

Da det gjekk rutebåtar på Storsjøen i Odalen.

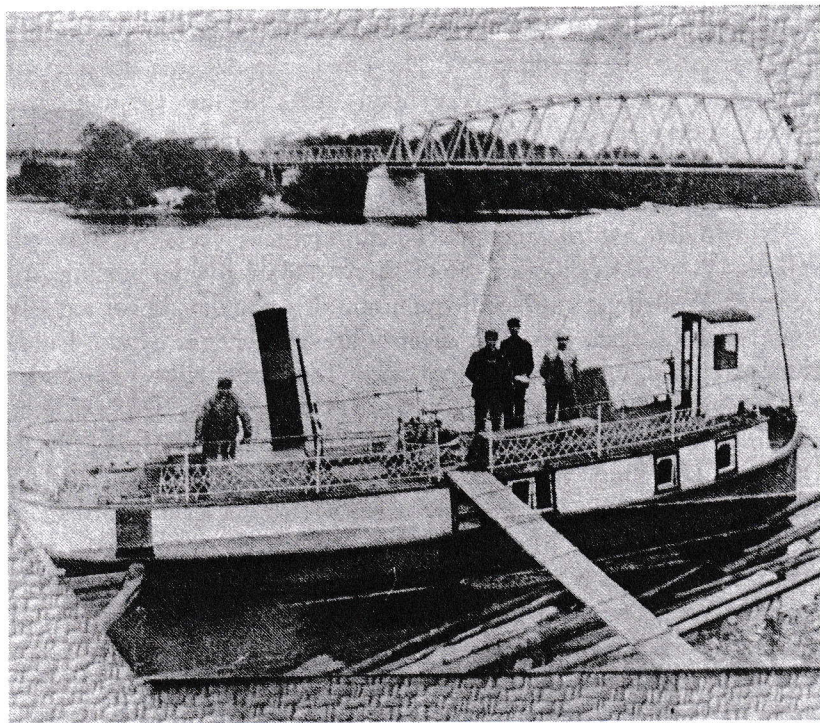
Av Hans Marius Trøseid.

Noko av det fyrste eg hugser, er at eg såg den gamle rutebåten «Storsjø» som låg på stranda i Gardvik i Nord-Odal. Båten låg eit stykke opp på land og var nok ille medfaren. Men når eg tenkjer på han i dag, det må vel vera ca. 37 år etter, ser eg han for meg veldig stor, mest som ein oseandampar. Dette må vera det som dei med eit fint ord kallar «erindringsforskyvning», for «Storsjø» var nok berre ei lita balje av ein båt. Like etter eg så han, vart båten seld til opphogging, og det var sett punktum for ei side av samferdslehistoria i Odalen.

Nord-Odal har til langt inn i vårt hundreår vori mykje av ein avkrok. Vi veit kva Sigurd Hoel skreiv om bygda i innleiinga til romanen Trollringen: «Nordbygda, som de kalte den, lå for seg selv langt nord i skogen. Det gikk ingen kjørevei gjennom bygda, hadde aldri gått noen, og skulle aldri gå noen. Det fantes slike veier andre steder — det hadde vel alltid gått vei der. Men denne bygda lå ikke for slikt.» Nå, dette var i 1820-åra. Det hadde vori utvikling i Nord-Odal og. Det fanst vegar om dei kanskje ikkje var framkomelege heile året. I 1862 da Kongsvingerbanen vart opna, fekk Nord-Odal dei fyrste butikkane, både i Sand og Mo, og det vart ordna med skysstasjonar. Men behovet for alle slag transport auka raskare enn vegstandarden betra seg. Det var tungvint for folk i Nord-Odal å reise til og frå jernbanestasjonen på Skarnes og få frakta varer. Men vassvegen over sjøen og langs åa låg der. Det hadde vori brukt i uminnelege tider, heilt frå dei fyrste menneska slo seg ned langs strendene.

Kven som kom på tanken om å få dampskip på Storsjøen, veit ikkje eg, men i 1894 vart det haldi eit stort møte i kommunelokalet på Sand. Der vart Odalens Dampskibsselskab skipa. Formann vart stasjonsmeister Opsahl på Skarnes. Han skjønte nok at dampskip på Storsjøen kom til å auke trafikkmengda på stasjonen. Aksjekapitalen vart sett til 12 000 kr. fordelt på 120 aksjar a 100 kr. Det var 69 som skreiv under på protokollen og som hadde teikna aksjar. Styret skulle kjøpe båt, og drifta skulle ta til året etter.

Båten vart bygd i Fredrikstad og fekk namnet «Odølingen». 17. mai 1895 gjekk fyrste turen. Mykje folk hadde møtt fram for å sjå på, og ved Sand brygge vart det skoti saluttt til ære for den nye båten. Hedemarkens Amtstidende skreiv nokre dagar seinare: «Damp-



D/S Odølingen ved Skarnes brygge, ca. 1905.

skibet «Odølingen» har nu optaget regelmæssig fart på Opstadåen og Storsjøen, hovedsagelig for fragt af gods, men også passagerer. Skibet skal være en kraftig og i alle henseender skikket båd. For passagerfarten er den vel liden, men i godt veir 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 på vore indsjøer.»

Skipper på «Odølingen» denne fyrste sommaren var Olaf Lommerud frå Hof, seinare kjend som lærar, foredragshaldar og folke-minnesamlar. Han var fødd i 1876, altså var han berre 19 år gammal, men det gjekk visst bra med den unge kapteinen. Sidan Olaf Lommerud var skipper på båten og gjekk inn for saka, var det vel ikkje han, men ein annan solung som skreiv denne skjemtevisa:

På Storsjøen i Odalen der går ein gammal nu.
Den vagger hvis man bare sitt skrå i muin'n vil snu.
I maskinen ein mainn
ein tar roret i hand,
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 mæ så lat,
den drar sæ som ei lus uti eit grynvellingsfat.

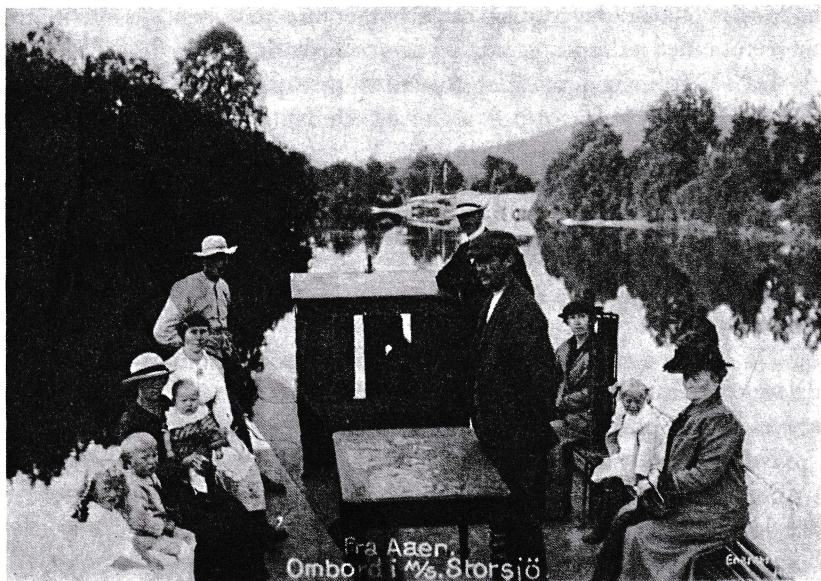
Det er sant nok at båten var liten, men likevel frakta han mange passasjerar og mykje gods. Mesteparten av godset var lasta om bord i prammar eller lekterar som hang etter motorbåten, ein eller fleire ettersom det var bruk for det. Det var ikkje dyrt å reise med «Odølingen» eller å sende varer med båten. I 1902 var passasjertaksten på lengste strekningen, dvs. frå Skarnes til Sand eller Mo 1 krone, men i 1903 var prisane pålagde med heile 25 %. Ville ein sende varer, var høgste takst for 100 kg 32 øre. Det var stoppestader på Nust, Ringnes, Seim, Øyen, Bjelker, Sand, Austmoen, Austvatn og Berg. Brygga på Skarnes låg eit stykke nedanfor brua.

Ein tur med «Odølingen» var ei behageleg avveksling i ei tid da folk ikkje var bortskjemde med opplevingar. Det var sikkert god stemning på båten, ein og annan gong litt for god er det likt til. I 1905 kom denne kunngjeringa: «Da en stor del af publikum i Odalen synes at være ubekjendt med at føreren af dampskibet har politimyndighed ombord og har ret til at kræve af enhver som der befinder sig, ubetinget lydighed, uden omstændigheder, i alle tilfælder der angår skibet og dets passagerers sikkerhed, er det fornødent at bekendtgjøre dette, idet der tilføies at enhver forgåelse vil blive påtalt. Fremmed indblanding i skibet manøvrering frabedes.»

Elles var mannskapet som oftast sterke karar som visste å halde orden om bord. Ein dekksmann var kjend for å vera særleg sterk. Ein gong var vasstanden i Storsjøen slik at båten ikkje kunne gå inn til bryggene. Ein kjøpmann som venta varer kom ut med robåt for å hente dei. Dekksmannen skulle vise seg, greip ein hundrekilosekk, løfta han over hovudet og sende han av alle krefter ned i båten til kjøpmannen. Det knaka i robåten av bombeåtaket, og det var nære på at både kjøpmannen og varene hadde enda på sjøbotnen. Da denne kjempa av ein dekksmann var død, sa kona hans om han: «Det var nå like bra at'n strauk med, før det gikk så mie tel mat og kleder åt'n.»

Artig kunne det nok vera å reise med dampbåten, men det var best å ha god tid. I fjor skreiv A. K. dette i «Glåmdalen» om ei båtferd i 1912: «Vi var to venninner som skulle sykle til Nord-Odal sommeren 1912. Vi syklet fra Kongsvinger om formiddagen i strålende solskinn. Kommet til Skarnes, begynte det å høljerregne. Å sykle to mil uten regntøy var vi ikke lystne på. Men så fikk vi spurt at «Odølingen» skulle reise oppover snart.

Vi gikk ombord med syklene, og snart tøffet vi oppover Oppstadåa med en lekter på slep. Vi gikk ned i kahytten, men der var det opptatt. Der lå to handelsreisende på hver sin brisk mellom bordet og veggen og snorksov. Så vi hadde ingen annen utvei enn å plassere oss på bordet og var glad til å slippe regnværet. Vi tenkte det tok ikke så lang tid over sjøen. Men da vi hadde tøffet to timer, var vi ikke kommet lenger enn til der Oppstadåa sluttet og Storsjøen begynte. Da fikk vi høre at skipet måtte forankre og vente til vinden



Frå åa om bord i M/S Storsjø.

dem, men heldigvis ble ingen skadd. Det gikk bra oppover åa til Seimssjøen og Grunnsjøen. Der var det satt opp bjørker på begge sider og mudret opp imellom. Så kom vi til Rovøya. Den var ikke bebodd, men det stod en dansepaviljong der.»

Da «Odølingen» og «Storsjø» vart sette i rute på Storsjøen, var det eit stort framsteg. Men samferdsla var i rask utvikling, og etter fyrste verdskrigen hadde utviklinga gått frå båtane. Bilane kom, både privatbilar og dei fyrste rutebilane på baa sider av Storsjøen. Tida var ute for dei to båtane. «Odølingen» la opp før 1920, og «Storsjø» gjekk siste turen i 1924. Båten var lagd på land, og der var det eg såg han like før siste krig. No er det berre restar av bryggene som fortel om rutebåttrafikken i Odalen.

(Til denne artikkelen har eg hatt særleg nytte av det materialet som Brynjulf Danielsen har samla.)
