



FEMUNDSBÅTENE



"Femundsjøen, hvor Dovre og Dalarna møtes, og menneskenes stemmer dør av, der velter i evig øde, i mulm og morgenrøde et underlig tungsint hav", skrev Theodor Caspari. Slik opplevde han Norges nest største naturlige innsjø. Den er i sannhet mektig og storslått. Samtidig er den merkelig intim, omgitt av myrer, små sjøer og blandingsskog av furu og bjørk, og med grå, måssågrodde fjell i bakgrunnen. Av fjella på østsida av sjøen dominerer Svuku og Elgåhogna horisonten, i vest Flenskampan og Rendalssølen – Rendalssølen er den høyeste toppen, 1755 meter over havet. Litt sør for Storbekken, ved Bjønnbergan, er Femunden på det djupeste ifølge gamle sjøkart, ca. 150 meter.

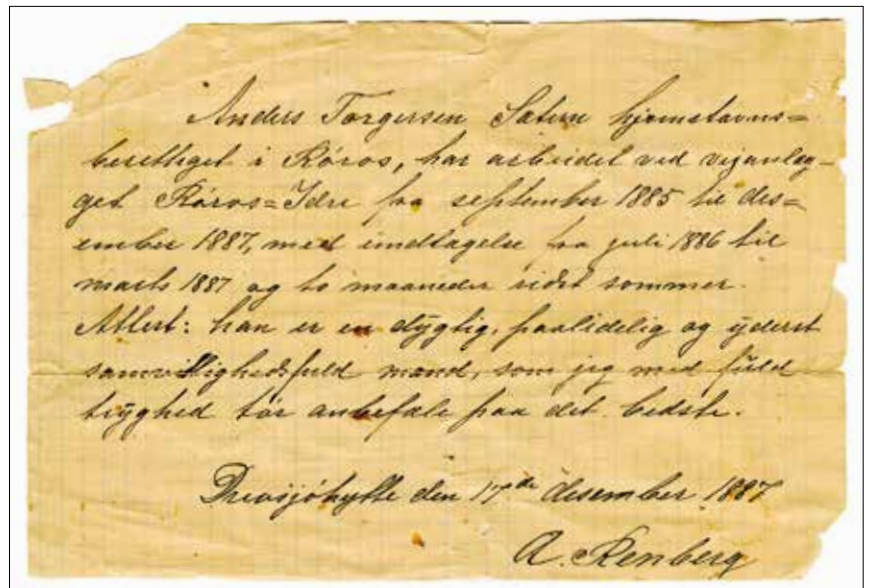
FERDSEL I FEMUNDSTRAKTENE

I femundsområdet har det vært ferdsel fra de eldste tider. Alt i steinalderen mener en at ferdselen mellom østersjøkysten i Sverige og norskekysten gikk i dalførene på begge sider av Femunden. Etter at Olav den Hellige ble gravlagt i Nidaros, ble de gamle tråkkene til pilegrimsveier. Mellom Jonasvollen og Femundshytta ligger Munkfoten, Munkfothøgda og Munkfotøra, navn som sannsynligvis har med pilegrimsvandringene å gjøre. Senere var det her trafikken kom til å gå mellom de to kopperbyene Røros og Falun.

4. I 1817 ble den nye smeltehytta på Drevsjø satt i drift. Malm fra gruvene på Røros ble kjørt den lange veien dit. Det var billigere og enklere å kjøre malmen dit skogen var enn å kjøre køl til smeltehytta på Røros. Malmveien var i bruk til i 1937 da Drevsjøhytta ble nedlagt. Traséen, som ble sterkt forurensa av malmen, er fortsatt godt synlig.

5. Attesten Anders Torgersen Sæther fra Hådalen fikk etter at han hadde vært med på bygginga av veien Røros – Idre fra 1885 til 1887.

Da Røros Kopperverk starta opp på midten av 1600-tallet, ble grunnlaget lagt for det meste av bosettinga i femundstraktene. I Hådalen og Narjordet, på Narbuvoll, i Tufsingdalen, Elgåa og Sømådalen slo folk seg ned fordi det ga dem mulighet til å tjene penger i tømmerkogen, på kølbrenning og kjøring for verket, og som arbeidere ved smeltehyttene. Mot midten av 1700-tallet kom Femundshytta i gang, og smeltehytta på Drevsjø ble satt i drift rundt 1820. Dette betydde stor virksomhet og økt trafikk. Utallige køl- og malmlass gikk til og fra, og verksfolk, bønder og andre trengte tilførsel av varer de måtte ha for å opprettholde livet.



De gamle stiene ble brukt som kløvveier av de som bodde her. Men bare den aller nødvendigste varetransporten foregikk på sommerføre. Før godt ut på 1800-tallet var det nesten ingen kjørbare veier i femundsbygdene. Inntil 1890 fantes det for eksempel i Engerdalen ingen veier i moderne forstand. I 1891, ble mellomriksveien mellom Särna, Idre, Drevsjø og Femundsenden ferdig. Men sjøl lenge etter at det ble mulig å ta seg fram med hjuldning gikk ferdselen og varetransporten fortrinnsvis med hest og slae om vinteren. Vinterveiene gikk over isen på sjøer og elver, og i åpent terreng over frosne myrer. I all slags vær og føre fór lasskjørerne.

Varemengda og trafikken økte fra år til år. I 1877 fikk Røros jernbaneforbindelse både sør- og nordover. Togforbindelsen med byene åpna for et større marked, og for bøndene i hele regionen ble det nå mulig å få solgt smør, kjøtt, vilt, bær, huder og skinn. Jernbanen brakte også mange nye vareslag til fjellbygdene. Ikke minst ble det enklere å skaffe seg nye, effektive jordbruksmaskiner og kunstgjødsel. Handelsjordbruket fikk dermed et kraftig puff framover.

Røros var handelsstedet for mange bygder i et vidt distrikt. Handel med slaktedy, livdyr, vilt, fisk og andre varer foregikk på bergstaden. Røros fikk enda større betydning som utgangspunkt for varetilførselen til distriktene etter at jernbanen kom. Det ble enda viktigere med godt utbygde veier, blant anna til bygdene langs svenskegrensa. Dette satte fart i veibygginga.

HÅDALSVEIEN

“Beboerne i Femundstraktene [...] har i forgagne tider hatt meget besværlige adkomster, dårlige, høist primitive veier. For enkelte gårders vedkommende [...] kun fjellstier, hvorefter den såkalte ‘kløvjing’ foregikk. Ikke tale om å kjøre lass med vogn. Så kom åttiårene med lysning og sving over hele landet. Også her på Rørostraktene våknet tanken om kommunikasjoner til distriktene, og bl. a. blev Hådalsveien bygget, og transporten fikk anledning til å utvikle seg. Der blev liv og rørelse østover.”¹

Den 29. april i 1870 finner vi i Fjeldposten et kraftig opprop til myndighetene og til interesserte om å ta fatt på bygginga av Hådalsveien. Oppropet, som er undertegna av Jens Lassen, opplyser at tross svært vanskelige veiforhold går det om vinteren 1000 lass til Sverige og 500 lass jernvarer og 600 lester køl til Røros, foruten at det må fraktes en god del varer på hesteryggen om sommeren.

Det var ikke gjort i ei handvending å få gjennomført et såpass stort prosjekt som bygginga av den godt 3 mil lange veien mellom bergstaden og Femunden. Det ble snakka og skrevet i ei årrekke uten at en kom noe lenger. *“Saa gikk det igjen med drøftelser helt til i begyndelsen av 80-årene. Da var her mænd paa Røros som indsa, at det vilde være en stor fordel for Røros at faa veien hit, og hva bedre var, vi hadde handlingens mænd.”²* Både kopperverket og andre grunneiere utover Hådalen lovte å yte fri grunn. Likeens hadde en fått lovnader om pengebidrag. Saka hadde ivrige forkjempere både på Sta'a og i landsognet. Ikke minst gjorde de svenske grensebygdene krav på en bedre veiforbindelse med Røros der de hadde hatt handelen sin i generasjoner.



6. Veiarbeid i Hådalen i 1920-åra. Fra venstre: Trygve Sæther, Anders A. Sæther, Trond Sæther, Jørgen Langen, Anders T. Sæther. [RMU 13838]



AKTIEBREV.

DIREKTIONEN

FOR

INTERESSENTSKABET I DAMPSKIBET
„FÆMUND“

gjør vitterligt:

AT

Herr *J. M. Engzelius*

har tegnet sig for *en* Aktie til Beløb *100* Krones

et hundred Krones

i Dampskibet „Fæmund“ og da denne Sum er indbetalt, saa skal

J. M. Engzelius

eller enhver Andre, som med loelig Adkomst erhverver Eendom over samme være delagtig

i de Fordels og Rettigheder, og være underkastet de Forpligtelser, som ved Interessentskabets

Love og Bestemmelser forøvrigt allerede er eller blive hjemledt eller postlagte Aktiehavere.

Købes den *20^{de} Februar* 1888.

Minilla Christal Christophersen
J. M. Engzelius O. Langen

No. *2*

Kr. *100,-*

7. Den 24. juni 1886 ble det inviteret til aksjetegning. Den 7. august 1886 ble det holdt konstituerende generalforsamling, og Dampskipsselskapet Fæmund ble stiftet. I 1886 hadde selskapet 44 aksjonærer. J. M. Engzelius var den største med 45 aksjer.

Til slutt måtte myndighetene gi etter for et berettiga krav. Om våren i 1886 var arbeidet med Hådalsveien i full gang, og de første dagene i oktober var hele veistrekningen ferdig og ble tatt i bruk. Den 12. april 1887 sto det å lese i Fjeld-Ljom: "Fra Haadalen er ikke meget at skrive om i Sammenligning med fra andre Steder, hvor Avisfeider og Beretninger hører saaatsige til Dagens Orden. – Alt gaar her sin vanlige Gang, naar undtages den store Trafik efter den nye Svenskvei, man her i Vinter har kunnet være Vidne til. Til enhver Tid af Døgnet kan man se Kjørende baade med Læs og uden saavel som Letslæder med Bjeldeklang. Dette er noget nyt for os Haadøler. Saadan er det, naar man har god, tidsmessig Vei, takket være den ærede Veikomite og de Mænd, der satte sig i Spidsen for Veianlægget. Færdesfolket er særdeles vel fornøiet med Veien."

FÆMUND

Samme høsten som Hådalsveien ble åpna mellom Røros og Synnervika, ble spørsmålet om femundsåten igjen tatt opp til drøfting. Det var de samme mennene som hadde gått i spissen for å bygge vei, som tok opp båtspørsmålet. Hådalsveien og båttrafikk på Femunden kom nærmest til å bli to sider av samme sak. For oppsitterne i Hådalen og i femundsbygdene var sjøveien et stort framskritt, men ei båtrute på den 6 mil lange sjøen ville bety at kommunikasjonene ble knytta til Engerdalen og videre til Sverige.

Det ble handla raskt. Den 24. juni 1886 ble det invitert til aksjetegning. Den 7. august 1886 ble det holdt konstituerende generalforsamling, og *Dampskipsaksjeselskapet Fæmund* ble stifta. Det var da tegna 92 aksjer. Doktor Müller, som ble valgt til dirigent, opplyste at selskapet hadde blitt stilt i utsikt fritt trevirke av Staten og Røros Kobberværk til dampbåt, slepebåter, pakkhus, brygge osv. og adgang til gratis bjørkved til drifta av båten. Han la fram tegninger og andud innhenta fra forskjellige verksteder:



8

8. Fæmund.

9. Fæmund. [RMU B 21671]



9



Det gikk ikke så raskt å få tegna de resterende 28 aksjene, "...de fleste var vel bange for at selskapet ikke vilde gi nogen profit. Annerledes for indbyderne som saa det som et samfundsarbeide, baaret av almenaand. Til slut var der dog tegnet 11825 kroner i aktier og sparebanken ydet 1000 kroner." I 1886 hadde selskapet 44 aksjonærer, J. M. Engzelius var den største med 45 aksjer.

I den første direksjonen for selskapet satt dr. M. B. Müller, formann, lensmann I. B. Herstad, kasserer; J. M. Engzelius, A. Christophersen og Ole Langen. Varamenn var kjøpmennene J. E. Finborud og Lars Skancke. Revisor var bergskriver H. Falch, med varamann N. Johnsen.

I direksjonsmøtet den 15. september 1886 ble anbudet fra Ørens mekaniske verksted antatt. Båten skulle bygges av tre på jernspant, 30 bruttoregister tonn, lengde 59 fot, bredde 13,3 fot, dybde 5,1 fot. Fæmund ble levert den 24. juli året etter; og den 25. juli la båten ut på jomfruturen.

"Dampskibsfarten det første aar forløp meget heldig. I aarsberetningen heter det bl.a.: "Kun en gang maatte dampskibet sløife en tur for uveir og snetykke, et bevis for skibets sjødyktighet paa dette stormfulde farvand, likesom for nødvendigheten av et saavidt stort og kraftig skib. – Man var med andre ord godt fornøiet med det "store og kraftige" skib." Båten kosta kr 12.197,31. Drifta det første året gikk imidlertid med kr 400 i underskudd, og underskudd fortsatte det med helt til en i 1889 endelig mottok det første statstilskuddet på 2300 kroner – på nærmere betingelser; deriblant at posten skulle føres med båten og ekspederes gratis. Aksjonærene fikk ikke utdelt utbytte før i 1890.



11

10. Turister på Fæmund i 1895. [RMU 17374]

11. Fæmund ved brygga i Elgåa. Før 1900.

12. Fæmund.



12



13

13. Fæmund og Fæmund II i vinteropplag i Synnervika. Begge båtene trafikkerte Femunden noen år etter at Fæmund II ble satt inn i ruta i 1905. I 1918 ble kjelen og maskina til Fæmund solgt og litt senere ble båten hogd opp til ved. [RMU 16946]

14. 'Udkast til jerndampskib'. Tegning av Fæmund II i forbindelse med bygging av båten i 1905.

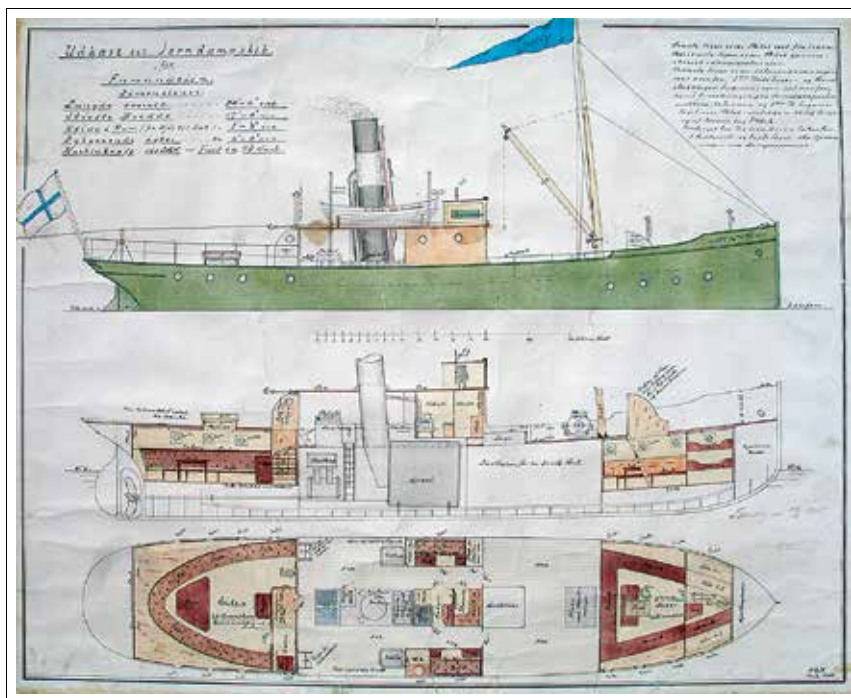
FÆMUND II

I årsberetningen for 1903 antyder direksjonen for årsmøtet at det snart vil bli nødvendig å bygge en større og sterkere båt. I 1904 foreligger et forslag til behandling i styret. Ifølge formannens redegjørelse ville et jernskip koste ca. kr 40.000. Forslaget ble enstemmig vedtatt. Kontrakten lød på "et jernskip 84 fot langt, 17 fot bredt, 6 fot dyptgaende 140 hk frit levert paa Røros jernbanestation. Pris 44.200 kroner."

I 1905 ble så Fæmund II satt inn i ruta på Femunden. Båten var den største innsjøbåten på våre kanter. Det var umulig å frakte en så stor båt helt fra Ørens mekaniske verksted i Trondheim til Røros. Båten ble derfor levert Røros jernbanestasjon i plater og spant for landeveis befordring til Synnervika der monteringen fant sted. Kjelen måtte fraktes hel. Det ble et underlig styr å få den store gjenstanden gjennom de trange gatene i bergstaden, over Hyttelva og videre utover til Femunden. Kjelen lå vel forankra på en spesialsloe forspent 6 hester.

Fæmund II ble sjøsatt første pinsedag og døpt av Anne Langen – kona på Langen nordre i Hådalen. Dampskipsselskapet hadde nå to båter i drift. Den nye båten fikk godt skussmål av de sakkyn-dige, solid og kraftig, og vel skikka for sin bruk. Den ble sertifisert for 168 passasjerer, og en besetning på 4.

1905 var dampskipsselskapets 20. driftsår. Kapitalkontoen, som besto av verdien av 2 skip med inventar; pakkboder; beddinger; brygger og noen telefonaksjer, ble satt til kr 54.000;



14

Fæmund II representerte kr 45.000, Fæmund I kr 6.000, og det øvrige kr 3.000. Aksjekapitalen utgjorde kr. 47.000.

Den eldste femunds båten gikk noen år etter at Fæmund II ble satt inn i drifta. Det var behov for begge båtene, for trafikken var betydelig, ikke minst til bygdene sør for Femunden og til Sverige. Den gamle handelsforbindelsen med bergstaden blomstra. 'Gamle dager' da de beste veiene gikk over tilfrosne myrer og sjøer var nå forbi.

Gammelbåten kom etter hvert i andre rekke. Fra 1909 er Fæmund registrert som slepebåt. I 1916 fikk direksjonen myndighet til å forhandle om salg av båten, men ingen ville kjøpe den. I 1918 ble kjelen og maskina solgt for 3.500 kroner, og så i neste omgang: "Fæmund I ble sistleden sommer nedrevet av selskabets folk og benyttet til ved."

Hådalsveien var "foranledningen og det grundlæggende for nærværende selskap," skriver Henrik Grønn i 30-årsberetningen for dampskipsselskapet. "Det er ikke for meget at si at de bedre kommunikasjoner har forandret distriktets fysiognomi, baade socialt, politisk og kulturelt – og denne forandring er skedd i løpet av mindre end et halvt aarhundrede. [...] Nu er der veiforbindelser i alle retninger, telefonforbindelse i syd og nord, øst og vest, postforbindelse 3 gange i uken, gode skoler, og fortjenesten er maa man si god, og ikke er det længer vanskelig for arbeide hverken vinter eller sommer. Befolkningen herude nyter nu alle de goder som hvilketsomhelst "centrum" i landet."

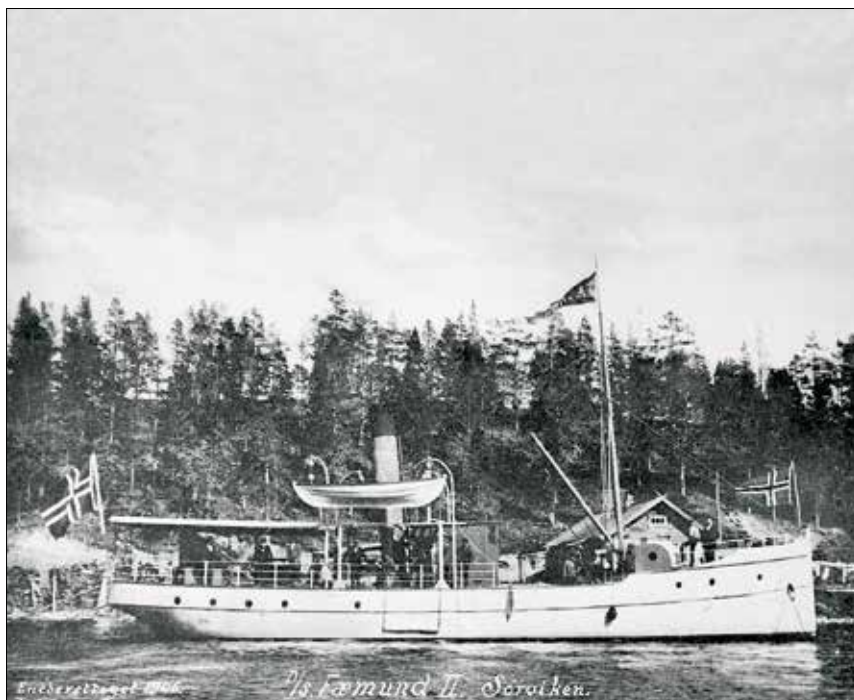
Fæmund II trafikkerer fortsatt Femunden. Den har i løpet av alle disse åra skaffa seg utallige turistvenner fra fjern og nær, og for distriktets egen befolkning har femunds båten vært ei livsnerve. Fra

Anbud paa Kjørsel til det nye Dampskib fra Røros til Fæmund, Sønderviken, i anstundende Marts Maaned, ca. 70 Ton, modtages af Undertegnede. Nærmere Oplysninger kan faaes hos N. O. Krog. **M. Müller.**

15

15. Annonse i Fjeld-Ljom 8. februar 1905 om anbud på transporten av Fæmund II fra Røros jernbanestasjon til Synnervika.

16. Fæmund II fotografert i Synnervika i 1906, året etter at båten ble bygd. [RMU 014610]



16

17



17

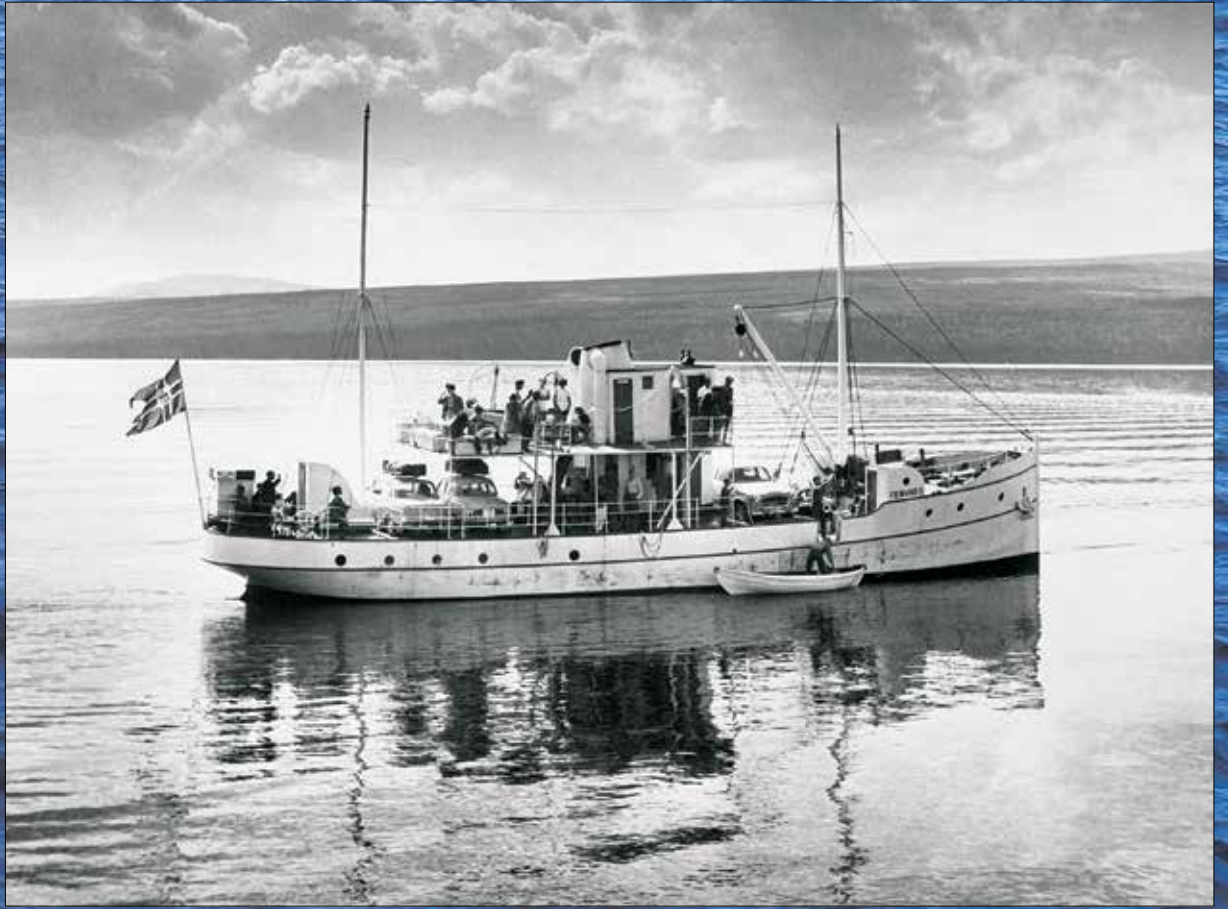
FÆMUND II

“Den 11. juni i år vil postverket gi ut 4 nye frimerker med bilde av innsjøbåter hvorav Fæmund II blir avbildet på frimerke av 150 øres verdi.”

(Årsberetningen AS Fæmund, 1981)

18. Fæmund II ligger utafor Røa mens folk blir satt i land med robåten. Det er biler om bord. Bildet er tatt før 1980. Senere var det ikke plass for biler på båten. Da ble salongen bygd på øvre dekk. Brygga ved Røa var ferdig i 1981. [RMU 17520]

18





19

og til Femundshytta, Haugen, Jonasvollen, Revlingen, Elgåa, Buvika, Sorken og Femundsenden – garder og grender rundt sjøen som nesten alle var uten veiforbindelse til rundt 1950 – var det femunds båten som i sommerhalvåret frakta varer, folk og fe, og var kontakten med verda utafor.

I åras løp har alle forhold endra seg. Femundsingene lever ikke lenger i en isolert avkrok. De er ikke lenger avhengige av at rutebåten bringer folk og varer til og fra. Fortsatt er båttrafikken viktig. Turismen har blitt ei betydelig næring, og det er først og fremst i den sammenhengen at vi har gleda av å oppleve den gamle båten på sine daglige turer mellom anløpsstedene langs sjøen.³

OMBYGGINGER, UHELL OG REPARASJONER

Hele tida ser en at det har vært nye behov som har styrt utviklinga når båten har blitt bygd om. Turistbåten stiller helt andre krav enn den gamle slepebåten og frakteskuta. I tidas løp har Fæmund II gjennomgått mange overhalinger, ombygginger og reparasjoner. Skroget har imidlertid bevart si opprinnelige form. 1924: Styrehuset flyttes opp på brudekket. 1930: Nytt dekk legges over lasterommet, og jernplater mellom laste- og maskinrom blir reparert. 1938: Styrehuset flyttes igjen for å lette navigeringa. 1959: Rommet ved sida av styrehuset omgjøres til kontor. 1962: Det kommer ny innredning i salongen. 8 plater i båtsidene skiftes ut, og arbeidet blir utført av Ørens mekaniske verksted. 1970: Kapteinslugaren og styrehuset blir bygd helt nytt. 1978: To nye livbåter av plast blir innkjøpt. 1980: Fæmund II gjennomgår ei stor ombygging. Båten får ny salong på øvre dekk. 1991: Rustskader må utbedres. 1996: Båten får økt sikkerhet med nytt elektronisk navigasjonssystem. 2000: Dampdrift av pumper og vinsj blir erstatta med hydraulisk drift.



19a

19. I 1962 måtte det skiftes ut plater i skroget på båten. Det var Øren mekaniske verksted i Trondheim som utførte jobben.

19a. Kaptein Thomas Nyland tar kaffepause sammen med trondhjemskaerene fra Øren mekaniske verksted.

Fra tid til annen har det hendt at båten har vært utsatt for større og mindre uhell: 5. mai i 1892: båten synker mens den står i vinteropplag i Synnervika. Det oppstår lekkasje, og båten går full av vatn. 1905: Fæmund II støter mot en sten. 1908: Båten strander ved Jonasvollen, og skaden er såpass stor at den igjen må repareres av Ørens mekaniske verksted. 1909: Grunnstøting. 1913: Båten synker mens den står i vinteropplag i Synnervika. 1928: Grunnstøting ved Revlingsørene.⁴

Beretning om et uhell med båten

“Jeg husker det så godt. Det var i 1969, og jeg var bare 14–15 år da det hendte. Vi bodde på Jonasvollen om sommeren, og hver dag sprang vi ned på brygga for å ta imot femunds båten når den kom. Vi var inn på båten for å hente post og varer. Og så hadde de en kiosk ombord, og det hendte vi fikk lov til å kjøpe brus. Da vi ble litt større, fikk vi lov til å ta imot tauet som båten ble fortøyd med.

En dag skjedde det noe med båten da den skulle legge til brygga ved Jonasvollen. Maskina gikk, men skipperen klarte ikke å slå den i bakk da de skulle legge inntil. Båten ség bare videre og inn på land mellom brygga og båthuset vårt. Der ble båten stående. Det ble ikke noen stor skade på den, for den støtte ikke mot noen stor sten. Men den sto bom fast. Det var ganske mye folk ombord på båten, for det var midt i turistsesongen.

Knut Svendsen på Jonasvollen drev i skogen den gangen, og hadde en stor, tung traktor. Han rygga utover og skjøv båten ut i sjøen igjen. Det sto vatn helt oppunder setet på traktoren, husker jeg. Båten fløt, men den gikk verken framover eller bakover. Da gjaldt det om å få i gang en 'redningsaksjon'. De største båtene rundt sjøen ble tilkalt. Ottar Riseth i Svukuriset kom, Oskar Haugen, tror jeg kom med båten sin. På Jonasvollen hadde de en stor og kraftig båt som tok ganske mange mann, og likeens Klas Fæmundshytten på Femundshytta. Den het forresten Nordstjernen, båten hans. Med disse båtene ble passasjerene på Fæmund II skyssa videre dit de skulle, til Elgåa og Røa eller hvor de nå skulle.

Men så måtte vi prøve å taue femunds båten nordover til Synnervika. Far hadde en Johnson ti-hesting i en ganske stor båt som Oskar Haugen hadde bygd. Med den klarte vi å dra den store båten baklengs ut på sjøen. Det gikk fryktelig sakte, men vi dro den ut på Jonasvika. Vi måtte ganske langt ut for å få snudd den. Men til slutt ble slepetauet festa i framenden på Fæmund, de klarte å få den rundt og begynte å dra den nordover.

Som tur var, var det solblankt og helt stilt, et nydelig vær. Det var Kristen Fæmundshytten som var skipper. Han hadde med seg Pia som var i byssa. Og så hadde de med seg to av sønnene sine, Leik og Atle. Nils Joten fra Sømådalen var med som dekksgutt. Det bar nordover sjøen, men veldig sakte. Det var så vidt båten flytta seg. Vi brukte mange timer på turen fra Jonasvollen til Synnervika.

Kristen og far min satt i båten til far. Vi andre var ombord i den store båten. Jeg husker at vi 'rysan' heiste en av livbåtene ned på sjøen og rodde framover til Kristen og far med kaffe og mat som Pia hadde ordna til. Det gikk veldig sakte framover. Da vi nærma oss Synnervika ut på kvelden, kom det båter og møtte oss, og var med og dro Fæmund II den siste biten. Noen hengte seg på bak for å være med å bremse når vi skulle legge til slik at ikke storbåten skulle gå på land én gang til. Jens Finborud, som var formann i båtselskapet, sto på brygga da vi kom dit, det husker jeg." (Ole Peder Svendsen f. 1955).

FRA DAMPMASKIN TIL DIESELMOTOR

Dampkjelen i Fæmund II ble før 1947 fyrst med ved. Båten brukte fra 300 til 330 favner hver sesong! Ikke minst var det et kolossalt vedforbruk under tømmersepinga hver vår: Det var oppsitterne rundt sjøen som skaffa veden, og hogging og kjøring betydde for mange noen kjærkomne kroner i kassa. Mauritz Svendsen fortalte at de på Jonasvollen leverte mellom 100 og 150 favner 'dampbåtved' for året, det meste besto av tørrgadd og vindfall, hogd langs sjøen utover ved Kornesset. Veden ble kjørt med hest til Jonasvollen der den ble kløvd, kappa og 'brotta'. Alternativt, etter at de fikk den første motorbåten i 1932, kunne veden slepes på sjøen. En 'vedbrott' var lik en favn. Den var 2 meter høg, 2 meter lang. Veden ble kappa i 60 centimeters lengde, og det ble bredda på 'brotten'.

Vedleveransene nevnes i årsberetningene – innimellom indirekte som i 1930: "Av uhell kan anføres at skibet under vedlasting ved Hans-bækken den 3. juni mistet styrbords anker med et laas kjetting. Den 11. september mistet skibet nok et anker under vedlasting ved Naalodden. Det siste lyktes det aa berge hvorimod det første ikke er lyktes aa faa fat paa." I årsberetningen for 1942



20

20. Dekksgutten Kristen Broen fotografert på propellen til Fæmund II. 1945. [RMU 17509]



21

er ved til båten nevnt to ganger: "Melchior Svendsen påtar sig å fremdrive mindst 100 favner ved à kr 20,- pr. favn levert Jonasvolden under forutsetning av at der kan skaffes kraftfôr til hesten. Tilbudet antages. Engerdal forsyningsnevnd tilskrives om kraftfôr.", og "Tilbud fra Olaf Riseth om leveranse av ca. 1000 reis ved ved Røosen."

Det ble vanskeligere for båtselskapet å få tak i nok ved, og i åra etter krigen gikk dessuten vedprisen i været. Fra og med 1947 gikk en over til delvis kølfyring med et forbruk på omkring 95 tonn per år. I år med gode inntekter på tømmersepinga, var det naturlig nok et tilsvarende stort brenselforbruk. Å fyre med køl ble imidlertid også for dyrt. "Dette året," heter det i 1958 "ble et merkeår for selskapet, da planen om motorisering av Fæmund II, som i flere år har vært drøftet i styret, ble realitetsbehandlet og vedtatt." Dampmaskina fra 1905 ble erstatta med en 160 hk dieselmotor, og i sesongen 1959 "gikk Fæmund II for første gang med motordrift, med det gledelige resultat at oljeforbruket beløp seg til kr 4.396,00, mens kullforbruket året før var på kr 10.949,80." Samme året ble stillinga som fyrbøter inndratt.

Beretninger om 'dampbåtveden'

"Dampkjelen ble fyrt med ved, og det var som fyrbøter jeg hadde den første jobben min på båten. I sju år var jeg fyrbøter, og det var både varmt og slitsomt. Ca. 4 favner ved bar vi ombord i båten før vi la ut på ruta, og alt gikk med tur-retur Femundsanden.

I tømmersepinga om våren drev vi på døgnet rundt. Da lasta vi inn 20–25 favner ved. Vi stabla fullt lasterommet og hadde i tillegg store vedhauger oppe på dekket. Turen fra Sydenden og helt nord til Nordvika med en tømmerbom tok minimum to og et halvt døgn, hvis været var skapelig.

21. Synnervika. Noen karer er i ferd med å ordne med 'dampbåtveden'. [RMU 17489]

22. Fæmund II laster 'dampbåtved'. [RMU 17489]



22

Det var oppsitterne rundt sjøen som hogg veden, 'dampbåtved', som vi sa. De hogg på Statens grunn. Hele veien utover her drev folk i skogen, helt ut i Sydenden. Det måtte være et bra vedlager både der, og særlig her i Synnervika, i nordenden av sjøen.

Jeg hadde òg skogsarbeid om vinteren. Jeg leverte 212 favner tørrved og 50 favner bjørkved fra utmed Røa et år, et av de siste åra vi fyrte med ved. Det var det siste krigsåret. Det gikk med over 300 favner ved i sesongen. Det ble vanskeligere å skaffe ved etter hvert, og da gikk vi over til kølfyring. De siste 10–12 åra før vi fikk dieselmotor ble det hovedsakelig fyrte med køl. Køla ble kjørt med lastebil fra Trondheim, og det var lastebilsjåførene på Røros som kjørte. Thomas Sæther hadde mye av kølkjøringa, og det var han, og senere sønnen hans, Stein Sæther, som kjørte olje etter at vi gikk over til diesel." (Kristen Fæmundshytten f. 1920).

"Nesten alle rundt sjøen drev med hogging av 'dampbåtved'. Kristen Broen, bror til kona, og Kristen og Jakob, brødrene mine, hogg ved, husker jeg, ikke her ved Femundshytta, men på andre sida av sjøen, i Røvola, sør for Røa. Jeg var med og fikk veden nordover. Vi hadde all veden ut i sjøen, la ei lense rundt og dro bommen opp til Synnervika. Der tok vi veden i land. Jeg var med på det samme utmed Storbekken. Derfra tok vi veden til Sydenden, for det var korteste veien." (Klas Femundshytten f. 1929).

"Det var den tørre furuveden, 'gadd', vi fløtte nordover sjøen fra Røa. Bjørkveden måtte vi ta i båten. Vi kapp og kløvde den, og la den opp så den skulle tørke. Senere henta vi den med Fæmund II. Det var mye arbeid, for mælen utmed Røa var så bratt. Vi kasta veden ned til sjøkanten, la rep, 'lenge', som vi sa, i botnen på robåten, la veden oppå, rodde ut til storbåten og brukte vinsjen og heiste den ombord." (Kristen Broen f. 1921).



23

23. Synnervika. Noen karer er i gang med å kappe og 'brotte' dampbåtved'. [RMU 17488]

24. Dampkjelen i Fæmund II ble i mange år fyrte med ved som ble hogd av oppsitterne rundt sjøen. Mesteparten av 'dampbåtveden' ble frakta til lagringsplassen i Synnervika der den ble 'brotta' og lagt til tork. Båten brukte mellom 300 og 330 favner ved hver sesong. Fra 1947 fyrte de delvis med køl. Sommeren 1959 var den første sesongen båten gikk med dieselmotor. [RMU 16631]



24



BESETNINGEN

De to nest siste kapteinene på Fæmund II var lenge ombord. Mange husker ennå Thomas Nyland som var kaptein i 34 år fra 1929 til i 1963. Etter han var det Kristen Fæmundshytten som tok over roret. Begge var dyktige skippere som i stor grad bidro til at båttrafikken på Femunden gikk som den skulle og som hadde mye av æren for at folk trivdes så godt ombord. I mange år har båten nærmest vært ei familiebedrift. I Nylands tid var det Johanna Nyland som sto for byssa og serveringa. Etter dem var det familien Fæmundshytten som drev båten, far som skipper, mor i byssa og ungene som dekksgutter etter som de vokste til.

Sia 1990 er det Odd Kjørnes som har vært skipper på Fæmund II. Han er den 11. i rekka. Når det gjelder antall år ombord, blir han bare slått av Thomas Nyland og Kristen Fæmundshytten.

Mens Fæmund II gikk med damp, hadde båten et mannskap på 5: kaptein, maskinist, fyrbøter, dekksgutt og trise. Da båten gikk over til dieseldrift i 1959, ble fyrbøterstillinga inndratt. Ifølge bemanningsplanen, som er lovpålagt, har Fæmund II i de senere åra hatt en besetning på 3 personer: båtfører, maskinpasser og dekksgutt. I tillegg er det en person som driver kaféen for ega rekning.

Sommeren 2004 hadde følgende jobb ombord på femunds båten: Odd Kjørnes var skipper, Vegard Kjørnes, Reidar Fjorden og Martin Floor delte på de 2 jobbene som dekksgutt og maskinpasser. Kristin Åsheim hadde kafédrifta. For å få det til å gå rundt, har båtselskapet dispensasjon fra arbeidstidsbestemmelsene. Det kan bli mange dager i ett strekk for de som har jobb ombord, og det kan bli lange dager, opp til 13 timer de dagene båten går hele sjøen fra nord til sør og tilbake. Likeens blir det gjerne mye overtid de dagene båten har charturer:



26

25. Bilde av mannskapet på Fæmund II ca. 1930. Fra venstre: Jens Tørresdal (fyrbøter), Benjaminsen (maskinist), Thomas Nyland (kaptein), Michal Wolden (dekksgutt), Kolbjørg Ødegaard (messepike). [RMU 12752]

25a. "Bildet er tatt på slutten av 30-tallet, mener jeg. Jeg var 16 – 17 år den gangen jeg jobba på båten. I en krok innfor den nederste salongen var byssa. Der stelte vi kaffen og maten. Det var vel mest Johanna Nyland som ordna med kaffematen, stekte vafler og smurte brødsriver og slikt. Jeg sprang mest rundt med brettet. Hele mannskapet lå over i båten, for den gikk til Femundsanden den ene dagen og nordover igjen den neste. Du ser dem alle på bildet. I bakerste rekka ser du Michal Wolden, Kristen Fæmundshytten, meg og sønnene til kaptein Nyland. Foran har vi Benjaminsen, Johanna Nyland, Thomas Nyland og en slektning som Nyland hadde på besøk." (Milly Haugen). [RMU 17516]

26. Ombord i Fæmund II. Ca. 1935. Nærmest: Pauline Langen Borgos som i flere år hadde jobb ombord.



25a



27

Beretninger fra femundsåten

"Jeg hadde jobb på båten første gangen i 1937, i 16–17-årsalderen. Jeg var i utenriks fart ei tid, men i 1955 kom jeg tilbake som maskinist. Til sammen har jeg vært på båten i nesten 50 år, i 30 som skipper. Mens båten gikk med dampmaskin var det 4 fast ansatte 'sjøfolk' ombord. I tillegg var det hun som hadde byssa. Jeg har hatt jobben både som dekksgutt, fyrbøter, maskinist, og skipper. Jeg tok over som skipper etter Thomas Nyland. Han hadde vært kaptein i 35 år da han døde i 1963." (Kristen Fæmundshytten f. 1920).

"Det var om våren i 1945. Den 12. mai gikk jeg på ski innover Flendalen, over Flensjøen og ned i Synnervika. Der sto Fæmund II på sluppen ennå. Det var bare maskinisten, Benjaminsen, som hadde kommet. Han holdt på å tjærebre dekket, husker jeg. Det var tredekk, og det måtte få tid på seg til å tørke før båten ble satt på sjøen. Den første jobben jeg ble satt på var å smøre undersida av Fæmund med bunnsmurning. Det brukte jeg to dager på. Det var noe av det som måtte gjøres hver vår før båten ble satt på vatnet. Etter noen dager, da de fleste av forberedelsene var unnagjort, gikk jeg heim til Tufsingdalen for å feire 17. mai. Da var det festligheter, kan du tro, for det var jo like etter frigjøringa, og det var ei glede uten like. Den 18. var jeg tilbake i Synnervika.

27. Dekksgutt Arve Røsten ved roret på Fæmund II. 1962.

28. Kaptein Thomas Nyland ombord på Fæmund II. 1962.



28

Noen dager senere ble Fæmund II satt på sjøen. Da var det tid for å begynne med tømmerselepinga, men først dro vi en runde rundt sjøen med båten og leverte varer. Birger Bye på Røros hadde vært i Synnervika med flere billass med varer som skulle utover. Det var mange i femundsbygdene som ikke hadde vei, og det meste fikk de med båten. Butikken i Sømådalen for eksempel, fikk varene sine med båten. Vi var innom alle brygger. Først var det Femundshytta, og så var det etter tur: Haugen, Revlingen, Jonasvollen, Elgå, Buvika, Sorken og Femundsenden. Ved Storbekken var det inga brygge, og der måtte folk ro ut til Fæmund og hente det de skulle ha.

Det var mye fint vær sommeren 1945. Jeg glømmer den aldri. Vi gikk nærmest i en festrus i månedene etter frigjøringa. Jeg minnes det var bryggedans i Elgå en gang ut på sommeren, og det kalaset skulle jeg nå absolutt være med på. Fæmund II plukka opp folk rundt hele sjøen. De kom i flokk og følge. Dekkgutten måtte sjøløst passe jobben sin og bli med båten til Synnervika. Men der tok jeg den ene livbåten og rodde de tre milene tilbake til Elgå. Og der gikk festen til langt ut på morgenen! Kjerringene hadde visst lokka kyrne på beite for lengst da festfolket ga seg på hjemvei. Jeg fikk slep til Haugen med han Oskar da jeg skulle nordover igjen. Men så var det å ro resten av veien til Synnervika. En var ikke redd for umaken! Det var iallfall lettrodde båter." (Kristen Broen f. 1921).



29

29. Ombord på Fæmund II. Johanna Nyland står i byssa og slår av en prat med to passasjerer. Mannen bak er Thorleiv Sandnes fra Røros. Den andre passasjerer har oppakningen sin i en 'bakmes', vanlig i bruk når en bar fisk- og moltebutter på ryggen. 1962.

30. Johanna Nyland sitter i byssa med handarbeid. Det var vel ei rolig stund som skulle utnyttas. 1962..



30



31

VÅRPUSS

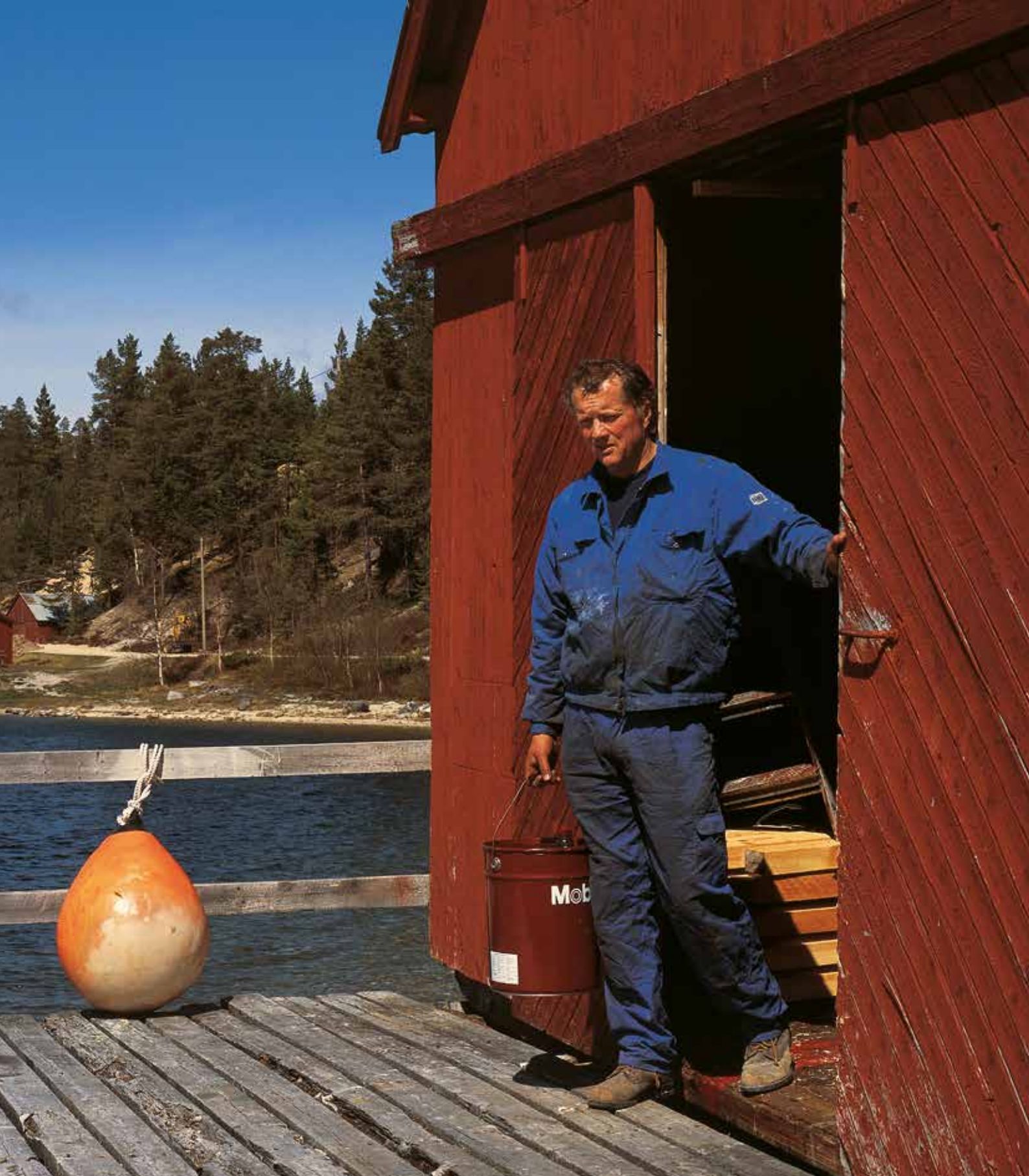
“Den 12. mai 1945 kom jeg på ski ned i Synnervika. Der sto Fæmund II på sluppen ennå. Det var bare maskinisten, Benjaminsen, som hadde kommet. Han holdt på å tjærebre dekket, husker jeg. Det var tredekk og det måtte få tid på seg til å tørke før båten ble satt på sjøen. Den første jobben jeg ble satt på var å smøre undersida av båten med bunnsurning.” (Kristen Broen)

31. Dekkgutt Vegard Kjøsnes. 2004.

31a. På brygga i Synnervika. Kaptein Odd Kjøsnes er i gang med 'vårpusser'. Fæmund II og Brakar i bakgrunnen.



31a





32

32. Mannskap på Fæmund II sammen med noen turister på brygga i Synnervika. Fra venstre: turist, Michal Wolden, turist, Jens Tørrsdal, Kolbjørg Ødegaard. (1930).

“Vi var nå nærmest som pionerer å rekne, Mona søster mi og jeg. Vi var de første jentene som var dekksgutter ombord. Som dekksgutt hadde vi våre faste daglige arbeidsoppgaver. Jeg hjalp mor med å vaske opp og rydde i byssa, bære ting i land og gjøre mest mulig klart for dagen etter. Skipperen var ikke bestandig like fornøgd med dekksgutten om morgenen. Som ungdommer flest var jeg nok ingen morgenfugl nettopp, og som regel kom jeg springende like før båten skulle gå enda det var nok av ting som måtte gjøres før båtavgang. Mor trengte for eksempel hjelp med å få bruskasser og matvarer ned i byssa – rundstykker, brød, kaker og vafler, pålegg, kaffe og sjokolade. Det ble gjort en innsats i kaféen senere på dagen da; jeg sprang med brett og kopptue, rydda og flidde opp. Det var ikke alltid så enkelt å springe opp og ned trapper og klemme seg fram mellom bilene på dekket.

Dekkgutten måtte sjølsagt først og fremst ta seg av sine egne oppgaver. Var det biler som skulle av eller på, var det vi som la til bilplankene fra brygga – og de var tunge – slik at bilene kunne kjøres ombord. Båten kunne ta med biler fra Synnervika, Jonasvollen og Elgåa. De som satt bak bilrattet var ikke alle like høge i hatten! Noen turte ikke heller, men det var alltid noen som kom støttende til. Jeg husker ikke nøyaktig når den øverste salongen ble bygd, det måtte vel være rundt 1980, og etter det ble det ikke plass til biler lenger.

Når båten la til kai, var det dekksgutten som ordna med tau og fortøyning. Far tok over roret og fikk båten inn til brygga. Ellers hadde skipperen forskjellig slags arbeid ombord, blant anna var det han som solgte billetter. Så det var gjerne dekksgutten som styrte båten. Vi lærte fort hvor vi skulle kjøre for å unngå skjær og grunner. Vi hadde vel klart å legge til òg, men det var et ansvar som skipperen ikke overlot til noen andre.

Da jeg jobba på femunds båten, hadde den ikke regulære anløp sør for Elgåa. Båten gikk fra Synnervika og videre til Røsand, Femundshytta, Haugen, Jonasvollen, Revlingen og Elgåa – og retur derfra samme dagen. Det hendte riktignok at det ble arrangert ekstraturer om søndagene helt til Sydenden.” (Unni Tomas f. Fæmundshytten 1956).

“Det var far som hadde ansvaret, så når vi nærma oss et stoppested, var det han som tok over roret og fikk båten inn til brygga. Ellers var det mest dekksgutten som sto til rors. Vi var ellers med på det daglige ettersynet av maskina, smøring av akslinger og slikt. Maskina gikk på diesel; det hadde den gjort sia i 1959. Steamkjelen måtte vi fyre opp. Det var mye det var steamdrift på, ankervinsjen framme og likeens vasspumpe. Brannpumpe ble prøvd hver dag. Det er lastevinsjen ombord, og den ble brukt når det ble tatt inn gods på båten. Jeg har sett et bilde som viser at vinsjen ble brukt når kyr skulle ombord. Det var der det ikke var skikkelig kaianlegg. Vi hadde med dyr i mi tid òg, men de spaserte nok ombord av seg sjøl.

Vi var ikke misfornøgte med lønna. Jeg var oppe på kontoret på Røros, hos Jens Finborud, og fikk oppgjør når sesongen var slutt. Handskreven lønnslipp, husker jeg. Og det var ingen protester på utregningene! Overtid og avspasering var det ikke snakk om. Vi fikk den avtalte hyra. Feriepenger skulle det òg være, 7 eller 8 prosent. Ikke noe knusset.” (Atle Fæmundshytten f. 1958).

“Jeg begynte som båtfører sammen med Kristen Fæmundshytten i 1990. Vi delte på jobben i 1990, i 1991 og delvis i 1992. Fra og med 1993 har jeg vært alene som skipper. Det finnes

ingen kart, og ingen beskrivelser, så for å bli kjent med båten og sjøen, var det nødvendig at vi to overlappa hverandre. Gammekapteinen har inngående kjennskap både til båten og sjøen, og den kunnskapen kan bare formidles ved at den ene lærer av den andre. Det var helt nødvendig å ha en slik opplæringsperiode, ellers ville det nok ha blitt både grunnstøtinger og uhell, slik det var helt til å begynne med da båten begynte å trafikkere Femunden.

Femunds båten har hatt offentlige tilskudd helt fra før 1900. Styret har fått signaler om at en ikke kan gjøre rekning med offentlige tilskudd i all framtid. Fæmund II blir i Sør-Trøndelag fylke ikke lenger betrakta som en rutegående båt, men som en turistbåt. Vi er forberedt på å kunne klare drifta av båten med et minimum av tilskudd.

Jeg tror ikke det blir aktuelt å legge ned båttruta. Det ville få store konsekvenser. Turistnæringa i hele området ville merke det. Alle grendene rundt Femunden satsar på turistnæringa, og hvis båten blir borte, blir det borte noe svært vesentlig. Får ikke båtselskapet tilstrekkelige tilskudd, må vi bli flinkere til å skaffe midler sjøl. For to år sia var vi nødt til å skru opp billettprisene for å kompensere for tilskudd som forsvant. En har for så vidt godt av en nesestyver en gang iblant! Vi var nødt til å begynne å tenke oss om. Hva er den riktige billettprisen? Hva skal en chartertur koste? Hva kan vi gjøre for å få flere passasjerer? Er det fornuftig å opprettholde ruta ut over høsten når det nesten ikke er noen som tar båten? Det er ikke noe galt i at vi er nødt til å tenke i slike baner. Det er ingen selvfølge at det skal gå av seg sjøl. Vi må være klar over at båten ikke har den samme funksjonen som den én gang hadde. Både i fjor og i år satte vi opp prisene. Til sammen de to åra økte prisene med nesten 40%. Det er betydelig, men responsen vi får er at det skal gjerne koste litt å ta båten. Det er ingen som bruker den daglig for å komme seg på jobb eller på skolen. Det er en turistbåt, ei feriegreie, og da spiller noen kroner fra eller til inga stor rolle. Ingen synes det er dyrt.

Sesongen 2004 får antakelig en nedgang i passasjertallet på ca. 15% i forhold til året før. Det har først og fremst sammenheng med det kalde været vi har hatt deler av sommeren. Er det finvær, kommer turistene, det vet vi av erfaring. Derfor hadde vi et veldig bra år i fjor, da vi lå en god del over gjennomsnittet. Da hadde vi 7685 passasjerer, og det var svært bra. Vi har ligget på mellom 6000 og 7000 noen år. I år blir det nok en normalsesong.

De fleste som reiser med Fæmund II er folk som skal inn i nasjonalparken, sportsfiskere og fototurister – mange utlendinger – tyskere, dansker, hollendere. Blant utlendingene er det færre fiskere enn blant nordmennene. Å dra på fisketur i ferien er det nok vi som har tradisjon for. Utlendingene kommer for å gå i nasjonalparken, ikke for å fiske.

Blir båten nevnt i avisa eller i radioen, merker vi det: "Vi har lyst til å ta den turen vi hørte om på radioen," ringer de og sier. Så kommer de med bil og tar en dagstur med båten. I de siste åra har sykkelturismen tatt seg veldig opp. Vi har sykler på båten omtrent på hver eneste tur. I løpet av en dag kan vi ha både 20 og 40 sykkelurister, ofte familier med unger. Særlig for utlendingene, tror jeg, er det en opplevelse bare det å sykle gjennom øde og ubebodde trakter, i urørt natur, treffe på randsdyrflokker, drikke vatn fra rene fjellbekker... Terrenget rundt Femunden er jo lett å sykle i, flatt og rolig, og det er lite trafikk langs veiene." (Odd Kjøsnes f. 1954).



33

33. Brygga i Synnervika. Jens Tørresdal og Michal Wolden – begge mannskap ombord på Fæmund II – sammen med Ola Stensaas som drev med biltransport. (1930).



34

34. Kristen Broen hogger tømmer på Nålodden. 1946.
[RMU 17507]

TØMMERSLEPINGA

For å få tilgang til skogene rundt Femunden hadde Røros Kobberverk allerede på slutten av 1600-tallet planer om å grave en kanal mellom Femunden og Feragen slik at tømmeret kunne fløtes fram til Røros. Kanalen ble først helt ferdig i 1764. Da hadde Femundshytta, som ligger på vestsida av sjøen, vært i drift i en 20-årsperiode. På dette tidspunktet hadde kopperverkets behov for trevirke for lengst ført til politiske stridigheter, grensetvister og reguleringer. Det endte med at riksgrensa, som hadde fulgt Femunden, ble flytta slik at verket fikk tilgang til de store skogene på østsida av sjøen.

For å få tømmeret som ble hogd i skogene rundt Femunden, fram til Nordvika og Hådalsvassdraget, brukte de i tidligere tider spillflåter. Tømmeret ble da dratt nordover sjøen med muskelkraft. Men da dampbåten Fæmund ble satt i rute i 1887, bød det seg her en mulighet til å få til ei positiv endring – både for de som skulle ha fram tømmeret og for dampskipsselskapet som sjølsagt var interessert i å tjene penger.

1890 var det første året båtselskapet hadde inntekter av tømmersepinga nordover Femunden: 517 kroner. Tømmersepinga ga i perioden 1890 til 1905 ei årlig inntekt på 795 kroner og 79 øre i gjennomsnitt.

De helt store tømmersepingene tok til noen få år etter at Staten hadde fått overdratt skogene sør for fylkesgrensa i 1901. Mesteparten av dette tømmeret gikk nordover på Femunden, gjennom tømmerrennene, ned Hådalsvassdraget og ut i Glåma. Det viste seg snart at den første Fæmund var i minste laget i tømmersepinga. I 1903 tok direksjonen opp spørsmålet om å skaffe en større og sterkere stålbat. Det ble avgjort at aksjekapitalen skulle utvides. Det viste seg at Staten, på grunn av tømmertransporten, var så interessert i dette prosjektet at Landbruksdepartementet tegna 100 aksjer, som utgjorde en firedel av den nye aksjekapitalen.

I 1904 kjøpte Kiær & Mathiesen Ltd. ca. 200 000 km³ tømmer på rot i femundstraktene. Det var åpenbart at dampskipsselskapet kunne gjøre rekning med gode inntekter av tømmersepinga. I ekstraordinær generalforsamling den 19. august samme året ble det så enstemmig vedtatt å gå til anskaffelse av en ny bat.

I 1905 ble Fæmund II satt inn i trafikken. I forbindelse med de store Kiær-driftene ble begge båtene brukt i tømmersepinga. Den nye båten var ferdig til å ta fatt den 10. juni, som forutsatt i kontrakten med Øren mekaniske verksted i Trondheim.

Tømmerbommene som ble slept over sjøen, kunne romme et par tusen kubikkmeter tømmer, og under gunstige forhold kunne båten få med seg to bomber samtidig. 6.476 kroner skaffa tømmersepinga dampskipsselskapet i inntekter i 1905. Selskapet hadde betaling per sleptime og per ventetime. Først og fremst var det vær- og vindforholda som hadde betydning for hvor lang tid det tok. I årsberetningen for 1949 står følgende: "Efter kapteinens oppgave ble der under tømmersepingen i ett tilfelle benyttet rekordtid paa en bom med 3000 m³ svilletømmer fra Sydenden til Nordenden – nemlig 46 timer".

Timeprisen økte betraktelig opp gjennom åra. I 1951 ble slepeavgifta fastsatt til kr 45 per slepetime og kr 20 per ventetime. Tømmerselepinga dette året omfatta 2.400 m³ tømmer for Femund og Elvdalen Skogforvaltning og 5.000 m³ for Røros Skogforvaltning. Samla innbrakte dette kr 19.445 "...det høieste beløp som noen gang er inngått i slepeavgift" – så langt.⁵

Hver vår etter at isen hadde gått, fra de siste dagene i mai eller først i juni, begynte tømmerselepinga. Den pågikk fra 10 til 14 dager. Tømmeret som gikk nordover, ble slept fram til Nordviksundet i nordenden av sjøen, der fløterne tok over. I fløtinga om våren var hele Hådalsvassdraget, fra Nordvika til Gjøsvika, fullt av tømmer. For mesteparten av tømmeret og veden som ble fløtt fra Femunden og ned Hådalsvassdraget var endestasjonen sagbruka i Gjøsvika og Havsjøen. Sagbruket ved Havsjøen tilhørte NSB og der tok de imot skille-tømmer. Det ble nedlagt i 1962. Skogforvaltninga eide sagbruket i Gjøsvika, og dit gikk både tømmer og ved. Mye av veden ble brukt i smeltehytta på Røros, og en god del dekte brenselbehovet til 'plassingan'. Vedfløtinga opphørte rundt 1950.

I årsberetningen for 1967 leser vi: "Slepingen var vi også heldig med siste sommer, da den gav oss en pen merinntekt mot året før, men dessverre har vi allerede nu mottatt beskjed fra Statens Skogvesen om at det vil bli slutt på tømmerselepingen på Femundsjøen." I åra etter berettes det om at tømmerselepinga ga dårlig resultat. Og 1972 er det siste året det blir slept tømmer på Femunden: "1973 må sies å være et merkeår i og med at vi for første gang i uminnelige tider, ja, kanskje for første gang i selskapets historie, ikke hadde noen tømmerseleping for Statens Skoger. De minskede inntektsmulighetene som derved er oppstått, er ikke enkle å kompensere, da tømmerselepingen alltid blev utført før enn turistsesongen satte inn, slik at den kan karakteriseres som det rene 'pluss-salg'".⁶



35

35. Tømmeret som ble hogd i skogene rundt Femunden, ble kjørt ned til sjøen og målt og merka. [RMU 17517]

36. Tømmerkjøring i Sorkmarka på begynnelsen av 1900-tallet. [RMU 17511]



36



37

Sleparvise
Melodi: Trad. / Tekst: Johan Ernst Elgøen

♩ = ♩

Om bord i Fe-mund-bå-ten to, hei å hei å hå! Når

al - le mann har gått til ro, hei å hei å hå! A -

le - ne jeg ved rat - tet står, ho - rer kun ma - ski - nen slår,

og han Paul i fy - ren går, hei å hei å hå!

37a

SLEPARVISA

Johan Ernst Elgaaen skrev i 1924 ei vise om tømmer-slepinga. Han var fra Søndre Båttstø, 'Fram-med Jørnom', i Elgåa, og var en av dem som i flere år var med på slepinga om våren. En gang det ble dårlig vær lå de værfast med båten ute i sjøen et sted. For å 'trøte tida' laga han Sleparvisa. (Sleparvisa er utgitt på CD *Femundsmakas perler ved søsknene Husdal med venner*. 2004)

37. Når isen gikk, ble tømmeret samla i lenser, og femunds-båten slepte 'tømmerbommene', enten nordover til Nordvika eller til sørenden av Femunden. Sagtømmeret som gikk nordover, ble fløtt ned Hådalssvassdraget til sagbruka i Gjøsvika og Havsjøen. 'Sulfaten' gikk ned Trysilelva og Klarälven til papiirfabrikker i Sverige. [RMU 17468]

38. "Det ble lagt lense rundt tømmerbommene som ble slept over sjøen. Vi hadde mye arbeid med å hogge lense-tømmer om våren. Vi hogde til endene og brukte navar og laga hull slik at stokkene kunne festes sammen med kjetting." (Johan Hallstein Elgøen).

38



SLEPARVISA

Hei og hei og hå
Alene jeg ved rattet står
Hører kun maskinen slår
Og 'n Paul' i fyren går
Hei og hei og hå

Den 5. juni for i år
Hei og hei og hå
Vi på tømmerseping går
Hei og hei og hå
Å laste ved er første akt
For å gi maskina makt
Til den tunge, lange frakt
Hei og hei og hå

Alle mann har hver sin vakt
Hei og hei og hå
På vær og vind må gives akt
Hei og hei og hå
Kapteinens ordrer lydes må
For skjær og holmer fri å gå
Skal vi bommen med oss få
Hei og hei og hå

Her på sjøen livet er
Hei og hei og hå
Fullt av uro og besvær
Hei og hei og hå
På natt og dag ei gjøres skjell
For været øver her sitt spell
Her spørres ikke hva du vil
Hei og hei og hå

For nordenvinden den er visst
Hei og hei og hå
For oss en ganske streng turist
Hei og hei og hå
Rett som sjøen ligger still
Så kommer han og legger til
Han farten selv bestemme vil
Hei og hei og hå

Han får da først en masse navn
Hei og hei og hå
Og tanken flyr til beste havn
Hei og hei og hå
I fyren kommer stimen opp
Så man hører den fra topp
Og det blir en hel galopp
Hei og hei og hå

For maskinisten blir det hett
Hei og hei og hå
Han går omkring og tørker svett
Hei og hei og hå
For han er bestandig varm
Kan stundom også bli litt harm
Men da går det òg med larm
Hei og hei og hå

For nu så er det allmanns tur
Hei og hei og hå
Han Iver blåser på sin lur
Hei og hei og hå
Han Gustav^ø sverger som en tørk
Og hiver veden frem på dørk
Her skal gubben få sin ørk
Hei og hei og hå

Hvite bjørn han spruter ild
Hei og hei og hå
Og setter alle krefter til
Hei og hei og hå
Fór: For nu så er det ett av to
Enten liggfast eller gå
Skal vi fram til målet nå
Hei og hei og hå

Når vi en tid har stridd i mot
Hei og hei og hå
Vi må på kne ved korsets fot
Hei og hei og hå
Og bakom ødden går vi inn
Der er ly for nordenvind
På bommen settes tvende bind^ø
Hei og hei og hå

Ank'ret faller, båten står
Hei og hei og hå
Hvite bjørn en hvile får
Hei og hei og hå
Vi springer i lugaren ned
Mat og kaffe rives med
Der er nok ingen her som gret
Hei og hei og hå

Han Thomas^o etter dekket går
Hei og hei og hå
Han tenker på vi middag får
Hei og hei og hå
Han koker hvalkjøtt, sild og torsk
Hummer, hvalross, egg og frosk
Og visst det let på ekte norsk
hei og hei og hå

Nu slutter jeg for denne gang
Hei og hei og hå
Og dermed også denne sang
Hei og hei og hå
Jeg takker alle for i år
Vi får se til neste vår
Om vi atter samles får
Hei og hei og hå



39

39. "Jeg var med og brukte 'spellflåtåen' de to siste åra den ble brukt ved Sorken, i 1943 og 44. Da slepte vi sulfattømmer over Femunden fra Sorken og ut i Gløtsundet. Jeg kjenner igjen de som er med på bildet: Sverre og Magnus Sorken, Per Bakken, Erling Åsvang, Petter Sørjoten, Bernt Bentzen, Paul Drevsjømoen, Helmer Åsen, Jakob Sorken (Sorkmo) og Helmer Johnsen." (Konrad Bentzen).

40. I 1905 ble Fæmund II satt i drift. Her ser vi båten ved brygga i Synnervika. Til høyre ser vi funksjonærboligen. Bildet er tatt før 1912, før da fikk huset påbygd en andreetasje. Til venstre for båten ligger en spillflåte. Etter at femunds-båten ble satt inn i tømmersepinga, ble det slutt på at tømmeret ble dratt etter Femunden med spillflåte og med muskelkraft – med unntak av året 1913. Da står det i årsberetningen at "tømmersepingen blev dette aar utført med haandspil."

Beretninger fra tømmersepinga

"Jeg har vært med på å bruke 'spellflåtå' òg jeg, ikke på Femunden, men under fløtinga etter sjøene i Håddalen, nordover fra Nordvika til Røros. Jeg minnes vi brukte 'spellflåtåen' på Håsjøen, og det tok flere timer fra den ene enden til den andre. Fire mann gikk rundt og rundt spillet, 'brura', som vi sa, time etter time. Når mårrassola begynte å varme, var det nære på vi sovna. Det ble brukt 'spellflåtå' på Femunden òg, men det var lenge før mi tid.

Det var bare det ene året jeg var med i fløtinga, men i 10–15 år var jeg med på femunds-båten i tømmersepinga. Fra mange viker utover sjøen henta vi tømmer. Under falldrifta i 1951–1952 lå det en tømmerbom i vika ved Sorken på 7000 kubikkmeter. Den hekta vi i båten. Det var tungt, og det gikk veldig sakte. Vi skulle bare over sjøen borti Gløta, 3 kilometer eller noe sånn. Det var tømmer som skulle fløtes sørover til Karlstad. Det var heldigvis blikk stille; hadde det blåst opp, da hadde det gått galt. 2000–2500 kubikkmeter tømmer var det vanlige i ett slep.

Maskina ble fyrte med ved på den tida, og da var det å laste ombord ved, så vi hadde i mange døgn. Vi slepte tømmer nordover til Nordvika òg. Det tok lang tid å dra en tømmerbom fra Sorken til nordenden. Hva var det vi brukte, gikk det på to døgn hvis det var perfekt vær da? Hvis det var helt stille?

I sepinga var vi borte i fjorten dager, tre uker. Fikk vi mye nordavind, kunne vi ligge på dagevis og vente på godt vær. Det var rundt 1950 og utover at jeg var med, jeg og Oddmund Riseth. Helmer Åsen fra borti Elgådalen var sjefen. Vi hadde hver våre vakter – jeg tror de var på fire timer – passa på at alt gikk som det skulle. Vi var støtt 3 mann som var med bare på sepinga i tillegg til mannskapet på båten." (Ole Haugen f. 1926).



40

“Det var tømmerdrifter flere plasser langs sjøen. Jeg husker en gang vi slepte en bom fra Elgåa og tvers over sjøen. Det tok 9 timer, og det blir én kilometer i timen, det, så fort gikk det ikke! Vi var innom Vikhusa sør for Buvika og hekta med oss tømmer, og det lå tømmer ved Nålodden og ved Jonasvollen. Vi løsna lensa og tok tømmeret vi skulle ha med oss inn i den store bommen.

Da vi kom nordover til Kuneset, fikk vi skikkelig nordavind, så der måtte vi ankre opp. Vi lå i ett døgn og venta på at vinden skulle løye. At det var et par tusen kubikk i bommen, det var det nok. Begynte det å blåse for mye, klarte ikke båten å komme seg videre. Mye av tømmeret var styggelig grovt. I Nordvika skal det fortsatt ligge igjen en diger stokk som var for grov til at en kunne få den ned gjennom tømmerrennene. Den kom fra uti Sorkmarka.” (Kristen Broen f. 1921).

“Tømmerslepinga foregikk på denne sida av sjøen, like utafor garden her. Det var nok den første tida etter at jeg kom hit til Femundshytta. Karene kom ofte innom, for tømmerbommen gikk så sakte nordover sjøen at de hadde god tid til å ro i land. De kom gjerne sent på kvelden eller om natta – for å kvile litt, og for å få seg mat. De fikk som regel med seg et mjølkspann når de dro, så de hadde på turen nordover. Jeg laga middag til dem mange ganger, kokte rømmegrout og fisk. Det var 3 mann som var med på sjølve slepinga – utenom mannskapet på båten. De åra jeg minnes var det de samme karene som var med, og alle var fra Elgåa.” (Milda Femundshytten f. Broen 1936).

“Tømmerslepinga husker jeg veldig godt. Vi ungene syntes det var så flott. Vi opplevde nå ikke så mye hjemme på Haugen – utenom det vi var med på i arbeid og lek til daglig! Så når vi så båten sige sakte nordover med en diger tømmerbom etter seg, var det en stor begivenhet. Vi sprang ned til sjøen mange ganger før båten til slutt var ute av syne. Da var våren der, sjøen hadde nettopp gått opp, og en lang vinter var over. Var det fint vær, gikk det så stille og fint for seg. Slepinga var hvert år en stor opplevelse.” (Milly Haugen f. 1923).

VARETRANSPORTEN

Femunds båten har i godt over hundre år vært en vesentlig del av livet ved Femunden. Den har frakta folk til og fra, stått til disposisjon for lystturer, tatt del i tømmerfløtinga om våren, frakta hester til sommerbeite, fungert som dyretransport når kyr og hester ble kjøpt og solgt, og den har sørget for at beboerne rundt Femunden har fått det de trengte av livsnødvendigheter.

Hele sommeren gikk det til Synnervika store mengder gods som ble sendt videre med femunds båten. Båten gikk hver sesong så lenge det var mulig utover høsten. “På de siste turene måtte varene losses på isen en kilometer fra Sydenden. På en av disse turene, den 26/1/1918 inntraff et uhell under lossingen da et parti med sukker på 495 kilo gikk gjennom isen og sank,” står det i årsberetningen for 1918. Ekstra store var vareforsendelsene som gikk med båten de siste turene før isen la seg. Folk måtte ruste seg for mange måneder med: sukker, salt, mjøl, kaffe, tobakk, svsker, rosiner, synåler, sytråd – alt fra det grøveste til småting. Det skulle rekke hele neste halvåret, helt til de på etterjulsvinteren kunne ta seg en handletur med hest og slae til Røros.



41



42

41. Femunds båtene frakta både kyr og hester. Bildet er tatt ombord på Fæmund før 1900.

42. “Bildet er tatt ombord i Fæmund II. Det er Jakob Elgåen og jeg som står der med hver vår hest. Det er Agnes Sevilhaug vi står og slår av en prat med. Det var under krigen. Hestene hadde vi henta i Brekken der de hadde vært til paring i Skottgården. Det var hest på hvert ‘rom’ før. Hest måtte vi ha, vi som hadde arbeidet vårt i skogen.” (Kåre Eggen) [RMU 17475]



43

43. Fæmund II i Elgåa. Postdama Agnes Husdal er ombord hos kaptein Thomas Nyland og henter post og leverer det som skal sendes med båten. 1962.

Det var kjøpmennene på Røros som ordna med varene, og de fikk oppgjør når folk hadde fått betaling for arbeidet i skogen, for et slakt eller for vinterens rypefangst. Elgåingene var av de siste som var prisgitt båten eller hesten når de måtte skaffe seg nødvendige varer.

Mye fôr og proviant gikk til dem som drev i skogen utover ved Femunden. Det var små gardsbruk i disse bygdene, og fôret folk høsta måtte gå til ku, sau og gjet. Hesten derimot, gikk i skogsarbeid og 'tjente' til høy og havre sjøl. Bunthøyet, som ble kjøpt, var dessuten lettere å handtere for skogsfolket. Fôret ble skaffa lenger nord i Trøndelag – i Gauldalen og Melhus. Mangfoldige ti-tonns vogner med høy kom med toget til Røros. Fôret ble frakta videre utover Hådalen for å sendes videre med femunds båten; store stabler lå utover mot brygga i Synnervika. Det forekom at båten måtte ta flere ekstraturer for å få med seg alt før det ble vinter. Som regel kom høyet fram dit det skulle, men en gang "begannte det å brenne i et parti høy, som var lastet på dekk. 122 baller høy, ca. 7.500 kg måtte lempes over bord."¹¹

Kjøpmennene på Røros – Skancke, Finborud, Holden og Engzelius – hadde mange kunder utover ved Femunden – på Drevsjø, i Engerdalen og på svensk side av grensa. For mange holdt den nærmeste kjøpmannen til på Røros. Noen få butikker var det riktig nok på begge sider av grensa. Både Holden og Engzelius hadde filialer på Drevsjø, og butikkene der fikk varene fra Røros, likeens Engerdal Kooperativ.

Gardsprodukter, livdyr, fisk, vilt og skinn gikk med båten den andre veien. "Jeg minnes kjøpmann Holden på Røros var utover og kjøpte krøtter som han tok med seg på båten om høsten. Mange betalte for varer de hadde fått med dyr." (Elias Røsten, Elgåa f. 1913). Handelsmennene på Røros tok imot produksjonsoverskuddet – først og fremst ost og smør. Kjøpmann Finborud hadde smørrelte, og smøret fra de forskjellige leverandørene ble elta sammen før det ble sendt videre.

I gode molteår kom det atskillige åttinger med båten fra Elgåa til kjøpmennene på Sta'a. I 1943 kunne Fæmund II notere rekordstort antall passasjerer, 3664 personer; og "dette skyldes vesentlig en overveldende stor trafikk av multe- og blåbærplukkere i en lang og frostfri høstsesong." står det i årsberetningen. 1953 var også et storår; da ble det brukt hest og vogn for å få fram all bæra. Fisk ble det òg levert mye av, særlig etter røfisket om høsten.

En av de som betydde mye i varetransporten blir hederlig omtalt i *D/S Fæmund i tredive Aar 1886–1916*: "En anden mand som heller ikke bør glemmes ved denne anledning er Petter L. Ødegaard. De mange tjenester han har gjort folk baade paa 'plassa', i Haadalen og ved Fæmund vil ikke let kunne glemmes og derfor skal han ha sin tak. I 26 aar har han – saa sikkert som baaten – og vel saa det – gjort sine ture, 2 gang for uken. Og han regner ca. 50 ture for sommeren. Ofte har han benyttet 2 heste – saa det kvantum av varer han har transportert mellom Røros og Fæmund – kommer langt over en halv million kilo – kanske nærmere den hele million."

Det var stort behov for varetransport, og det var mange som tjente noen kroner ved å ta på seg kjøring. Olaf Sollie fra Hitterdalen har fortalt om dette: "Første gangen jeg kjørte femundslass var i 1925, og da kjørte jeg til butikken i Fløtningen, på svensk side av grensa. Senere ble det mange turer utover, med varer til butikkene på Drevsjø, og til hotellet ved Femundsanden.

Hver vinter leverte jeg proviant, havre og høy til skogsarbeiderne. Hele sommeren tok jeg på meg oppdrag for forretningene på Røros, og kjørte ut i Synnervika med varer som ble sendt videre med femunds båten.”

Transport med hest og vogn på sommerstid ble smått om senn avvikla etter at Eilif Ødegård i 1920-åra begynte å kjøre varer med bil utover Hådalen. De første rutebussene hadde også blitt satt inn i trafikken på den tida. Både kjøpmann Lars Skancke og Røros Automobil-Aktieselskap med konsul Engzelius som formann fikk i 1913 anbefalt søknad om å opprette rute på Hådalsveien i korrespondanse med femunds båten.

Godstransporten var i mange år den vesentligste inntektskilda til femunds båten. Betydelige mengder gods gikk med båten. I 1897 var eksempelvis godsmengda 86 tonn, i 1937 366 tonn, i 1941 273 tonn. Så sent som i 1964 ble Kopparleden åpna, veien som forbandt områda sør for Femunden med Nord-Østerdals-bygdene og Røros. På samme tida inntok snøskuteren femundsbygdene, og heretter ble det nesten enklere å bo langs Femunden om vinteren enn om sommeren. I 1998 fikk endelig Femundshytta veiforbindelse med omverdenen. Da var det bare beboerne på garden Haugen på østsida av sjøen som fortsatt var uten veiforbindelse. I de senere åra har båten så godt som ikke hatt varetransport. Det dreier seg omtrent bare om posten og noen pakker til Haugen og Femundshytta.

Tømmerslepinga og godstrafikken, som i mange år hadde skaffa båtselskapet de største inntektene, falt etter hvert helt bort. Det området som da sto igjen var personbefordringa. Dekksplass for gods og biler var det ikke behov for lenger; og for å legge forholda best mulig til rette, ble akterdekket ombygd. Båten fikk innreda en tidsmessig salong med god utsikt og gode sitteplasser for de reisende. Ørens mekaniske verksted var ferdig med ombygginga til sesongstart i 1980.

Beretninger om varetransporten

“I dag betyr femunds båten svært mye for de som driver med turister; den er alfa og omega. Før i tida, da jeg var kaptein, ble alt av varer frakta med båten. Til Sømådalen var det for eksempel ingen vei, og alt de skulle ha kom med båten så lenge det gikk an å komme fram – nesten til jul. Det ble til slutt tjukk is inne i vika, så vi kom aldri helt inn de siste turene. Båten stanga seg innover så langt at isen til slutt var trygg å kjøre på med hest og slæ. Så heiste vi varene over bord – mjølsekker, høybunter og anna – lassevis med varer. Det var butikk i Sømådalen, og den skulle forsynes med varer.” (Kristen Fæmundshytten f. 1920).

“Det var mye varer da jeg var på båten. Vi hadde med dyr òg, og jeg husker en gang vi hadde med en okse fra Sorken som skulle til slakteren på Røros – en stor, gammel hornet okse. Da var det nære på at Jon Feragen skulle ha fått seg en stygg knuff. Han var ikke riktig god, oksen. Med vinsjen heiste vi den ned i lasterommet. Det var ringer i båtsida til å binde dyr i.

Ja, og så hadde vi med buskapen på Femundshytta når de flytta på Kuvolsetra om våren. De fortalte at før gikk Olava Fæmundshytten rundt sjøen med kyrne, om Synnervika og Nordvika – og det var en drøy marsj. De overnatta bestandig i Nordvika, og noen ganger, hvis ei ku ble halt eller det var noe anna som ikke gikk som det skulle, kunne det hende at de brukte tre dager på turen.



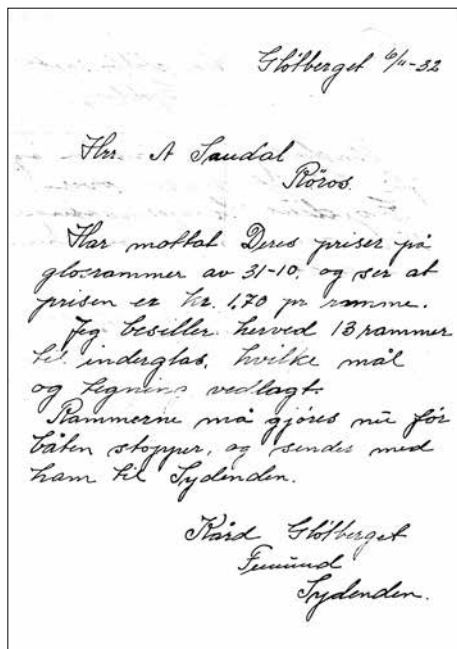
44



45

44. Fæmund II ved brygga ved Femundsanden. Biler ble kjørt ombord i båten på 'bilplankene'. Her løfter Georg Gløtvold og dekksgutt Arve Røsten 'bilplanken' på plass. Messepike Johanna Nyland står ved rekka og slår av en prat med en kjenning. 1962.

45. Fæmund II kunne ta med 3 biler. Her er det ei folkevogn som kjører opp på 'bilplankene'. Ved sida av bilen går dekksgutt Arve Røsten. Ombord på båten står kaptein Thomas Nyland. 1962.



46

46. "Vi var ofte til Fæmundsenden og henta varer som kom med Fæmund II. Da den store tømmerbygningen heime ble satt opp i 1936-37, skrev far til et snekkerverksted på Røros og bestilte 13 vindusrammer. Jeg har brevet liggende. Han ber om at rammene blir sendt med femunds båten før den stopper for sesongen. Far og andre som bodde rundt her, og som hadde hest, tok imot varer på båten og kjørte dem til Engzeliuss-butikken på Drevsjø. Jeg husker ikke butikken; den var nedlagt før mi tid." (Jorunn Elgaaen f. Gløtberget 1945).

47. Turister ombord på Fæmund II. [RMU 17332]

Stor-Hans møtte i mange år opp på Røsand og rodde Hytt-folket over Røa. Da det endelig ble brygge ved Femundshytta og Revlingen¹², tok de kyrne ombord på femunds båten og frakta dem over sjøen. Da ble det ikke så langt å gå. Senere ble det Haugen da de fikk brygge der."¹³ (Kristen Broen f. 1921).

"I dag sendes det nesten ikke varer med båten. Det er nesten ikke folk i skogen lenger heller, men før betydde skogsdriftene mye for båttrafikken. Vi hadde med oss proviant til skogsfolket, og før til hestene – bunthøy og mjøl. Folk tok så mye måsså og før. Folk på alle gardene rundt sjøen drev med det. Det var ei viktig ekstranæring for mange i mange år. Det var på tusenvis med kasser som ble sendt med båten. Lasterommet var fullt av måssåkasser. En gang frakta vi 9000 kasser på én sesong. Det var måsså som ble brukt i dekorasjoner. Det gikk visst mye til Tyskland." (Pia og Kristen Fæmundshytten).

"Jeg husker at en gang at vi henta en hest i Elgåa som skulle til Johannes og Olga Elgåen som drev som bureisere i Halsteinsvika. Der var det inga brygge, og hesten ble firt ned i sjøen med vinsjen, og så svømte den i land på Nålodden." (Marit Tørres f. Langen 1922).

PASSASJERTRAFIKKEN

Jernbanen førte til mer kontakt med omverdenen, og gode kommunikasjoner var en forutsetning for den utviklinga som var i emning rundt århundreskiftet 1900. Det var på denne tida at de første turistene begynte å komme – den spede begynnelsen til den næringa som noen tiår senere skulle komme til å bli et viktig satsingsområde i fjellbygdene.



47

Allerede den gangen båtruta på Femunden var under planlegging, hadde en turisttrafikken i tankene. I dampskipsselskapets beretning for 1888 nevnes at ei lokal turistforening for Røros og omegn er stifta "for å øke reisetrafikken og gjøre distriktet med sin eiendommelige, storslagne natur kjent i videre kretser". I årsberetningen for 1890 står det at hotellet i sørenden av sjøen hadde blitt satt i drift. I 1891 er det fortsatt få turister med femunds båten, men i åra etter heter det at trafikken øker.

Passasjertrafikken ble etter hvert en betydelig faktor for drifta av femunds båten. I 1917 frakta båten 831 personer. 1933 hadde ei økning i passasjerantallet på ca. 30% sammenlikna med de tre foregående åra. I 1937 løste 2184 personer billett. Trafikken fortsatte å vokse, og sjøl med mange restriksjoner i okkupasjonstida holdt passasjerantallet seg rundt 3000 i sesongen. 1943 var et nytt rekordår med 3664 reisende. Noen år senere, i 1971 hadde antallet passasjerer økt ytterligere: 3902 personer løste billett. Årsberetningen antyder ei forklaring på økningen: "Dette må sies å være en ganske uventet økning i trafikken, men vi utelukker ikke at den publisitet femundstraktene har fått det siste året gjennom all skiving i pressen angående fredning av en del av Femundsmarka har vært en medvirkende årsak. Femundsmarka nasjonalpark ble opprettet ved Kongelig resolusjon av 9. juli 1971." I 1975 var det 5399 personer som reiste med båten. I takt med økende antall passasjerer ble det i 1982, i et møte med samferdselsmyndighetene fastsatt nye billettakster med et tillegg på ca. 30%. Bygdefolket fikk 50% reduksjon på de nye takstene. Dette gjaldt beboerne på Femundshytta, Haugen og ved Revlingen. I 1997 frakta båten 6452 personer, og i 2003 hadde båten igjen stor økning i antall passasjerer, 7685. I våre dager er det altså ikke lenger tømmersepinga og varetransporten, men først og fremst turistene som holder liv i båten og rutetrafikken.

BÅTSEONGEN, BÅTRUTA OG LYSTTURER

"Farttiden dette aar – 9de juni til 4de decbr. er den længste som er forekommet i de 21 aar skibet har vært i fart," står det i årsberetningen for 1907. Statistikken viser at båten gikk minst like lenge utover høsten mange ganger i åra etter. I 1938 gjorde båten siste turen den 17. desember, og det er nok rekorden.

Alt fra midten av 1950-åra, etter at Elgåa hadde fått veiforbindelse sørover, begynte godstrafikken med båten å avta merkbart. Det ble helt unødvendig å trafikkere høstruta med den store Fæmund II. En mindre båt kunne settes inn i ruta om høsten for å spare både brensel og mannskap. Det ble bestemt at en skulle gå til innkjøp av en mindre motorbåt for å avvikle lokaltrafikken til Elgåa senhøstes. Brakar, som hadde gått som lensmannsbåt på Hitra, hadde sin første tur den 10. oktober 1955.

I årsberetningen for 1960 leser vi: "Den ruteordningen som har vært praktisert i de siste åra, ser ut til å fungere bra for oppsitterne og gir sikkert også det beste økonomiske resultatet, derfor ble ruteordningen for kommende sesong allerede vedtatt på styremøtet 28/9 1960. Fra 21/6 til 19/8, 3 ukentlige turer til Sydenden og fra 18/9 til 18/11 motorbåten Brakar tur/retur Elgåa 3 dager i uka."



48



49

48. Buvika. Bærplukkere som skal ombord på Fæmund II. [RMU 14848]

49. Fra Kjør-drifta i Femundsmarka først på 1900-tallet. Tømmerfløtere ombord på Fæmund II etter endt jobb.



450

DS

Fæmund II

gaar

kirketur

til Elgaaen søndag 11. juli. Avgang fra Sønderviken kl 8¹/₂ fm. og returnerer samme dag.

Direktionen

51

LYSTTURER

"Dampskibet Fæmund begynder den 8de Juni Farten paa Fæmundsøen efter samme Rute som før nemlig: Fra Nordenden Mandag og Fredag Kl. 2 Eftermd. Fra Sydenden Tirsdag og Lørdag Kl. 8 Formd. Direktionen." (Fjell-Ljom 1891)

50. Sangkoret i Håddalen på tur med Fæmund II sommeren 1933. Sittende foran: Ole Langen. [RMU 16948]

51. "DS Fæmund II gaar kirketur til Elgaaen søndag 11. juli. Avgang fra Sønderviken kl. 8 fm og returnerer samme dag. Direktionen." (Fjell-Ljom 1920).

52. På tur med Fæmund II. Noen av de som er med: Alf Vangskåsen, Leif Bekken, Sigurd Nøren, Inga Nøren, Ola Nøren (?), Knut Bakosjelten, Noralf Sund, Ruth Rye, Ingvar Eide, Asbjørn Bekken, spellmann fra Elgåa. 1930-åra. [RMU 17510]

51a





52





53



54

Helt til i 1964 gikk båten trofast i rute i hele sjøens lengde – fra Synnervika til Femundsenden den ene dagen og retur den neste, tre turer for uka. I 1964–1965 ble veien fra Måssåbakken i Tufsingdalen gjennom Sømådalen, Jota, Isterlia og fram til Femundsenden fullført, og båten hadde dermed ikke lenger slik betydning for oppsitterne i den søndre delen av femundsbygdene. Dampskipsselskapet fikk derfor samferdselsmyndighetenes tillatelse til å kjøre bare halve sjøen, tur – retur Synnervika – Elgaa. Folk som bodde langs nordre delen av sjøen fikk i stedet heretter anløp av båten alle ukas seks virkedager. Økningen i trafikken ble merkbar; båten frakta i 1964 3232 passasjerer og 274 biler.

En lang og betydningsfull epoke i dampskipsselskapets historie var dermed over. I hele 77 år hadde båten trafikkert hele Femunden i daglig rute i den delen av året isen ikke var til hinder. Inntil nå hadde femunds båten vært bindeleddet med omverdenen for alle oppsitterne langs sjøen, og vært deres tilførselslinje for alle nødvendigheter.

Brakar ble brukt hvert år til og med sesongen 1979. Da begynte den å bli gammel og medtatt og klar for utskifting. Brakar ble i 1982 solgt tilbake til Hitra. Båten som avløste Brakar ble døpt Svuku, og har sia gått i rute når trafikken har vært liten, i de siste åra bare om høsten. Båten har plass til 17 passasjerer. Til for få år sia gikk båten ut oktober. På grunn av liten trafikk, har den senere gått i rute ut september. Den store båten blir senhøstes bare brukt når det er behov for det.

Beretninger om båtsesongen

“Vi kjørte så lenge det gikk an ut over høsten, så lenge sjøen var isfri. Som regel gikk den siste båten i månedsskiftet november/desember, men det har hendt at den har gått nesten til jul. En gang måtte vi på den siste turen losse varene på isen ved Revlingen. Da var hele Elgåfjorden sør-

53. Turister ombord på Fæmund II. 1940. [RMU 17429]

54. “Det kosta litt mer på første klasse. Salongen i akterenden var litt finere. Vi vanlige folk kjørte på andre klasse da vet du. Nå er det ingen forskjell lenger. Det var i alle fall billig å kjøre med båten. Du kunne gjøre en Røros-tur for en ti-kroning.” (Kåre Eggen). [RMU 17434]

55. Fæmund II og turister i Synnervika. Kasper Nordvik fra Nordvika er med på bildet. Kanskje det er han som har rodd tynsetingene Arne Steen, Ole Larsen, Morten Berget? Det ser ut som de har tenkt seg videre med femunds båten. [RMU 17430]



55

over islagt og vi kom ikke lenger. Andre ganger stanga vi oss fram til Sorken og lossa varene der. Så måtte folk dit og hente det de skulle ha med hest. Ellers har vi opplevd lite dramattikk. Én gang, husker jeg, måtte vi gjøre vendereis på grunn av uvær. Meterhøge bølger kasta båten opp og ned, og skylte over bord.

Det gikk varer både ut i Sverige og til butikkene på Drevsjø etter at jeg begynte på båten. Både Holden og Engzelius hadde filial på Drevsjø. Ennå var det mange plasser som ikke hadde vei. Ved Sorken var det brygge og anløp, og ofte var det mye varer som skulle dit. De hadde en skarve vei, husker jeg. Hans Sorken hadde bil tidlig. Det hendte vi fikk han til å kjøre ut til Fløtningen og handle for oss. Elgåa fikk vei sørover til Sorken og Drevsjø i 1953. Den ble bygd for å få ut vindfall fra skogen etter en voldsom høststorm. Før hadde elgåingene en dårlig vei gjennom Elgådalen over riksgrensa til Storsäteren. Jonasvollen hadde ikke rare bilveien de heller. Jeg mener veien opp i Tufsingdalen ble ferdig i 1956. Og Sømådalen var fortsatt helt uten veiforbindelse. De hadde i mange år bare en 6 kilometer lang veistump fra Buvika og uti Jota." (Kristen Fæmundshytten f. 1920).

"Den gangen jeg jobba på båten, gikk den hele sjøen, fra Synnervika i nord til Femundsenden i sør, tre turer for uka. Vi lå over i Femundsenden, og dro nordover igjen dagen etter. På returen om lørdagen kjørte vi på østsida av Sollera. På nordturen hadde vi stopp ved Storbekken, og ikke i Buvika.

De siste turene vi gjorde den sesongen, glømmer jeg ikke. Det var sist i november, først i desember, og det var veldig kaldt. Isen la seg i Synnervika, og vi måtte opp om natta og få opp igjen råka i isen. Vi kjørte båten utover og bakka tilbake til brygga. Flere netter gjorde vi det.

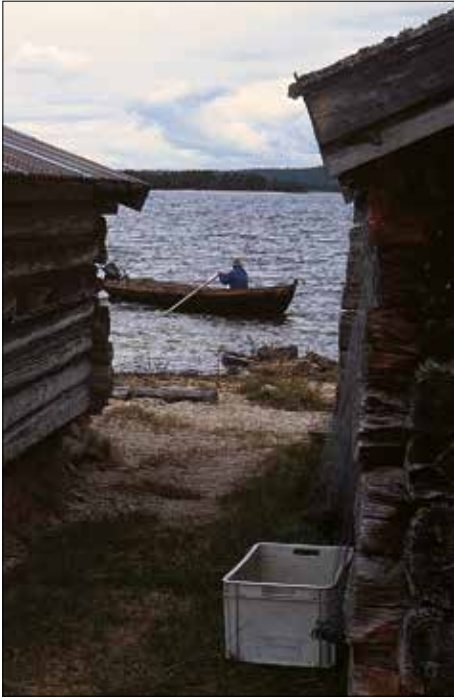
Den siste turen var det tjukk is utofor Buvika, isen var 7–8 tommer på det tjukkeste. Vi stanga oss innover. Det var hardt å være båt, det gikk så det braka, og skipperen var redd for at det skulle ryke nagler i skipssida. Vi hadde lasta om ved Elgåa og fått mest mulig bak i båten, slik at den kom opp foran. Så satte vi opp farten, og bremsa ned når vi nærma oss iskanten. Slik brøt båten seg innover i isen. Vi kom ikke lenger enn utofor Halsteinsvika, for isen ble bare tjukkere ettersom vi nærma oss land. Folk kom kjørende utover isen med fire hester, husker jeg. De stoppa for sikkerhets skyld et godt stykke fra båten og dro slaene den siste biten inn til båtsida. Så brukte vi vinsjen og lossa varene. Det var kraftfôr, havre og høy som skogsfolket skulle ha. Det lå flere billass i Synnervika som vi frakta utover. Sjøen fryser ofte tidlig ved Buvika og i Synnervika. Elgåfjorden pleier å være vanskelig den òg, men den høsten var den ren, for det var vel nordavind. Det var den siste turen det året, den 1. desember. Det var hardt å være båt, ja." (Kristen Broen f. 1921).

"Jeg var vel 15–16 år da jeg begynte å jobbe som trise på båten. Jeg var der hver sommer fra 1931 til 1938. Utenom den daglige ruta, hadde båten ekstraturer. Et år husker jeg det gikk tur i anledning høstmartna'n på Røros. Et anna år var det ekstratur i forbindelse med kjerkeinnvielsen i Sømådalen. Ekstraturer var det nesten hver eneste helg. Når vi kom opp i Synnervika på returen om lørdagen, var det bare å vaske, bære ombord igjen mat og drikke og alt det andre som skulle til. Og så bar det i vei igjen. Det kunne være en tur til Elgåa med fest om kvelden, og på søndager kunne det bli en tur til Sydenden og tilbake. Som regel var vi oppe i Synnervika igjen i 9–10-tida om kvelden. Det var sangkor eller andre foreninger som leide båten, eller båtselskapet arrangerte lystturer, som vi sa. Mandag morgen var det å vaske og ordne opp igjen før båten skulle ut på ordinær rute. Det var veldig til trafikk den tida. Det var bra med turister." (Pauline Borgos f. Langen 1916).



56

56. Ombord på Fæmund II.



57

57. Fra Buvika.



57a