

Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen

# Tertitten

Årbok 1999



# Kværner Energy

*Kværner Energy, Vannkraft er spesialist på  
modernisering og oppgradering av  
vannkraftutstyr,  
samt levering av komplette  
nye turbinanlegg.*

*Vi samler nå vår norske virksomhet på  
Sørumsand.*

Industrivn. 7, 1920 SØRUMSAND

Tlf. 63 82 31 00

E-mail: [hydropower.kes@ken.kvaerner.com](mailto:hydropower.kes@ken.kvaerner.com)



Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen

# Tertitten

## Årbok 1999

**Redaktør  
Eyvind Bagle**

Arne Mørk AS  
Oslo 1999  
ISBN: 82 - 991439 - 4 - 2

# Innhold

<i>Forord</i> .....	1
<i>Gunn Cathrine Varder Løwe:</i> <i>"...en god og beqvem Vej til Fordeel for Reisende og til Ære</i> <i>og Nytte for Almuen" - et blick på veihistorien før jernbanens</i> <i>tidsalder</i> .....	2
<i>Stein R. Pünther:</i> <i>Tertittkameratene</i> .....	12
<i>Bjarne Rogan:</i> <i>Fergetransport over Glomma: Blakersund ca. 1900 - 1927</i> .....	21
<i>Oddmund Ljone:</i> <i>Kan vi holde en jernbane bare for tradisjonens skyld?</i> .....	46
<i>Kjell Navestad:</i> <i>Fra Sørumsand til Mork i 2003</i> ... ..	56
<i>Årsberetning for Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen</i> .....	64

## Forord

For andre gang utgis det en årbok på Tertitten. Artiklene i denne boken spenner over fortid, nåtid og fremtid. Tertitten er en museumsjernbane, og et minne over en tidligere tids samferdselsåre. Vi har i den årboka derfor rettet blikket også mot andre kommunikasjonssystemer i vårt nærområde.

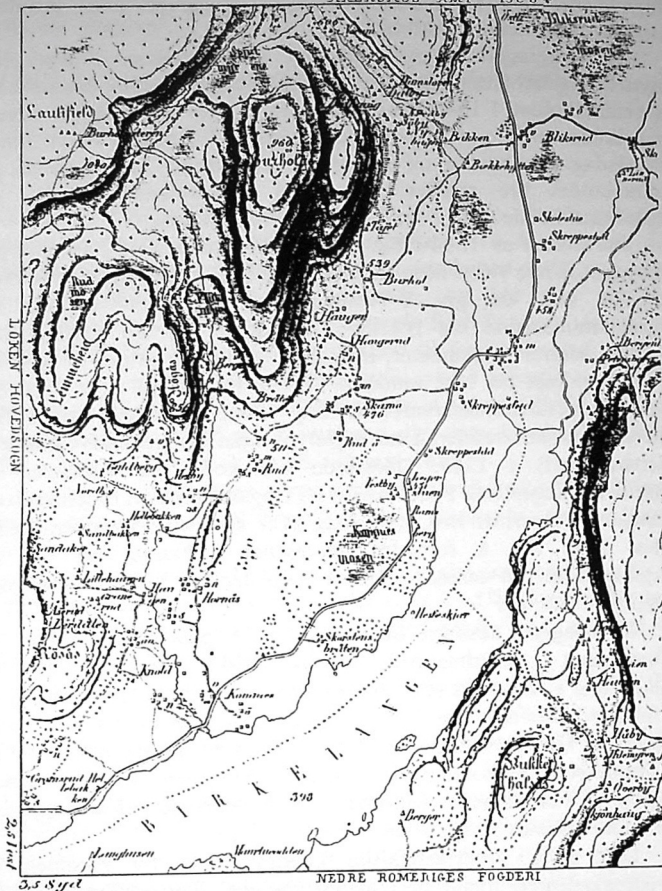
Vi har vært så heldige å få historiker Gunn Cathrine Løwe til å skrive om veistellet i Urskog-Hølandsbanens område *før* jernbanen kom. Glomma, som renner forbi vår Bingsfoss stasjon, har en rik samferdselshistorie som tas opp til behandling i professor Bjarne Rogans artikkel om fergestedet ved Blakersund.

Det er også plass til en tenkt tur inn i fremtiden. Kjell Navestad, mangeårig aktiv ved Tertitten, har skrevet om hvordan reisen med Tertitten kan bli, dersom banen forlenges utover i Blaker mot gamle Mork stasjon.

Vi vil takke Bergens Tidene og Norsk Teknisk Museum for tillatelse til å bruke deres artikler. Vi vil samtidig benytte anledningen til å takke alle bidragsyttere og sponsorer for at denne årboka kan se dagens lys.

Eyvind Bagle





Den nye kongeveien om Komnes, Skrepstad og Bliksrud i Høland i 1871. Tegnet av Løitnant Morgenstjerne i 1871.

gikk videre til Aurskog.<sup>13</sup> I 1794 ble det bestemt at det skulle anlegges en ny vei for å unngå dette svært besværlige veistykket. Den nye veien skulle gå om Komnes, Skrepstad og Bliksrud til Halvorsrud og Lier i Aurskog. Det ble innkalt til veiarbeid på dugnad, og året etter sto den nye veien ferdig.

Fra ca. 1760 var de franske idealene for veibygging rådende også i Norge. Veiene skulle helst bygges etter rett-fremprinsippet, de skulle gå i snorrette linjer. Det var militære krav som satte standarden. Selv om bygdefolket benyttet veiene i sitt daglige liv, var det først og fremst militære behov som bestemte veiutbyggingen. Forflytningen av soldater, og ikke minst kanoner og annet utstyr, måtte foregå hurtigst mulig, og kjøreveiene ble utformet med tanke på dette. Allmenne samfunnshensyn kom i annen rekke til langt utover på 1800-tallet.<sup>14</sup>

Antagelig lå det militær-strategiske motiver bak det ovenfor nevnte kongelige reskriptet av 9. mai 1794.

En veiinstruks fra 1794 fra en av de andre generalveimestrene, hr. Hammer<sup>15</sup>, gir en detaljert beskrivelse av hvordan man mente en god vei skulle utformes. Sannsynligvis ble disse punktene også fulgt under veibyggingen i Høland:

*En god Vei's fornemste Egenskaber bestaar kortelig derudi:*

*a) At den har den anordnede Bredde, og inden samme er aldeles jevn.*

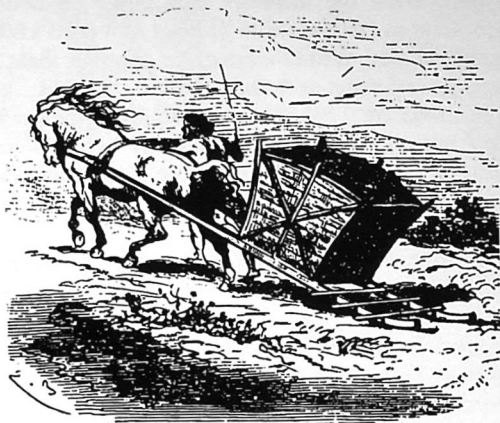
*b) Har gode Siide-Grøfter, vel skraae til begge Siider, gravede saaledes, at Vandet haver frit Løb, og ikke bliver staaende i dem.*

*c) Vel anlagde Steen Kister tvært over Veyen, som fører Vandet fra Vey og Grøfter.*

*d) Maa Veyen være en god Deel høyere end den øvrige Mark, og i Særdeleshed paa Midten være ½ Al. høyere end som paa Siiderne, hvilket maa tilveyebringes, fornemmelig af Steen, Træer og Grene, Sand, Gruus og Jord, alt efter ethvert Steds Leylighed og Beskaffenhed.*

Den 17. februar 1795 ble det avholdt et møte på gården Garsvik angående arbeidet med den nye veibiten.<sup>16</sup> Både stiftamtmann Moltke og generalveiintendant Anker var selv tilstede foruten

generalveimester Lars Ingier. Generalveimesteren roste da bygdefolket for den innsats de hadde nedlagt i arbeidet med den nye veien, og trodde at allmennheten i løpet av kort tid selv ville innse fordelene med den. Han håpet videre at Høland fremdeles var villig til å forbedre den delen av kongeveien som fortsatt trengte utbedringer "for gradeviis at Forskaffe sig en god og beqvem Vej til Fordeel for Reisende og til Ære og Nytte for Almuen".<sup>17</sup> Til tross for at det som nevnt er sannsynlig å tro at militære motiver i stor grad lå til grunn for veiutbyggingen, fremheves likevel her de allmenne samfunnshensyn og allmennhetens bruksnytte av den nye veien.



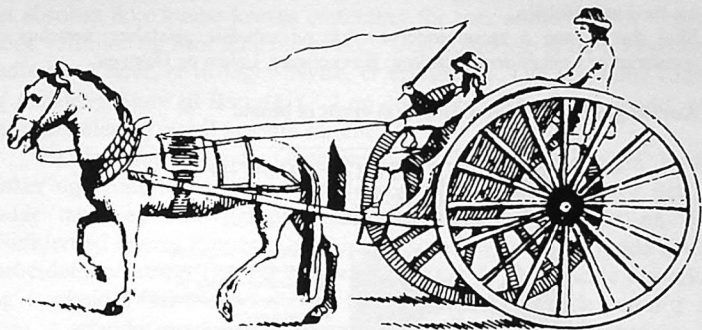
*I eldre tider var slepet et viktig transportmiddel for tung last. Lasten ble lagt på to stokker som ble trukket av hesten. Stokkene lagde spor etter seg i marka, og slepet var nok en hard belastning på både dyr og menneske. Illustrasjon ved Norsk Teknisk Museum.*

Selv om bygdefolket fikk ros for sitt arbeide med veien, ble nok beslutningen om å bygge den nye veitraséen mottatt med blandede følelser i bygda. Det var jo bygdefolket selv som måtte stå for det meste av arbeidet. Dessuten måtte noen bønder også avstå jord til den



nye veien som skar igjennom åker og eng. Dette gjaldt i Høland gårdene Komnes, Skrepstad Søndre og Nordre og Bliksrud.<sup>18</sup>

De av veibyggingen berørte landeierne søkte den 22. oktober 1794 generalveimesteren om erstatning for den skade byggingen hadde medført for "vores Ager- og Engelande og Skov og Havne Hager (...) som vores Gaarde aldrig meere faaer igjen, efterdie Vejen er lagt og gaaer der igiennem".<sup>19</sup> Albret Olsen på Komnes mente at han årlig ville tape 1 lass høy fordi veien var lagt gjennom engen hans. I tillegg skar veien gjennom skogen, og hadde dermed skadet det beste tømmeret. Videre var det blitt hugget 8 ½ tylfter tømmer, hver verdt 2 riksdaler, som var blitt brukt til bygging av broer, og han tilføyer: "hvad som deraf ligger igjen, er til ingen Nytte".<sup>20</sup> Han hevdet da å ha tapt i alt 30 riksdaler.



*Karjol fra 1700-tallet tegnet av Reier Gjellebøl i hans Naturlig og oeconomisk Beskrivelse over Hølands Præstegield i Aggershuus-Stift i Norge, faksimileutgave ved Nordre Høland Historielag 1977.*

Hos Anders Andersen på Komnes gikk veien over både åker og eng, og gjennom skog. Anders hevdet derfor å ha et årlig tap på til sammen 15 riksdaler, for tap av høy, korn og brensel. På Skrepstad Søndre

## Aurskog-Høland kommune

### “HVORFOR IKKE? - “DEN LILLE RUNDTUREN”

Da “Tertitten” tøffet gjennom Aurskog-Høland var det mange byfolk som benyttet anledningen til en tur på landet gjennom det vakre kulturlandskapet i Aurskog- og Hølandsbygdene. Dette kan du og oppleve idag!

Etter turen på Sørumsand med Tertitten tar du bilen mot Aurskog hvor du bør stoppe på Aur Prestegård. Her vil du finne kunstutstillinger og ærverdige bygninger fra 1600-tallet.

Kjører du videre bør du stoppe på Bjørkelangen og få med den gamle stasjonen med vanntårn og lokstall. Så drar du videre utover i Høland med stopp på Løken ved oberst Kruses bauta til minne om slaget mot Karl den 12. Så går ferden til Aurskog-Høland Bygdetun. Det vakreste bygdetunet i Akershus, med 14 bygninger fra storgård til husmanskplasser, finnestue med permanent utstilling av finnekultur som og var utbredt på disse kanter, samt en skolestue fra 1850.

Vil du se endestasjonen for “Tertitten” kjører du til Skullerud brygge. Dette var i sin tid et travelt kommunikasjonspunkt. Her startet damperen “Turisten” sin ferd mot Halden.

Skal du ha noe å spise underveis kan vi anbefale gjestehus, vertshus og restauranter i tettstedene Aurskog, Bjørkelange, Løken og Hemnes.

### Aurskog- Høland Kommune. Vel verdt et besøk! “



## AURSKOG-HØLAND

### BYGDETUN

HEMNES I HØLAND



Her møter man et gjenoppbygd gårdstun med bygninger og gjenstander tilbake til 1600-tallet. Tunet har dessuten tre husmannstuer. Permanent «Finneutstilling». Skedsmo gml. skole. Bygdetunet er ikke bare et museum, men også et sosialt og kulturelt sentrum. Her er det utstillinger, demonstrasjoner av gammelt håndverk, foredrag, sang og musikk. Salg av kaffe, brus og vafler i helgene.

Salgstue for husflidsprodukter.  
*Åpent fra 1. mai til 10. september*  
*onsdag - torsdag kl. 9-15*  
*fredag kl. 9-12*  
*lørdag-søndag kl. 12-18*

Omvisning for store grupper bes avtales med omviserne. Tlf. 63 85 85 61.



opplyste Hans Sørensen, Peder Tostensen og korporal Hejde, at veien var blitt lagt over en stor og god havnemyr, og i tillegg gjennom et skogholt hvor 7 ½ tylfter tømmer var gått tapt og "ruineret endeel andre Trær".<sup>21</sup> Skaden for alle tre mente de kom opp i over 10 riksdaler. Sven Sørensen på Skrepstad Nordre hevdet at veien var blitt lagt over den beste åkeren hans, og han anslo tapet for åkerjorden til 12 riksdaler. I tillegg gikk veien gjennom noe skog hvor "Trær blev hugget og ligger langs Vejen".<sup>22</sup> Til sammen regnet Sven å ha tapt 20 riksdaler. Hos Kristen Gundersen på Bliksrud gikk veien over begge engene og gjennom den beste åkeren hans. I tillegg skar veien gjennom hele uthavnen hvor det også var blitt hugget i skogen. Til sammen ønsket Kristen erstatning for 10 lass høy, ½ tønne korn i tapt utsæd, og for det felte tømmeret.

Generalveimester Ingier anbefalte at samtlige fikk den erstatningen de ba om, til sammen 97 riksdaler, men bare som et engangbeløp, og ikke som en årlig erstatning. Han tilføyde videre at det absolutt ikke kunne kreves erstatning for trær som var blitt hugget langs veilinjene og som ikke ble brukt: "Den udladelse at de i Veylinien nedhugne Trær, er til ingen Nytte, er upassende. Det var kuns Liden og maadelig Skov til Brende, (...) og det bliver deres egen skyld, om de [grunneierne] ey vil benytte samme".<sup>23</sup>

På det etterfølgende Garsvikmøtet i 1795 mente også Peder Anker og Frederik Moltke at bøndene måtte få noe igjen for det de hadde tapt ved veibyggingen. Anker og Moltke la vekt på den "Nidkjerhed i deres Pligters Opfyldelse" som bygdefolket hadde utvist i arbeidet med veien. Det var derfor ikke rett at de som hadde utmerket seg i arbeidet "til Vej-Væsenets Fremme"<sup>24</sup>, skulle lide unødige av dette. I arbeidet med omleggingen av kongeveien er det tydelig at kongemakten og de høye herrer ikke ønsket å komme i konflikt med bøndene i distriktet. Det var viktig, til en viss grad, å understreke at de dyktige og arbeidsomme bøndene fortjente respekt. Det var en "Pligt at bevidne dem den Agt de fortjene".<sup>25</sup> Men selv om verdien av den tapte jorden og skogen jo var høyere enn produksjonstapet dette ene året, gikk myndighetene ikke inn for en årlig erstatningssum. I et kongelig reskript av 13. april 1798 ble det fastsatt at kun en engangsgodtgjørelse skulle gis.<sup>26</sup>



Ombyggingen av kongeveiens nordlige del i Høland, lettet uten tvil ferdseien langs det som var hovedveien gjennom distriktet. Folk, varer og ikke minst soldater og deres utstyr kom hurtigere frem enn før. Kongeveien beholdt sin status som den viktigste ferdsselsåren i Høland frem til jernbanen ble åpnet for drift i 1896.

*Gunn Cathrine Varde Løwe er cand. philol. med historie hovedfag. Hun er for tiden engasjert som bygdebokforfatter av Aurskog-Høland kommune.*

#### **Kilder:**

Utrykte: Riksarkivet, Norske Innlegg, 13. april 1798.

Trykte: Wessel Berg, Fr. : *Kongelige Rescripter, resolusjoner og Collegial-Breve for Norge i tidsrommet 1660-1813*. Chra. 1843. 4. bind. Kongelig rescript av 13. april 1798.

#### **Litteratur:**

Bull, Edv. red.: *Norsk biografisk leksikon*, bind 1, Kra. 1923

*Gamle veger og vegfar*. Direktoratet for Naturforvaltning (DN-håndbok 5), 1994

Holtedahl, O.: *Høland og Setskogen herreder*, Kra. 1914

*Kongeveger*, Minneinnsamlingen, Kulturkontoret, Aurskog-Høland kommune, gjort i forbindelse med Statens vegvesens museumsutvalgs prosjekt angående verneverdige veger og veganlegg i Akershus, 1994

Statens vegvesen, Akershus, Museumsutvalgets Årsrapport 1994

Taugbøl, T.: *Ferdsel og vegfar*. Kulturminneatlas for Follo, Follo Museum, 1995

#### **Noter:**

---

<sup>1</sup> Taugbøl, 1995: 63

<sup>2</sup> Taugbøl, 1995: 69

<sup>3</sup> Taugbøl, 1995: 56

<sup>4</sup> DN-håndbok, 1994: 20

<sup>5</sup> Taugbøl, 1995: 15

- 
- <sup>6</sup> Statens vegvesen, Akershus, Museumsutvalgets Årsrapport, 1994: 8  
<sup>7</sup> Taugbøl, 1995: 70  
<sup>8</sup> Taugbøl, 1995: 59  
<sup>9</sup> Norsk biografisk leksikon, om Peder Anker  
<sup>10</sup> Wessel Berg, 1843, Kgl. rescr.13/4 1798  
<sup>11</sup> Norske Innlegg, 13/4 1798  
<sup>12</sup> Holtedahl, 1914: 77, 78  
<sup>13</sup> Opplysningene er gitt av Olaf Hornås i 1995 til Minneinnsamlingen i Aurskog-Høland om kongeveiene i forbindelse med Statens vegvesens museumsutvalgs prosjekt om gamle veier i Akershus  
<sup>14</sup> Taugbøl, 1995: 60  
<sup>15</sup> DN-håndbok, 1994: 14  
<sup>16</sup> Norske Innlegg, 13/4 1798  
<sup>17</sup> Norske Innlegg, 13/4 1798  
<sup>18</sup> Norske Innlegg, 13/4 1798  
<sup>19</sup> Norske Innlegg, 13/4 1798  
<sup>20</sup> Norske Innlegg, 13/4 1798  
<sup>21</sup> Norske Innlegg, 13/4 1798  
<sup>22</sup> Norske Innlegg, 13/4 1798  
<sup>23</sup> Norske Innlegg, 13/4 1798  
<sup>24</sup> Norske Innlegg, 13/4 1798  
<sup>25</sup> Norske Innlegg, 13/4 1798  
<sup>26</sup> Wessel Berg, 1843, Kgl. rescr. 13/4 1798

# Tertittkameratene

Av Stein Roger Pünther

I 1994 dukket det opp en liten sensasjon opp det norske modelljernbanemarkedet. Det var firmaet Norwegian Rail Miniatures som presenterte modeller av lokomotivene på Urskog-Hølandsbanen. Disse var laget i den mest utbredte målestokken for modelljernbane, skala 1:87 (HO-skala, som det heter på fagspråket). Dette betyr at 87 cm i virkeligheten er 1 cm på modellene. Tertittens sporvidde på 750 m.m. blir i denne målestokken tilnærmet 9 m.m. Etter hvert presenterte Norwegian Rail Miniatures en rekke person- og godsvogner slik at det var mulig å sette sammen hele tog fra Urskog-Hølandsbanen. Initiativtaker og mannen bak både firma og modeller er Hans Erik Riddervold, etterkommer etter Hanevold som var en av initiativtakerne til den "ekte" Urskog-Hølandsbanen for over 100 år siden.

Modellene fra Norwegian Rail Miniatures åpnet for å begynne å bygge modelljernbane med Tertitten som forbilde.

Knut Kittelsen hadde vært interessert i Urskog-Hølandsbanen siden begynnelsen av 1970-årene. Han foretok da en del registreringer av bygninger langs banen ved hjelp av kamera. Dette resulterte den gang i en modell av stasjonsbygningen på Finstadbru, samt en påbegynt modell av kullbingen på Bjørkelangen. Disse modellene lå av forskjellige årsaker i dvale til NRM's modeller dukket opp.

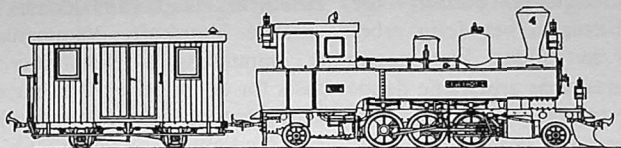
Etter initiativ fra Knut Kittelsen startet vi opp en løst organisert gruppe med modellbyggere som hadde ønske om å bygge en modelljernbane med Urskog-Hølandsbanen som forbilde. I dag er Hans Henrik Riddervold, Christer Ritterberg og Stein Ragnar Pünther med i tillegg til Knut Kittelsen. Trond Taugbøl gir et viktig bidrag med å fremskaffe dokumentasjon.



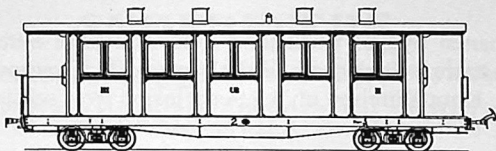
# Norwegian Rail Miniatures

## Urskog-Hølandsbanen i 1:87

Setskogen og F19 (tegningen er 83% av modellstørrelse)



BCo2 (tegningen er 83% av modellstørrelse)



Utsøkte messing modeller med UHB som forbilde. De komplette modellene er laget av AJIN i Korea og er malt slik de fremstår i dag, som for lokomotivene er den farge de ble levert i. Alle modeller er leveringsklare og bestilling skjer til NRM. Bestillingen sendes i postoppkrav.

Setskogen	4.710,-	G9,G14,G18	1.050,-
Bjørkelangen	4.710,-	G10,G13	1.170,-
Höland	4.710,-	F19,F20	1.200,-
Prydz	4.710,-	K8,K10,K15,K17	990,-
BCo1	1.399,-	Go24,Go25,Go26	1.350,-
BCo2	1.399,-	Qo38,Qo39,Qo40	1.150,-
Co1	1.399,-	To22,To27,To30,To32	1.100,-
	Killingmo Stasjon	650,-	

Norwegian Rail Miniatures, Pb 1273 Vika · 0111 Oslo · Fax. 2283 6815

Etter en prosess med utvikling av ideer og vurdering av forskjellige konsepter kom vi fram til noen grunnprinsipper:

### **Autensitet**

Alle stasjonsområder med bygninger, sporplaner og lignende skal være i eksakt målestokk 1:87 og ha sitt forbilde fra Urskog-Hølandsbanen. Topografi skal være stedtypisk eller basert på karakteristiske partier, for eksempel Harkerudbakkene. Dette innebærer et betydelig arbeide med å framskaffe dokumentasjon i form av bilder, kart, tegninger, oppmåling av feltstudier. Disse forberedende arbeidene danner basis for de modeller som bygges, det være seg landskap, bygninger, skinnegang og rullende materiell. Basis tidsperiode som er valgt er femtiårene, sommerstid. Slike forutsetninger er satt av hensyn til å gi de forskjellige modellseksjonene enhetlig vegetasjon og tidskoloritt.

### **Mobilitet**

Modelljernbanen bygges i seksjoner som skal være lette å montere sammen til større helheter, og de skal være lette å transportere på en sikker måte. Knut Kittelsen utviklet et prinsipp hvor seksjonene på en enkel måte settes sammen. Kassene som benyttes til å lagre og transportere seksjonene brukes også som fot når seksjonene stilles ut. Et slikt konsept gir stor fleksibilitet i forhold til utstillinger og ikke minst i forhold til at de forskjellige medlemmene kan arbeide uavhengig av hverandre på "sine" seksjoner.

### **Formidling**

Grunnideen er at disse UHB-modellene skal stilles ut for publikum. Utformingen av seksjonene har dette for øyet. Vi arbeider med ideer og løsninger som kan komplettere modellene i forhold til å gi en historisk presentasjon av Urskog-Hølandsbanen.

### **Multimedia**

Vi arbeider på ideplan med å knytte modellene opp mot multimedieløsninger i form av lyd, bilder, film og animasjon. Slike funksjoner skal gi en bredere plattform i formidlingsarbeidet, og være et supplement til selve modellene.

## **PARAFIN - FYRINGSOLJE**

Konkuransedyktige priser. Vi formidler service på kaminer og sentralvarmeanlegg.

## **MOTORSAGER**

Verneutstyr, sagkjeder og kjedesliping.

## **GRESSKLIPPERE**

Godt utvalg i hageredskap.

## **SNØFRESERE**

Autorisert Briggs & Stratton verksted.  
Service på klippere, fresere og motorsager.

## **SPØR OSS OM:**

**Smøreoljer, oljefiltere, kilereimer,  
håndverktøy av mange slag,  
+ mye mer.**



**Håkensen Maskin**

2020 Skedsmokorset - Telefon 63 87 60 55



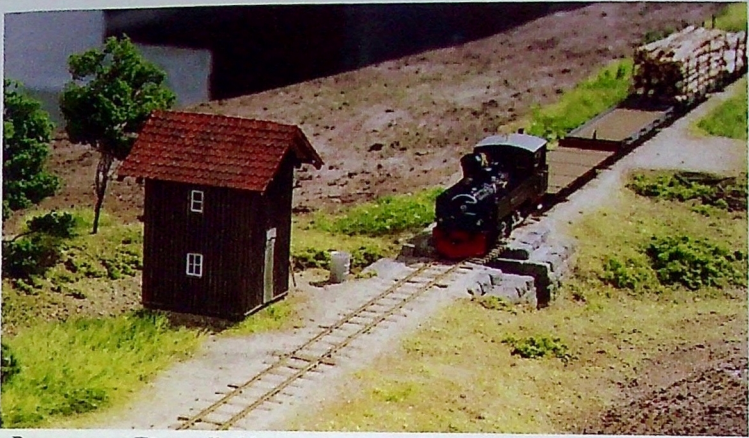


*Setskogen i fint driv mot Finstadbru.*



*En varm sommerdag.*





*Broen over Finstadbekken.*



*Tømmervognen Qo38 med friskt tømmer.*

Modeller kan benyttes til å skape et tredimensjonalt "bilde" av for eksempel stasjonsområder som ikke finnes lenger, bygninger som er revet osv. Modellene kan suppleres med historiske fotos og museumsgjenstander i en utstillingssammenheng. En tredimensjonal modell forteller ofte mer enn bilder og gjenstander alene. Dessuten har modeller en egen attraksjonsverdi som kan åpne for en bredere målgruppe sett fra museets side.

Våre første seksjoner har sitt forbilde fra Finstadbru stasjon, ca. 12 km fra Sørumsand. Med unntak av det rullende materiellet, er alle modeller bygget fra bunnen av. Bygninger bygges enten av tre eller plast. Man skjærer ut vindusåpninger, lager vinduer av tynt listverk, hele tiden på basis av bygningstegninger, egne oppmålinger og fotografier. For å få skinnegangen få korrekt som mulig, legger vi individuelle sviller og vi bygger alle sporveksler selv. Kun selve skinnestrengen kjøpes ferdig. Til sporvekslene blir de forskjellige delene kuttet, filt og tilpasset. En sporveksel på Sørumsand er behørig oppmålt til formålet. Foreløpig har vi bygget 3 av 9 seksjoner som til sammen utgjør stasjonsområdet på Finstadbru, inkludert vanntårn, butikk og sagbruksbygninger.

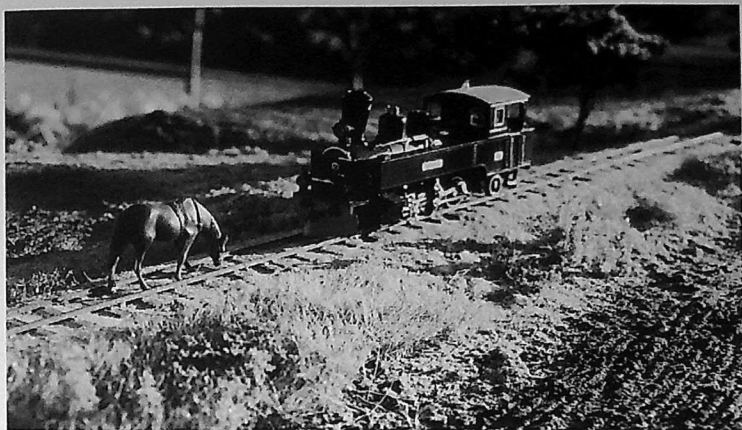
Arbeidsmetodene vi benytter er tidkrevende i forhold til å få fram et ferdig produkt. I tillegg er Finstadbru et "eksperimentområde" i forhold til å utvikle gode og rasjonelle byggeteknikker. Der det er mulig vil vi legge forholdene til rette for en viss grad av masseproduksjon i form av støpedeler, etsede messingdeler og lignende. Forhåpentligvis vil dette gi større framdrift i arbeidet i framtida.

Vi har konkrete planer om å fortsette med bygging av Mork og Killingmo stasjoner og er godt i gang med forberedende planarbeider.

Etter hvert håper vi at modellene våre kan komme museet Urskog-Hølandsbanen til nytte. Bildene gir en liten smakebit av arbeidet vårt så langt, og kontakt gjerne en av oss om du ønsker mer informasjon om det vi holder på med.

Ønsker du mer informasjon, ja kanskje til og med bli med i gruppen, kan du ta kontakt med Knut Kittelsen på telefon 22 61 58 86.





*To pensjonister møtes.*



*Kveldsstemning på Finstadbru.*





*Siste tog til Sørumsand.*



*Setskogen ved vanntårnet.*

## Fergetransport over Glomma: Blakersund ca. 1900 -1927

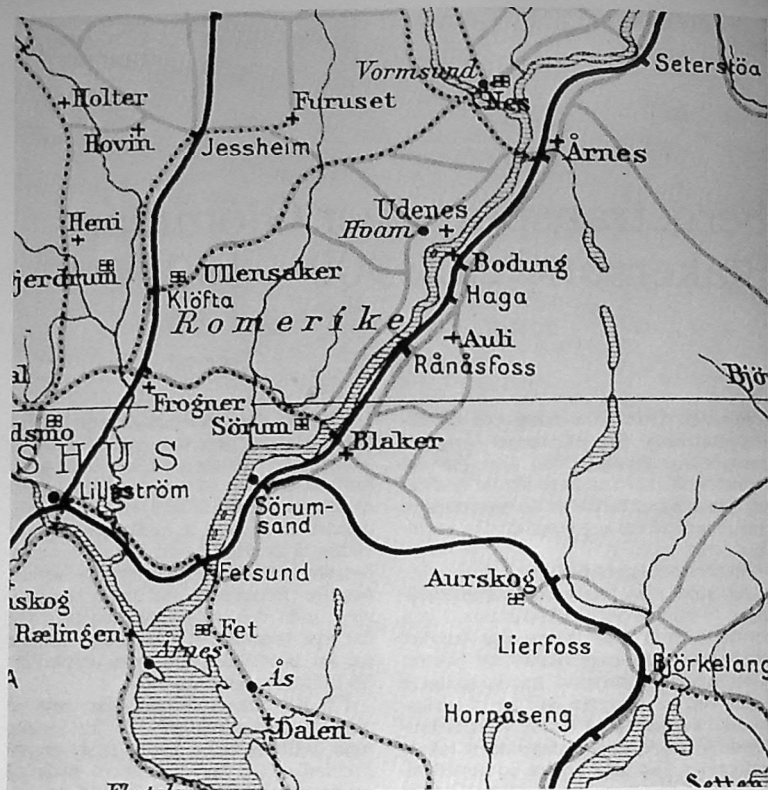
Av Bjarne Rogan

Sommeren 1926 satte Akershus fylkesting sluttstrek for en meget gammel transportinnretning. Dette året ble det vedtatt at Blaker sundsted skulle nedlegges. Blakersund hadde da en historie som antakelig strekker seg langt tilbake i middelalderen.

Blakersund ligger på Nedre Romerike, i det som etter kommunesammenslåingen er blitt Sørums kommuner. I den perioden som her behandles knyttet sundstedet<sup>1</sup> sammen Blaker og Sørums kommuner. Blakersund hadde tidligere ligget ved en sidegren av den fredrikshaldske kongevei, og hadde vært et bindeledd for både langveisfarende og lokale trafikanter. Her gikk i eldre tid hovedveien mellom Kristiania og bygdene i Aurskog og Høland. I vår periode, d.v.s. første del av dette århundret, var det i første rekke lokaltrafikk som passerte Glomma på dette stedet. Sundet har i senere tid i større grad tjent persontrafikk enn varetransport. En hovedårsak til dette ligger i at Kongsvingerbanen, som ble åpnet i 1862, tok over det aller meste av transporten mellom denne regionen og hovedstaden.

Når fergeforbindelsen kunne nedlegges uten noe større protester, så skyldtes dette at trafikken over sundet hadde avtatt sterkt i årene etter 1. verdenskrig. I 1925, året før nedleggelsesvedtaket ble fattet, ble det bare satt over 1697 personer og 137 hester med lass. Dette er en brøkdel av hva som hadde blitt fraktet over bare noen få år tidligere. Den umiddelbare årsaken til at nedleggelse kunne vedtas lå likevel i fylkets planer om brobygging. Rånåsfoss bro et lite stykke ovenfor fergestedet var under ombygging, men den avgjørende faktoren var det nye broanlegget over Bingsfoss, litt sør for sundstedet, som man antok ville bli fullført sommeren 1927.

Et lite tilleggsmoment var også at vannstandsreguleringer i forbindelse med kraftutbygging hadde skapt en del problemer for fergetrafikken, både på grunn av endrede strømforhold og mer uregelmessige isforhold i elva vinterstid.



Tegnforklaring:

- Jernbane i drift
- - - - - " " under bygning
- ..... Vei med fast person-automobilrute
- Viktigere kjøreveier
- Mindre viktige kjøreveier
- Viktigere fjellstruter

Utsnitt av veikart for Øst-Norge. Oversiktskart  
1938, utg. av Landslaget for reiselivet i Norge.



Fylkesmannen mente i sitt forelegg til fylkestinget at den ubetydelige trafikken i Blakersund de senere årene ikke kunne berettige videre drift av dette fergestedet. På tross av dette viser fylkesadministrasjonen en viss ærbødighet for den gamle ærverdige institusjonen idet det tilføyes:

“Men da jo denne forbindelse er gammel, bør det være særlig opfordring, inden nedleggelse beslattes, til at overveie de spørsmål som dermed reiser seg.”<sup>2</sup>

Blakersund har som nevnt en lang historie. Skriftlige dokumenter om fergestedet finnes i det minste fra siste del av 1600-tallet, i stattholderarkiv og tingbøker. Fra 1700- og 1800-tallet eksisterer en god del dokumenter om Blakersund i amts- og stiftsamtarkiv, fagedarkiv og reskript samlinger. I det følgende skal imidlertid bare gis en beskrivelse av sundstedet og trafikken i den aller siste fasen, i årene fra omkring 1900 fram til nedleggelsen i 1927/29. Siktemålet med artikkelen er å vise hvordan et fergested var innrettet og hvordan ovesettingen foregikk, og å gi noen små glimt av sundmenneses kår og arbeidsforhold i disse årene.

Mye av det som her trekkes fram i beskrivelsen av Blakersund er gyldig også for andre fergesteder i denne perioden, men på en del punkter vil forholdene være forskjellige. Det tekniske anlegget og driftsprinsippet ved dette fergestedet var annerledes enn ved de øvrige fergestedene i området. Dessuten ser det ut til at de økonomiske betingelsene for sundmannen kunne variere ganske mye fra fergested til fergested. Videre vil administrasjonen av fergestedene være noe forskjellig alt ettersom de ble drevet av amtet/fylke eller av kommunen.

Den følgende beskrivelsen gjør derfor ikke krav på å være representativ for fergestedene i sin alminnelighet i denne perioden. Bare på noen få punkter er det foretatt sammenlikninger med forholdene ved andre fergesteder. Hvor annet ikke er nevnt, er materialet som ligger til grunn for denne beskrivelsen hentet fra veivesenets arkiv.<sup>3</sup>

#### **Ferga og overfarten<sup>4</sup>**

Ved Blakersund fantes det både robåter og ferger. Fra siste århundreskiftet og fram til nedleggelsen ble det holdt 3 robåter og 2



**NORACTOR**  
**GLASS-SERVICE A.S**

Postboks 53, 1921 Sørumsand  
Tlf. :63826155- Fax 63826661  
E-mail:postmaster@noractor.no  
Org.nr. 930 846 589 MVA



## ALT I GLASSARBEID

SALG OG MONTASJE AV DØRER, VINDUER, FASADER,  
GLASSTAK, GARASJEPORTER OG RULLEGITTER.

VI LEVERER OGSÅ PERSIENNER, MARKISER OG  
SKYVEDØRSGARDEROBER.

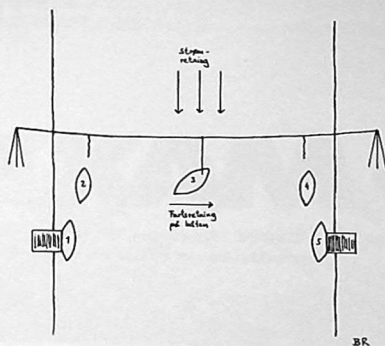


INNRAMMING AV BILDER, BRØDERIER - VI HAR UTSTILLING AV  
RAMMER I VÅR BUTIKK PÅ SØRUMSAND

DUGGER DINE ISOLERGLASS?  
VI GIR DEG GRATIS MÅLTAKING OG PRISOVERSLAG!

ferger. Såvidt vites er det ikke bevart noen bilder av fergene ved dette sundstedet. De fergene som ellers var i vanlig bruk ved sundstedene var relativt flatbunnede og brede farkoster. Lengden på disse kunne være opptil 10 meter og bredden opptil 4-5 meter. Svært ofte var de temmelig firkantede, med form mer eller mindre som en flåte. Fergene ved Blakersund på 1900-tallet var imidlertid spisse forut og akter, slik at de hadde lik forstevn og akterstevn. De var likevel meget brede i forhold til lengden. Det opplyses at de kunne ta ombord to vogner med hester, plassert ved siden av hverandre på dekket. Fergene var svært stødige, og krenget ikke ved ombord- og ilandkjøring av vanlige lass.

Det var ingen overbygning på fergene, men de hadde en lav rekke. Rekka kom i bruk på Blakersund-fergene en gang i siste halvdel av 1800-tallet. Inntil da hadde det vært helt åpne ferger. Reisende over Blakersund omkring 1850 klaget over at farkostene den gang ikke hadde noen form for sikring av hestene og vogner. <sup>5</sup> Av flere klager vet vi at det kunne skje at hest og vogn falt overbord fra denne gamle typen ferger. Når det gjelder oversettingen ved sundet på 1900-tallet, fortelles det at det ikke bød på problemer å frakte over de hestene som var fra området og var vent med ferga. Fremmede hester derimot, som gjerne var uvante med fergetransport, kunne skape vansker.



Skisse av driftsmåten for strømferga.

1. Ferga ligger ved flytebroen på vestre side. Ombordkjøring.
2. Ferga ros opp til stroppen, som festes forut.
3. Ferga trekkes over av strømmen.
4. Stroppen er løsnet og ferga styres ned mot flytebroen på østre side.
5. Ferga fortøyd ved flytebro på østre side. Ilandkjøring.



Når fergene ved Blakersund var spisse i begge ender, så har dette bl.a. sammenheng med den spesielle måten overfarten foregikk på. Forut for vår periode ble fergene rodd, slik som det var vanlig ved alle fergesteder. Fra 1904 fikk man en såkalt strømferge ved Blakersund, antakelig den eneste i dette området. Ved nabosundene fortsatte man med roing inntil fergene omkring 1920 de fleste steder fikk eksplosjonsmotor, som f.eks. ved Elvestad sund litt sør for Blakersund utnyttet strømenergien i elva direkte som drivkraft. Ved hjelp av et kabelsystem ble fergene trukket over elva av elvestrømmen, men vinkelrett på strømmens fartsretning.

På hver side av elva, litt ovenfor selve fergestedet og noe høyere opp i skråningene, var det oppført stolpeverk som tjente som master for en kabel over elva. Stolpeverkene var opprinnelig laget av tømmerstokker, men på Blaker-siden ble det omkring 1920 skiftet ut med en 8-10 meter høy jernmast. Denne jernmasten står fortsatt mellom jernbanelinjen og det gamle fergeleiet. Mellom disse stolpeverkene ble det strukket en stålwire tvers over elva. Bredden på elva er her anslagsvis 200 meter. Denne wiren ble kalt *strømledningen* eller *strømtauet*. I mastene var det en heiseinnretning, slik at wizens



# MAXBO

MAXBO SØRUMSAND - Sørumsandvn. 128, 1920 Sørumsand. Tlf.: 63 82 72 66.  
Åpningstider: Man-ons 8-17, tors-fre 8-18, lør 9-14

stramning og høyde over vannflaten kunne reguleres. Fra dette kabelstrekke hang det ned en kortere wire, ca. 20 meter lang og 5/8" tykk. Ved hjelp av en trinseordning kunne denne wiren løpe langs hovedkabelen tvers over elva. Den andre enden av den korte wiren ble festet til ferga. Den korte wiren ble kalt *stroppen*.

Strømledningen var som nevnt strukket et lite stykke ovenfor selve fergeleiet, og ikke rett over landbroene. Dette skyldtes visstnok at elvebredden var brattere lenger opp. Når stolpene ble plassert litt oppe i bakken fikk man den nødvendige høyden på kabelen over vannflaten. Stolpeverkene var opprinnelig plassert ca. 80 meter ovenfor landbroene, men senere flyttet til en avstand av ca. 20 meter fra disse.



Blakersund fergested 1905. Til venstre sees Blakersundgårdene. Det ene tunet er flyttet ut etter at bildet ble tatt. I midten av bildet sees veien og Sundstua. Litt til venstre for Sundstua, i bakgrunnen, ligger «Råstua» hvor de som var forberuset til å tas med på ferga ble satt inn for «avkjøling». Til høyre bebyggelsen på en av Skullerudgårdene som nå er borte. Fotograf Bernt J. Sunde. Foto og opplysninger ved Nemnda for innsamling av gamle fotografier i Sørum.

Når ferga var lastet rodde sundmannen den ut fra landbroen og ett stykke oppover elva, inntil han fikk tak i stroppen, som hang ned i vannet. Stroppen ble festet til et punkt på forreste del av ferga, slik at denne ble stående i en viss vinkel opp mot strømmen. Strømmen grep så tak i ferga og presset den langsomt over mot den andre elvebredden. Farten på ferga varierte med strømføringen i elva. Ved lav strømhastighet gikk ferga temmelig sakte. Det opplyses at overfarten kunne ta helt opp til 10 minutter, når strømmen var svak. Når strømmen hadde ført ferga over elva, ble stroppen sluppet og ferga manøvrert ned til landbroen. Etter avlesning og eventuell ny pålesning ble ferga rodd opp til stroppen, som igjen ble fisket opp av vannet og festet forut på ferga. Ferga fikk igjen en viss vinkel i forhold til strømrretningen, men nå slik at den ble presset den andre veien. Dermed gjorde strømmen igjen resten av arbeidet, og ferga ble ført tilbake til utgangspunktet. Det var vanligvis nok med én mann til å kjøre ferga. I kontraktene står det at sundmannen pliktet å holde seg med hjelpemann dersom dette var nødvendig. Det hendte ellers at passasjerene måtte være med og ta i et tak.<sup>6</sup>

*Landbroene*, eller *flytebroene* eller *uteliggerbroene* som de også kaltes, var treplattformer som tjente som brygger for ombord- og ilandstigning. De lå med den ene langsiden på land og den andre ut i vannet som en flytebrygge. På landsiden var de forankret med kjettinger. Ved større forandringer i vannstanden, som f.eks. i flømtiden, kunne landflåtene flyttes opp eller ned i strandkanten etter behov. På Blakersiden var veien opp fra landbroen temmelig bratt. Dersom to kjørere med tunge lass kom over samtidig, pleide de å spenne begge hestene for den ene vogna først og trekke denne opp fra fergestøa, og deretter hente den andre vogna med begge hestene.

Den vanskeligste perioden for oversettingen var vårfloppen. Da gikk elva stri, og tømmerfløtingen skapte vansker for overfarten. Sundmannen ved Seterstøa, et stykke ovenfor Blakersund, har i et brev fra 1920 fortalt hvordan overfarten kunne arte seg i den verste vårfloppen:

“Sundmannen maa da drage færgen ca. 200 mtr. opover før han kan tage udpaa elven. Paa vestsiden tager da strømmen færgen og fører den over halvparten af elvens bredde. Paa østsiden ved de gamle



Offisiell prisensmonteringsliste  
for bygging av fergeskip, fergeskipstutning,  
gerne m. m. afgaver innlemning  
nærst på plass.

1.	1 my ferge med aarer, purrevare, slong, dekk og 1 hoy	kr. 600.00
2.	1 myse baat med aarer og hoy og forbetjing	35.00
3.	1 1/2 myse med aarer, hoy og forbetjing	40.00
4.	1 gl. baat med samme tilbehør	4.00
4.5.	1 gjedde av reinterlium	10.00
5.	1 myse baatflaate	20.00
6.	1 1/2 " " "	10.00
7.	1 gl. vegg	kr. 0.50
8.	1 myse " "	20.00
9.	1 bygging i 3 deler, ca 5 fannu lang til forblontet for fergen	5.00
10.	1 " i 2 deler, ca 2 1/2 fannu lang til forblontet for den nye baatflaate	3.00
11.	1 " i 3 deler, ca 2 1/2 fannu lang til forblontet for den gamle baatflaate	3.00
12.	1 alde 3' plavter	0.50
13.	1 myr skive reinterlium, baling	900.00
14.	1 reinterlium	80.00
15.	1 komfyr og 2 kasteromme i reinter- lium, balingen	50.00
16.	1 myr med skid ror i reinterlium	5.00
17.	1 ringelotning med kaster og	
18.	1 alballraastlang med tilbehør, med mønstre i stene, alle myse baat paa, i tillegg de stene amon og i beittlere, og tilbehør til byggingen til at bestemte disse deler	

Utsnitt av taksasjonsforretning fra 1907. Kilde: Vegkontoret i Akershus, pk. nr. 29.

sundsted under almindelig vandstand, har tømmeret let for at samle sig og stoppe for trafikken. De hænder ofte at sundmannen maa arbeide indtil 1/2 time før han kan komme i land.”

Elvebredden ved Seterstoa fergested oppgis til 208 meter. Strømforholdene var antagelig ekstra vanskelige ved dette sundstedet, men også ved Blakersund var tømmerfløtingen til hinder for overfarten. Det var båtshaker ombord på ferga, og med disse sto sundmannen - og ofte også passasjerene - og holdt tømmeret unna båtsiden. Ferga hadde en robåt på slep. Denne skulle tjene som livbåt

dersom ferga slet seg og ble tatt av strømmen, eller om det av andre grunner skulle oppstå fare.

Dersom fergemannen befant seg på motsatt side av sundet, kunne den reisende ved hjelp av en ringeledning gi signal om at han ønsket å bli hentet. Når den reisende sveivet på et induktorapparat montert på en stolpe ved fergestøa, ringte det på den andre siden hos sundmannen. Slike ringeapparater med ledning over elva fantes også ved en del andre fergesteder oppover langs Glomma. Før ringeapparatet kom har mang en reisende ropt seg hes, både ved Blakersund og andre fergesteder.

### Fergestedet og utstyret

Et viktig punkt i kontraktene mellom sundmannen og myndighetene var bestemmelsen om *skjønns- og åbotsforretningene*. Disse skulle avholdes hver gang det var skifte av sundmann. Ved disse besiktigelsene ble alle redskaper og utstyr taksert og mangler påpekt. Sundmannen hadde åbotsansvar, d.v.s. han var økonomisk ansvarlig overfor eieren (amtet/fylket) for alle feil og mangler som var oppstått i den tiden han hadde forvaltet sundstedet.

Skjønnsforretningene gir oss et godt innblikk i hvordan fergesteder var utstyrt. Som et eksempel kan vi se på forretningen som ble utført da Kristoffer Kristiansen overtok sundstedet etter Anton Hansen i 1907. Takseringen framgår av ill. 4. Som det ses her fantes det bare 1 ferge, da den andre hadde gått utfor fossen. Den nye sundmannen ba i denne sammenheng om et reservetau for om mulig å forankre ferga dersom den skulle komme seg løs fra stålwiren tvers over elva. Avtroppende sundmann slapp å erstatte ferga, men han ble ilagt følgende åbotsansvar:

1.	For sammenskjødning af de under punkt 9, 10 og 11 taxerende fæstekjettinger	kr. 4,-
2.	For 1 gangs tjærebrødning eller karbolienering af træværket for staastraadtauet	kr. 10,-
3.	For 2 skrue Muttere med underbeslag, der bør paasettes den gl landflaade	kr. 3,-
4.	For tjærebrødning (oversmøring 2 gange) af den under punkt 2 taxerede baat	kr. 10,-
5.	For 2 vindusruder, der er istykker og bør indsættes i sundstuen	kr. 1,50

6.	For at rette paa forskjellige stene paa tagene paa begge sundstuer, samt...	kr. 1,50
	Tilsammen	kr. 30,-

Begge sundmennene var som vanlig tilstede ved forretningen, og den avtroppende sundmannen hadde ingen innvendinger mot taksten eller mot ansvarsfrasettelsen.

Nyanskaffelser av ferger og båter ble bekostet av fylket. Slitasjen på fergeredskapene synes å ha vært temmelig stor. Nye ferger ble innkjøpt i 1880, 1890, 1896, 1904, 1908 og 1921, i tillegg til stadige reparasjoner. Nye båter ble anskaffet i 1883, 1897, 1899, 1903, 1905, 12910, 1911 og 1915, ifølge opplysninger som neppe er helt fullstendige. På ca. 40 år ble det altså anskaffet 6 ferger. Dersom vi forutsetter at det hele tiden ble holdt 2 ferger, betyr dette at en ferge hadde en levetid på omkring 13-14 år, i enkelte tilfelle noe mer. Det hendte et par ganger at ferger ble tatt av strømmen og gikk utfor fossen. Tømmerfløtingen var også et problem for fergetrafikken, da den medførte ekstra slitasje på farkostene. Alderen på fergene var naturligvis avhengig av vedlikeholdet, d.v.s. tjærebreining og reparasjoner, og det er mulig at vedlikeholdet ikke var helt som det kunne ha vært når det var sundmannen selv som måtte bekoste det. Det var ihvertfall en del som mente at fylket i lengden ville tjene på å overta vedlikeholdet. Når det gjelder fergene ved nærliggende sundsteder, opplyses det i 1901 at den forrige ferga ved Husersund (Strømsund) hadde vært brukbar 22 år, og at ferga ved Hagasund fortsatt gikk etter 17 års drift. Ferga ved Hindersund (Henisund) hadde derimot bare holdt i 14 år. Levetid for robåtene ved disse fergestedene er beregnet til omkring 15 år.

Omkring 1920 gikk man over til jernferger ved en del av de omkringliggende sundstedene. Ved Elvestad sund i Sørumsand fikk man motordrevet ferge på denne tiden, og ved Seterstøa fikk man snart etter en ferge drevet med elektrisk motor og kabel, med trekkverket på land. I 1921 ble det for Blakersunds vedkommende innhentet tilbud på en jernferge av den typen som var i bruk ved Sørumsand og Hagasund, uten at det her kom til innkjøp av noen slik farkost. Man fortsatte med treferger så lenge sundstedet ved Blakersund var i drift.



# Busser til ulike turformål

*NSB Biltrafikk AS disponerer skreddersydde busser til ulike målgrupper. Vi tilbyr bl.a.:*

## **Turbusskategori 1:**

- Regulerbare seter • Kaffe/te-servering • Guidesete m/mikrofon
- Toalett • Video for filmfremvisning.

## **Turbusskategori 2:**

- Regulerbare stoler • Kjøleboks • Guidesete m/mikrofon
- Mobiltelefon.



**NSB Biltrafikk AS**

**Bjørkelangen**

tlf.: 63 86 26 00

Fax: 63 86 26 01



**NSB Bussgruppen**

Byggeprisen på ferga ved Blakersund oppgis i 1880 til 400 kroner, og i 1912 til 5-600 kroner. Etter denne tiden steg prisene ganske raskt. Mellom 1880 og 1915 var innkjøpsprisene på de robåtene som var i bruk ved sundet fra kr. 50 til 75. I tillegg til disse investeringsutgiftene for fylket kom også anlegg av kabelinnretningen og utskrifting av stålwiren.

### Trafikken

Sundmannen sendte inn månedlige ferdselsoppgaver. Nedenstående tabeller over trafikken er utarbeidet på grunnlag av det materialet som er bevart. Tabell I er ikke helt komplett, da det for årene 1907, 1908 og 1911 mangler en eller flere måneder. Tellingen gjelder den periode elva ikke var islagt. Tall mangler for året 1910.

Tabell I. Samlet trafikk over sundet i årene 1907—1917.

År	Personer	Hester	Kjøretøyer	Storfe	Kasser/sekker	Antall mndr. telling
1907	3.219	531	609		30	ca. 6
1908	4.395	775	698	15	18	ca. 5
1909	6.363	879	947	80	348	ca. 8
1910						
1911	6.667	1.195	1.395	112	699	ca. 8
1912	8.174	1.084	1.250	91	732	ca. 9
1913	9.080	1.082	1.148	97	847	ca. 10
1914	10.324	1.899	2.265		182	ca. 11
1915	9.410	1.575	1.800	39	195	ca. 9
1916	9.770	1.403	1.583	46	303	ca. 9
1917	2.774	1.242	1.508			ca. 9

Det bevarte tallmaterialet gir ikke grunnlag for noen nærmere differensiering. Trafikken synes å ha vært temmelig jevnt fordelt gjennom året, med en svak tendens til størst persontrafikk i sommermånedene. Når det gjelder året 1917 er den oppgitt persontrafikken merkelig lav, spesielt tatt i betraktning av at trafikken med hest og kjøretøyer var omtrent som normal.

Transporten av sekker og kasser var svært variabel, men alt i alt liten. Det meste av varetransporten ligger skjult i kolonnen "kjøretøyer". Hva slags last det dreier seg om framgår ikke av

materialet, men annensteds nevnes bl.a. tømmerlass. Fergemannen klaget over at disse kunne veie et par tusen kilo. Antagelig var det meste av vogntransporten i de siste årene torvlass. Strøtorv ble tatt ut i et torvtak på Sørumsiden og fraktet over til Blaker.

Når det de fleste årene ble sendt over flere vogner enn hester, så skyldtes det en spesiell form for "containertrafikk", idet kjørekarene enkelte ganger spente fra hesten og sendte vogna over, for henting på den andre side.

Trafikken har antagelig gått jevnt nedover fra 1917 til fergestedet ble nedlagt. Som nevnt oppgis trafikken i 1925 til 1697 personer og 137 hester med lass. Da sundmannen sa opp stillingen høsten 1925 begrunnet han det med at inntektene var blitt for små "...da det ikke fines trafik lengere". Antallet driftsdager pr. år for ferga kunne variere noe p.g.a. isforholdene, og tabell I er heller ikke komplett fordi et par måneder mangler. I nedenstående tabell er derfor trafikken pr. driftsdag regnet ut:

**Tabell II. Trafikk av personer og vogner i gjennomsnitt pr. driftsdag over Blakersund.**

År	Personer	Kjøretøyer
1907	18	3 1/2
1908	30	5
1909	26	4
1910		
1911	28	6
1912	29	4
1913	29	4
1914	30	7
1915	33	6
1916	36	6
1917	11	6

Som det framgår av denne tabellen var trafikken svært jevn i disse årene. Om den brå nedgangen i persontrafikken i 1917 bare skyldtes en feil ved kildematerialet vites ikke. Persontrafikken over sundet besto for det meste av Sørumsfolk som skulle til Kristiania med jernbanen. Disse måtte over elva for å komme til Blaker stasjon på Kongsvingerbanen. I gruppen "kjøretøy" er bare regnet doning for



hest. Først i 1917 er det meldt at biler (5 stk.) og motorsykler ble satt over sundet. Gjennomsnittstallet for kjøretøyer ferget over sundet virker lavt. Når det gjelder eldre tiders varetransport gjennom området, så vet vi at det meste av dette foregikk vinterstid. Før jernbanen kom fraktet man gjerne varer som trelast, korn, jern o.l. over elveisen. Det er usikkert om dette foregikk i noen særlig grad etter at jernbanen kom, for årene etter 1900 må vi i det hele regne med at jernbanen hadde overtatt det alt vesentlige av varetransporten. Tallene i tabellen representerer trolig hovedsaklig lokaltrafikk.

### **Sundmennene og ansettelsen**

Ved inngangen til det 20. århundre gjaldt fremdelses veiloven av 1851, med en del mindre tillegg og endringer. I følge denne loven var det amtmennene som hadde den øverste myndighet og fattet vedtak med hensyn til fergestedene, etter at kommunestyrene hadde avgitt uttalelse. Dersom uenighet skulle oppstå mellom disse instansene kunne saken ankes inn for regjeringen, men noe slikt skjedde ikke for Blakersunds vedkommende. Det ble etterhvert amtsingeniøren som behandlet fergesakene, og myndigheten kom senere til å ligge hos fylkesveivestyre og fylkesting. Veiloven av 1912 bragte ikke noen vesentlige endringer på dette punktet. Det direkte oppsynet var det imidlertid lensmannen som hadde, i egenskap av veifunksjonær. I den perioden som behandles her var det altså amtet, respektive fylket, som drev fergestedet Blakersund. I Akershus fylke fantes også kommunale fergesteder, slik som Hagasund.

Sundmannen ble ansatt ved at kontrakt ble inngått med myndighetene. Sundtjenesten eller sundmandstillingen ved Blakersund ble av myndighetene i den perioden som her behandles bortsatt for ett år av gangen, men kontrakten var fornybar dersom den ikke ble oppsagt av noen av partene. Dersom oppsigelse forelå fra sundmannens eller myndighetenes side, eller stillingen av andre årsaker var ledig, ble det holdt *lisitasjons- eller anbudsmøte*. Disse møtene ble behørig kunngjort. Fram til ca. 1914 ble bekjentgjørelsen opplest på kirkebakken. Det ble dessuten satt opp oppslag ved sundstedet, og i senere år også annonsert i avisene. Annonser om sundmannsstillingen ved Blakersund finnes i aviser som Akershus,

Akershus Socialdemokrat/Akershus Arbeiderblad, Indre Akershus Blad, Romerike, Eidsvolds Blad.

På disse lisitasjonsmøtene, som ble ledet av lensmannen, ble kontraktbetingelsene opplest. Kontrakten inneholdt plikter og rettigheter for fergemannen. En av disse rettighetene var en årlig lønn til fergemannen, og det var dette punktet det ble gitt tilbud på. Dersom det var flere interessenter - og det var det gjerne, spesielt i årene under og etter krigen - så underbød de hverandre på disse møtene. Den som var villig til å påta seg tjenesten for den laveste lønnen fikk tilslaget, medmindre han av lensmannen eller andre øvrighetspersoner ikke ble ansett habil til å utføre arbeidet. Den som fikk tilslaget måtte også gi en betryggende garanti, eventuelt med en annen person som kausjonist, fordi han skulle forvalte og ha ansvar for offentlig eiendom. Årsbetalingen ble gjennom underbying ofte skåret helt ned til lønnsomhetsgrensen, sett med fergemannens øyne, ettersom det var han som måtte stå for vedlikeholdsutgiftene på fergestedet og avlønning av eventuell hjelpemann. Sett fra det offentliges side var dette naturligvis en hensiktsmessig måte å holde utgiftene nede på. Lisitasjonsforretningen var den vanlige formen gjennom den perioden som behandles her, men det hendte også at tilsetning skjedde etter tilbud på grunnlag av utlagte kontraktbetingelser. Dette ble prøvd for året 1907, men ga så dårlig resultat at lensmannen måtte ut i marka og verve folk til å ta tjenesten.

Som et eksempel på hvordan listiasjonssystemet virket, kan vi se på ansettelsen for året 1919. Første bud lød på 3.500 kroner, men dette ble presset nedover, og en tidligere sundmann fikk tilslaget på 2.000 kroner. Et par uker etter at dette lisitasjonsmøtet var holdt innkom et skriftlig underbud fra en annen person, lydende på 1.600 kroner, og det ble han som fikk kontrakten. Han hadde antakelig presset lønnen litt for langt ned, for ikke lenge etter måtte han søke om dyrtidstillegg.

Det hendte flere ganger at sundmannen søkte om høyere lønn, fikk avslag og sa opp stillingen. Ved den påfølgende anbudsforretning var de med på å by, men kom ikke noe særlig bedre ut av det økonomisk, selv om de sikret seg kontrakten igjen. Det var spesielt i de siste krigsårene og årene etter, med dyrtid og arbeidsløshet, at sundmennene stadig søkte å få bedret lønnsomheten,



enten ved lønnspålegg, ekstra bevilgning til vedlikehold eller ved heving av fergetasktene.

En rekke oppsigelser fra sundmennes side begrunnes med den lave inntekten av sundstedet. Avslutningen på et oppsigelsesbrev fra sundmann fra Andreas Larsen i 1913 kan tjene som eksempel:

Følgen av den dyre tid vi lever i og andre løners hurtig stigende tvinger mig til at opsi min stilling. Den faste gage for Sundmannstjenesten var høiere for 6 aar siden, end den er nu.

Og et anbud innlevert i 1906 avrundes slik:

...og da indtægten fortiden er liden i forhold til arbeide og ansvar, saa er sundmanstjenesten ikke nogen særdeles stor lekkerbid. Dette er vistnaak den opfatning som er gjeldende her i distriktet.

Det var 7 forskjellige sundmenn ved Blakersund i disse årene. Fram til 1907 besørget Anton Hansen oversettingen, og etter ham fungerte Kristoffer Kristiansen i 2 år. I årene 1909 til 1913 var Andrea Larsen fergemann, og i 1914 ble Johan Sørensen tilsatt. Etter ham fulgte Hans Hansen Ingjerd og senere Tormod Iversen. I 1919 ble Anders Berger tilsatt, og han ble værende i denne tjenesten helt til Blakersund ble nedlagt som offentlig fergesund 31.12. 1926. Fra 1.1. 1927 overtok igjen Tormod Iversen Blakersund som et såkalt *båtsund*, dvs. et sundsted hvor personer - men ikke kjøretøyer - ble satt over. Fylket ga fortsatt bidrag til båtsund fram til 1.7. 1928, da Blakersund ble endelig nedlagt som offentlig fergested. Et par andre personer arbeidet også ved sundstedet i disse årene, men trolig som leid hjelp for sundmennene. De fleste sundmennene utførte oversettingen selv, eventuelt med fast hjelp eller med hjelp i visse perioder.

Det var ellers ikke uvanlig at sundmannstillingene ble brukt som en slags investering, idet sundmannen fikk alle inntektene, mens han lønnet folk til å foreta sundmannsarbeidet. Dette hadde vært en vanlig form tidligere, da sund og sundrettigheter var privat eiendom. I den perioden som behandles her ser det ut til at det vanligvis var den som hadde fått kontrakten som også utførte arbeidet ved Blakersund.



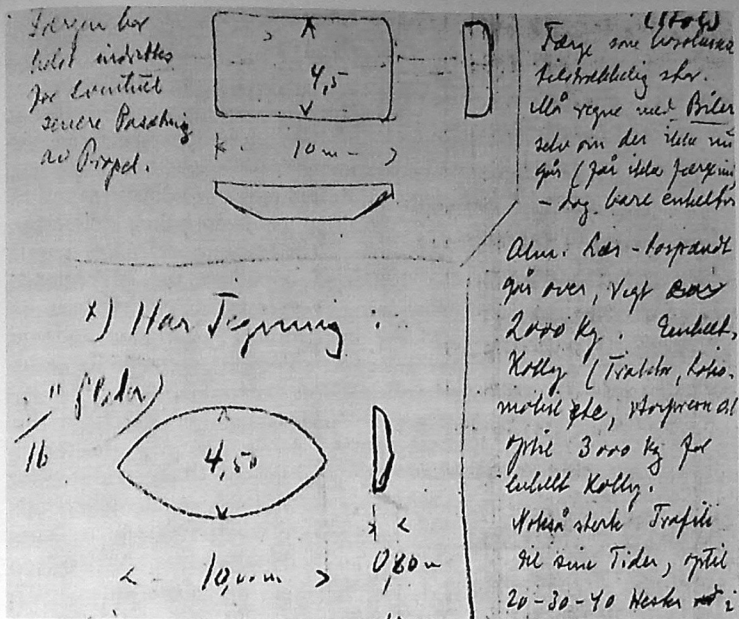
Flere av disse sundmennene, muligens de fleste, var fra området omkring sundet. Hans Hansen Ingjerd var sønn av den tidligere sundmannen Anton Hansen, og Tormod Iversen var nærmeste nabo til sundstedet. Av de øvrige hadde Kristoffer Kristiansen vært anleggsarbeider ved Årnesbrua før han ble sundmann, og Johan Sørensen var forhenværende stasjonsbetjent ved Blaker stasjon og senere arbeider ved Sørumsand Trevarefabrikk. Blant de søkerne som ikke oppnådde sundmannstillingen finner vi bl.a. flere håndverkere. Bakgrunnen til sundmennene kunne altså være nokså forskjellig, ikke minst i disse årene med en viss arbeidsløshet. Det må imidlertid tilføyes at det periodevis var gode arbeidsmuligheter i området, spesielt fra 1918 og utover da utbygningen av Rånåsfoss kom i gang. Antallet søkere til stillingen som sundmann ved Blakersund var ikke så stor at det er grunn til å anta at stillingen var spesielt ettertraktet.

### **Kontraktene og arbeidsforholdene**

Kontraktene i perioden var stort sett likelydende, og opplyser som nevnt om fergemannens plikter og rettigheter. Kontraktene ble inngått mellom sundmannen på den ene siden og amtet på den andre, og ble approbert (godkjent) av amtmannen. Dessuten ble de oftest også undertegnet av den som kausjonerte for sundmannen. De enkelte punktene i kontrakten skal i det følgende drøftes nærmere.

Den lønnen som ble tilstått fergemannen fra amtskassen kunne variere en god del. Dels hang dette sammen med anbudssystem og konkurranse, dels med den generelle lønns- og kostnadsutviklingen i denne utsabile perioden. I 1907 var den årlige lønnen kr. 550 og i 1908 kr. 700. I 1910 ble den presset ned i kr. 440 og holdt seg nokså stabil i noen år, med kr. 485 i 1914 og kr. 430 i 1916. I 1917 var den oppe i kr. 825, to år senere kr. 1.600 og i 1921 kr. 3.000, for å gi noen eksempler.

Om vi sammenlikner lønningene med de øvrige sundstedene i fylket, synes variasjonene å være enda større. I 1918 var den årlige godtgjørelsen ved Blakersund kr. 825, ved Seterstøa kr. 300, ved Minnesund kr. 1.200 og ved Elvestad kr. 1.400. En ellers alminnelig årsak til slike store forskjeller ligger i de øvrige kontraktsbetingelsene. Den viktigste grunnen til variasjoner i godtgjørelsene var vanligvis at



Utsnitt av et notat fra 1921 inneholdende skisser av den gamle ferge ved Seterstøa (øverst) og motorfergene ved Sørumsand og Haga sundsteder (nederst). Kilde: Vegkontoret i Akershus, pk. nr. 29.

enkelte steder holdt det offentlige fergeredskapene, og noen steder også vedlikeholdet, mens andre steder måtte fergemannen bekoste både anskaffelse og vedlikehold av fergeredskapene selv. Dessuten holdt fylket flere ganger fritt hus for sundmannen, andre ganger ikke.

I dette tilfelle kan imidlertid ikke forskjellene i årslønningene i 1918 forklares på denne måten. I tillegg til at godtgjørelsen ved det kommunale fergestedet Elvestad var ca. 75 % høyere enn ved Blakersund, så hadde fergemannen ved Elvestad fritt hus og slapp dessuten å bekoste vedlikeholdet av fergeinnretningene. Dessuten var taktstene for overfarten ved Elvestad uforholdsmessig mye høyere enn ved Blakersund i 1918. Å være sundmann kunne altså i noen tilfeller kaste adskillig mer av seg enn det gjorde ved Blakersund. Ved



Minnesund derimot måtte sundmannen selv anskaffe og vedlikeholde ferge og båter, og dette kan forklare at den årlige godtgjørelsen her var såpass mye høyere enn ved Blakersund. En sikker sammenlikning av lønnsomheten ved de forskjellige fergestedene forutsetter imidlertid at vi kjenner trafikkgrunnlaget og inntektene av sundpengene, noe vi bare kjenner for Blakersunds vedkommende.

Ved siden av den årlige godtgjørelsen hadde sundmannen rett til å oppbære *sundpenger*, dvs. betaling av hver enkelt passasjer, kjøretøy, hest, bufe, og godsenshet han satte over. Den gamle ordningen med sundtoll var for lengst opphevet, for Blakersunds vedkommende allerede i 1820-årene. Fergetakstene var fastsatt av amtet, og ble regulert med visse mellomrom. For Blakersund var takstene fastsatt uavhengig av den enkelte kontrakt, mens de for andre fergesteder, som f.eks. Seterstøa, var påført i kontrakten.

Her skal bare gis eksempler på takstene et enkelt år for Blakersund. I 1918 kostet oversettingen for en person 3 øre, for en hest 7 øre, for en enspent vogn 7 øre og for tospent 13 øre. Taksten for storfe var 7 øre pr. stk. for de 12 første, og 3 øre pr. stk. derover. Gods som sekker og kasser ble fraktet for 5 øre stk. for de 10 første, og 3 øre pr. stk. derover. Mellom klokka 22:30 og 05:00 var det 100% tillegg på takstene. Takstene hadde da vært uendret i det minste siden 1907, men i 1920-årene steg de nokså fort. Når det gjelder persontaksten kan det for sammenlikningens skyld nevnes at denne var gått opp til 7 øre i 1920 og til 15 øre i 1927. Fergemennene klaget for øvrig over at det ble spent fra og kjørt ut på ferga uten hesten. Vogna ble så satt over og hentet på andre siden. Arbeidet med oversettingen var det samme, men fergemannen gikk glipp av betalingen for hesten. Amtet gikk derfor med på å slå sammen taksten for hest og vogn, slik at ikke fraktekaren kunne lure fergemannen på denne måten.

Av naturlige årsaker fantes det lenge ikke noen takster for biler og motorsykler, og sundmannen var i følge en klager nokså ublu i sin prisfastsettelse for disse, og han skulle ved flere anledninger ha nektet å sette over den slags "luksus". Fra omkring 1920 måtte derfor amtet fastsette takster for motorkjøretøyer. Takstene for motorkjøretøyer varierte for øvrig i de første årene nokså mye ved fergestedene i området, og spesielt kunne forskjellen være stor mellom fylkets fergesteder og kommunenes fergesteder. Dels kunne prisene være



avhengig av om den reisende bodde i eller utenfor kommunen, og dels kunne prisene beregnes pr. kjøretøy, dels etter motorens størrelse, dvs. pr. hestekraft. Når prisene ble beregnet etter bilens hestekrefter kunne det bli dyr transport. En reisende klaget ved et av sundstedene over at frakten over elva pr. vareenhet kostet flere ganger så mye på et billass som på et hestelass.

Takstene ved Blakersund var lenge relativt lave i forhold til de øvrige sundstedene i fylket. Med takstene fra 1918 skulle sundpengene beløpe seg til noe i underkant av 2 kroner pr. driftsdag, eller på årsbasis omtrent kr. 500. Dette anslaget er basert på en årlig trafikk på ca. 10.000 personer, 1.500 hester og 1.500 vogner, dvs. omtrent samme trafikk som i årene 1913-1916.

Den faste godtgjørelsen fra amtet var som nevnt kr. 825 i 1918. Beregningen stemmer godt overens med et notat lensmannen har gjort samme året: "Indtægt 1.300,- hvorav 333,- til vedligehold, 485,- til 1 mand. Rest 482,- til sundm."

Sundmannen var etter kontrakten pliktig til å sette folk over elva til enhver tid av døgnet, sommer som vinter, "forsaavidt ikke uoverstigelige naturhindringer mødes". Overtredelse av denne bestemmelse kunne medføre mulkt i samsvar med reglene for skyssforsømmelse. "...[H]er må man jo være parat til en hver tid både nat og dag; man kan ikke klæ av sig om kvelden og lægge sig som ved annet arbeide", skrev sundmannen ved Seterstøa i et brev i 1930-årene. I et annet brev skriver han: "Men det værste av alt er; at det kan flere måneder som jeg ikke får en skikkelig natts søvn, langt mindre få

## **Anbudsmöte**

avholdes ved Blakersund onsdag  
10. november først kl. 10<sup>3</sup>/<sub>4</sub> fm.  
til bortsettelse av sundmandstje-  
nesten dersteds fra 1 januar 1910  
Seruma. Lensmandsbestilling  
29. oktbr. 1909.  
Ludv. Jensen. (SUNDSTED)

Kunngjøring i Akershusposten 10. november 1909.

## Bruk riktig kort

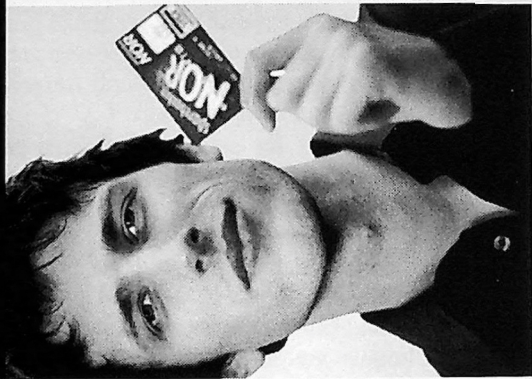


FOTO: GLENN RØKBERG

NOR-kort VISA kan brukes over hele verden, men for de fleste av oss er det først og fremst perfekt til helt vanlige varekjøp. Bruk det ofte, så får du god oversikt over hvor pengene blir av. Vi sender deg kontooversikt en gang i måneden, og du kan også følge med på [www.nor.no](http://www.nor.no) eller kontofon 815 00 200.

Riktig bruk av kort gir deg bedre oversikt.

*sparebanken*

**NOR**  
Sørumsand

Tlf. 63 82 21 20

klærne av kroppen". Disse brevene gjelder spørsmålet om utbetaling av feriepenger til sundmannen ved Seterstøa noen år etter nedleggelsen av Blakersund, men vi må regne med at arbeidsforholdene ved Blakersund har vært de samme. Sundmannen ved Seterøya ble bevilget feriepenger fra 1937, slik at han for en kort periode hvert år kunne lønne en avløser.

I 1920-årene søkte sundmennene ved Blakersund og Seterstøa om å få stenge fergestedene mellom kl. 12:00 og kl. 14:00, slik at de kunne få seg en middagspause. Lensmannen anbefalte søknaden under forutsetning av at doktor, jordmor og politi ble satt over også i denne tiden, men fylket kunne av naturlige grunner ikke gå med på å stoppe den daglige ferdsel på denne måten.

"Uoverstigelige naturhindringer" kunne hindre passasjen noen dager i året, nemlig i de dagene da isen la seg og de dagene da den gikk opp. Ellers heter det i alle kontraktene disse årene at sundmannen skulle føre tilsyn med ferdselen over elva når isen hadde lagt seg, og han skulle holde isveien forsvarlig oppvardet, dvs. merket, når isen var farbar. Når isen ble usikker pliktet han å skjære råk slik at ferga kunne komme fram. I forbindelse med de månedlige ferdselsoppgavene sundmannen pliktet å sende inn, skulle han også oppgi til hvilke tider elva hadde vært islagt og isen farbar for gående og kjørende.

*Blakersund Sen 25-3-1920*

*L. V. I.*



Den siste sundmannen ved Blakersund hadde sitt eget stempel. Kilde: Vegkontoret i Akershus, pk. nr. 29.

Elveisen var farbar for gående og kjørende det meste av vinteren, for årene 1907 til 1917 i gjennomsnitt ca. 3 måneder hvert år. Isen la seg som oftest omkring nyttår, men enkelte år også tidlig i desember, og den lå normalt fram til mars/april. I disse månedene hadde fergemannen følgelig ingen inntekter av trafikken, som han likevel



hadde plikt til å holde oppsyn med. Dersom det ble nødvendig å sage råk på senvinteren, måtte sundmannen gjerne leie ekstrahjelp til dette. Til det faste utstyret ved sundstedet hørte et par issager.

Et par av punktene i kontrakten gjaldt *vedlikehold av utstyr*. Sundmannen ved Blakersund var forpliktet til å holde stedets 2 ferger og 3 båter i forsvarlig stand. Det samme gjaldt fergeinnretningen med stålwire over elva og tilhørende stopleanlegg, videre de såkalte utliggerbroene eller landflåtene (bryggene) på hver side av elva, samt sundmannsboligen og sundstua. Tjærebreieing, smøring og reparasjoner skulle bekostes av sundmannen. Når en ferge skulle tjæres kunne det gå med opptil 70 kg. tjære, så dette var ingen uanseelig utgiftspost. Årer, haker og en del andre rekvisita ble også holdt av sundmannen. Fylket tok seg likevel av større reparasjoner på ferger og hus. Nyanskaffelser av ferger og båter ble som tidligere nevnt bekostet av amtet/fylket.

Blakersund var ett av mange sundsteder i Akershus, og det var et av de siste som ble drevet av fylket. Det har vært i det minste 25 fergesteder i dette fylket alene, og mange av disse har ligget ved Glomma. Brobygging fra slutten av 1700-tallet og fram til våre dager har ført til at denne transporten med småbåter over elver og sund nå er en saga blott i dette fylket, og på det nærmeste også i resten av landet. Og dermed hører også sundmennene historien til. Denne yrkesgruppen, utskjelt av mang en utålmodig reisende, har vært en viktig del av det totale samferdselsbildet i et land som er gjennomskåret på kryss og tvers av elver, fjorder og innsjøer.

*Denne artikkelen stod opprinnelig på trykk i Volund - Årbok for Norsk Teknisk Museum 1982*

Bjarne Rogan er dr. philos. og professor i etnologi ved Universitetet i Oslo. Hans seneste publikasjoner inkluderer boka *Mellom tradisjon og modernisering - Kapitler av 1800-tallets samferdselshistorie* (1998).

---

<sup>1</sup> Termene *sundmann/fergemann* og *sundsted/fergested* brukes om hverandre i artikkelen, slik det også gjøres i kildematerialet som ligger til grunn.

<sup>2</sup> Akershus fylkesting, sak nr. 85/1926.

<sup>3</sup> Vegkontoret i Akershus, pk. nr. 29: Ferjer, Sundsteder/ferjeleier.

<sup>4</sup> Beskrivelse av driftsmåten for ferga er basert dels på materiale fra veikontorets arkiv, dels på muntlige meddelelser fra Olav Svarstad, Sørumsfjord (f. 1904).

<sup>5</sup> Morgenbladet nr. 109/1851

<sup>6</sup> Jeg har ikke kunnet finne opplysninger om andre slike ferger på Østlandsområdet.

Prinsippet med strømferger er imidlertid kjent og benyttet over et stort område.

Persontrafikken over elva Vosso på Voss (Hordaland) ble til et stykke opp i mellomkrigstiden besørget med en slik ferge. Båtens vinkel med strømretningen ble her regulert ved hjelp av en ekstra tautamp festet et lite stykke oppe på strømtauet. Strømtauet var festet i baugen, og akter satt fergemannen og trakk i tampen. Når tampen ble strammet, ga dette samme effekt som om festepunktet i båten hadde blitt flyttet bakover. Dermed endret båten vinkel i forhold til strømmen, og båten ble drevet over elva (Etter opplysninger fra Arne Berg, Norsk folkemuseum). Også sørover i Europa er strømferger blitt benyttet. Jeg har selv omkring 1970 på en bygdevei i Nord-Tyskland blitt fraktet over en mindre elv på denne måten. En passasjerstrømferge var fortsatt i drift over Rhinen i Basel (Sveits). Vinkel mot strømmen blir her regulert av et ror akter under båten. Denne båten krysser en elvestrekning på ca. 200 meter i løpet av et par minutter (Etter opplysninger fra Liv Solnør Rogan). Ingen av disse fergene ble løst fra stroppen ved manøvrering inn til land. Denne manøvreringen ved Blakersund skyldes antakelig terrengforholdene ved landingsstedene.

Jeg vil rette en takk til Odd Skullerud, Sørumsfjord, for hjelp og opplysninger i forbindelse med mitt arbeid med denne artikkelen.

## Kan vi holde en jernbane bare for tradisjonens skyld?

*Nei, mener statsbanen og rasjonaliserer bort "Tertitten" - vår siste tertiærbane*<sup>1</sup>

Av Oddmund Ljone

I et par mannsaldre har Aurskog-Hølandsbanen travet den 57 kilometer lange strekningen fra Sørumsand til Skulerud og gitt grunnlaget for bygdens økonomiske fremgang.

Vi kan ikke holde en jernbane gående bare på tradisjonen, sa Aurskog-Hølandsbanens filosoferende overkonduktør og felte dommen over sin bane, der vi skaket oss fra Sørumsand til Skulerud mens lillepuktloket "Høland" albuete seg gjennom de brede bygder over et spor som visst aldri var strakt så mye som en toglenge.

Han uttrykte vel den alminnelige oppfatning.

Men hvorfor egentlig ikke? Neivel, tiden står ikke stille. Uppøphørlig hugger klokken småspik av evigheten, vi kan lamentere over alle tings forgjengelighet og sukke oss i grav, uten at det monner det ringe.

Men likevel.

Se nå på Tertitten, den siste av våre tertiærbaner, som det heter, der den står og skakker på hodet mens vi gjør oss klar til avgang fra Sørumsand, etter at svensketoget har fortsatt sin bredsporte flukt mot grensen. I et par mannsaldre har Hølandsbanen hakket og gått mellom Sørumsand og Skulerud, fraktet tømmer og halm og gjødning og folk og annet fe, har gjort sin gjerning og skumpet seg til folkets hengivenhet. Så er det ikke mer. Negeren har gjort sin plikt og er til intet mer. Tiden har passert. I tingets hall vil en flokk alvorlige mennesker felle sin pragmatiske dom over denne forunderlighet av et tog, ut fra den oppfatning at tradisjonen i seg selv er uten verdi og bør rasjonaliseres bort.

---

<sup>1</sup> Denne artikkelen stod på trykk i Bergens Tidende lørdag 17. oktober 1959.



Naturligvis er det et synspunkt som vanskelig kan diskuteres, så grunnfestet som det er i nyttesynet. Det jo slikt som kalles logikk, og intet er mer logisk enn nettopp et jernbanetog. Men så reflekterer man



*Det var knapt at Aurskog-Hølandsbanen greide å agere tog der den ventet på avgangssignal fra Sørumsands stasjonsmester.*

bare over alle de jernbaner i dette land som er blitt bygd så å si bare for tradisjonens skyld, og så blir det ikke så logisk lenger ...

Selvsagt har Hølandsbanen ikke noe å bestille i vår rasjonalistiske tid. Det er intet som helst stort ved den, bare et teknisk spillfekteri det hele. Hølandsbanen er en dåre. Det er bare såvidt den greier å agere tog der den vekkes av sin meditasjon idet Sørumsands stasjonsmester blåser i fløyta for å få denne forsmedelighet av en jernbane vekk fra den bredsporte stasjon med dagslyslamper og ny Narvesenkiosk på den folkerike perrong. Men et tog er Hølandsbanen

likevel, loket er vitterlig forspent halvannen passasjervogn og opptil flere godsvogner, som riktignok er godt innkapslet for å skjule sin bedrøvelige tomhet, men hvem lyster vel å stille sin overflødighet til åpent skue. Det velter energisk røyk fra det omvendte kremmerhus av en skorstein, peser damp fra pistonger og unyttig vann fra merkverdige lokk som umotivert åpner seg.

Et tog er det, og smil ikke av kakkelovnene i kupéene og første klasse som har polstrede seter langsetter kupé-skottet, slik var det jo dengangen da alt var annerledes enn nå, uten at vi trenger skratte av det. Da flikrer vi samtidig av vår egen fortid. Det skal ikke kloke mennesker gjøre, og kloke er vi som kjent alle. En rørslig Østfoldbonde favner fra vegg til vegg, og skinnene er den rene villfarelse. Men alle ting har sine relative proporsjoner, ikke alle mennesker kan være like store, ikke engang jernbaner kan være det. Men deres betydelighet? La oss være vare med svaret, for er Hølandsbanen en ubetydelighet og en overflødighet i seg selv, så er vi det også, der vi starver enkeltvis gjennom våre lille verden, betraktende oss selv med kikkert.

Nei, smil ikke av Hølandsbanen. Tertitten kan så menn dokumentere større resultat av sitt virke enn de fleste jernbaner kan, og la ikke menneskets forfengelighet affisere dens historiske misjon.

Det var kloke menn som bygde Hølandsbanen, og aldri vil de gjøre en sunnere inverstering enn de gjorde for seksti-sytti år siden da skinnegangen ble lagt. Målt med vår inflatoriske målestokk var det kanskje ikke så store beløp, den 57 kilometer lange strekningen kostet ikke mer enn 1,3 millioner alt i alt. Stasjonshusene ble reist for 24 tusen, det er vel bortimot det samme som en kiosk koster i dag. Tracéen ble lagt for 183 tusen. Mannen som bygde den het forresten Søren Sørensen, og onde tunger påsto at det var sine initialer slynget i dristige, fantasifulle kuver ut over det smålenske landskap bare for sin egen udødelighets skyld. Men der gjøre man ham urett. Han gjorde det av respekt for den dyrkede mark, la med stort snille og rik fantasi sin bane langs byter og skogteiger for at bygdene fortsatt skulle ha plass til sin modernæring og ikke få plogfurene stykket opp av et banelegeme.

Det holdt hardt å kommer over opptrekket fra Sørumsand til det høyeste banepunkts 171 m., det er en stigning på opp til 20 promille, og i løvfallets tid kan skinnegangen være sleip nok for noen hver. Dessuten fraller der dugg, og Hølandsbanen er en følsom skapning.



*Vi hadde en god dag og fikk passasjerer med, og konduktør Furustad fra Alvdal fikk bruk for vekslepenger.*

Javel, det er lett å holde ap med Hølandsbanens tempo. Lokføreren har lov til å kjøre maksimum 35 kilometer i timen, og den 57 kilomter lange ruten er satt opp med en kjøretid på 3 timer og 5 minutter. Det blir noe slikt som 30 kilometer i timen i gjennomsnitt når vi regner med det kvarteret det tar for å fylle på vann og kull på Bjørkelangen etter en hel times kjøring. Men togets bevegelse gir illusjonen om



større hastighet, så kanskje er det hensynet til Hølandsbanens passasjerer som har diktert den lave fartsgrense. For Tertitten kjenner ikke sinnrike fjærsystemer, den er real i all sin ferd og aldri et øyeblikk noe annet enn Hølandsbanen.

Man kan forregne seg på Hølandsbanens fart. En gang fylte fem prester første klasse. Det var ferierende prelater som ingen tekstutlegning hadde å fundere over, ingen barendåper, ingen brysomme vielser, det var lutter avkobling. Slikt kan gjøre selv prester muntre, så også disse fem. Hølandsbanen jóg deres geistlige alvor og vekket deres slumrende vidd, og på deres tunger forløstes idelig vittigheter på kjøretøyets bekostning.

Kanskje var det tunge prester, iallfall gikk det trådt opp i stigningen, så prestene fant i sin munterhet ut at denne tid burde anvendes til noe nyttig, og hvorfor ikke plukke blomster? Hvorpå de steg av og henga seg til plukking av buketter mens toget holdt følge. Da var det at det hederskronede lok innså forsmedeligheten, jernhesten spente sine mødige muskler og tok ut, bare fire blomsterelskende fikk hengt seg på i siste blunk. Den femste ble igjen der bak, denne treghet av et tog var med ett ikke til å nå igjen der det brukste stigningen opp i en fart av minst de tyve. På Hølandsbanen fins ingen nødbremse for prester å trekke i til hjelp for tilbakeblevne åndsbrødre, ingen plattform mellom vognene ved hjelp av hvilke konduktører kan tilkalles og lokførere anropes, der står det tvertimot skilter med: "Overgang mellom vognene under fart er forbudt". Der peste den akterutseilte prelat i forsmedelig ensomhet mellom prestekrager og blomstrende gjøksyre. Ettersom jan var ganske seevannen, kan ingen berette om de tanker som fylte den halsende prest eller hvilke ord han måtte ha anvendt til å uttrykke sin sinnstemning. Toget ventet tålmodig på Killingmo, men den kirkelige munterhet over Hølandsbanen var forstummet. Denne historie kan tjene til lærdom, ikke bare for de kirkens menn, men også for andre som ikke forstår at en lystighet så fort kan slå tilbake.

Men Hølandsbanen kan ha det travelt også av saklige grunner, som for eksempel i sommertiden når kanalbåten "Turisten" lossrer sine passasjerer i Skulerud og overlater til Tertitten å bringe dem til Sørumsand tidsnok til stortoget. Hvis "Turisten" er forsinket, anropes

Tertitten skjulte fartsmuligheter, ventiler stenges og kull skuffes på i rike mengder, loket blir som en utemmet araber i uryddig galopp over



*På Bjørkelangen fikk vi påfyll av vann og kull etter en hel times kjøring .*

seks strake mil. En lokfører greide det på 66 minutter en gang . Den som tviler, kan få se kjørerapporten, den henger i glass og ramme på Bjørkelangen. Men rapporten forteller intet om passasjerenes tilstand ved ankomst Sørumsand.

Spøk ikke med Hølandsbanen.

Her en snøvinter sto den i et par dager, like lenge som det ordentlige toget. Da tok to kjerringer skinnegangen fatt fra Hemnes, toget kom jo ikke likevel. Men det var akkurat det toget gjorde. Det kom, til og med forspent samtlie tre lokomotiver, det gjaldt å blåse snøen godt i fra. Lokføreren på fremste lok fløyttet da han så kjerringene, men været bar jo fra dem, og dessuten skulle Hølandsbanen slett ikke være der. Han trakk i faresirenen, men hva annet kunne vel hans kolleger på lokene bak tro enn at dette var et spontant uttrykk for seieren over den nordiske vinter, her går det gladelig, karer, vi skuffer litt mer på og blåser vinteren til himmels. De pøste på med all damp og skjøv

lederloket foran seg like herlig trass i dets strittende hjul, og plogstålet grep kjerringene vakkert under fotsålene og lempet dem ut i himmelrommet. De gjenfunnet utpå myra ved Langsund, en på hver side av skinnegangen. De satt i snø til halsen og gråt.

Vi hadde en god dag, der kom passasjerer på og konduktør Furustad fra Alvdal fikk bruk for vekslepenger. Det er slett ikke dårlig for en bane i Hølandsnorge, for samtidig med oss fra Sørumsand startet Statsbanenes buss på samme strekningen. Slikt er naturligvis lett å raljere over, men det er i virkeligheten en alvorlig ting. Det kalles service. Til gjengjeld hadde vi et plogskjær, et oljefat og en torvveske med kolonialvarer i godsvognen og på Løken tok vi med oss en tomvogn, da ble vi enda lenger. Overkonduktør Ødegaard fikk flerfoldige fraktbrev i hyllene, han sorterte dem mellom hver gang han var ute på plattformen for å skru på bremsen når vi nærmet oss en stasjon.

Men hvilken rolle spiller det egentlig om vi er få og vognene tomme, for Hølandsbanen er kommet med i det store, trygge Statsbanenes underskudd og har ingen nød. Til gjengjeld har den sett harde tider da den gikk med over skudd og måtte greie seg selv. Aldri har den bedt om en skilling, heller aldri fått noen riktignok, men nå får den til gjengjeld av underskuddet uten å be om det.

Hølands bønder visste hva de gjorde da de bygde banen. Den skaptet ikke av noen bondeforfengelighet, men et veritabelt behov. De trengte et tog og bygde det selv, og toget har sitt folk på sine harde trebenker, kom og gikk med laster av ploger og naturgjødsel og sparte smålensgampene for plankelass til Blaker. Da staten overtok, skyldte den ikke en øre til noen.

Men det skulle kløkt til for å greie seg, solid kløkt og praktisk selepinnesans. I tyveårenes krisetid gjaldt det å spare både tid og mannskap, og da ble Hølandsbanen pionér for all verden. Man gikk over til maskinell opplasting på Sørumsand, bygde kasser, eller containere, som det heter på moderne norsk, store som hele jernbanevognen, fylte den med ved eller torv eller hva det kunne være, tok dem i brukranen og hev dem på den bredsporte bare ved å vri på et håndtak. Ikke nok med det, men man smidde seg noen underfundige boggier som hele bredspovognene ble kjørt oppå, bar de npå rygg hele Høland ut gjennom, lastet og losset etter behov og grudde ikke for



NSB



# Try the real thing



**Oslo - Sørumsand - Oslo  
raskere og oftere fra  
22. august 1999**

noe. Slik bar Hølandsbanen seg selv ut av krisenmyra, som en annen Münchhausen. Jo, den har visst å greie seg i et knipetak, Hølandsbanen. Rasket til seg litt materiell hist og her fra andre tertitters dødsbo, ni vogner og 150 tonn skinnestål fra Osbanen, penger spart er penger tjent, og Hølandsbanen har altså aldri hatt noe underskudd å øse av.

Lystig er rittet gjennom Høland, over frodige jorder der kornstubben står grå mens eik og lønn og bjørk og rogn flammer i storskogen bortover, det er som Vårherre har stått der oppe og sløset stort med sine guddommelige fargeskvetter. Ved Toverud ble general Mørner tatt til fange med sine menn i 1808, ved Riser bru var selveste karolinerkongen nesten blitt fakkert av norske vaktposter i 1716. Her er grenseland, med den historie som hører grenseland til.

Fortid og nåtid, men altså ingen fremtid. Ikke for Hølandsbanen.



*Fem av "stasjonsmestrene" på Hølandsbanen er kvinner, og Gina på Hornåseng har rødt band i luen.*

Grønt flagg ved stasjonene, noen steder rødt, hva nå det skal være til, på Bjørkelangen til og med en høyttaler som Statsbanene kostet og som varsler avgående tog til Skulerud på spor en, lukk dørene. Killingmo stasjon står som for seksti år siden, den skal til

Jernbanemuséet på Hamar sammen med loket "Urskog", som er på samme alder. Det kunne ha blitt mer til muséet fra Hølandsbanen, men Statsbanenes stormenn er alvorlige menn, og dessuten hører Hølandsbanen til en tid som liksom ikke hører hjemme i vårt verdensbilde.

Fem av banens stasjonsmestre er kvinner, vi gir oss tid hos dem, brev skal overrekkes, hilsener overbringes til slekt og venner fra de samme. Gina på Hornåseng har rødt band i sin stasjonsmesterlue og er et godt menneske.

Naturligvis er det ikke pent av Hølandsbanens folk å kalle Skulerud for Sibir, selv om assosiasjonen ikke er urimelig. Det står en gammel stasjonsbygning der, litt sammensunket resignert, på andre siden av av Skulerudvannet ramler en kjerrat og det ligger visst en gård borgi skogen et sted etter røyken å dømme. I denne anonymitet av en geografi før Hølandsbanens spor hen blant visst høstgras.

Vi svinger "Høland" på svingsbrettet, skjenger det vann fra springen og spenner for. Slipper så dampen av og lar den få hvile mens vi former bort et par timers tid på en dertil anbragt sofa i stasjonslokalet. Veien tilbake er like lang som veien fram, nemlig.

Det var siste dagen Hølandsbanen kjørte første klasse, kupéen skal bli til postlugar, den gamle falt fra hverandre siste vinter. Og om noen måneder er dt vel slutt for godt. Ingen sur lokomotivrøyk skal hvile over lier og jorder, ingen fløye skal skingre i kurvene. Perrongene skal dø ut, og hva skal det bli til med Bjørkelangens høytaler?

For banens folk medler seg andre problemer, de har sine hus alle sammen, de får lang vei til jobben når de skal til å klippe billetter eller kjøre tog på Kongsvingerbanen.

Vil Hølandsbanen bli saknet, denne tertittbane som har gjort bygdene til det de er i dag, rike og fine å se på, og som i gode førstekrigsår mange ganger ga igjen investeringen?

Å nei, mennesket er en troløs skapning som er glad til bare de kommer fra et sted til et annet uten synderlig selvanstrengelse. Gi dem en buss og to, så er Hølandsbanen glemt.

For som kjent, man kan ikke holde tog bare for tradisjonens skyld - .



## Fra Sørumsand til Mork i år 2003...

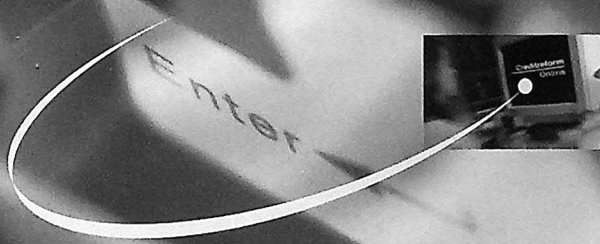
Av Kjell Navestad

Det er en av disse fridagene du ikke vet hva du skal finne på, men trangen til å komme ut fører til at du henter fram motorsykkelen og kjører rundt uten mål i den milde sommerluft. Etterhvert befinner du deg i Sørum og oppdager den brede flod som rolig flyter mot havet. Veien krysser elva og du kjører inn i Sørumsand sentrum, et vanlig norsk tettsted tenker du, slike typiske småsteder som vi kanskje har alt for mange av. En butikk, en bensinstasjon, en videosjappe, flere butikker, et postkontor (hvis det ikke er nedlagt) og en kafeteria.

Jeg stopper på bensinstasjonen for å kjøpe iskrem, og mens står i eksoseim og bensinstank og nyter iskrem med sjokoladetrekk, spisser jeg ører. Hva er det for slags lyd? Det er en lyd jeg ikke kan ha hørt på 40 år, ikke siden den gang jeg var guttunge på vei til kameraten min i Østerdalen. Er ikke det lyden fra en arbeidende dampmaskin? Jeg må høre feil tenker jeg, og fortsetter å spise is. Men så skjærer en dampfløyte gjennom luften og der kommer et damptog kjørende, med vogner med glade unger hengende ut av vinduet.

Jeg står og ser etter toget som ruller forbi, og blir nesten kjørt ned av en bil som vrenger inn på bensinstasjonen. Et øyeblikk var jeg i 50-åra, men bilhorn og hvinende bremsesender meg rett tilbake til 2003. Men hjertebank, og isen liggende på bakken, rusler jeg vekk mens dunkende høyttalere på full guffe fjerner enhver mulighet for nostalgiske følelser. Jeg starter motorsykkelen og kjører etter toget. Der er det. Det har stoppet. Det er jo en jernbanestasjon der, og masse folk. Nei dette er nok ikke noe typisk kjedelig tettsted likevel. Sykkelen parkeres, for dette må jeg se nærmere på. Gamle minner dukker opp når jeg kjenner lukt av kull, den litt sure svovellukta som jeg likte så godt. Det er livlig på stasjonen, det står melkespann på plattformen, og gamle vekter og benker gjør at jeg nesten må klype meg i armen. Er vi i 2003 eller drømmer jeg?

Slik møtte jeg "Tertitten" for første gang. Utstyrt med billett til 3 klasse fant jeg en vindusplass i en koselig liten trevogn. Den har en



# Økt lønnsomhet med et tastetrykk

Styrk økonomien med en lønnsom kreditt- og fordringsadministrasjon. Online med Creditreform sikrer direkte innsyn i egne saker fra PC'en.

Både privat og offentlig virksomhet samarbeider med Creditreform om innføring og administrasjon av kommunale krav. Bedre innføringsresultater og lavere tidsforbruk styrker økonomien. Samtidig beholdes kontrollen gjennom online-tilkobling med direkte innsyn i egne saker.

Ring en av våre konsulenter i dag  
Creditreform finner du over hele Norge samt i Sverige og Danmark. Konsulenter med lokalkunnskap innen ditt virkefelt finner løsninger på dine behov innen kreditt- og fordringsadministrasjon. De kan også fortelle deg hvor enkelt det er å bli online med Creditreform.



## Creditreform

Selskapet inngår i Gjensidige-gruppen

Creditreform Norge AS - [www.creditreformnorge.no](http://www.creditreformnorge.no)

Hovedkontor: Karenslyst Allé 2-4, Pb. 283 Skøyen, N-0212 Oslo. Tlf: +47 23 21 10 00. Fax: +47 23 21 11 00  
Avdelingskontorer: Bergen tlf: 55 57 54 00 Bode tlf: 75 54 86 10 Fredrikstad tlf: 69 38 33 80 Hamar tlf: 62 54 19 50 Kristiansand tlf: 38 12 71 00  
Mo i Rana tlf: 75 12 58 20 Molde tlf: 71 25 14 33 Skien tlf: 35 54 02 90 Stavanger tlf: 51 51 75 50 Tromsø tlf: 77 61 26 50 Tønsberg tlf: 33 34 49 60  
Ålesund tlf: 70 12 64 40 Datterselskaper: Creditsystemer AS, Trondheim tlf: 73 54 22 00 Tele-Engineering a.s., Drammen tlf: 32 24 28 70

vedovn i hjørnet og parafinlamper i taket. Det pirrer litt ekstra når jeg hører konduktørens fløyte og merker at toget siger sakte igang. Vi forlater stasjonen og jeg får øye på en statue av Sørums store sønn, nr. 91 Stomperud, akkurat slik han ser ut i alle juleheftene.

Toget ruller sakte, loket fløyter for det er mange planoverganger her, men snart er vi ute av sentrum og farten øker. Det er mange ombord, flest familier med unger. De minste sitter med store øyne og sluker alle inntrykk, mens de eldre søsknene henger ut av vinduet. Men det er også pensjonister ombord, folk som sikkert husker Tertitten fra den gang den var pulsåren i bygdene innover. Vi ruller gjennom en kort tunnel og så drar dem på foran der. Hjulene synger mot skinnestregene, kla-dunk, kla-dunk .....kla-dunk, kla-dunk. Den koselige lyden fra skinneskjøtene jeg husker fra tiden før NSB begynte å sveise. Konduktøren kommer, "alle billetter takk." De storøyde ungene får enda større øyne, og foreldre ber dem gi konduktøren billetten. Og ungene rekker fram en halvspist gul billett av den typen som var reisebeviset for nordmenn i over hundre år. Datamaskiner har fortrenget disse billettene for lenge siden, men her finnes de fortsatt. Heldigvis får jeg billetten tilbake etter at konduktøren har klippet hull i den. Han har forresten den gamle uniformen som forsvant fra NSB i 1998. Den sorte myndige uniformen som jernbanefolk har brukt under nesten hele 1900-tallet.



*Kveli stasjon i 1960. Foto: Jan Lysaker, Urskog-Hølandsbanen arkiv.*





*Kjevli stasjonsområde i dag. Sporet skar rett ut fra den nåværende veitraséen, omtrent midt i bildet. Bildet er tatt i samme retning som det foregående. Foto: Dagfinn Lunner.*

“Bingsfoss neste” roper konduktøren før han forsvinner til neste vogn. Vi ruller langs Glommas rolige vannspeil og sakner farten og stopper. Den knøttlille stasjonsbygningen er den originale stasjonen fra Finstabru, og som ble flyttet hit etter å ha vært hønsehus i 60 år! Noen går av og noen kommer på. Jeg ser det sitter folk og koser seg i parken bak stasjonsbygningen, der er det bord og benker, og folk har med kurv, og har tydeligvis til hensikt å være her lenge. Det er kafé her også, drevet av Sørumsand skoles musikkorps. Den skaffer sikkert hardt tiltrenge inntekter, for det koster å drive korps. Jeg hører folk si at Bingsfoss er det koseligste stedet de vet om, visstnok det eneste bilfrie stedet på Østlandet. Ikke rart ungene er helt ville der de hopper og spretter på plenen.

Vi drar videre og nå hører jeg lokomotivet jobbe skikkelig. “Setskogen” heter det, og er snart 100 år gammelt. Levert fra Tyskland i 1908, den gang man bygde solid. Man må si at eierne av denne lille norske banen gjorde et kupp når de kjøpte det loket, det er like bra i dag som den gang det kom til Sørum. Kraftige dampstøt gjaller, for her er det bratt. Maskinen går for full damp, stigningen er 1 meter på



Reis med M/S Turisten i

# Halden- vassdraget

*gjennom  
Europas  
høyeste sluser*

Opplysninger:  
**HALDEN  
TURISTKONTOR**  
Tlf. 69 18 01 02

Bestillinger/Rederiadr.:  
**TURISTEN &  
FREDRIKSHALD**  
1798 Aremark  
Tlf. 909 98 111



50 eller 20 promille som jernbanefolk sier, og det er bratt til å være jernbane. Vi legger oss over i en lang høyrekurve og jeg ser fyrbøteren kaste på mer kull, og røyken står rett til værs. En herlig lyd dette, lyden fra den Industrielle revolusjon. Et museum kan vise fram gjenstander, bilder og sånn, men det kan ikke vise luktene og lydene, skape atmosfæren. Men her får man det i fullt monn. Lukt ja, vi passerer en bondegård og lukten av grisemøkk sprer seg inn i toget. Folk rynker på nesa, og de små får enda større øyne. Det er ikke meg, tenker nok de. Vi stiger og stiger, dette er Bingsfossbakken, en av de største utfordringene for lokpersonalet den gang banen var i drift, og det var høst og glatte skinner, og man hadde over 100 tonn på kroken. Det skjedde nok at togene rett og slett ikke kom opp, og da måtte man få hjelpelok til å dytte på bak, eller så måtte man sette igjen halve toget i bunnen av bakken.



*Mork stasjonsområde 1999. Jernbanespolet lå til høyre for bygningen. Stasjonsbygningen stod i forkant av bygningen, den tjener i dag som stasjonsbygning på Fossum stasjon. Foto: Dagfinn Lunner.*

Vi har forlatt Glomma og kommer opp på flata. Toget sakner farten og stopper. "Fossum" står det på et skilt, og her står også en av de



bittesmå stasjonshusene, dette har stått på Mork. Tidligere gikk museumsbanen bare hit, men nå, etter at man har fått bygd opp igjen brua over riksveien, fortsetter det smale sporet videre innover kornåkrene. Vi ruller videre, over riksveien og innover mot de fruktbare jordbruksbygdene i Aurskog-Høland. Her er landskapet helt annerledes, det er flatt med store jorder, og bondegårder spredt utover. Dette er Øst-Norges kulturlandskap. I motsetning til ellers i Europa bor den norske bonde alene på sin gård, med naboen flere hundre meter unna. “Kla-dunk, kla-dunk” synger hjulene. Konduktøren kommer igjen og begynner å prate med noen pensjonister som forteller at de reiste her i 1949, fra Løken på vei ut i den store verden.



*Mork stasjon i 1960. Bildet er tatt i motsatt retning i forhold til det forrige. Foto: Jan Lysaker, Urskog-Hølandsbanen arkiv.*

Vi ruller gjennom skog og over jorder, så roper konduktøren “Kvevli neste”. Kvevli stasjon, tenk at du har fått igjen toget ditt. Det ble tatt fra deg i 1960, men nå står det her igjen, til og med det samme lokomotivet og de samme vognene som folk vinket farvel til sommeren 1960. En skoleklasse venter på oss, de har reservert en hel vogn, for de har heimstadelære i dag. Vi blir stående en stund, og nå

kommer forklaringen. Vi skal krysse. Det kommer et tog sakte inn i spor 2. Lokomotivet heter "Prydz", oppkalt etter den legendariske driftsbestyreren i privatbanetiden, så kommer grønne godsvogner, en hvit fiskevogn, flere flatvogner og en passasjervogn. Et typisk blandet tog, slike somletog som gikk på alle baner i Norge før krigen, og som var den ideelle reisemåten for folk med god tid. Ikke rart de forsvant tidlig på 60-tallet.

Damp blir sluppet inn i sylindrene på "Setskogen", og vi ruller videre. Folk finner roen ombord nå, vogna gynger rolig gjennom landskapet. Noen unger vinker til toget, og vi passerer en flokk kuer ute på beite. Det er populært for de ungene som aldri har sett ei ku, og som tror at melka lages på fabrikken. Konduktøren dukker opp igjen og roper "neste og siste stasjon, Mork", og snart stopper vi på gamle Mork stasjon. Vi har kjørt 11 km, og brukt nesten 40 minutter. Vi har opplevd våre beste- og oldeforeldres miljø, vi har hørt lydene, kjent luktene, fått sjansen til å falle til ro i en tid og et miljø som for alltid har forlatt oss. Vi har opplevd den gamle Urskog Hølandsbanen i sitt rette element.

Kjell Navestad har vært trafikksjef i Venneforeningen Tertitten, og har skrevet flere artikler med jernbanehistoriske emner i *På sporet*.

# **Årsmelding 1998 for Urskog-Hølandsbanen**

## **1. Organisasjon og ledelse**

### **Styret i Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen**

Styret etter årsmøtet i Venneforeningen 27.januar 1998

Dagfinn Lunner, styreformann, Aurskog-Høland kommune  
Harald Stokstad, Sørum kommune  
Helge Njaa, Akershus fylkeskommune  
Finn Halling, nestformann, Venneforeningen Tertitten  
Svein-Ove Johnsrud, Venneforeningen Tertitten  
Sverre C. Aaser, Venneforeningen Tertitten  
Trond Dehli, Venneforeningen Tertitten

Håvard Pedersen, 1. varamann, Venneforeningen Tertitten  
Jan Deram, 2. varamann, Venneforeningen Tertitten

Det ble avholdt fem ordinære styremøter i 1998. På styremøte 9. september ble det vedtatt at styret konstituerte seg på nytt med Finn Halling som styreformann og Dagfinn Lunner som nestformann. Sverre Aaser fratradte sitt styreverv 6.12.98.

### **Ansatte medarbeidere**

Eyvind Bagle, museumsbestyrer (f.o.m. 2.1.98).  
Vidar Skilnand, avd.ing./håndverker.  
Øyvind Hofseth, vedlikeholdsleder (I perioden 23.3. - 1.11.98)  
Trond Dehli, vedlikeholdsleder (I perioden 10.11. -31.12.98)

I november 1998 kom det vedtak i Sørum kommune og Akershus fylkeskommune om finansiering av en tredje stilling ved banen (Teknisk leder for rullende materiell). Aurskog-Høland kommune vedtok i 1997 å finansiere en del av stillingen.



## Sysselsettingstiltak

Det har til sammen vært ansatt fire personer i sysselsettingstiltak i samarbeid med arbeidsmarkedsetaten. KAJA-ordningen er nedlagt. P.g.a. relativt små bevilgninger til andre sysselsettningstiltak blir det opprettet få slike plasser.

## Verv i Venneforeningen Tertitten

Tillitsvalgte før årsmøtet 27. januar 1998

Driftsbestyrer	Sverre Aaser (fung.)
Trafikksjef	Kjell Navestad
Banemester	Driftsbestyrer fungerer
Lokmester	Roar Stenersen
Lokformann	Ole Johnny Flateby
Verksmester	Øyvind Hofseth
Vognmester	Trond Dehli
Stm. Sørumsand	Aud Kr. Brevig
Stm. Bingsfoss	Svein-Ove Johnsrud
Gartnerformann	Øyvind Skråmm
Redaktør	Jan Deram

Styremedlem i stiftelsen	Svein-Ove Johnsrud
Styremedlem i stiftelsen	Trond Dehli
Styremedlem i stiftelsen	Håvard Pedersen
Styremedlem i stiftelsen	Finn Halling
1. varamedlem i stiftelsen	Jan Deram
2. varamedlem i stiftelsen	Sverre Aaser

På årsmøtet 1998 var det valg til ny organisasjon etter nye vedtekter (Vedtatt i samme møte). Venneforeningens tillitsvalgte ble da enstemmig valgt:

Driftsbestyrer  
Trafikksjef  
Organisasjonssjef  
Redaktør

Sverre Aaser  
Anne Halling  
Finn Halling  
Jan Deram

Styremedlem i stiftelsen  
Styremedlem i stiftelsen  
Styremedlem i stiftelsen  
1. varamann i stiftelsen  
2. varamann i stiftelsen

Trond Dehli (gjenvolgt)  
Finn Halling (gjenvolgt)  
Sverre Aaser (ny)  
Håvard Pedersen  
Jan Deram

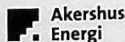


## En drivkraft i fylket!

Akershus Energi AS er morselskapet som har Akershus Kraft AS, Akershus Nett AS og Romerike Energi AS som datterselskaper. Akershus Energi tar seg av opplæring, forskning og utvikling.

Akershus Kraft AS står for produksjon og omsetning av kraft i fri konkurranse med andre leverandører. 75 års erfaring i kraftproduksjon gir trygghet for kundene.

Akershus Nett AS har oppgaven med å føre den elektriske kraften fram til næringsliv og husholdninger. Våre kunder kan være trygge for at kraftforsyningen vil være rasjonell og sikker.



**Akershus Energi**  
- en drivkraft i fylket  
Telefon 63 82 33 00  
[www.aeas.no](http://www.aeas.no)



**Akershus Kraft**  
- setter krefter i sving  
Telefon 63 82 35 00



**Akershus Nett**  
- strømmen følger oss  
Telefon 63 82 34 00  
Kundetelefon 810 300 20

## Venneforeningen

Driftsbestyrer Sverre Aaser måtte pga. stort arbeidspress trekke seg fra sitt verv 6.12.1998. Etter vedtektene fungerte trafikksjef Anne Halling i vervet frem til årsmøtet 1999.

Av sosiale tiltak kan særlig medlemsturen til Bodø 17. - 20. september. I alt 21 UHB'ere i alle aldre deltok. Urskog-Hølandsbanens normalsporede materiell kom igjen til sin fulle rett. Forøvrig var det en markering av at det i 1998 var ett hundre år siden Hølandsbanen ble åpnet. I samarbeid med kulturkontoret i Aurskog-Høland og Høland historielag ble det arrangert en sammenkomst i den gamle driftsbestyrerboligen Bergan på Bjørkelangen den 25.11.98. Hans Fredrik Dahl holdt foredrag om banens historie.

## 2. Driften 1998

### Statistikk

Den ordinære driften 1998 ble avviklet med samme antall kjøredager som i 1997. Billettpriser var uendret. Målsetningen for 1998 var 20% vekst i antall reisende fra 1997, dvs. et totalantall rundt 6.750. Denne ble mer enn oppfylt, som fremgår av tabellene nedenfor.

### Ordinære tog

Tog	28.6	5.7	12.7	19.7	26.7	2.8	9.8	16.8	23.8	30.8	Total
751/752	40	86	74	63	77	55	69	51	58	55	628
753/754	84	146	152	121	218	124	135	96	88	58	1222
755/756	130	194	152	173	188	198	116	134	106	68	1459
757/758	72	93	81	106	134	103	73	102	30	39	883
759/760	43	43	52	46	290	45	46	55	30	240	413
<b>Totalt</b>	<b>369</b>	<b>562</b>	<b>511</b>	<b>509</b>	<b>646</b>	<b>525</b>	<b>439</b>	<b>438</b>	<b>312</b>	<b>294</b>	<b>4605</b>



## Andre tog

Arrangement	Antall reisende
17. mai: Ett tog	189
Sørumsanddagene 13.6.	96
Skolebarnkjøringen 9.-11.6.	1818
Chartertog	635
"Den store rundreisen" 16.8.	94
<b>Totalt</b>	<b>2832</b>

## Julekjøringen

Tog	20.12	27.12	31.12	Totalt
753/754	180	145	73	398
755/756	155	126	85	366
757/758	94	104	123	321
759/760	72	57	128	257
<b>Total</b>	<b>501</b>	<b>432</b>	<b>409</b>	<b>1342</b>



*Fra første dag under julekjøringen 1998. Stasjonsmester Trond Dehli ser nissen vel ombord til Fossum. Foto: Eyvind Bagle.*

## Totalt antall reisende 1998

Ordinære tog	4605
Andre tog	2832
Julekjøringen	1342
<b>Totalt</b>	<b>8779</b>

### Arrangementer - opplegg rundt driften

Det ble gjennomført tilleggsarrangementer i forbindelse med driften både under sommerkjøringen. En nærmere beskrivelse av dem finnes i "Tertitten" nr. 101, desember 1998. Under julekjøringen kunne vi bl.a. reklamere med hestekjøring på Fossum den 20.12., besøk av julenissen og utlodning av Stomeperudblader (I samarbeid med Norsk Ukeblad).

Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen har lagt inn søknad om mønsterbeskyttelse for arrangementet "Den store rundreisen".

Så godt som alle besøkende kommer til Urskog-Hølandsbanen for å oppleve togturen. Nyttene ved tilleggsarrangementer er at de gir velegnede vinklinger for oppslag i media.

Det ble innført ny ordning for salget i venteværelset ved at det ble montert selvbetjeningshyller. Det var ingen servering på Sørumsand stasjon. Som i foregående år stod Sørumsand skolemusikkorps for salget fra Godshuset på Bingsfoss. Det var heller ingen salgsvirksomhet på Bingsfoss stasjon, da denne ved flere driftsdager var ubetjent.

### Markedsføring

Markedsføringen har vært rettet hovedsakelig mot beboere på Romerike og i Oslo. En markedsundersøkelse gjennomført i løpet av sommeren tyder på at det var herfra de fleste kommer; særlig må kommunene ned mot Oslo regnes som et tungt nedslagsfelt for Tertitten (Skedsmo, Lørenskog osv.). Undersøkelsen antydte også at de fleste utelukkende tar turen for å besøke Tertitten, og for å ta en runde mellom severdighetene i området.



## SØRUM KOMMUNE - I HJERTET AV AKERSHUS -

Sørum kommune har ca 11.500 innbyggere. Her finner du en frodig Romeriksnatur, med innbydende muligheter til et mangfoldig friluftsliv, vakre bondegårder, interessante fortidsminner og en rekke kulturattraksjoner.

Kommunen tilbyr gode etableringsmuligheter, og har tomter å tilby både for boligformål og næringsvirksomhet. Sørum kommune er i vekst og utvikling.

### *Velkommen til oss!*

Avstressende tur på landet? Reis til Sørum!  
Fredelig landkommune bare 4 mil fra Oslo.

- \* Hjembygda til 91 Stomperud og "Tertitten"
- \* Kuskerudnebben friluftsbad ved Glomma - gangavstand fra "Tertitten"
- \* Picknic- og fiskemuligheter ved Bingsfoss-stranda
- \* Kort avstand til Blaker skanse og Akershus Energiforum
- \* Kort avstand til bl.a Gamle Hvam museum og Stein skole i Nes kommune og til Fetsund lensmuseum i Fet kommune.

### *Velkommen!*

Sørum Informasjonssenter

Sørumstrand

Turistinformasjon, bibliotek og permanente kunstutstillinger.

Åpent: Hverdager 08.00 - 20.00. Fredager 08.00 - 16.00

Lørdag 10.00 - 14.00

Tlf. 63 82 62 22



Det ble i 1998 lagt opp til å få mest mulig redaksjonell omtale rundt driften og tilleggsarrangementene. Fremgangsmåten for dette var jevnlig utsendelse av pressemeldinger og oppfølginger av journalister og andre kontakter mot media. Her var samarbeidet med Akershus Reiselivsråd nyttig; det resulterte bl.a. i intervju og eksponering i NRK P1 ved to anledninger ("Sommerterrassen" og "Reiseradioen"). TV Romerike laget innslag på åpningsdagen, og dette ble sendt i reprise flere ganger på kanalen. Omtaler i lokal- og rikspresse lagres i utklippbok på Sørumsand stasjon.

Kjøp av annonser har vært forholdsvis begrenset. Et svært gunstig tilbud er Dagbladets oversikt over "Museer og gallerier. Inntrykket er at flere av våre gjester fant oss der. En del meldte at de fant oss via Museumsnett Norges hjemmesider på Internett. Banen har selv ikke vært på nettet i 1998; dette vil endre seg i løpet av '99.

Det ble forhandlet frem en avtale med Radio 1 Nord om en kampanje i forbindelse med julekjøringen.

## **Publikasjoner**

Venneforeningen Tertitten gir ut bladet Tertitten, som kom ut i en utgave "Nytt fra Tertitten" i mai, samt som en hel utgave (nr. 101) i desember. Jan Deram er redaktør.

For første gang utkom Tertittens årbok. Redaktør var museumsbestyreren. Boken ble trykket hos Arne Mørk A/S og hadde et sideantall på 101 s. Boken ble distribuert til samtlige medlemmer. Salg koster den kr. 50,-.

### 3. Museets samlinger

#### Bygninger og anlegg

Følgende anlegg inngår pr. 31.12.1998 i Urskog-Hølandsbanen samlinger

Type	Bemerkning	Byggeår
<b>Sørumsand</b>		
Stasjonsbygning	Kopi av Bjørkelangen stasjon	1988 - 89
Uthus	Kopi av uthus fra Aurskog st. ca. 1925	1990
Portalkran	Original omlastingskran	1919
Verksted	Etter forbilde av verkstedet på Bjørkelangen	1990-93
Narvesenkiosk	Kopi av Narvesenkiosk anno 1894	1994
<b>Fyen</b>		
Uthus	Fra Aurskog. Oppført på Fyen i 1990	Ukjent
<b>Bingsfoss</b>		
Lokomotivstall	Intet forbilde	1963-64
Stasjonsbygning	Forbilde: Urskogbanestasjon	1975-76
Utedo	Forbilde: Urskogbaneprivet	1980
Godshus	Intet forbilde	1981
Vognhall	Intet forbilde	1978
<b>Fossum</b>		
Stasjonsbygning	Mork stasjonsbygning	1896 (gj. oppf. 1988-90)
<b>Andre bygninger</b>		
Hvilebu	Fra Nebbenes/Nordre Mangen, lagret Sørumsand	
Hvilebu	Fra Aurskog. Lagret demontert på Sørumsand	
<b>Leide byg.</b>		
Bussgarasje	Sørumsand. Brukes til magasinering av lokomotiver. Eier: NSB Biltrafikk	
Hvilebu	Sørumsand. Brukes som spiserom av sysselsatte på banen.	

**Vedlikeholds- og restaureringsarbeider i 1998: Bane og bygninger**  
Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen overtok i begynnelsen av året ansvaret for den tekniske tilstanden til både togmateriell og banelegemet. Endringen trådte i kraft gjennom vedtektsendringene vedtatt på årsmøtet 1998. Styret i stiftelsen uttalte seg også positivt om vedtektsendringene. Formålet var at venneforeningen får konsentrere seg mer om togfremføringen og oppgaver tilknyttet denne, mens stiftelsen forberedte seg på å utarbeide de rutinene som er nødvendige etter at jernbaneloven har trådt i kraft.

Det tynge vedlikeholdet, særlig innenfor banearbeider, skulle også drives i regi av stiftelsen. Pga. mannskapssituasjonen i 1998 har det ikke vært mulig for stiftelsen å gjennomføre de omfattende svilleskifte- og hevingsarbeider som trår frem som nødvendige på banen. Det ble stikkbyttet et mindre antall sviller mellom Småfoss og Bingsfoss. Det ble kjøpt inn et parti sviller som er tilstrekkelig også for banearbeid i 1999.



*Banearbeid i undergangen til Kongsvingerbanen. Foto: Øyvind Hofseth*



Sørumsand stasjonsbygning m/utedo og Fossum stasjon ble malt utvendig. Mot slutten av 1998 ble det satt i gang et oppussingsprosjekt i verkstedet på Sørumsand som forventes ferdig i løpet av første kvartal 1999. Det er særlig fellesrommene i annen etasje og snekkerverkstedet som får et løft.

## Prosjekter

Prosjektet Finstadbru stasjon, som innebærer tilbakeføring av en av de originale stasjonsbygningene fra Urskogbanen til Bingsfoss stasjon, skulle vært igangsatt høsten 1998. Det ble et behov for nærmere avklaring med de antikvariske myndighetene (fylkeskultursjefen og Riksantikvaren) om fredningsbestemmelsene for den nåværende stasjonsbygningen på Bingsfoss, som er tenkt fjernet. Siden det måtte søkes om dispensasjon fra fredningsvedtaket ble prosjektet utsatt i sin helhet til 1999. Arbeidet med finansieringen av prosjektet fortsetter; i 1998 bevilget Jernbanemuseet kr. 90.000,-. Det ble også søkt om ytterligere tilskudd for utbetaling i 1999. Tilbakeføringen av Finstadbru stasjon vil medføre en betydelig tilvekst til Urskog-Hølandsbanens samlinger.

I samarbeid med arkitekt Knut Kittelsen ble det utformet en ideskisse til en ny vonghall/museumsbygning på Sørumsand. Skissen forelå 27.11.98, og dannet grunnlaget for søknader til Norsk Kulturråd og andre om finansiering av et forprosjekt på bygningen.

## Rullende materiell

Materielltype	Produsent	Produksjonsår	Bemerkning
<b>Damplokomotiver</b>			
Nr. 4 "Setskogen"	Hartmann nr. 3356	1909	
Nr. 6 "Høland"	Hartmann nr. 5648	1925	
Nr. 7 "Prydz"	Henschel nr. 28463	1950	
<b>Diesellokomotiver</b>			
Nr. 10 "Odda"	Levahn nr. 179	1955	Hensatt, defekt
Nr. 11 "Granfos"	Levahn nr. 262	1961	Hensatt, defekt

Nr. 12 "Tinfos"	Deutz	1951	
Nr. 1 "Bingsfoss"	Urskog-Holandsbanens verksted	1995-96	
<b>Motorvogn</b>			
Cmb1 "Kvabben"	Kalmar verksted	1963	
<b>Personvogner</b>			
Co1	Skabo Jernbanevognfabrikk	1896	
BCo2	Skabo Jernbanevognfabrikk	1896	
BCo3	Skabo Jernbanevognfabrikk	1896	
CFo5	Skabo Jernbanevognfabrikk	1898	
Co10	Skabo Jernbanevognfabrikk	1913	Sulitjelmabanen
CF11	Ukjent	Ukjent	Fra Polen
C12	Halle	Ukjent	Fra Polen
<b>Godsvogner</b>			
To1	Skabo Jernbanevognfabrikk	1895	
G7	Strømmen verksted	1895	Kun vognkasse
G9	Strømmen verksted	1895	
G10	Strømmen verksted	1895	Kun vognkasse
G13	Strømmen verksted	1895	
K19	Strømmen verksted	1896	Hensatt
Go26	Moss Jernstøberi & Mek. verksted	1898	
To27	Moss Jernstøberi & Mek. verksted	1898	Tilh. Jernb.mus.
No44	Skabo Jernbanevognfabrikk	1896	Del av ramme
N105	Falun	1920	Hensatt
Mf 108	Skabo Jernbanevognfabrikk	1916	Fra Thamshavnsb.
Rko109	Ukjent	Ukjent	Fra Deutsche Reichsbahn
K	Ukjent	1914	Bolstervogn fra Aurabanen
L	Ukjent	1914	Kassevogn fra Aurabanen
<b>Loftekasser</b>			
Nr. 92	UHB-verksted Bjørkelangen		Brannskadet
Nr. 93	UHB-verksted Bjørkelangen		
Nr. 94	UHB-verksted Bjørkelangen		
Nr. 95	UHB-verksted Bjørkelangen		
Nr. 97	UHB-verksted Bjørkelangen		
Nr. 202	NSB		Tilh. Jernbanemuseet
Nr. 204	Ukjent		Innebygget i lokst. som verksted

<b>Normalsporet matr.</b>			
A21 100	Skabo Jernbanevognfabrikk	1926	Salongvogn
Eo 21255	Skabo Jernbanevognfabrikk	1959	Restaurantvogn
WLB 21027	Skabo Jernbanevognfabrikk		Sovevogn
Dfo16 18009	Skabo Jernbanevognfabrikk		Lagervogn
G4 42282	Strømmen verksted	1954	Lagervogn
Skd 220 162	Kronstad	1962	Skiftetraktor
G3 3093			
Nr. 4	Skabo Jernbanevognfabrikk		Stakevogn Hafslundb.
Lkkmp			Stakevogn
His 210 2928-9			

## Vedlikehold

### *Dampkjeler: Nye revisjonsrutiner*

Kjelene på lokomotivene "Setskogen" og "Høland" ble inspisert, trykkprøvet og sertifisert av Direktoratet for Brann- og eksplosjonvern (DBE) 29.04.1998. Godkjenningen gjelder for fem år av gangen. Pga. defekte sikkerhetsventiler lot det seg ikke gjøre å bringe trykket i kjelen til "Prydz" opp til påkrevet nivå (12 kg/cm<sup>2</sup>). Ventilene er sendt til Deutsche Bahn's verksted i Meiningen og vil være klare i løpet av april 1999. "Prydz" vil deretter prøves og godkjennes for samme terminer som de to andre lokomotivene.

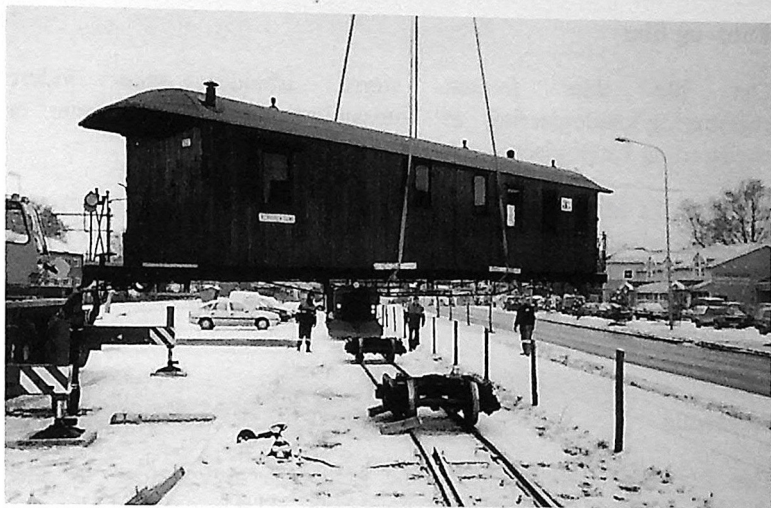
Det har ikke vært utført større vedlikeholdsprosjekter på lokomotivene i 1998.

## Prosjekter

Restaureringen av konduktørvogn Cfo5 fra 1898 fortsatte i 1998. Hos Harald Stormoen ble utarbeidet støpemodell til geidejern, som ble støpt ved N.K. Nielsens. Det ble også støpt opp en del UHB-lokk til akselkassene. Ny taktekking ble lagt på i desember, med assistanse fra Icopal.

Det ble forøvrig ikke igangsatt større restaureringsprosjekter på vognmateriellet.





*Vognkassa til Cfo5 snus i desember 1998. Foto: Eyvind Bagle.*

## Tilvekst

Interimstyret for Valstad Café foreslo i sin rapport av 27. april 1998 at Urskog-Hølandsbanen vederlagsfritt fikk overført eiendomsretten til en Nash veteranbil modell 338 fra 1929. Dette ble vedtatt i møtet i kulturutvalget i Sørum kommune 14.05.1998. Veteranbilen er etter alt å dømme i kjørbar stand, og vil komme til museet i første del av 1999. Det var forøvrig ingen tilvekst av større antikvarisk materiell i 1998. Dette gjelder både for bane/bygn. avdelingen og for det rullende materiell.

## Gjenstandsregistrering

Gjenstandsregistreringen har foregått i samarbeid med Akershus fylkesmuseum. Registreringsprogrammet WinRegimus ble innkjøpt mot slutten av året.

## **Foto- og film**

Det ble ikke foretatt større arbeider med videre registrering/katalogisering av fotosamlingene. Fotosamlingene er registrert og katalogisert.

Tilvekst: Et klipp fra Norsk Filmrevy Nr. 38/1944: "Staten overtar Urskog-Hølandsbanen". Filmklippet ble overlevert av Hans Fredrik Dahl i forbindelse med 100-årsfeiringen av Hølandsbanen på Bjørkelangen 25.11.98.

## **Arkivalia**

Det ble ikke foretatt vesentlige katalogiseringsarbeider for det skriftlige kildematerialet, som inneholder direksjonsprotokoller og regnskapsmateriale og annet. Sikringstilstanden er forøvrig tilfredsstillende hva gjelder klima og brannvern.

## **Biblioteket**

Biblioteket har vært forholdsvis lite brukt av venneforeningens medlemmer og andre. Det er også mulig å registrere bøker tilhørende i dataprogrammet WinRegimus. Siden bøkene ikke er registrert eller katalogisert, har det liten hensikt å føre opp nyervervelser (5 bøker). Hovedvekten av bokstammen har jernbanetekniske tema.

# Kan vi holde en jernbane bare for tradisjonens skyld - ?

NEI, MENER STATSBANENE OG RASJONALISERER BORT «TERTITTEN», - VÅR SISTE TERTIÆRBANE

I et par måneders før Aurskog-Holandsbanen travet de 57 kilometer lange strækningen fra Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang.

Vil ikke bli holdt en tradisjon som bare på verdensplan, er Aurskog-Holandsbanen klassifisert som en jernbane som skal opprettholdes av statsbanken, og det er Serumannsdal til Skuledal som tilhører statsbanken. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Men hvorfor kjøpte statsbanken ikke alle de andre jernbanene som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene? Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Så på «Tertittene», den som er «den tredje», som det er sagt, som er kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.



Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.



Det er kjøpt av Aurskog-Holandsbanen og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.



Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Fra vår utsatte medbror Oddin, Lione.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

## våkent ansikt



**Flora**  
 AFTER SHAVE  
 Med Høge kaffe-  
 ekstrakt  
 Med Høge kaffe-  
 ekstrakt  
 Med Høge kaffe-  
 ekstrakt

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

Et av arbeidernes oppgjør på Serumannsdal til Skuledal og gullgrunnlaget for bygdens økonomiske fremgang. Dette er grunnen til at den ble kjøpt av statsbanken som et av de mange andre jernbaner som ble kjøpt av statsbanken i 1920-årene.

**Perle og Bruse**  
 i lardagsbrus  
 Med Høge kaffe-  
 ekstrakt  
 Med Høge kaffe-  
 ekstrakt

**Flansa**  
 for enhver fest