent er bildet av Gina på Hornåseng, der hun fungerer som skiftelok. Her triller to av de ansatte på verkstedet en tralle i retning vanntårnet en vinterdag på 1950-tallet. (Foto: Eigil Prydz)



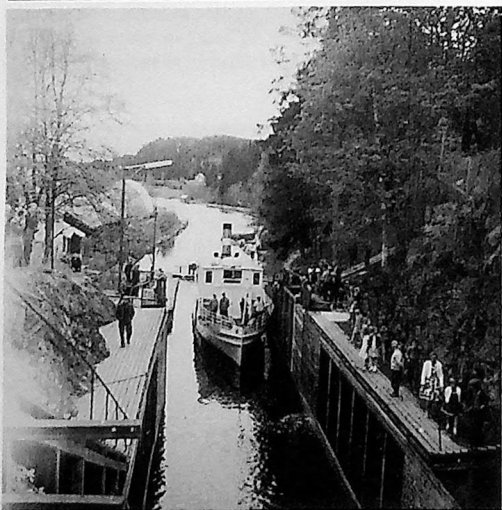
På Liermosen var det ikke bare torv som skulle fraktes med banen. Her, i likhet med på mange av de andre stasjonene på UHB, ble plankehaugene bare større og større. Bildet er tatt i 1918. (Foto: Eigil Prydz)



*Et bilde fra Fosser stasjon, tatt under 1. verdenskrig. (Foto: Eigil Prydz)*

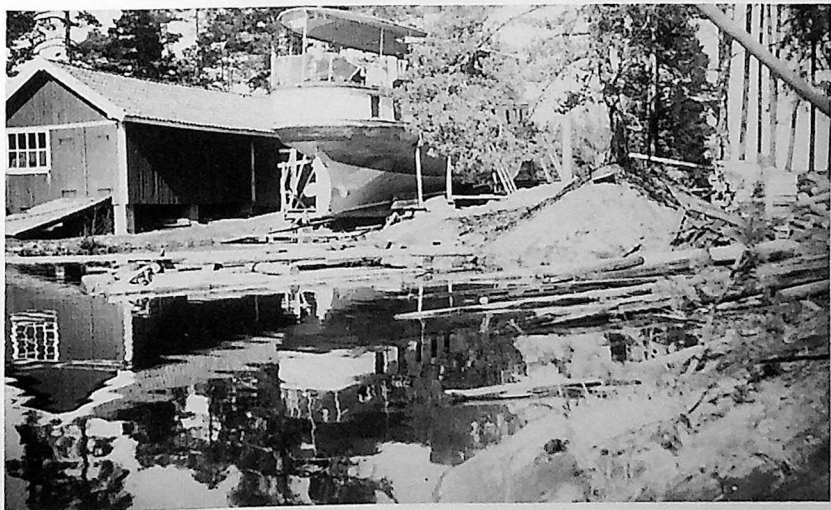


*På Hjellevøl stasjon finner vi i 1924 et blandet tog på vei til Skulerud. Toget består av vognene BCo3, CDo2, F19 og S62 eller 63. (Foto: Eigil Prydz)*



Øverst: I 1935 ble Urskog-Hølandsbanen også buss-selskap. Vi er her et par av de moderne bussene selskapet rådte over. Direktetrafikken fra Hølandsbygdene til Oslo gikk mer og mer over til disse bussene. (Foto: Eigil Prydz)

Nederst: D/S Turisten i en av slusene i Haldenkanalen. Prydz kjøpte banen inn som deleier i båten, og var meget ivrig når det gjaldt å reklamere for "Den store rundturen"; en dagstur som oppnådde en utrolig popularitet, og som gikk helt til banen ble nedlagt i 1960.



Øverst: D/S Turistens kaptein, Harald Nilsen ringer klar til avgang fra styrhuset på denne velkjente dampbåten, som helt fra 1887 trafikkerte Haldenvassdraget. Bildet er fra slutten av 1950-årene. (Foto: Eigil Prydz)

Nederst: Akterstevnen av D/S Turisten der den ligger i vinteropplag, og bare venter på å bli sjosatt igjen. (Foto: Eigil Prydz)



Øverst: Lok nr. 5 "Bjørkelangen" bakker utover bryggesporet på Skulerud med et tømmertog en sommerdag på 1940-tallet. (Foto: Eigil Prydz)  
Nederst: Lok nr. 6 "Høland" i godt driv ved Løken med et blandet tog. De aller fleste tog på Urskog-Hølandsbanen var blandede. På den måten kom både gods og ferdefolk raskere frem. Bildet er tatt i 1958. (Foto: Erik Schibbye)



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

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

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

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

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

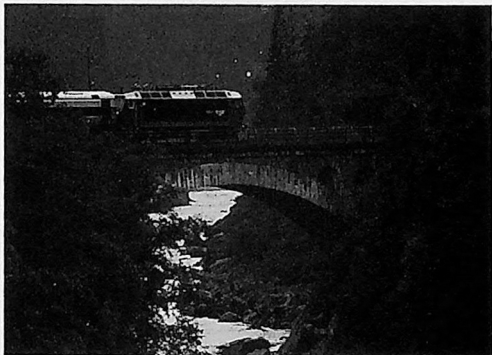
 **GJENSIDIGE**

Gjensidige-Avtalen

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

**Aurskog-Høland og Sørumsbrannkasse**

1920 Sørumsand Tlf.: 63 82 63 22    1940 Bjørkelangen Tlf.: 63 85 65 22



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

NSB

