

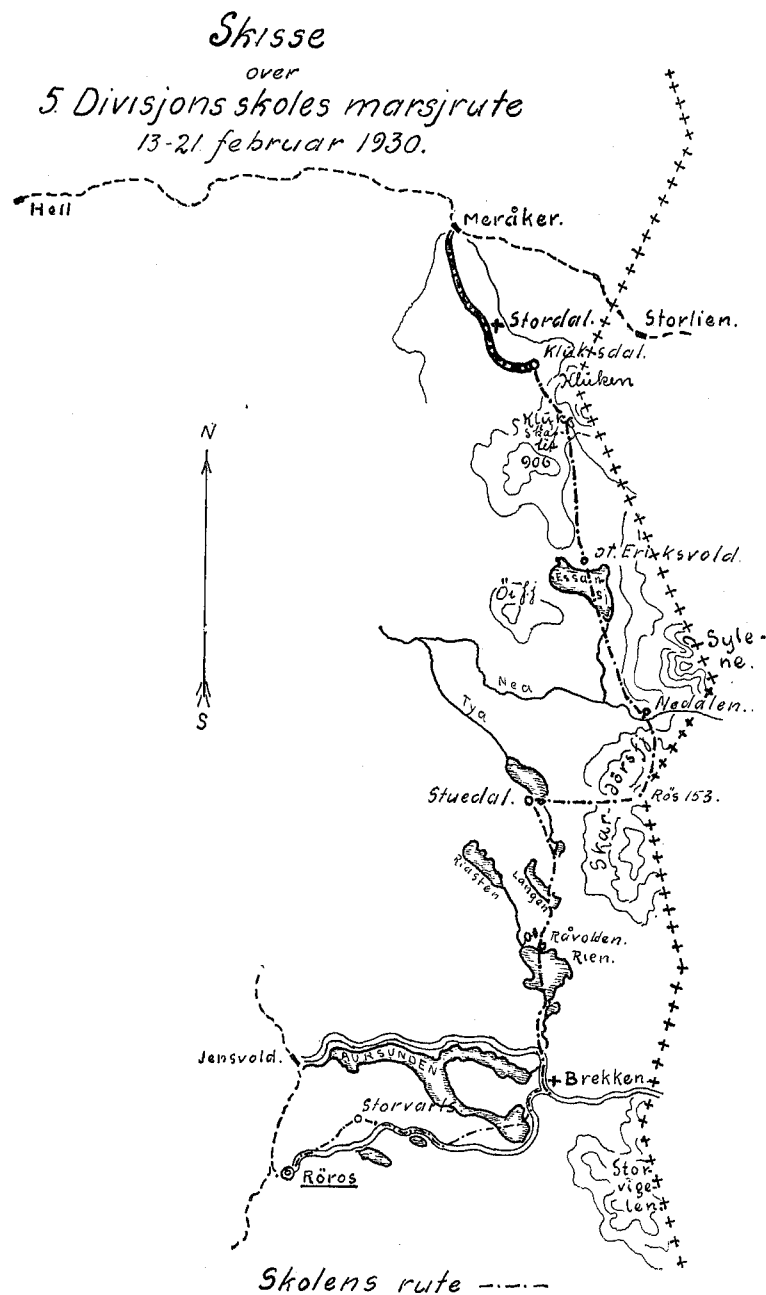
EN SKI- OG KJØRETUR FRA MERÅKER OVER ESSANDSJØEN OG NEDALEN TIL RØROS I FEBRUAR 1930

AV KAPTEIN JYSSUM

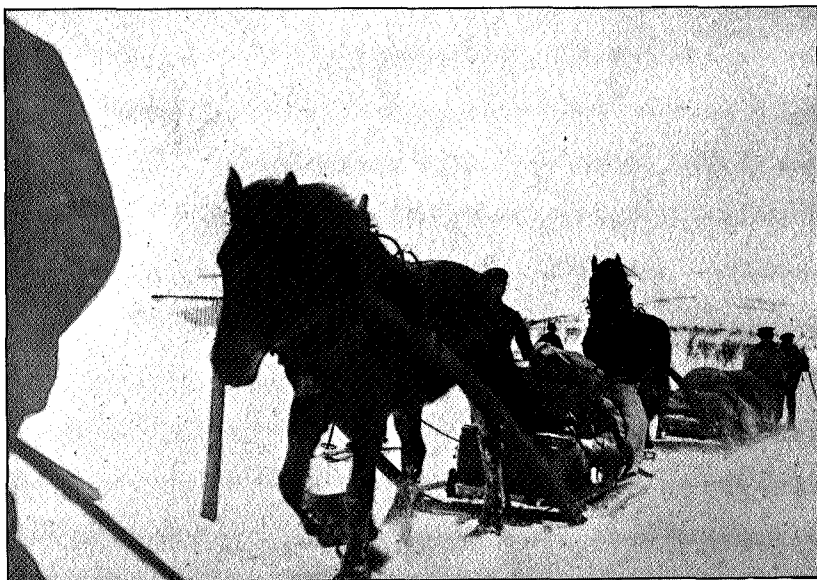
5. divisjons skoles vinterøvelser 1930 skulde være en fjellmarsj med bl. a. bivuakeringsøvelser, delvis i forbindelse med innkvartering på fjellgårder.

Som rute blev valgt Meråker—Essandsjøen—Nedalen—Stugdalen—Brekken—Røros.

Det næste som måtte avgjøres var transportspørsmålet. Det heter (citert efter hukommelsen): «Når du skal på fjellesti og skal nisten snøre, legg så ikke mere i enn du lett kan føre». Dette gjelder ikke militære avdelinger; tvertimot, de må følge Bjørnsens eksempel og så å si føre huset med sig på farten — ellers er ikke avdelingen helt ut brukbar. Det vil sikkert være av interesse for dem som har militærtjenesten foran sig, å se hvad en soldats personlige utrustning er på en sådan marsj; hos dem som for lengst er ferdig med eksersisen, håper jeg det vil vekke glade minner. Efter ordren skulde elevene bære: Den utleverte prøveuniform med lue og nakkestykke, finnmarkslue, vindjakke med hette, ryggsekk med teltduk og skansetøi, raggsokker, islender og sovepose, østerdals-sokker, 1 skjorte, 2 underskjorter, 2 par underbenklær, 2 par strømper (fotkluter og strømpeskift), sypose (stoppegarn), håndklær og toalettsaker, 1 par vanter og 1 par votter, pulsvanter, tåladder, skjerf, enmanns kokekar og spisestell, reserveproviant, ski med bindinger og 2 staver, skismørelse, skistøvler med lette støvler eller leirsko, skobørste, snebriller, 5 meter snøre, kompass og karter, fyrstikker, kniv, salve, termosflaske. Hertil kommer så bevegning og ammunisjon, stålhjelm og gassmaske. Så har man avde-



lingens bagasje, tyngre våben, ammunisjon, proviant og materiell av forskjellig slag. Avdelinger på fjellmarsj har tidligere trukket med sig det nødvendigste på kjelker. Man vil imidlertid helt forstå at soldater som skal bære den ovenfor nevnte personlige utrustning, ikke er egnet til å trekke tunge kjelker, eller rettere sagt: folk med en sådan oppakning er ikke efter slepetjenesten skikket til en feltsoldats krevende virke. De siste år har man derfor drevet



Ankomst til Storerikvoll.

Fot. Grimsmo

forsøk med hundetren. Men dettes transportevne er liten og dreserte trekkhunder sjeldne, så det forslår bare til mindre, rent spesielle opgaver. På høifjellet som i annet veiløst lende må derfor hesten til. Og den norske hest klarer det. Jeg har i en årrekke vært interessert i skogs- og annen vinterkjøring på Østlandet. Det kan høres noe vel raskt å ville trekke slutninger fra kjøring på slette-landet til fremkommeligheten på fjellet. Men den som er kjent begge steder, vil medgi at lendet og sneforholdene er vel så hindrende f. eks. i hagaene langs Lerelven, i Nannestadåsene, Høland eller Setskogen som på det åpne høifjellet, hvor sneen er drevet

langt mere sammen og derfor bærer anderledes oppe. Tømmerkjøringen er på sine steder så vanskelig, at få ting er mere spennende. Treffer man på en mesterkjører som samtidig er en god forteller, vil man opdage et vidt felt våre forfattere ennå ikke har pløiet, men som det er å håpe at de får øie på når der ikke er flere abnorme sjeleliv i Norge å analysere. Nå, tilbake til saken: Til gjengjeld er fjellet mere lumsk, med de plutselige uvær og vanskelig-



Opbrudd fra Storerikvoll.

Fot. Grimsmo

het med å finne ly. Derfor må lederen kjenne de særlige forhold. Der må medføres spader og sneskuffer for å bearbeide sneen og lage voller eller snehytter, reservetelduker for hestene, proviant og furasje for forsinkelser. En militæravdeling må være forberedt til på stedet å parere ethvert angrep, enten det kommer fra uværet eller mennesker.

Vi skulde denne gang avsted i februar, og da kan jo været være så ymse og den lyse dag kort. Tidligere har jeg gått deler av samme rute, bl. a. i juleuken og engang i februar, engang i stridt vær og store snemasser men ingen gang har jeg funnet forholdene sådanne at hestetren ikke kunde ha vært medført.

Jeg skal ikke komme nærmere inn på de militære betraktninger som må ligge til grunn for planleggelsen av en slik tur, og heller ikke på de mange militære erfaringer under marsjen, men kun berøre hvad der antas å være av interesse for turister.

Er der få hester, så der ikke blir opkjørt vei for de bakke, bør gjennomsnittslasset ikke være nevneverdig over 200 kg. foruten sleden. Man må være oppmerksom på at nedbør øker vekten, regn mest, sne heller ikke ganske lite. Av endel forsøk utført ved skolen skal her bare anføres: En feltuniform ble veiet, lagt i vann i 2½ time og så hengt op til den blev næsten drypptørr for å veies igjen. Klædesbuksen veiet før bløtning ... 1.05 kg., efter 2.05 kg. Våbenjakken veiet før bløtning 1.95 « « 3.85 «

Tils. før bløtning 3.00 kg., efter 5.90 kg.

Vektøkning 2.9 kg. eller ca. 100 prosent.

En almindelig teltduk veiet tørr 1.35 kg. og drypptørr efter å ha ligget i vann 1½ time 2.27 kg., en vektøkning på 920 gram eller på ca. 70 prosent. Så våt blir man vel sjelden i vårt klima. Men det innses lett hvilken rolle nedbøren spiller for transporten av turistens bagasje, enten han bærer den selv eller lar den kjøre. For en større avdeling blir den samlede vektøkning imponerende.

Skiutstyret var alt av hærens modell; det blev før marsjen prøvet og tilpasset under treningsturer i Bymarken.

Ved skolens ankomst til Meråker torsdag 13. februar kl. 11.34 stod hestene på stasjonen — 3 middelsstore hester i 12-årsalderen, vant med å gå på truger. Dette siste er ikke noen absolutt betingelse, da rolige hester snart venner sig til trugene. Seletøiet var i orden, hestene nyskodd med grevsko. Broddsko er like bra; trugene må i hvert fall prøves efter ny skoning, så man ikke får kluss og forsinkelse når man underveis skal spenne dem på. Der var to langsleder og en geitdoning, samtlige av lett konstruksjon. Vi medbragte reservesko, reservetruger av Tydalsmodell, reparasjonsaker, en bunt ståltråd, et dekken og et gammelt ullteppe pr. hest, vannbøtter, samt høi og havre for to dager mere enn tilstrekkelig til å nå Stugudal, hvor ny furasje skulde fåes.

I Meråker regnet det jevnt, og hollen var så glatt at det var hugget spor i veien for kjørerredskapene. Skiene måtte bæres bortimot



På Essandsjøen.

Fot. Grimsmo

3 timer; det tar godt med tung pakning og de våte klær, når man samtidig må agere balansekunstner. Fra oppe på Røsåsen blev det sludd under 3—5 varmegrader. Her var det nok sne, så skiene kunde tas på efter omhyggelig smøring. Med strålende humør gikk det videre. Men det sugende føre — slettene ved Stordalen kapell var således nærmest oversvømmet — varmen og nedbøren gjorde at de par og tyve kilometer denne eftermiddag blev vår hardeste tørn. Vi var fremme kl. 17.40 i mørkningen hos Magnus Kluksdal; hestene, som siste del av veien hadde hatt dyp sne å gå i, kl. 18.30.

Fredag 14. februar, Kluksdalen—Storerikvoll turisthytte ved Essandsjøen (ca. 30 km.). Her er det på de første 7 km. jevn stigning; i bjørkeliene var det nu adskillig med sne, på enkelte steder op til 1½ meter, men sammenføket så det løse lag sjelden gikk op i ½ meter. Bagasjen var for å undgå ekstrasing til Stugudal og på grunn av regn og sne blitt 250—300 kg. pr. hest. Dette anså jeg som før nevnt for å være for meget for en så liten kolonne, og Magnus Kluksdal var av samme mening, hvorfor han lånte oss en hest til vi var kommet op liene. Kun et sted var sneen løs i så pass

dybde at avdelingen måtte ta av skiene og trække, ellers blev det gått op 3—5 spor eftersom det gjaldt bare hestene eller både hestene og sledene.

Kl. 10.30 var vi oppe på Rangletjern nordøst for Kluksskaftet og dermed på høifjellet. Opstigningen hit hadde vi ansett for noe av det tyngste for hestene på hele turen. Det hadde gått glatt, og nu anså vi det verste for unnagjort tross vi ennå hadde ca. 130 km. å kjøre over fjellet. Et par mil i syd så vi Blååkleppen ved Essandsjøen. Derborte lå målet for dagen, Storerikvoll, og så bar det raskt avsted i den eiendommelige stemning og med den følelse av lettethet som det alltid gir å være på høifjellet. Hovedhvil kl. 12.30 på tre kvarter i ly oppe i en slukt. Allikevel blev hestene spent fra, så de kunde snu sig fra været. Denne dag som senere fikk de under hovedhvilen litt havre foruten høi. Blir været riktig surt, blir hvilen for kort for bare høiforing. Over dekkenet fikk de ullteppe på. Vann må skaffes til hestene under hovedhvilen, og da må spadene frem. Her måtte vi avsted et bra stykke for å finne vann, og dertil grave ganske dypt.

7½ time brukte hestene på de ca. 3 mil. Overalt hadde de fulgt avdelingen undragen på den hårde skrånende skare under Blååkleppen. Her måtte de dirigeres ned på myrene til en mindre omgående bevegelse.

Vær- og føreforholdene denne dag: Mellom 0 og 3 kuldegrader, frisk bris fra syd, overskyet men for det meste siktbart, om kvelden snedrev.

Skolen hadde fått tillatelse til å overnatte på turishytten, hvor den selvsagt hadde en hyggelig aften. Storerikvoll hytte ligger i et godt skilende og burde være oppe og ha gjester hele vinteren. Slik blir det også sikkert med tiden; engang vil man vel komme til den opfatning at det er like bra å styrke sin helbred ved en fjelltur tidlig på vinteren som langt ut på våren, i påsken.

Lørdag 15. februar, Storerikvoll—Nedalen. Før skolen forlot den historiske trakt, blev Armfelts dødsarsj minnet. Skolen er den første militæravdeling som har faret herover med hestetren siden Armfelts marsj for 212 å siden. Det var med eiendommelige følelser vi tenkte på de tapre tuseners siste strid, vi som var utrustet slik at vi kunde slå oss ned hvor som helst og ha det godt, samme hvordan været blev.

Dagen bragte ingen vanskeligheter, litt dyp sne enkelte steder, men kjøringen gikk glatt. Været stille, overskyet, for det meste siktbart, temperatur 1 kuldegrad, om kvelden 7. Bivuakering i et bjørkeholt like øst for Nedalen gård. Her blev reist et 20-dukstelt og et 10-dukstelt (major Hiorths modell). I det store telt blev fyrst med bjørkeved, i det lille med primus.

Søndag 16. februar Nedalen—Skardøren—Stugudal. Her er det først på en kort strekning en opstigning fra 700 meter til over 1100 meter, men derpå i alt vesentlig unna — en utmerket rute for skiløpere. Trenet blev dirigert den korteste vei. Været bra, 4 kuldegrader.

Mandag 17. februar. Rastdag hos Ola Stugudal. Hestene hadde nu gått 4 dager i trekk det vesentligste av døgnet lyse tid og de siste 70 km. med truger. De var i ypperlig form, intet kunde merkes på benene.

Tirsdag 18. februar. Stugudal—Brekken. Nysne, klart, 16 kuldegrader. Ruten blev lagt over Møsjøen—Langen—Råvollen—Rihåen—Volavoll, ca. 35 km. Hestene brukte 11 timer. Sjøene krevet som på hele turen forsiktighet ved osene, som var åpne.

Onsdag 19. februar. Skyteøvelser.

Torsdag 20. februar. Brekken—Storwartz—Røros. Litt frosttåke, senere klart. 25 kuldegrader i Brekken, 5 på Storwartz, 25 kuldegrader på Røros.

Avdelingen beså gamle Storwartz grube og opberedningsanlegget, hvorefter den pigget ned til Røros.

Fredag 21. fikk vi en meget god omviser i jernbanekontorist Gul-dahl, som viste oss det interessanteste av Bergstaden.

Lørdag 22. februar. Med tog hjem. Hestene var sendt dagen i forveien i fin-fin form. Kjøreforsøkene hadde vært vellykket.

Av personellet hadde ingen vært syke eller forkjølet.

På den ikke ganske korte tur fra Meråker til Røros hadde skolen bare møtt to skiløpere, to samer. Dette herlige ski-lende er for lite nyttet. Men sikkert vil det bli anderledes med tiden. Når Nord-Norges hovedstad er blitt en storby, vil her vrimle av folk hele vinteren, og Turistforeningens hytter vil måtte holde oppe året rundt.