

Hanestad – eit rendalsk sidesteg inn i ruteboka for NSB

Illustrasjonar ved Unni-Lise Jonsmoen

Dersom eg var overmotig og gav meg til å framstå som filosof, ville eg hevde at me treng stasjonar i livet. Stader der farten går mot pluss-minus null og tida i det minste mot to minutt stillstand, liksom for å trekke pusten. Der tog som me elles er glade går og går, står, om me ikkje kan seie står og står for da blir det plagsamt, bare liksom pustar på og tenker seg om, snarttenkt på sekundnivå. Ikkje meir, bare såpass.

Det er utruleg som ein kan få utrette på eit par minutt. Opne dørene til verden, som i dette tilfelle er Hanestad, før "ta plass, dørene lukkes", fløyta går, grønflagget slår og livsens reise rullar vidare, med deg om bord, eller med deg ståande att på perrongen.

Hanestad gav Rendalen nesten ufortent ein markant plass i ruteboka for jernbane i innlands-Norge. Bare det er eit trafikalt tangotrinn av dimensjonar. Eit to mils sidesteg frå sjølve dalen! At rendølene gav samtykke til å legge jernbanen utanom sitt hovuddalføre er ei rein økonomisk/politisk/sosiologisk og geografisk forundringspakke, men det er ikkje mitt emne. Når det vart sagt at rendølene ville ha dei pene jentene sine sjøl, og ikkje utsette dei for anleggsfolk og fyrbøtarar og togreisande agentar, er vel det ei vandrehistorie, og lite å sette lit til. Det einaste beviset er i såfall at jentene i Rendalen framleis er så pene at det ikkje er rart at rendølene ville ha dei sjøl. Og sant er vel det. (I parentes sagt, at dei er mindre pene på Hanestad, som vart ein stasjon på Rørosbanen, er verken sannsynleg eller synbart. Den som vil, kan sjå det sjøl!)

Hanestad vart trass i all skepsis eit viktig knutepunkt, ja for ein stasjon er heile poenget med jernbane. Når toget står har det ein menneskenær funksjon. Når det går, lever det under slagordet: Går det, så går det. Men på stasjonen kan allting ske. Folk får sjansen til å stå av, der dei skal, eller stå på for å kome dit dei skal. Derfor er Hane-



Hanestad stasjon ca 1900.
Stasjonsmester Lorentzen med familie, Audun Olsen på handdrassin. (Repro: Nordøsterdalsmuseet 2868)

stad stasjon ein velsigna prikk på verdenskartet, og Rørosbanen ein livsviktig renning gjennom vårt liv. Og ei påminning om at all fart har si begrensning. Fans det ikkje stasjonar, kom me til å kjøre forbi oss sjøl ein vakker dag. Så rask er vår utolmodige puls at me fer forbi og når att oss sjøl fleire gonger. Me treng altså stasjonar. Ikkje som nødbrems i ein utforbakke utan styring, men som hjartemedisin i livsens galopp.



Hanestad sentrum sett fra Glåma, med den gamle stasjonen og dagens Wolf-Gang hotell, og Bjøntegård Leirskole. (Repro: Nordøsterdalsmuseet 2870).

Hanestad stasjon er derfor meir enn ein stopp for tog nordfrå og sørfrå. Det er bokstavleg sagt eit stykke kulturminne, både i samferdselsforstand og i menneskeleg, ei påminning, for eksempel, om å bla tilbake i kulturhistoria til dei første år da jernbanen opna østerdalsskogane, og folk både fekk reise ut og heimatt med NSB. Minnes de livet på stasjonen for noen tiår tilbake? Dei eldste minnes lukta av damp og kol, olja stempel, reisande med sekk og koffert, pels eller lusekofte, alt etter kor langt ein hadde tenkt seg, somme til Atna. Andre nordom

”polarsirkelen” heilt til Tynset – kva dei no skulle der å gjere? – og atter andre sør til Evenstad, eller endatil Elverum, for ikkje å seie Kristiania. Men sjølve startplanken til det luftige lengdehoppet langs blank skinnegang, var Hanestad stasjon.

Toget stod. Så fekk ein møte kjensfolk kanskje, handhelse. Rope til ein som ein ikkje hadde sett på aldri så lenge: Jøss, så gammal og stygg du har vørte da gut, og få svaret: Du er gammal du au, ser je, og stygg har du no alltid vøre. Fekk rive kjeft, eller tørke ei tåre når noen fór sin veg. Du få leva vel!

Meininga attom den ordlaginga skal me ikkje undervurdere. Ein nøgde seg med få ord. Trur de kanskje noen klemte og kyste kvarandre før i verda, den tid toga hadde tid til å stoppe ein par-tre minutt? Er du galen. Dette at til og med østerdøler kysser kvarandre er kulturhistorisk sett ei revolusjonerande ny handling. Det lengste ein strekte seg utan å gjere vald mot sitt medfødde gemytt var ei temmeleg innbitt formulering: Kyss meg bak, om ein verkeleg ville markere avstand.

Det er fleire ting som er minneverdige. Ikkje bare det fysisk konkrete, hus og perrong og rutebok og telegraf. Det er synet for vårt indre auge av folk på stasjonen, folk som kom og kopte på toget og stod der i bisterkalde vintereftaen med dråppåsnørr og blåraude øreflippar nedom skjoldlua, togg skrå, spytta brunt og undra seg over verdens nymotens remediar. Sett slikt! Karar med leggings og hatt med skjerm framme og bak.

Eller sixpence, eit moteplagg ei tid. Det vart forresten etter kvart eit slags



*Pakking av sviller, ca 1930. Fra venstre banevokter
Johs Vold, banevokter Audun Olsen, baneformann
Harald Øien, banevokter Johs Berget, ekstrahjelp Ole
Havn. (Foto: Stasjonsmester Madsen.
Repro: Nordøsterdalsmuseet 8523).*

klassemerke i opposisjon til Pedersen-lua, som signaliserte eigarskap til jord og skog og pengar i banken. Her kunne ein til og med oppleve å sjå kvinnfolk med leppestift og rouge, som røkte. Toget la etter seg ein ange av flate og parfymerte sigarettar, Medina, blanda med lukt av trykksverte, Eau de Cologne som somme kalte Kølnerwasser, og pultost, for det var oftast ei blanding av det bondske og det raffinert urbane på ein travel stasjon.

Folk fekk sjå med eigne auge at utviklinga kom med hurtigtogs fart. Dei finaste damene – og nå er eg i 1920-åra – hadde silkestrømper og lange legger som ein såg. Dei hadde nok hatt lange bein før òg, men da fekk ein ikkje sjå det. Eg synes i den samanheng synd på alle som levde før jernbanen kom. Karar gjekk med slengbukse – og no er eg i 1950-åra – så vart det dongery til finbruk med ekstra store rifter, så saggebukse og no er eg nærast i framtida. Vår tidlause folkelege galskap!

Såg og lukta. For dei som reiste var eit opphald på Hanestad ein møte med yrkesstolte jernbanefolk i uniform, anten dei bestyrte dressinen eller pensen eller signalflagget, og med skog og sol og trauste bygdafolk og stasjonskop. Toget kom med minkfisk, aviser, margarin, mjølsekker og amerikansk flesk, smågrisar og nybærkyr, slepriver og einhestes Massey-Harris slåmaskin, som gjorde ein småbruker til storbonde så snart han fekk lånt seg gamp som supplement til kjerring og ungar. Toget tok seg tid til å stå, lesse av og på, for slett ikkje alle tog var hurtigtog. Mange var lange, skranglande ormar av opne, flate vogner for tømmertransport, sviller, som me kalte slippert, godsvogner med kuva tak for kraftfôr og kunstgjødsel, og krøttevogner.



*Varetransport fra Hanestad til Øvre, varene kom med
tog og ble kjørt over kjølen med hest. Bildet er tatt ved
Brakka, f. v. Erik E. Sørberget, junior og senior, Knut
K. Vardenær, Olaus Østlund, Herman Kristoffersen,
Ingvald Østlund. Brakka ble brukt som kvilested for
lasskjøerne. Repro: Nordøsterdalsmuseet 25335.*

Kvardagen på stasjonen bar preg av travel aktivitet. Handgripelege realitetar. Men det var òg sterke inntrykk frå syn og lukt for ein som observerte stasjonsmiljøet utanfrå. Frå den tid gamle

folk var yngre, minnes dei kanskje den dag i dag pakkhus og eit uthus i tillegg til sjølve stasjonsbygningen. Skilt fortalte kva ein der skulle gjere. På varme sommardagar trong ein ikkje skilt, for da kunne ein gå etter lukta. Men det var om å gjere å finne rett dør, for ein stad var for Kvinder, ein annan stad for Mænd. Eg har ikkje erfaring med Kvinder, men der det stod Mænd var det både avlukke for tyngre ting og piserenne for det behovet.

NSB var ein mektig institusjon, ein samfunnspilar i nasjonen frå 1860-talet, med tunge aktørar i spissen, ein ærekjær flokk som stod for vedlikehald, i tillegg til dei som arbeidde på stasjonen, eigne snekkarar, målarar, gartnerar. Dei hadde fullt herredøme over sin eigen institusjon. Kanskje er det lov å seie at ein saknar det, eller er det reint historisk og sentimentalt nostalgisk? Av og til er grensene flytande mellom saknad og gud-skje-lov fortid.

Men me skal hugse at ein stasjon hadde og har minst like mye med sjela å gjere som med bygningar, sidespor, tenestemenn. Stasjonen var eit fastpunkt, lokalisert på eigen grunn og såleis urikkeleg, men samtidig med bevegelse som si eigentlege bestilling, ein stad å reise ut frå og å kome tilbake til.

Folk reiste på anlegg, på jobb, på skole, til sjøs og til Amerika og vart der. Og folk kom heimatt. Unggutar fór ut med kviser og dun og kom att med kjærast og skjegg. Stasjonen var eit vemodspunkt, og eit gladpunkt. Vemod når ein måtte dra med heimlengselen i sekken og likevel reise, det fans ikkje anna alternativ, og lykkeleg når det lukta snø og granskog og det var julekvelden og juleferie. Eller solbakte

furulegger den dagen ein kom til Hanestad og hadde sommarfri. Vemod, av og til rein sorg, når ein reiste til sjukehus, kanskje, og dei som skyssa på stasjonen ikkje visste korleis det kom til å gå. Det var alvor når ein måtte fare med toget for helsa si skyld. Mang ein gong vart det sagt med klump i halsen: Du kjem full snart heimatt? Det låg angst i seiemåten, håp og frykt.

Tog kom og gjekk, gjekk og kom, nordfrå og sørfrå, dag og natt. Tru det eller ei, det gjekk det faktisk nattog på Rørosbanen i fleire mannsaldrar. Det kan friste til å sitere Rudolf Nilsen, som opnar diktet Morgenland slik:

*Nei, intet i verden som dette
å ligge rett ut i en sovekupé,
på vei over bakke og slette
i dal og på fjell – skjønt hva vet du om det?
Å ligge å høre på hjulenes sangkor
av skinnenes jublende jern,
hvis sang er den samme ved Moss
og ved Magnor
som ute ved Brüssel og Bern!*

Det var ikkje min skjebne å stå av eller på toget på Hanestad. Eg hadde ein annan stasjon på Rørosbanen der mine utreiser og heimreiser hadde sitt fastpunkt. Der opplevde eg venteromet før eg sjøl vart gammal nok til å få reise, kjente den fine støvlukta av tog, henta posten, avisene, av og til brev, fekk gå i det folkelege akademi som der var samla for å diskutere politikk og små og store verdensbegivenheiter. Vart erta fordi eg var så forhippen etter kjærleiksbrev at eg ikkje orka å vente på Anton post som også var frammøtt og var ein humrande og ordsikker

aktør i den folkelege folkeopplysningsverksemda. Det kunne bli lange kurs i kunsten å fekte med ord om toget var forsinka, og på vinterdagar var det ofte det, før det kom i mørkninga, for eksempel sørfrå, som ein lysande orm. Og telegrafisten eller meisteren sjøl fekk postsekken, tikka signal med telegrafnøkkelen, loggførte klokkeslett og postomdelinga kunne starte.

Jasså, du ventar kjærleiksbrev, Ola? Du begynner tidleg. Her gut, ta deg ein pris. Det er sunnare med Tiedemands snus enn med jenter. Du blir fortare slave tå kvinnfolk enn tå tobakk. Her gut, ei klip ova- og ei i underleppa, så veks du dobbelt. Snusar du ikkje, du som er tolv? Nei, nei, er du itte tørr bak øra så kanskje ein kamferdrops gjer same nytta.

Stasjonen var ein arena der me tidleg lærte å rive kjeft, om me elles var blyge som fiolar. Det var ei form for mobbing med så openbare overdrivingar og med så blanke glimt i auga at det vart oppfatta som full aksept og skryt. Ein hørte til! Eg må forresten fortelje at for meg var toget og dermed Rørosbanen med sine mange stasjonar alltid fylt med eventyr. Bare namna, Auma, Alvdal, Bellingmo, Barkald, Hanestad, Atna, Koppang, og alle stasjonane hadde høgder over havet og stor gradstokk. Var det vinter kunne det vere rein studietur i meteorologi å sjå kvar kvikksølvskylla hadde enda på langt der nede mot botnen av gradstokken, tjue på Atna, bare 18 på Hanestad, skal tru koss det er på Auma?

Eg saknar dei store gradstokkane og skiltet med høgda over havet, som er det einaste tallet eg bryr meg om. Og



Transport med motorsykkel og slede, Finndalen 1926. På sykkelen Lars Sandbakken og P. J. Sørå, losjemann og foredragsholder, en ukjent. (Repro: Nordøsterdalsmuseet 27913).

eg minnes synet av folk som reiste. Det òg i seg sjøl eit kulturminne for meg, fylt av alt ukjent og spennande, for ikkje å seie det skiftande landskapet ein fekk oppleve frå toget. Storøygd såg ein Norge liksom fare forbi utom sotet glas.

Eg måtte tidleg reise ut, til Oslo, der eg gjekk på skule, og den tid var det ofte jenter ein prøvde å finne plass attmed i kupeen, og så måtte ein ut på Hanestad og røyke Teddy, for å vise at ein var mann. Det siste er alltid ei utfordring. Ein gong mins eg særleg detaljert. Det hadde vore påskeferie, og ekstratog. Og om eg nok ikkje var like solbrent og solbrun som alle dei skikkelege påsketuristane – det var skilnad på oss som var heim til mor og dei som var på hytteferie – hadde eg sans for fine jenter, og var makelaust heldig og fekk sess mellom ein skravlande flokk på tre, der særleg ei fall i min smak. Korleis gjer ein det, for å kome på talefot når ein sit på toget frå Trondheim over Røros med ankomst Oslo Ø seint på kveld? Oppskriftene er sikkert

like forskjellige som folk er. Det eg hugsar er at det vart varmt i den opne turistvogna, som vi sa om den type personvogner, og eg kom på at eg hadde fått med ei flaske heimebrygd øl. Tomtebrygg til påske. No var tida inne til suksess. Eg fekk drege fram sekken frå under benken, tok opp flaska frå sidelomma, lirka opp korken og dermed var tragedien eit faktum. Ølet spruta til vers som ein geysir. Og ho som sat med kvit anorakk over elegant mørkeblå strekkbukse, fekk heile spruten.



Bussruta har stoppet ved Kirkestua i Øvre Rendalen, 1936. Per "Post" Lillestu med sin første rutebil. (Repro: Nordøsterdalsmuseet 41888).

Kunne eg søkke i jorda! Nei, eg sat fast mellom to som hadde skravla og ledd og reint glinsa av solbrun fjellgleder i kvite anorakkar, som altså ikkje lenger var det. Kontrasten mellom kvitt og brunt var borte. Brunt mot brunt og lukt av tomtebrygg er ingen idealposisjon for eit bygdemenneske som skal erobre beste Oslo vestkant. Sokk eg i jorda? Nei, eg sat, prøve å tørke av, men vart føysa til sides, og oversett, vart stum, og enda hadde eg mange timars pine framfor meg til vi ankom, som det

heiter, Oslo Ø halvannan time etter tida. Hadde det ikkje vore fordi toget alt var ein stad mellom Opphus og Rena, hadde eg hoppa av på Hanestad den dagen, og gått meg bort av skam og kasta meg utfor Dronningens utsikt. Eg må legge til at jentene ikkje var verre enn at dei begynte å snakke til meg att sør om Eidsvoll. Dei vart vel medmenneskelege av å sjå kor vanskelig eg hadde for å feste blikket i den skuleboka eg hadde fikla opp av sekken.

Kan ein bli glad i Rørosbanen etter slike pinlege ungdomserfaringar?

Det er som salmisten seier det, sorig og glæde vandrer til hobe. Slik er livets samferdsel.

Tog går, Rørosbanen består. Tog stoppar på Hanestad. Stasjonen er her, ikkje så hektisk pulserande som den tid privatbilismen var begrensa og riksvegane mindre livsfarlege, men Hanestad stasjon fins, og på kulturminnedagen den 10. september 2006 er stasjonen blikkpunkt og tankefeste. Og stasjonshotellet ligg eit ørlite steinkast frå stasjonen, no som før. Forresten, ikkje som før. No som Wolf-gang – eit uutgrunneleg namn? – med all verdas reisande som potensiale. Her er det faktisk snakk om eit levande kulturminne i dobbelt forstand. For det er noe forunderleg i dette som lyrikaren Rudolf Nilsen formulerer:

*Og reise mot fremmede steder,
hvis navn er som løfter om alt
som er skjønt –
en spådom om ukjente gleder ...*

For eksempel Hanestad, på Rørosbanen, eit uutforska eventyr for ein

japanar, ein heimekjær realitet for ein østerdøl og for rendølen, hennes/hans eigen stasjon!

Kåseri på Kulturminnedagen
10. september 2006,
Wolf-Gang hotell, Hanestad.

Ola Jønsmoen
Sivildalen, 2560 Alvdal



*Lokaltransport på Hanestad,
Sigvart og Ida Bjøntegård.
(Repro: Nordøsterdalsmuseet 48071).*