

Jon Åsvold

Den første stasjonsmesteren på Hanestad: Ole Olsen Holseie

Etter at Norges første jernbanestrekning, Christiania – Eidsvoll, ble ferdig i 1854, kom det rop fra flere kanter av landet om at ”en sådan ting ville de også ha”.

I Morgenbladet skrives i 1855 at ”Det er med forbausende hurtighet det siste fremkomstmiddelet har grepet menneskene. Det kunne bare sammenlignes med den kraft religionen i sin tid omdannet en stor del av menneskeheten. For noen år tilbake var det utenkelig å bygge jernbaner. Folk var på en slik måte sammenvokst med fjell og daler at de fant det naturlig at hovedvegene gikk bakke opp og bakke ned”. Det var derfor ikke rart at ropene på jernbaner kom så snart.

1862 ble banestrekningen Hamar – Grundset åpnet. Første etappe var dermed gjort unna på det som etter hvert ble Rørosbanen.

Vise menn fra Østerdalen ba i 1864 myndighetene gjøre undersøkelser med sikte på forlengelse av Grundsetbanen. 1860-årene kom med nedgangstider og stor arbeidsledighet. Bankene var hardt presset fordi de hadde gitt store og billige pantelån til en rasjonell omlegging av jordbruket, noe som i de fleste tilfeller slo feil.

Var det i slutten av 1860-årene lite med jernbaneanlegg, så var det desto mer undersøkelser og jernbaneprat. Saken dreide seg for det meste om det store pro-



Brudebilde av Ole Olsen og Gjertrud Semmingen, gift 1882. Dette er eneste brudebildet jeg har sett eller hørt om der brudgommen er avbildet i jernbaneuniform.

sjektet som hadde dukket opp: Forbinde Grundsetbanen med Størenbanen til en stambane fra syd til nord. Stortingsdebatten i juni 1869 dreide seg for det meste om hvor stambanen skulle gå, over Røros eller Kvikne. Banestrekningen fra Grundset til

Rena ble åpnet for ordinær trafikk mandag 23. oktober 1871, og i 1875 ble banen forlenget til Koppang.

Røros Kobberverk ble tungen på vekt-skålen i banevalget videre fra Tønset. 700 mann ble satt på byggingen av banestrekningen Koppang – Røros i åra 1875-77. Arbeidsstokken var delt i to, ett lag la skinnegang fra sør og det andre fra nord. De to arbeidslaga møttes og skinnegangen ble skjøtt sammen ved småbruket Myrtrøa, mellom Alvdal og Auma. Etter det fikk bruket navnet ”Skjøten”.

Det blir fortalt at kona der, Maren f. Grøttingplass 1834, serverte smørbrød og øl til arbeidere og funksjonærer!

Den smalsporete skinnegangen (1067 mm. mellom skinnene) var ferdig 14. august 1877. Den offisielle åpninga av Rørosbanen skjedde på Røros 13. oktober, der kong Oscar 2. holdt tale og erklærte banen for åpnet.



Den eneste «gjenlevende» utlampa fra Rørosbanens «barndom».

Med hesteskyss, eller dampbåt på Mjøsa mellom Eidsvoll og Hamar, hadde landet da fått innlandsforbindelse mellom Christiania og Trondhjem. Jernbanestrekningen mellom Eidsvoll og Hamar ble ferdig i 1880.

En av 41 stasjoner på Rørosbanen

Ole Olsen ble ansatt som stasjonsmester på Hanestad fra 1.11.1877. Han begynte sin jernbanekarriere i 1860 som betjent ved jernbanebrygga og Hamar godsekspedisjon. 1. mai ti år senere ble han antatt ved NSB som ”Gaardsgut og 576 kr. I aarlig løn”.

Han var født 5. juni 1843 på husmannsplassen Holseie under Hol gård (Vang til 1891 og Furnes til 1965) av foreldre Ole Olsen og Eli Eriksdatter og ble gift 24.8.1872 med Karen Hansdtr. Kylstad lille nedre. Hun og deres to barn, Oline og Hilda, var med på flyttelasset til Rendalen.

Dessverre døde Karen i 1880. Ole giftet seg igjen med Gjertrud Semingsen, som da var lærerinne på Hanestad. Hun var født 26.2.1852 på Drevsjø og var datter av Marit Engebretsdtr Olsen, V, Femundsenden, og lærer og klokker Jon Semingsen, fra Grøtting, Hanestad. Gjertrud og Ole fikk etter hvert 5 barn: Oscar Georg, Johanne Olivia, Elida, Nanna og Ingvald Andreas.

Stasjonsbygningen hadde to etasjer. I første var kontor og venterom og i andre leilighet for familien Olsen. Stasjonen hadde to godshus. Ett inntil stasjonsbygningen og ett større nord på stasjonsområdet med tilknytning til sidespor slik at vogner kunne komme under tak. Her ble alt gods som skulle over til Rendalen lastet om til hesteskyss og fraktet videre. Ved siden av det store godshuset var jernbanefjøset, også med tilknytning til sidespor. Dyr fra Øvre Rendalen ble drevet over kjølen dagen før. Om natta stod de i fjøset og ble

M.-No. 1698

Navn

Olsen, Ole

Født i

Tunås

den

5 juni

Aar

1843

Ansatt.			Stilling.	Aarlig Løn.			Pensions- indskud beregnet af Kr	Anmærkning.
Dato.	Aar.	Hvor.		Fra.	Kr.	Møderu- digt Tillæg. Kr		
1/5	1870	III	Gaardgut	1/5-70	576		576	
1/5	1872	v	Pakkiefornaud	1/5-72	634		634	
				1/1-73	672		672	
				1/1-74	768		768	
				1/1-75	864		864	
1/11	1877	v	Stasjonsmeester	1/11-77	1104		1104	Hanestad
				1/1-85	1300		1300	
				1/1-87	1360		1360	
				1/1-90	1320		1320	
			7 Ke	1/7-90	1350		1350	
				1/7-93	1450		1450	
9/10	1894	v	— 8 —	9/10-94	v		v	Espeu
1/4	1897	v	— 0 ² — 7 Ke	1/4-97	1450	100	1450	Lillevedal 1/5-97
				1/7-07	1800		1800	
24/5	1909		Rol					

Dokument fra NSBs arkiv (Jernbanemuseet) som viser lønnsutviklinga til Ole Olsen fra 1870 til 1907.

sendt videre med jernbanen. Det var mest slaktedyr som ble sendt til Oslo. Lenger nord på tomta stod et stort kullhus og vanntårn. Her fikk lokomotivene påfyll av kull og vatn før de dampet videre. I tillegg til dette var det også et vedskjul og felles utedo for reisende og stasjonsfolk og et lite hus med plass for stasjonsmesterens Dagros. Foret skaffet han seg ved å slå det som var på tomta og langs skinnegangen.

Ingen av disse bygningene står der lenger. Stasjonsbygningen ble revet og erstattet med nytt bygg i 1963.

Ingmar Øvergård bygde hotell og forretningsstedet Elverhøi like ved stasjonen til jernbanens åpning gjennom Østerdalen. Den gang var det en dagsreise å ta seg fra Øvre Rendalen til stasjonen i nabodalføret. Først opp den bratte lia i flere slyng ("Trollstigen miniatyr") forbi Harsjøen og over Hanestadjjølen, en strekning da på omlag 20 km. Elverhøi var derfor til stor nytte for



Hanestad stasjon før 1910.



Telefon som har tilhørt Norges Statsbaner. På den påstiftede plata står det: «Spør om linjen er ledig før der ringes. Svar med å opgi egen stasjons navn. Bruk korte telefonlinjer på korte avstander.»

de som skulle reise med jernbanen, enten til eller fra Hanestad. Øvergård leide ut hotellet til lokale drivere.

Ole Olsen var den første inderst fra 1878 til 1884. Simen Eriksen Høye og Goro Sevatsdtr. brukte bygningen som hotell og skysstasjon fra 1884 til 1895. Da overtok Jakob Andreas Mohr Øvergaard stedet og innredet det som hjem for seg og sin familie, der de fremdeles bodde i 1933.

Jacob Breda Bull bodde i Øvre Rendalen og overnattet ofte på Elverhøi. Han ble god venn med stasjonsmester Olsen og ga han ei hagle.

Etter 17 år på Hanestad var han stasjonsmester på Espå i 3 år før han i 1897 igjen dro til Glommadalføret, da som stasjonsmester i Lilleelvdal. Han døde der 25. juni 1909, av tæring. Kona levde til hun døde på Hamar sykehus, 4. mars 1934 av bronkitt.

Ole Olsen var kjent som en driftig mann. I Alvdal kjøpte han opp hus som



Hagla som Ole Olsen fikk av Jacob Breda Bull.

han tok ned og satte opp andre steder og solgte. Han kjøpte bl.a. huset til Maren Grøtting, der kirkegården no er og satte det opp på Vedum.

Om Rørosbana

Arne Garborg kom til grenselandet mellom Alvdal og Tynset i 1885.

Same året skreiv han:

Ungkarsliv.

Fyrste Breve. Garviksætri August 1885

Hugsar du her i Vinter, daa eg sat og stræva med Rekneskapen yvi Østerdalsbana? Eg var so sinna at eg sistpaa skreiv ei Vedteikning som var god. Der gjeng dei og nar-rar Stortinge til aa bevilge; lovar Vegen for tie Millionar men brukar femtan; og naar

dei hev øydt upp desse femten Millionane og noko til , - - so er dei endaa ikkje ferduge! Etterpaa alt set dei Fragtine for Folk og Gods so høgt, at Bøndane uppetter Lande ikkje kann bruka Bana. Dei køyrer sitt Timber til Byen med Hest som i gamle Dagar; og Jarnvegen skranglar tom baade upp og ned, so nær som den Stundi um Sumaren, naar han kann faa Tak paa eit par Turistar.

Ja daa.