

Romerike etter 1854 - ny ferdsel, nye næringer, nye tettsteder, nytt Romerike?

Skrevet av Jan Erik Horgen

Jorda og skogen ga arbeid og levebrød for de aller fleste på Romerike som i de fleste andre bygdelaga i innlandet. Tilgangen til dyrkbar jord var en forutsetning for bosetting og bestemte bosettingsmønstret i mange hundreår. Fra 1600-tallet kom andre næringer inn og ga arbeid og påvirket bosettingsmønstret. I mange generasjoner var disse arbeidsplassene avhengig av lokale ressurser, kraftkilder og transportåre. På 1800-tallet ga teknologisk utvikling nye muligheter. Midt i 1850-åra ble det fattet et knippe av vedtak, som ble avgjørende for lokalisering av nye arbeidsplasser og dermed for bosettingsmønstret på Romerike.

Vi skal se nærmere på disse næringene som først var attåttnæringer, men seinere ble hovednæring for stadig flere. Både som attåttnæring og hovednæring har disse næringene hatt stor betydning for lokalhistoria på Romerike.

Overgangen fra gammel til ny tid gikk sjølsagt gradvis. Men vedtak fattet i ett år fikk særlig store følger for næringslivet på Romerike. Vi ser først tilbake til dette året.



I 1904 ble 50-årsjubileet for åpninga av Hovedbanen markert med bl.a. et blomstersmykket lokomotiv, her foran den gamle stasjonsbygningen på Lillestrøm. Foto: Akershusbasen.

1854

1. september 1854 ble Hovedbanen offisielt åpnet mellom Kristiania og Eidsvoll.

I 1854 vedtok Stortinget en lov som fra 1860 skulle gjøre slutt på de gamle sagbruksprivilegiene.

Disse to hendingene i samme året var skjellsettende for utviklinga av næringslivet på Romerike. De la grunnlaget for utviklinga av den moderne industrien og tettsteder i disse bygdene.

Toget endret transportvegene og lettet adgangen til markedet i Kristiania. Romerikingene sa forresten trainet om dette nye merkelige. Teknologien og mange arbeidsledere kom fra England, og de ga ord til det nye.

De gamle sagbruksprivilegiene hadde regulert hvem som skulle få skjære bord og plank, hvor de kunne få skjære og hvor store kvanta sageierne kunne få skjære. Dette systemet hadde eksistert siden 1688 og var tilpasset de gamle vassagene og et byborgerlig trelastpatrisiat. Nå var det kommet ny teknologi med dampdrevne sagbruk, og det var mange nye kapitaleiere som ville inn i trelastnæringa.

Et landskap dominert av landbruket

Hvordan var det Romerike som i 1854 stod klar til å ta imot så viktige nyheter? Hva så de reisende med jernbanen da de kom fra hovedstaden og over til Strømmen, gjennom Skedsmo, Sørum, Ullensaker og Eidsvoll?



En vanlig Romeriksgard fotografert i 1880-åra, men den så akkurat lik ut 30 år før. På den ene sida av gardstunet ligger en hovedbygning med stor gang midt på framsida og kjøkkengang på den ene kortveggen, en sidebygning med bryggerhus og drengestue, og stabbur. På den andre sida ligger alle uthusa: to-tre låver, stall, storfeffjøs, sauefjøs, svinehus, flere mindre skjul, og utedo. Holtedal, Fet. Foto: Akershusbasen.

Bygdene var helt dominert av landbruksbebyggelse. På gardene hadde det vært livlig byggevirkksomhet i de siste par generasjonene, og på mange gardar stod store, pene våningshus i halvannen eller to etasjer, mange panelt, noen til og med ganske nymalt, men de fleste med ukledde tømmervegger fortsatt. De fleste uthusa var upanelte, umalte tømmerhus. Det var mange uthus, og alle disse umalte husa ga de fleste gardene et ganske grått inntrykk, sjøl om de var velutstyrt med hus. Mellom gardene eller i jordekantene lå husmannsplassene med jevnt over mindre og færre hus enn på gardene, stort sett upanelte, umalte tømmerhus, men ikke dårlige hus der heller. Det var også bygd mange nye plasser i den første halvdel av 1800-tallet. Nye tømmerhus var gode, sunne hus, om de kunne være små.

Menneskene på disse gardene og plassene, som de reisende så fra jernbanen, var vesentlig sysselsatt med det som de lokale ressursene kunne gi av arbeidsplasser særlig i jordbruk og skogbruk. Men mange både på gardar og plasser hadde attåt næringer, noen i handverk, noen ganske få i administrasjon eller undervisning. Den viktigste attåt næringa fikk romerikingene på vassagene og i transport: fløting og kjøring av tømmer til sagene, kjøring av trelast fra sagene til Kristiania, og føring av varer over Romerike, spesielt mye til Eidsvoll for vidare frakt nordover. Bønder og husmenn over hele Romerike deltok i disse virksomhetene, som var så viktige fordi Romerike var et betydelig skogdistrikt, fordi de to store fløtingselvene Glomma og Vormå krysset Romerike og brakte tømmer fra de enda større skogene lenger opp i landet hit, fordi Romerike lå nær Kristiania, og fordi det var mange åer og bekker med store fall som ga energi til drift av vassager.

Sagbruka, fløtinga og transportvirksomheten hadde gitt noen av Rome- riks-bygdene større befolkningstetthet enn disse bygdene kunne ha hatt, om alle skulle ha levd av jorda og skogen. Rundt noen av sagene hadde det grodd opp mange husmannsplasser, der mannen i huset var sagmester eller sagnarbeider om sommeren, skogsarbeider om vinteren. De fleste plassene hadde fortsatt noe jord, men denne var det kona og ungene som hadde ansvaret for. Mennene var med i jordbruksarbeidet bare i de travleste onnene.

Et slikt sagmiljø møtte de første togreisende mellom Fjellhamar og Lillestrøm. Den vesle Sagelva hadde drevet rundt 30 sager tidlig på 1800-tallet. Det var noen færre da jernbanen åpnet, men fortsatt 15-16 sager på strekningen fra Strømmen og ned til Nitelva, den strekningen som ble kalt Sag- dalen. I tillegg kom fire møller på samme strekningen, og møllene hadde enda eldre tradisjoner ved fossefalla enn sagene. Rundt sagene og møllene i Sagdalen lå plassene ganske tett. Det var godt med arbeidsplasser i denne delen av Skedsmo. På noen av gardene i denne delen av bygda så de reisende store, velholdte hus. Der bodde brukseiere eller bruksbestyrere. I tiåret like etter at jernbanen ble bygd, ble det også bygd noen større enkelthus, kalt villaer. Der bodde funksjonærer og handlende. Men de første togreisende så ikke mange slike hus på turen over Romerike.

Etter at de hadde passert Lillestrøm stasjon, som lå på vestsida av Nitelva den gangen, kom de reisende ganske snart over i et landskap som var totalt preget av den dominerende næringa: landbruk. De gamle gardene lå der vi fortsatt finner dem. Der det nå er småbruk eller enkelthus, lå det kanskje en plass. Det var minst like mange plasser som gardar oppover på Romerike den gangen. Tettsteder fantes ikke. Stasjonshusa lå ofte alene ute på et jorde eller omgitt av skog. Ved noen stasjoner ble det bygd en skysstasjon og en butikbygning eller to i åra like etter jernbanen kom. Slik var det ved Kløfta, og ved Trøgstad, som Jessheim stasjon hette til å begynne med.

Trøgstad var den siste stasjonen på den åpne Romeriks-sletta. Derfra gikk jernbanen gjennom skoglende og over store moer fram til Dal i Eidsvoll.

I Eidsvoll møtte de togreisende ei bygd som var merket av at det hadde vært gammel industri der. Eidsvoll Verk hadde vært i drift som jernverk i rundt 200 år fra 1620-30-åra til 1820-åra. Dette hadde satt sitt preg på deler av bygda. Der hadde det vokst fram mange mindre gardar og plasser rundt verket. I Andelva nedafor jernverket hadde det også vært kverner og vassager. Men sagvirksomheten hadde ikke vært så stor som i Skedsmo. Jernbanen gikk heller ikke gjennom de gamle områdene med verksplasser. Men jernbanen bidro utvilsomt til at det ganske snart kom ny, stor industri til Bønsdalen ved Andelva, der det før hadde vært kverner og sager, og til Bårlidalen lenger ned langs elva.



Stasjonsområdet i Eidsvoll slik det møtte de reisende i 1860-70 åra. Ved brygga ligger Skibladner, klar til å bringe passasjerer og frakt videre nordover. Den andre større båten t.h. i bildet er Ferdesmannen. Foto: Jernbanemuseets arkiv.

Togreisa endte ved Eidsvoll, der jernbanen nådde Vormo. Her var det sundsted over Vormo. Sundstedene var viktige knutepunkt for samferdselen før det ble bygd bruer over de store elvene. Men det var ingen tettsteder rundt sundstedene heller. Kanskje var det et gjestgiveri og ei sundstue i tillegg til vanlig gardsbebyggelse. Fra Eidsvoll kunne de reisende komme videre nordover med et annet nytt framkomstmiddel: dampbåten.

Men vi skal ikke følge dampbåten. Vi skal følge historia framover fra 1854 og se nærmere på de næringene som ga romerikingene arbeid ved sida av jorda og skogen.

Den «moderne» tida – fra 1850

Handkraft, hestekraft og vannkraft var basis for det tradisjonelle arbeidslivet. Privilegier og reguleringer var en del av næringslivet. Utover 1800-tallet ble ny teknologi tatt i bruk, og gamle privilegier og reguleringer ble opphevet.

Dampmaskinen ble tatt i bruk som drivkraft for båter og tog, og som energikilde for nye sagbruk og i nye fabrikkar. Den var utviklet i England gjennom 1700-tallet med James Watts patent fra 1769 som et vesentlig steg i teknologiens historie. I Norge ble dampmaskinen først kjent i båter, og fra 1840-åra i industrisammenheng. Ledende nordmenn reiste utenlands og kjørte med dampdrevne tog, og planlegginga av jernbane i Norge tok til rundt 1850.

Seinere på 1800-tallet kom mange nyheter innen teknologi, som fikk like stor innvirkning på næringsliv og arbeidsliv, som dampmaskinen. Vi kan nevne turbiner, forbrenningsmotorer, elektrisitet, telegraf og telefon. Alle disse nyvinningene har på litt ulik måte påvirket næringsliv, arbeids- liv og bosetting.

Byenes privilegier over handel, handverk og industri ble etter hvert uthult. I 1830-40-åra ble det vedtatt en rekke lover som endret, forminsket eller opphevet gamle særretter og reguleringer. Viktige lover for liberalisering av næringslivet og handelen var nye handverkslover i 1839 og 1866, nye handelslover i 1842 og 1857 og som vi har sett, oppheving av sag- bruksprivilegiene ved lov av 1854, med virkning fra 1860. Ei liberalisering av verdenshandelen virket også i samme retning.

Med ny teknologi og mindre regulering av næringslivet kunne nå sagbruk og andre bedrifter anlegges uavhengig av vannkraft som energikilde.

Nye transportmidler kunne effektivisere transporten. Endret teknologi og endrete samferdselsmåter førte til andre mønstre for lokalisering av industri og arbeidsplasser, og dermed til endrete bosettingsmønstre.

Hele denne omlegginga innen næringsliv og samferdsel førte til så store endringer, at det har blitt kalt et hamskifte. Dette uttrykket ble først brukt om de store endringene i jordbruket og jordbruksbygdene, men det gjelder også hele omforminga av bygdesamfunna. En vesentlig del av ham- skiftet var nettopp overgangen fra samfunn basert på lokale ressurser, til samfunn basert på et allsidig nærings- og arbeidsliv.

Disse endringene og følgene av dem nådde Romerike forholdsvis tidlig, sammenlignet med mange andre bygdelag i Norge. Dette hamskiftet i næringsliv og arbeidsliv omtales i mange artikler i denne årboka – med en introduksjon til emnet i denne artikkelen.

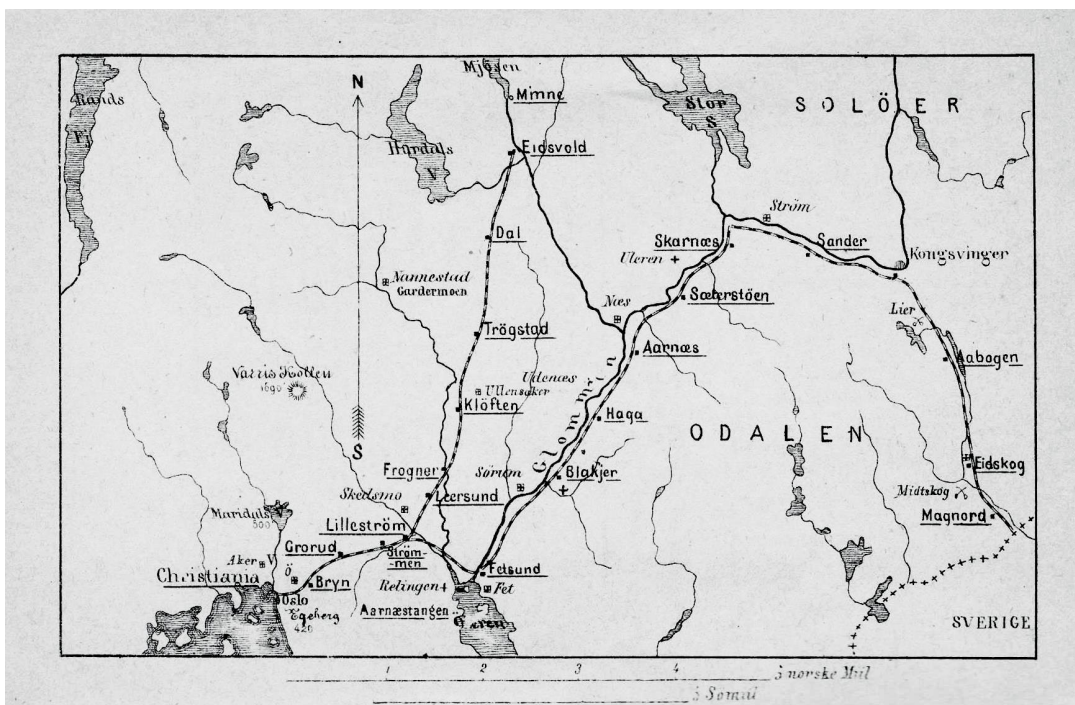
Endret samferdsel - Jernbane

Da stortinget i 1851 vedtok å bygge Hovedbanen mellom Kristiania og Eidsvoll, la de grunnen for store endringer på Romerike. Sannsynligvis visste de ikke hvor store ringvirkningar vedtaket om jernbaneanlegg innebar. De besluttet å bygge jernbane mellom to av de stedene der de visste det var stor trafikk, av både reisende og transport av varer. Både plankekjøringa fra sagene på

Romerike og føringa av varer over Romerike til Eidsvoll kunne erstattes med togtransport. Det var rimelig gode muligheter til at et jernbaneprojekt over Romerike kunne lønne seg.

De «ledende menn» mente at den store kjørevirksomheten til romerikingene reduserte innsatsen i jordbruket. De hevdet at bygdefolk nå burde satse mer på landbruket, og fant, som tidligere nevnt, mange argumenter for å innføre nye og mer rasjonelle transportmåter. I Europa hadde det blitt bygd mange jernbaner før Stortinget vedtok å bygge den første jernbanen i Norge. Den nye samferdselsteknologien basert på damp var kjent, og den kunne kjøpes.

Da planene om jernbane over Romerike ble kjent, reiste romerikingene seg i protest. I noen bygder ble det vedtatt formelle protester mot jernbaneplanene, i andre var det kjørerne sjøl som protesterte mest høglytt.



Jernbanekart fra 1870-åra med de daværende jernbanestrekningene og stasjonene på Romerike. Fra heftet «De almindeligste Reise-Ruter i Norge» Christiania (u.å., men fra 1870-åra)

Men protestene var fånyttede. Hovedbanen ble vedtatt bygd og stod ferdig fram til Eidsvoll i 1854. I 1852 hadde den blitt tatt i bruk til Strømmen, i 1853 til Dal.

Jernbanen ble ikke den katastrofen for kjørerne som mange fryktet. Det ble nå kjøring til og fra stasjonene, og vinterstid var det fortsatt kjøring fra Eidsvoll og nordover. Til markedene i Kristiania kjørte mange bygdefolk fremdeles sine egne varer. Men viktigere var det kanskje at jernbanen førte med seg lettere adgang til disse markedene og at jernbanen førte til et endret næringsliv. 1850-åra var også første tiår da internasjonale hendelser hadde direkte innvirkning på det lokale jordbruket. Enkelt uttrykt kan en si at billigere importert korn og bedre avsetningsmuligheter for mjølk førte til at bøndene på Romerike la om fra korndyrking til mer satsing på husdyr. Åpningen av Hovedbanen fikk altså ikke så store negative følger som mange bygdefolk fryktet. Den ga også flere nye muligheter.

Da Stortinget i 1857 vedtok å bygge en jernbane til over Romerike, nemlig Kongsvingerbanen, ble vedtaket møtt med færre protester enn vedtaket om å bygge Hovedbanen. Det var nå en debatt om trasévalg for jernbanen. Dette viser at en del personer, især menn med tilknytning til skogbruket, innså hvilke fordeler det var å få en jernbane i nærheten. Opprinnelig var det tenkt ei jernbanelinje fra Jessheim over Vormsund og på nordsida av Glomma fram til Odalen. Men ingeniørene gikk bort fra denne linja, vesentlig av byggetekniske årsaker.

Den nåværende linjetraséen ble valgt, arbeidet påbegynt i 1858, og i 1862 ble jernbanen offisielt åpnet. I 1865 ble denne banen bygd ferdig fram til riksgrensa og knyttet til det svenske jernbanenettet. Den første mellomriksbanen kom altså til å gå over Romerike.

Etter at denne banen var ferdig, kom det fart i jernbaneplanene på Romerike. Protestene ble nå helt avløst av ønsker om å få jernbane gjennom sine distrikt. Det var særlig de sørlige bygdene på Romerike som ivret for nye linjer. Etter at den indre Østfoldbanen ble åpnet i 1882, var det mange som ønsket tverrforbindelser mellom Kongsvingerbanen og denne linja. Det ble foreslått flere linjer til en slik forbindelse: mellom Blaker og Mysen gjennom Aurskog og Høland, eller mellom Fetsund og Mysen i flere alternativ: over Krokstad i Blaker, gjennom Himdalen over til Hemnes, eller gjennom Trøgstad. Det var også planer om jernbanelinje gjennom Enebakk. Alternativene fra Fetsund og gjennom Enebakk falt bort, og det var linja gjennom Aurskog og Høland som vant fram. I 1894 ble anlegget satt i gang etter nesten 20 års planlegging og arbeid for å skaffe økonomisk grunnlag for arbeidet. I 1896 ble banen åpnet mellom Bingsfoss og Bjørkelangen, i 1898 forlenget sørover fram til Skulerud langt sør i Høland, og i 1903 forlenget fra Bingsfoss til Sørumsand. Denne banen ble bygd som en smalsporet bane, slik som mange andre baner både i Norge og andre land. Offisielt hette baner med den sporvidda som Aurskog-Hølandsbanen hadde, tertiærbaner. Dette ble av bygdefolk omtolket til «Tertitt-banen» og dette navnet har blitt hengende ved banen.

Andre nye jernbaner som berørte Romerike, var forlengelsen av banen fra Eidsvoll til Hamar i 1880, og åpningen av Gjøvikbanen i 1900. For de sørvestligste delene av Enebakk hadde åpningen av Smålensbanen i 1879 betydning. Alt i 1860 hadde det blitt bygd jernbane fra Fjellhamar til Losby. Dette var en hestejernbane, der vognene ble trukket av hester, og den- ne banen kan knapt regnes med til den nye samferdselsteknologien. Også i Eidsvoll ble det bygd trallebaner mellom fabrikker og jernbanestasjoner.

I løpet av det halve hundreåret fra 1850 til 1900 hadde altså damplokomotiva fullstendig endret samferdselsbildet på Romerike. Men enda viktigere enn sjølve samferdselen var de store endringene jernbanelinjene førte med seg for næringsliv og bosetting. De fleste nye industribedriftene ble lagt i nærheten av jernbane. Rundt stasjonene vokste det fram butikker og skystasjoner, og disse ble kimen til tettstedene på Romerike.

Dampskip

Før vi ser på hvilke endringer jernbanene førte med seg, må vi også ta med litt om de store endringene den nye samferdselsteknologien fikk for annen samferdsel i distriktet.



Dampskipet Strømmen ved brygga i Lillestrøm 1919. Foto: Carl Normann Norsk Jernbanemuseum

Alt i 1840 hadde det første dampskipet begynt å trafikkere Mjøsa mellom Eidsvoll og Lillehammer. Skipet hette «Jernbarden». Dette var Norges første dampskip bygd av jern, og det var bare 13 år etter at de første hjuldampene «Constitutionen» og «Prinds Carl» hadde begynt å dampe langs kysten, og bare drøye tjue år etter at utenlandske dampskip for første gang hadde besøkt Norge. På Mjøsa fikk «Jernbarden» snart følge av andre dampskip: «Dronningen» 1848, «Skibladner» 1856, «Færdesmannen» 1856. På Øyeren gikk det også dampskip. De første var «Kong Håkon» fra 1849, «Øieren» 1862, «Strømmen» 1862 og «Glommen» 1875. Dampskipa her ble særlig anskaffet for å frakte tømmer eller bord over sjøen, men også for persontransport. Seinere ble det satt inn dampbåter også på strekninger på Glomma og Vorma.

Dampskipstrafikken var sjølsagt viktig for vare- og persontrafikken, men den kom ikke til å få samme betydning for næringslivet og bosettinga som jernbanen fikk, i alle fall ikke på Romerike.

Veger og bruer

Sjøl om den store plankekjøringa og varekjøringa til og fra Kristiania av- tok sterkt ettersom jernbanene ble bygd, gikk ikke den samlede mengden vegtrafikk tilsvarende mye ned. Ny industri, ny handel, omlegging av landbruket, alt førte til mer transport av varer og folk. Transporten gikk ofte til nærmeste stasjon eller båtanløp, men den kunne også gå direkte til Kristiania. Vegene ble etter hvert utbedret eller lagt helt om. Nye prinsipper for vegbygging ble først tatt i bruk da den såkalte Ljabru-chausséen ble bygd langs fjorden i Østre Aker fra 1850. Utover i siste halvdel av 1800-tallet ble det bygd en del vegstrekninger som ble kalt chausséer, eller «Sjåsjen», som slike veger ble kalt på romerisk. De hadde en langt bedre standard med hensyn til grunnarbeid og trasévalg enn eldre veger. Det vanlige var likevel at gamle veger ble noe utbedret og omlagt for å gjøre dem litt bedre framkommelige for den større trafikken med vogner og kjerrer.

Like viktig som bedre veger, var bygging av bruer over de store elvene på Romerike. Før var det ei rekke sundsteder langs hovedvegene her, og mange navn som ender på -sund viser fortsatt hvor de viktigste sundstedene lå. Ved de sentrale sundstedene i Skedsmo, Nitsund og Leirsund hadde det blitt bygd bruer alt sist på 1700-tallet. Men ved Rælingsund (mellom Tuentangen i Fet og Vestersund i Rælingen), ved Fetsund, ved Blakersund, ved Vormsund, ved Sundet i Eidsvoll og ved Minnesund var det overfart i båt til langt opp på 1800-tallet, og flere mindre sundsteder var i drift som båtsund til godt inn på 1900-tallet. Åpningsår for noen av de større og viktige bruene var: Sundbrua ved Eidsvoll, 1857; Vormsund bru, 1859; Fetsund bru, kombinert jernbane- og vegbru, 1862; Bingsfoss bru 1927; Årnes bru, 1909; Minnesund bru (vegbru), 1925; Bingsfoss bru og Rånåsfoss bru, begge 1927.

Vegene og bruene kom heller ikke til å spille samme rolle for lokaliseringa av ny industri og tettsteder, slik som jernbanen gjorde, i alle fall ikke på 1800-tallet. Ved de gamle sundstedene, eller der flere slags kommunikasjonslinjer krysset hverandre, kunne det vokse fram ei lita husklynge. Disse kunne bli kimen til tettsteder på 1900-tallet slik husklyngene rundt stasjonene ble det. Men de bedre vegene og de nye bruene gjorde sjølsagt sitt til at et moderne næringsliv fikk lettere og bedre fotfeste på Romerike.

Hele artikkelen om «Romerike etter 1854 - ny ferdsl, nye næringer, nye tettsteder, nytt Romerike?» er på 22 sider, med mange fine gamle bilder, og historien om hvordan sagbruk, tresliperier, fyrstikkfabrikker, landbruksindustri, bosetting og næringsliv har utviklet seg på Romerike.

Denne artikkelen er en av 17 artikler i den rikt illustrerte boka «Romerike i dampens tid», som er på 322 sider, koster kr 400,-, og kan kjøpes på Romerike Historielags Hus, og i de lokale historielag.

Alle artikler i «Romerike i dampens tid»

1. *Romerike etter 1854*
av Jan E. Horgen
2. *Landbruket 1850-1900 - den første store moderniseringen*
av Tom J. Bauer
3. *Fet - et bygdesamfunn i endring*
av Thomas S. Berg
4. *Strømmen - et tettsted vokser fram*
av Leif Thingsrud
5. *Lillestrøm - kimen til et nytt sentrum*
av Svein Sandnes
6. *Lurkafamilien - ei slekt i Lillestrøm*
av Kari Westbye
7. *Jessheim - et sted blir til*
av Ola H. Fjeldheim
8. *Amerika eller Aker - en kartlegging av utvandringen fra Romerike 1851-1910*
av Elisabeth Koren
9. *Mennesker i utvandringen - tre historier fra Rælingen og Gjerdrum*
av Lene Skovholt og Grete Andersen
10. *Thranebevegelsen på nedre Romerike*
av Nils S. Våge
11. *Formannskapslovene - handlingsrom og modernisering*
av Ola Alsvik
12. *Kirker på Romerike 1850-1900*
av Jan E. Horgen og Kari Westbye
13. *Bygge- og buskikk på Romerike*
av Jan E. Horgen
14. *Dyrkning av Frukttrær og Kjøkkenvækster giver det største Udbytte av Jorden - Hagebruk på Romerike 1850-1900* av Mari Marstein
15. *Sild og poteter - mat og levekår på Romerike 1850-1900*
av Kari Westbye
16. *Pyntesjuka og nøysomme romerikinger - om drakthistorie*
av Bjørn S. H. Haugen
17. *Kongens lystslott og Romerikes kulturlandskap - maleren Joachim Frich*
av Ellen J. Lerberg

