

Båttrafikk på Storsjøen

Av Asgeir Østli

Sigurd Hoel har i sin bok Trollringen framstilt Nord-Odal på en lite smigrende måte og blant annet betegnet bygda som avstengt og det som verre er; uten kommunikasjon med omverdenen. Sjøl om dette foredraget skal handle om båttrafikk, kan jeg ikke dy meg for å nevne at for ganske nøyaktig 400 år siden, den 8. januar 1597, reiste biskop Jens Nilssøn gjennom Odalen og hans nedtegnelser fra den turen beskriver han den gamle ferdselsvei fra Sand via Haug og deretter Rossedalsveien til Amundrud i Romedal.

Hoel hadde selvfølgelig rett i at kommunikasjonene ikke var de beste, men jeg tror ikke at Nord-Odal var i noen særstilling og det i hvert fall ikke slik at nordodølinger var noen hemføinger slik Sigurd Hoel gjerne vil gi inntrykk av; kirkebøkenes inn- og utflyttingslister gir et helt annet bilde.

Det er lite i skriftlige kilder om Storsjøens betydning fra gammelt av, men av bebyggelsen er det opplagt at sjøen har vært et bindeledd og en ressurs helt fra de første bosetninger.

Enkelte har tolket Snorre dithen at Olav Trygvasson skal være født på *en* holme i Storsjøen, men dette er i beste fall en svært tvilsom omgang med historien. Tømmerfløting har det vært i Storsjøen, antakeligvis i flere hundre år. Korn ble rodd over sjøen til mølla, i hvert fall var det slik fra Oppstad til Austvatn, forteller Brede Larsen. Han husker historier om en fra Klokkehaug som rodde korn for andre. En gang kom han ut i en forferdelig nordavind og rodde og rodde visstnok i timevis uten å komme til Austvatn. Til slutt måtte han gi opp og tok seg så vidt inn til Kuggerud. Der han spurte om å få låne hesten siste biten til Austvatn. Da han fortalte om hvor lenge han hadde vært på sjøen ble han budt mat, men svarte da at «nei, det er dæ før gæli det da, je åt dæ på Oppstad i går kvæll».

Fiske har også vært en viktig binæring. Vi vet ikke hvor gammelt navnet er, men Skolbekklandet blir enda kalt Fiskjærbigda. Av andre stedsnavn med tilknytting til båttrafikk far gammelt av (mer enn hundre år tilbake i tid), har vi Likhella i Mo. Dette skal være ei steinhelle nedenfor gamle Mo kirke der man løftet i land kistene når disse ble rodd til kirka.

Muligens kan det ha foregått en viss malmtransport vannvegen fra Nord- Odal i eldre tider. Ingegerd Tronbøl fortalte at det ved Strøm skal være rester etter et «hesteslep». Dette kunne være for å kunne dra malmlektene opp elva. Riktignok er de ganske sikre på at malm fra Nord-Odal til Odals Verk ble fraktet kun på vinterstid, men på den annen side kjenner de heller ikke til at det ble fraktet annen malm sørfra til Odals Verk enn den som kom fra Nord-Odal.

I ei bok om Glomma som kom ut ca. 1985 er det skrevet om ei båtrute igangsatt av Odals Verk, og som skulle ha gått fra Storsjøen til Eidsvoll. Det sier seg sjøl at dette må være «sprøyt», da det aldri har vært mulig å komme rundt Funnefossen med båt. Kanskje er dette en sammenblanding med malmtransporten fra Storsjøen til Odals Verk.

«Odølingen»

Etter at Kongsvingerbanen ble åpnet i 1862, kom det butikker til Nord-Odal, både til Mo og Sand. Varene ble transportert langs og over Storsjøen, men veiene var som sagt ikke de aller beste slik at spesielt på sommerstid kunne det være et slit å få varene fram. Det kom derfor ganske snart opp ønsker om både jernbane og dampskipsrute til Nord-Odal.

Odølingene sluttet etterhvert å tro på noe initiativ fra myndighetenes side, og den 13. juni 1894 ble det holdt et møte i kommunelokalet på Sand, der «Odalens Dampskibsselskab» ble stiftet. Selskapets lover ble sammenfattet i to paragrafer:

§ 1. Selskabets formål er at drive skibsfart på Opstadåen og Storsjøen fra Skarnes med forskjellige anløbssteder. Hertil indkjøbes en ny damp- eller motorbaad som det overlades til den vordende direktion at indkjøbe efter at generalforsamlingens samtykke er erholdt.

§2. Actiekapitalen er sat til 12.000 kroner fordelt paa 120 actier a 100 kroner der fuldt indbetales inden forretningsdriftens påbegyndelse 14.de april 1895.

Hele 69 personer undertegnet protokollen fra dette møtet, så interessen for selskapet må ha vært upåklagelig. Stasjonsmester Ludvig Opsahl på Skarnes ble valgt til selskapets første formann.

Kjøpmann Ludvig Olsen på Sand var en av initiativtakerne, men han fikk aldri oppleve at Storsjøen fikk sin dampbåt. Han døde i 1894 på toget på veg hjem fra Kristiania. Kisten ble rodd fra Skarnes til Sand.

Selskapet tok kontakt med Fredrikstad Mekaniske Verksted for bygging av et dampskip. Skipet ble nok bygget etter selskapets spesifikasjoner, for i Aarbog for Norges Handelsmarine finnes ingen fartøyer med samme mål. Tegningene som finnes i FMVs arkiver viser også at det ble foretatt flere endringer av spesifikasjonene i byggeperioden. Våren 1895 var så D/S Odølingen klar for sjøsetting. Bygget i jern, 40 fot lang, 8.5 fot bred og 4.5 fot dyp, med en 8 hesters dampmaskin. En liten salong hadde den, for sjøl om den i første rekke var beregnet på godstransport, var den registrert for 25 passasjerer.

Mannskapet besto av 4 mann: Kapteinen var en 19-åring fra Hof som het Olaf Lommerud, maskinist Ole Sørensen Nesmyra som hadde seilt i utenriksfart i mange år, både i Nordsjøen, Atlanteren og Middelhavet. Sjauere (eller lektermenn) var Søren Garvikbråten og Erik Tjaghølen (Hol).

Den 17.mai 1895 la D/S Odølingen ut på sin jomfrutur fra Skarnes til Sand, og det var visstnok ikke så rent lite av en folkefest ved Sand brygge med både salutter og hurrarop.

Hedemarkens Amtstidende skriver 4.juni samme år: *«Endelig har Nordre Odalen fået dampbåt og herved er et lenge følt savn afhjulpet... Dampskibet Odølingen har nu optaget regelmæssig fart på Opstadåen og Storsjøen hovedsagelig for fragt af gods men ogsaa passagere. Skibet skal være en kraftig og ialle henseende skikket baad. For passagerfarten er den vel liden, men i godt vejr byder den dæk med gelænder og bænke - et behageligt opholdssted under nogle timers fart over Storsjøen med dens naturskjønne omgivelser, en fart der kan sættes ved siden af hvilken som helst paa vore indsøer».*

Til tross for disse pene ord så var nok ikke Odølingen den sikreste båten som var bygget.

Julius Lishagen sa det slik i et intervju med Glåmdalen i 1951: «Den var så stiv og rett at den truet med å kantre hvis en tok med seg kaffekoppen til rekka. Men sterk til å dra var den, om det ikke gikk så fort».

Det ble også skrevet ei skjemteviser om båten, visstnok av en Soløring:

*På Storsjøen i Odalen der går ein gammal nu.
Den vagger hvis man bare sitt skrå i muin vil snu.
I maskinen ein mann
ein tar roret i han
Så er vi itte fleire og så legger vi frå land.
Den måler førti favne, nei unnskyld – je meinte fod,
men båten den er nå allikevel god.
Den er rundbygd og flat
og – Gud hjelpe meg så lat,
den drar sæ som ei lus uti eit grynvellingsfat.*

Livet som mannskap ombord var nok et slit, især for sjauerne, som i tillegg til alle de tunge løftene måtte oppholde seg på lekterne i all slags vær og i tillegg måtte de ofte ut i robåten for å hente eller sette av passasjerer, for selskapet var ikke så strikse på at passasjerene måtte møte fram ved anløpsstedene. Sjøl om det var anløpssteder på Skarnes, Nust, Ringnes, Seim, Øyen, Bjelker, Sand, Østmoen, Austvatn og Berg, så var det ofte at man stoppet for å ta ombord både passasjerer og gods mellom disse stedene.

Ruteplanen for Odølingen begynte med avreise fra Sand kl. 05.00 mandag morgen til Skarnes med retur derfra kl. 13.00 til Sand og deretter om Austvatn til Østmoen (Måsåvika) hvor de lå til dagen etter. Neste dag gikk den motsatt vei: Fra Østmoen om Austvatn til Skarnes (som regel gjennom Grunnsjøen) med retur via Austvatn og Østmoen til Sand der den normalt skulle være ca. 18.30. Men dette var som sagt en normaldag. Var det tømmer i åa eller nordavind kunne man fort bli mange timer forsinket. Båten var såpass veltal at man ikke tok sjansen på å dra over sjøen i sterk vind. I fløtinga måtte lektermennene sitte på baugen og stake vei gjennom tømmeret nedover Oppstadåa. En stri tørn var det sikkert også med alle livdyr som ble fraktet på lekterne (det kunne være både to og tre lektere på slep). En lekter ligger forresten på bunnen av Oppstadåa, etter at den havnet i ei bakevje og kantret.

For mange år siden var det dykkere nede og hentet opp blant annet noen ølflasker fra Odals Verk. Disse oppbevares nå på Odalstunet. Lekterne måtte forresten fra tid til annen også gjøre tjeneste som avrusningsstasjon under overfarten.

En artighet verdt å nevne finnes i referatet fra årsmøtet i 900. Der ble det besluttet «at anskaffe huer med navn for samtlige mandskapet og for føreren derhos buxe og jakke med blanke knapp». Om dette var et tiltak for å øke mannskapets respekt blant bygdefolket vet jeg ikke, men om så var tilfelle så hjalp det tydeligvis ikke. Den 4. juni 1905 kom denne kunngjøringen i a selskapet: «Da en stor de af publikum i Odalen synes at være ubekjent med at føreren af dampskibet har politimyndighet ombord og har ret til at kræve af enhver som der befinder sig, ubetinget lydighed, uden omstendigheder, i alle tilfælder der angår skibet og dets passagerers sikkerhed, er det fornødent bekjentgøre dette, idet der tilføies at enhver forgåelse vil blive påtalt. Fremmed indblanding i skibets manøvrering frabedes».

Om det var stritt å være mannskap, så hadde det nok sine lyse sider også. Julius Lishagen sa i hvert fall at «hadde vi ikke vært gifte, kunne vi som riktige sjøfolk hatt et par jenter i hver havn». Det kunne nok ofte være livat om kvelden ved bryggene i Sand og Mo når båtene lå inne, eller ved brygga på Skarnes midt på dagen, der det var en kafe kalt «Marie ved brua».

I tillegg til sin faste rute gikk Odølingen i chartertrafikk i helgene. Det kunne være lag og foreninger som leide båten for rundturer på sjøen, eller ekstraturer som for eksempel statsråd Michelsen talte på Skarnes, men mest vanlig var det å frakte ungdom til Royøya på lørdagskveldene. Her var det danseplass og kiosk.

I tillegg til Odølingen og siden Storsjø, var det rene taxitrafikken over Rovøysundet, der småguttene tok 10 øre turen for å ro folk over (og ofte 20 øre for returen).

«Storsjø»

Etterhvert økte behovet for transport over sjøen, og Odølingen klarte ikke lenger å tilfredsstille alle sine kunder like godt som til å begynne med. Dette førte da til at fire kjøpmenn i Mo; L.H. Bergstuen, Erik A. Fjeld, P.O. Diesen og J. Nyhus dannet et nytt aksjeselskap og kjøpte sitt eget skip for å betjene østsida av Storsjøen. Skipet ble bygget ved Drammens Slipp i 1905 og fikk navnet «M/S Storsjø». Som navnet forteller, hadde dette skipet dieselmotor i stedet for damp. Det var en del større enn Odølingen: 45 fot lang, 11 fot bred og 6 fot dyp og kunne ta hele 50 passasjerer, og motoren var på hele 18 hestekrefter. Storsjø så stor at den måtte utstyres med spesialbygget skorstein som var hengslet slik at den kunne senkes ned når båten passerte Osbrua.

Persontrafikken kom mer i fokus med «Storsjø». Foruten et flott soldekk, hadde den både dame- og herresalong. Om det ble servert mat og drikke om bord, vet vi ikke, men i en avisartikkel fra 31. ars 1915 kan man lese: *«Det gik for sig slik at selskapet i flere aar hadde hatt en avholdsmand som fører. Denne blev et aar forkastet og en annen tat isteden. Da den nye fører i lag med den øvrige besætning tok ind saa megen svingolje at de ikke dugde til noget, men forlot roret og lod baaden se egen sjø som det heder. Da var det at en av de kvinnelige passasjerene tok roret og kjørte baaden til lands».*

Storsjø var, sjøl om den hadde sterkere motor enn Odølingen, til å begynne med enda tregere enn Odølingen. Dessuten var motoren visstnok av en ny og ikke helt utprøvd type og derfor ganske ustabil. Derfor ble den 18 hk motoren i 1914 erstattet med 30 hk motor, og M/S Storsjø kunne dermed smykke seg med «Storsjøens blå bånd»; det vil si at den var den raskeste fra Skarnes til Nord-Odal.

«Bjørn»

En dag under flommen i 1916 var plankeprammen «Bjørn» på veg fra Mo til Skarnes med plank. Den var så brei at plankene lå på tvers. Den hadde et lite førerhus bakerst, rett over motoren, en dieselmotor. Den var butt i stevnen og svartmalt. Flommen kom så fort nordover at da Bjørn møtte den ved Sør-Skjulstad, klarte ikke motoren å skyve den lenger. Mann skapet fikk ei trosse i land og fortøyde til ei bjørk. Strømmen var så stri at båten gikk under i stevnen. Det ble sagt at kapteinen hadde så langt skjegg at det duppet i vannet et til

slutt. De måtte de kappe trossa og la seg drive oppover med strømmen, men de klarte å komme seg inntil land i Støa ved Sør-Skjulstad. Denne båten skar ha vært i bruk til utpå 20-tallet.

«Ellwe»

Fløtinga i Storsjøen hadde også gått over til å bruke store båter i stedet for vindspill og robåter. Den første var trolig en som ble kalt «Ellwe», og at Jakob Ilbråten skal ha vært skipper.

«VB51»

I 1914 anskaffet Glommen Fellesfiøteforening en varpebåt som ble kalt Varp 1. 12 m. lang, 3,4 m. bred og 0,9 m. dyp. Denne ble stasjonert ved Bukkeneset. Den var bygget ved Glomens Mek.

verksted og utstyrt med en 12 hk. Avance-motor, som senere ble skiftet ut med en 25 hk. Seffle-motor. Dette er den som vi kjenner som Moprammen.

Malmleting

I 1913-1914 foregikk det en litt spesiell form for kommersiell båttrafikk på Storsjøen. Disse årene var den en ingeniør Vogt fra Norges Geologiske Undersøkelser sammen med et par engelskmenn som foretok kartlegging av malmgrunner i sjøen. Til dette brukte de en forholdsvis stor trebåt med dieselmotor. Denne ble siden solgt til Øver-Øyen, der den ble liggende på land til den råtnet opp.

«Konglebiten».

Fra Grønnerud gikk det også en plankebåt til Skarnes. Oppe ved ei myr i nærheten av Viksetra var det et sagbruk drevet av en lokomobil og fra denne ble de ferdige materialene fraktet etter «plankevegen» ned til Grønnerud og videre derfra med båt. Det blir sagt at det var Ole Svennebybråten som eide denne båten. Båten ble kalt «Konglebiten» fordi den ble fyrt med kongler istedetfor kull. Den samme båten også ble kalt «Plundropp», så kanskje var den ikke helt god å ha med å gjøre.

«Gjersås-båten

Julius Gjersås på Oppstad skal ha eid en 6-7 meter lang dampbåt som ble fyrt med bjørkeved og som han kjørte bla turister med oppover Oppstadåa og Storsjøen.

Nedgang

Ettersom tida gikk ble veiene rundt sjøen utbedret og det ble mer og mer aktuelt for kjøpmennene å transportere varer landeveien. Odalens Dampskibsselskab solgte derfor i 1917 Odølingen til Theodor Holtet med alt tilbehør for kr. 5829,88. I ett år fortsatte Theodor Holtet trafikken, men i 1918 måtte også han gi opp. Nå var det ikke bare konkurransen fra landeveien som gjorde at båteierne fikk problemer. Tømmeret i Oppstadåa hadde hele tida vært problematisk og utover etter 1915 ble det visstnok bare verre og verre. I et kommunestyremøte 29. april 1918 holdt Theodor Holtet et innlegg og oppfordret Nord-Odal kommune om å ta affære overfor Tømmerdireksjonen slik at den ikke stenger Oppstadåa uten at det er nødvendig. Holtet påsto at åa ble fylt med tømmer uansett om det var drag sørover åa eller ikke og at dette gjorde at det kunne være dager da det var helt

uframkommelig. Både han og eierne av Storsjø vurderte å selge sine båter.

Om det var tømmerproblemene eller konkurransen fra landtransporten som var den egentlige årsak, eller om det var en kombinasjon av begge, vet jeg ikke, men Theodor Holtet gjorde i hvert fall alvor av truslene sine og allerede i juni 1918 forlot Odølingen Storsjøen for siste gang. Denne gang var ikke Skarnes endestasjon, men Seterstøa, der den ble løftet opp på en jernbanevogn og fraktet til sin nye eier i Moss og Theodor Holtet startet lastebilrute.

Storsjø holdt det gående enda noen år, men i 1924 var det slutt også for den båten. Den ble liggende i Måsåvika til 1938. Da ble den skåret opp og fraktet til et jernstøperi (trolig på Hamar). «Bjønnebåten». Dermed var det stort sett slutt på gods- og passasjertrafikken på Storsjøen, med ett unntak. Den tidligere nevnte «Bjørn» ble trolig erstattet av en nyere båt, for i hvert fall gikk det i tredeåra en plankebåt fra saga på Lensebakken til Skarnes som ble kalt «Bjønnebåten». Dette skal ha vært en gammel trelekter som hadde fått satt inn en dieselmotor. Denne har nok vært smalere enn den tidligere «Bjørn» for på denne skal plankene ha ligget på langs. Johannes Karlsen skal ha kjørt den.

«Ragnhild»

Tømmerdireksjonen hadde en liten motorbåt til eget bruk som fungerte som «drosje» mellom fløtingsstasjonene. Dette var ei snekke med en liten kahytt. Jon Bergsødegård kjørte denne og den lå i Mo-landet når den ikke var i bruk.

«Dokka»

Dette var en liten åpen stålbåt (5,10 lang og 1,8 bred) som ble innkjøpt til fløtinga i 1938. Navnet fikk den kanskje etter stedet der den var bygd; Hjelmare dock- och skeppsvarv. Dokka gikk først på våren i Rå- sen og siden i Storsjøen.

«Veslebåten»

Denne båten ble kjøpt i 1956 fra Lidwall (trolig i Sverige). Liten åpen båt (4,8 lang og 1,9 bred) med en 8 hk FM diesel-motor. Det var Ottar Bunes (Bukkeneset) som kjørte denne. Siden ble det også kjøpt en maken med bensinmotor som Jon Østmoen kjørte.

«VB 54»

I 1961 ble den siste varpebåten kjøpt til Storsjøen; en Furuholmenbåt bygget ved Fetsund. 10 m. lang, 3 m. bred og 0,88 m. dyp. Motor: 2 sy lindret Bolinder diesel.

Denne ble sammen VB51 fraktet fra Bukkeneset til Fetsund i 1974. VB 54 gjorde deretter i noen år tjeneste som verkstedbåt ved lenseanlegget på Fetsund, mens VB 51 ble solgt til en privatperson.

Dermed var det definitivt slutt på nærmere åtti år med kommersiell båttrafikk på Storsjøen.

Hva har vi i dag?

Det er dessverre lite som er bevart av de gamle båtene.

Storsjø ble hugget og er definitivt tapt. Baugen er tatt opp fra sjøen og rustbehandlet og lagt ved Mo båtforenings brygge i Måsåvika (som forresten er samme brygga som Odølingen og Storsjø brukte).

Odølingen ble solgt til en Julius Haug i Moss, men tross iherdige undersøkelser over flere år

har vi ikke funnet ut hva som skjedde med Odølingen etter at den forlot Odalen. Johan Holtet på Skarnes (sønn av Theodor) var sammen med sin far i Moss sommeren 1918 og så Odølingen ligge på et verft for å klargjøres for satvannstrafikk. Det skal den gang ha blitt sagt at den skulle settes i persontrafikk mellom Moss og Jeløya, men at den nye eieren gikk konkurs før trafikken kom i gang. Jeg har imidlertid søkt gjennom skifteprotokollene fore Moss uten å finne noe konkursbo etter Julius Haug. I boka «Glimt fra Moss gjennom 700 år» står det at det i 1918 ble startet en dampskipsrute til Larkollen og en rute mellom bryggene i Sundet, men fikk kort levetid». Kan dette ha vært Odølingen?

Motoren til Bjønnbåten befinner seg visstnok på Berg.

VB51 (Moprammen, også kalt Askeladden) kom tilbake til Storsjøen i 2011. Per Refsnes hadde samlet en gjeng voksne, seriøse entusiaster i Odalen og invitert dem til å gå sammen i et «partsrederi» med formål kjøp og hjemføring av VB 51. Da eieren hørte dette, var han klar for salg. Og handelen fant sted. Sent på høsten 2011 ble den aldrende dame på 15 tonn hentet hjem til Odalen ved hjelp av to mobilkraner og trekkvogn med spesialhenger og følgebiler fra Bunes Transport.

Båten var egentlig i god stand ved overtakelsen, men det viste seg allikevel snart behov for omfattende vedlikehold samt diverse forbedringer og tekniske fornyelser. Dette tok over to år.

Og så, nesten på dagen 100 år etter sjøsettingen i 1914, fikk VB 51 på ny Storsjø-vatn under kjølen, til stor begeistring for oss i rederiet og mange frammøtte odølinger ved gjestebrygga på Sand.

VB54 (Sandsprammen) kom tilbake til Storsjøen i 1985. I 1996 kom den på vannet igjen etter at Mo båtforening hadde restaurert den.

Veslebåten ble solgt til det som i sin tid het Glåmdal kraftlag. Mo båtforening fikk den tilbake som gave fra HEAS i 1996. Den ligger nå på Bukkeneset og venter på å bli restaurert.