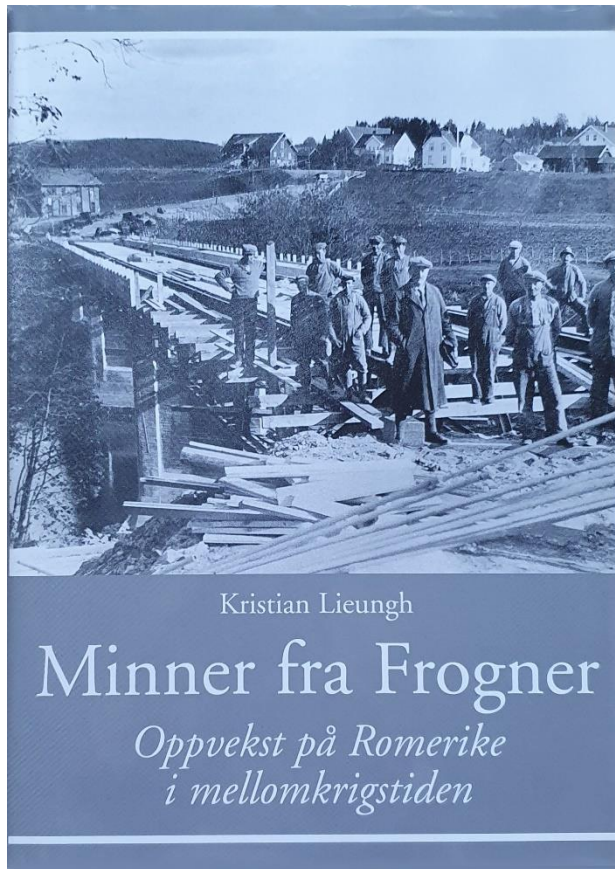


Frogner i det 20. århundre

**Utdrag fra Kristian Lieunghs bok «Minner fra Frogner»,
med undertittel «Oppvekst på Romerike i mellomkrigstiden».
Utgitt av Blaker og Sørum Historielag i 2002.**



Innholdsfortegnelse

Der veiene møtes	3
Sentrumsdannelsen i Frogner	4
Brua over leirelva	5
Motorvegen gjennom Frogner	6
Norges første jernbane	7
Ekspederingen av tog	8
Skolen på Frogner	9
Livet på gardene	10
Luking og slåttonn	11
Skuronn og tresking	12
Slakting	13
Fra skysstasjon til rutebiler	14
Meieri og handel	15
Kirkestedet Frogner	16
Frogner nye kirke	17
Å vokse opp på gard	18
Jul på storgarden	19
Frogner under okkupasjonen	20

Der veiene møtes



Der veiene møtes. Veiene fra innerst i Viken til sørenden av Mjøsa har passert gjennom Frogner i Sørums kommun i uminnelige tider. Det var to steder det var naturlig å komme over Leirelva med båt; ved Frogner og ved Leirsund.

Veiene fra innerst i Viken til sørenden av Mjøsa har passert gjennom Frogner i Sørums kommun i uminnelige tider. Det var to steder det var naturlig å komme over Leirelva med båt; ved Frogner og ved Leirsund. Fra Leirsund fulgte vegen stort sett den samme traséen som Gauteidvegen følger i dag til Mo. Fra Frogner sundsted gikk vegen over Melvold og Moe mot Ullensaker. I 1785 ble den første brua over Leirelva ved Frogner bygget. I 1991 ble vegtraséen lagt om til der den gamle rondheimsvegen fortsatt går i dag.

Fra disse vegene, som gikk nord-sør, tok det av en veg østover ved Frogner. Den ble kalt den Fredrikshaldske hovedveg, og gikk som navnet sier til Halden. Denne vegen gikk forbi Løren og prestegarden i Sørums kommun og videre til Blakersund. Endelig ble det i 1903 bygd en veg vestover fra Frogner over Hexeberg til Gjerdrum.

Transporten langs vegene gikk fram til begynnelsen av 1900-tallet med hest. Med jevne mellomrom var det skystasjoner hvor de reisende kunne få friske hester og en matbit. I sannhetens navn må det nok innrømmes at det var retten til å skjenke brennevin som var skysskafferens største privilegium. Vi har skriftlige kilder helt fra 1647 om at Moe har vært skyssgard. På 1800-tallet var også en rekke andre gardar i Frogner skyssgarder: Haug under Sorknes, Nordre og Søndre Frogner og Hvalsødegarden. I 1920-åra eide Ole Hertenberg Bjerke Hvalsødegarden, og han stiftet Bjerkes rutebilselskap. Det går altså en rød tråd fra Even skysskaffer på Moe i 1647 til dagens bussruter på Romerike.

I vegkrysset mellom den Fredrikshaldske hovedveg og Trondheimsvegen stod det et skilt med to store, svartmalte jernplater hvor det stod tegnet med sirlig, hvit handskrift: «Til Trondhjem» og «Til Fredrikshald». I 1894 ble det bygget en ny skole på Frogner omtrent der hvor dagens barneskole ligger. To år seinere ble Frogner meieri etablert på motsatt side av krysset. I tilknytning til meieriet ble det bygget hus for en landhandel. Her ble det drevet handel av ulike kjøpmenn helt fram til 30. april 1985.

På bildet ser vi landhandelen og meieriet. Vi vet ikke nøyaktig når bildet er tatt, men det må være før 1918, for vi kan skimte tårnet på Frogner gamle kirke i bakgrunnen, og det brant ned St. Hansaften det året. Mellom bjørka og steinen ser vi også det skiltet som viste veiene til Halden og Trondheim.

Sentrumsdannelsen i Frogner

Dette flyfotografiet er tatt 23. september 1954, og viser tydelig hvor kort sentrumsdannelsen i Frogner var kommet nesten ti år etter krigen.



Det første huset vi kommer til langs Trondheimsvegen på høyre hånd er forretningen og boligen til landhandler Magnus Gauterud, opprinnelig bygget av Rognerud, som drev manufakturhandel her. Ved siden av landhandelen ser vi tydelig den lille Shell-bensinstasjonen som hørte til forretningen og til høyre for denne et stort lagerskur.

På den andre siden av Trondheimsvegen ligger fremst lærerboligen på Frogner med et lite stabbur ved siden av og en låve til venstre. All jorda ned til Leirelva, hele det området som er idrettsplass i dag, var jordveg for læreren, som også hadde 3-4 kuer på båsen. Lærerboligen brant ned 14. juli 1925, men ble bygget opp igjen på den samme grunnmuren. Seinere ble huset tent på av Sørums brannvesen. I nordenden av uthuset var det utedoer som både lærere og elever brukte. I nitti graders vinkel på låven ligger selve skolebygningen, som ble bygget i 1914.

På den andre sida av Trondheimsvegen ligger den andre bensinstasjonen på Frogner, den som fortsatt eksisterer. Huset som ligger nærmest Haldenvegen ble satt opp av kjøpmann Dehlie da han sluttet som landhandler i meieributikken. Seinere kjøpte Kristoffer Finnsen huset og bygde bensinstasjon her. Også dette huset brant.

Midt i krysset kjenner vi igjen meieriet, huset som fortsatt ligger der. Den lange bygningen som ligger parallelt med lagerbygningen til kjøpmann Gauterud er frørenseriet til Landbrukslaget. Og nitti grader på det huset ligger en annen uthusbygning som tidligere ble benyttet som stall til meierihesten. Ovenfor meieriet ligger butikkbygningen fra 1896, som ble revet i 1985. Foran frørenseriet ut mot vegen ligger meieributikkens Esso-stasjon.

Til høyre for meieriet ligger fremst sanitetsforeningens bad, som ble innviet i 1933, og bak dette villaen Annar Strøm bygde da han gikk av som stasjonsmester, og hvor han da startet poståpneri.

På venstre side av Haldenvegen kommer vi først til huset Kitty Rødsrud bygget på slutten av 20-tallet. Hit tok hun med seg telefonsentralen, som tidligere lå i andre etasje på

meieriet. Øverst i bakken ved jernbanen lå huset til jernbanemannen Kristian Michaelsen, og nedenfor villaen til Johan Rognerud. På andre sida av jernbanen ligger det et hus som telegrafist Johannesen satte opp på 30-tallet.

Brua over leirelva

Før «Lersund Bro» ble bygget i 1785, var det et fergested et par hundre meter nedenfor der brua ble bygget. Hvor mange ganger det ble bygget ny bru etter dette, vet vi ikke, men i 1921 ble det i hvert fall bygget ei ny bru av den gamle typen med mange «bukker» av grove, solide tømmerstokker som stod på elvebunnen. og holdt kjørebanelen oppe.



Selve brua bestod av planker som lå langsetter kjøreretningen. De ble utsatt for stor slitasje av den stadig økende trafikken. Brua ble asfaltert omkring 1930, men likevel ble brua stadig mer skrøpelig.

Høsten 1933 var det kulde og barfrost. Det resulterte i tjukkt is i elva. I midten av april 1934 kom vårløsningen tidlig. Vannstanden i Leirelva steg raskt, og isen gikk opp. Tjukke isflak begynte å flyte nedover med strømmen i elva, men ved brua i Frogner ble det stopp. Isen presset mot brystolpene så hardt at brua begynte å gi etter på midten. Det ble festet ei grov wire i noen stokker midt på brua. Og det ble kastet dynamitt-patroner med korte lunter ned på isen for å sprengre den. På denne måten ble brua reddet, men den var blitt «krokete».

Akershus fylkes vegvesen forstod at noe måtte gjøres, og høsten 1936 stod det ei ny, moderne bru ferdig til bruk. På bildet ser vi arbeidslaget som bygget den nye brua. I forgrunnen med kappe står veiingeniør Korsbakke. Til høyre for ham Einar Hansen Haug fra Gjerdrum, Bottolf Magnussen, en ukjent person, Karl Yssen og Andor Vestli. De andre er ukjente.

Bottolf Magnussen hadde sammen med Johan Bjerke i mellomkrigstida også jobb som assistent for vegvokteren. Om sommeren måtte alle veiskråningene slås med ljà. Høyet brakte Johan Bjerke med seg hjem til Moenga. Vegvokteren var en viktig mann med blå uniformslue med A.F.V. i store gullbokstaver. Han brukte sykkel, og hadde på en spesiell måte festet ei jernrive og ei skuffe på den. Han måtte fylle i og jevne ut de verste hull og ujevnheter i vegen, og også passe på at alle stikkrenner til enhver tid var åpne.

Fram til midten av 1920-åra var det gardbrukerne som hadde ansvaret for å holde i stand hver sin vegstrekning, eller rode, som det het. Hver vinter ble de pålagt å kjøre fram et bestemt antall hektoliter grus og pukkstein. Dette skulle legges opp på bestemte plasser eller «tomter» langs vegstrekningen. Grusen og pukksteinen ble kjørt ut om våren under teleløsningen. De gardene som hadde vegrode, hadde også plikt til å holde vegene kjørbare om vinteren. Ved Mo-krysset stod det en snøplog som det måtte minst fire hester til for å dra. Samme type snøplog stod også i svingen ved Ruud og ved vegskillet opp mot Myhrer.

Motorvegen gjennom Frogner

På begynnelsen av 1960-åra startet de store vegprosjektene som skulle endre trafikkbildet mellom Oslo og Mjøsbygdene. Jula 1964 stod parsellen mellom Hvam og Berger ferdig. I 1968 stod den nye traséen gjennom Djupdalen ferdig, og med det var den tusenårige ferdselsvegen over Gjelleråsen ikke lenger hovedvegen mellom Oslo og Frogner.



Den nye motorvegen gjennom Frogner slynger seg gjennom et frodig kulturlandskap med veksling mellom åker, skog og eng. Det er et bølgende ravelandskap med grønne bekkedaler som til dels er planert på 60-tallet. For å ta vare på disse verdiene i landskapet, benyttet vegingeniørene seg av nyere matematiske beskrivelser av overgangen mellom rett linje og sirkelbue, som på fagspråket kalles klotoider. Dette nye geometriske elementet gav en mykere linjeføring på veien, slik at bilisten kan oppleve vegens slyngede s-former både når de kommer sørfra og nordfra.

Helt lett var det ikke å anlegge den nye parsellen av motorvegen. Den ligger i et område med vanskelige grunnforhold. Opprinnelig var det regnet med at en ville bruke massene i linjen direkte til fyllinger, og at det ville bli 200.000 m³ tørrskorpeleire i overskudd til bruk i neste parsell. Slik gikk det imidlertid ikke. Massene var for bløte, og 450.000 m³ leirjord måtte kjøres vekk og erstattes med 200.000 m³ tørre masser utenfra. Når en skulle fundamentere pælene som fører motorvegen over Leira, punkterte en også en artesisk brønn. Alt dette skapte uventede vanskeligheter og førte til store merkostnader ved vegprosjektet. Ikke så rart, kanskje, at vegarbeiderne satte navnet «Bru nr. 685 STYGDALEN» i et diskret lite skilt i undergangen fra Frogner opp til Vardåsen.

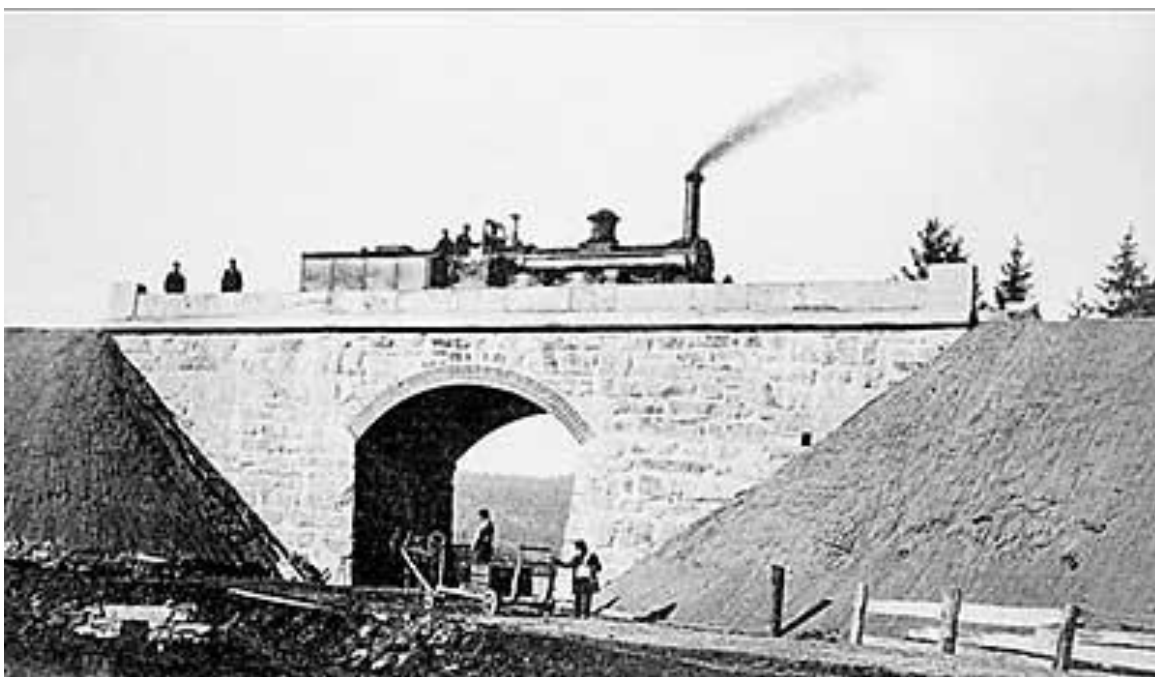
Et planfritt avkjørings- og påkjøringskryss til Frogner og Sørumsand ble anlagt mellom Melvold og Moe som en forlengelse av Haldenvegen. I 2001 ble et tilsvarende kryss med

betydelig krappere påkjøringskurve anlagt ved Berger. I tilknytning til dette krysset er det i 2005 bygget et servicesenter for trailersjåførere.

Motorvegtraséen gjennom Sørumselva ved Frogner er foreslått som bevaringsverdig i nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner i Akershus. Her trekkes den tidlige bruken av klotoider fram som en begrunnelse, men for oss vegfarende er kanskje den opplevelsesmessige verdien av vegen det viktigste, slik det er beskrevet i Vegvesenets egen anbefaling: «Dette er det punkt hvor landskapet åpner seg og presenterer det frodige bølgende kulturlandskapet på Romerike, og tettbebyggelsen legges bak.»

Norges første jernbane

Da Norsk Hovedjernbane ble åpnet 1. september 1854, ble Frogner stasjon den aller første begynnelsen til et framtidig sentrum. Samtidig ble det også etablert posthus der.



Bildet er et talende uttrykk for hvordan gammel og ny tid møttes: På sporet står Lokomotiv nr. 3 og den nye tids menn i sine uniformer. På vegen under datidas tradisjonelle hesteskyss. Jernbaneundergangen på Frogner var et vakkert byggverk i naturstein, men ble etter hvert trang å komme gjennom for busser og større trailere, så den måtte utvides. Direkte vakker kan en ikke si at utvidelsen av undergangen er blitt.

Hovedbanen passerte Leirelva sør for Frogner stasjon. Den gamle brua i tre ble i 1865 erstattet av ei flott bru med brukar av granitt på begge sider og solide fundamenter for fire søyler ute i elva. Når de nye, tyngre lokomotivene kom på 1920-tallet, måtte det igjen bygges ny bru, og denne ble lagt i en ny trasé rett over elva. Den nye Børkebrua ble innviet i november 1928.

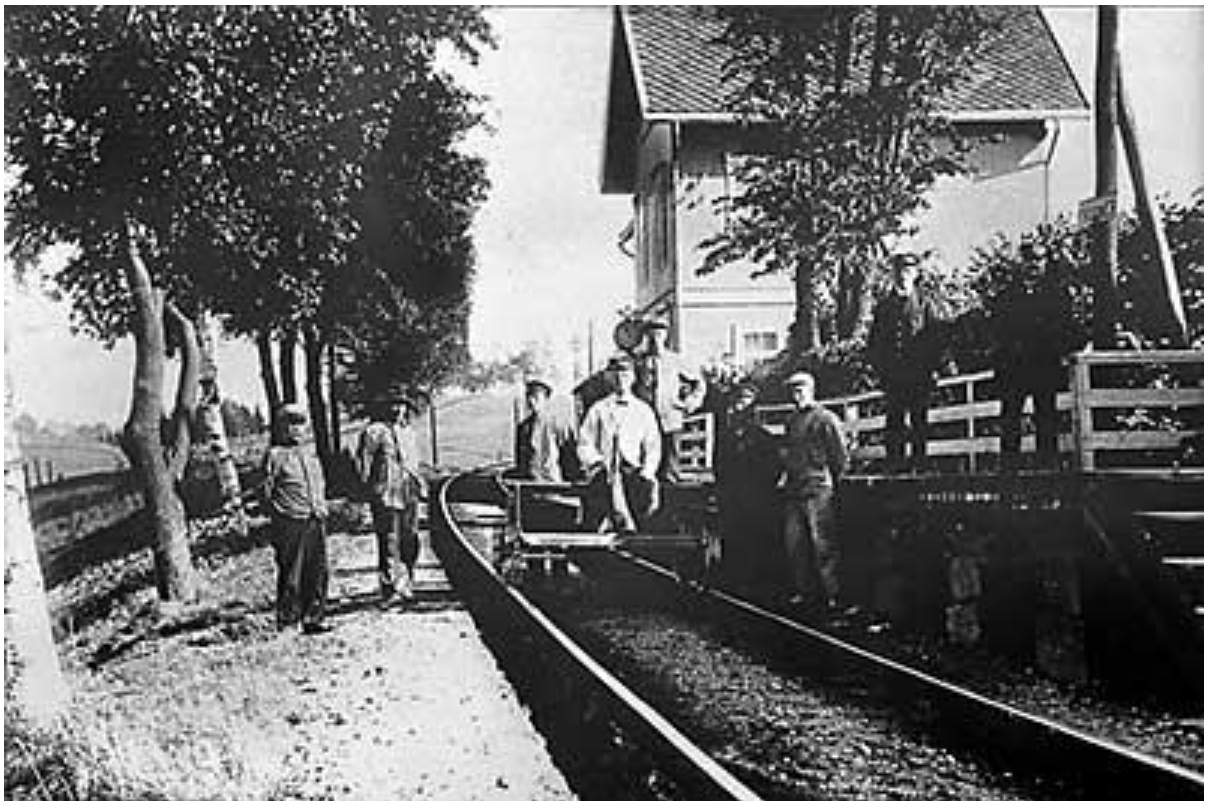
Den 20. oktober 1936 var det en togulykke på Frogner stasjon som skyldtes menneskelig feil. Pensen til sidesporet lå åpen etter at ei vogn som hentet melk fra Frogner, som normalt var trillet ned der. På denne dagen kom det imidlertid melding fra Kløfta om et ekstra ilgodstog fra Trondheim. Telegrafisten på Frogner meldte tilbake at alt var klart, men glemte at pensen til sidesporet fortsatt stod åpen. Konsekvensen var at godstoget med 37 vogner stormet inn på sidesporet og skar seg ned i grusen når sporet tok slutt. Lokomotivfolka reddet seg ved å hoppe av toget i fart.

De første 6-7 vognene presset seg oppå hverandre og ble delvis knust. I en av vognene var det kuer som skulle til slakteri i Oslo, og kuene ble slengt ut på jordet, men ble mirakuløst ikke vesentlig skadet. To av dem ble imidlertid helt ville og dro av sted, og begge måtte skytes. I en annen av de knuste vognene var det skotøy og sjokolade fra en fabrikk i Trondheim. Dette ble strødd utover, og ungene som akkurat kom fra skolen da dette hendte, forsynte seg naturlig nok med hauger av Nidar kokesjokolade.

Den nye storflyplassen for Østlandet ble åpnet på Gardermoen 8. oktober 1998. For å bringe de mange flypassasjerene på en rask og miljøvennlig måte fra Oslo til Gardermoen, ble Flytoget etablert. For å kunne holde tilstrekkelig stor fart, ble det lagt et nytt spor for Gardermobanen gjennom Sørumsjøen. Norges første høghastighetsbane, med togsett som brukte 19 minutter fra Oslo S. til Gardermoen, var et faktum.

Ekspederingen av tog

Dette idylliske bildet er fra Frogner stasjon i 1925. Fra venstre Per Lindeberg, Olaves Svendsrud, Kristian Michaelsen, på tralla baneformann Hans Olsen, Gunnar Larsen Løkka, Olaf Nilsen, Erling Strøm, telegrafist Gunnar Ekeli og stasjonsmester Annar Strøm.



I ekspedisjonsrommet på Frogner stasjon stod alt som hadde med togekspederingen å gjøre. Der var det en telegraf med en lang papirstrimmel med morsetegn og to nøkler for melding av tog til og fra Leirsund og Kløfta. På veggen over bordet var det ei klokke for melding om tog fra hver av de to stasjonene. Og dessuten et veggur som vakthavende så på når han skulle notere tiden i ei bok for avgang av hvert tog fra Leirsund og Kløfta. Over det samme bordet hang nøkkelen til pensen til sidesporet.

På ytterveggen utenfor døra til venteværelset hang det ei stor messingklokke som ble brukt til å «melde» toget litt før ankomst. Da ble det slått noen ganger på klokka. Signalsystemet var enkelt: I et skap ved nedre ende av steinbrua over Haldenvegen stod to signalflegg, et rødt og et grønt. Om dagen gikk vakthavende telegrafist dit opp og satte det grønne flagget inn i et hull i en stolpe som stod ved siden av flaggskapet. Det røde flagget ble sjelden eller aldri brukt. I mørket ble det satt opp ei lykt med grønt lys. Fra Leirsund-kanten var det samme forholdet med flagg eller lykt et stykke nedenfor der plattformen sluttet. Skulle toget passere uten å stoppe, stod vakthavende på plattformen

med et grønt flagg i hånda i tillegg. I det lokomotivet passerte, gjorde han honnør, som ble besvart av lokomotivføreren eller fyrbøteren.

På stasjonen var det også posthus. Det var i det samme lokalet som billettsalget og togekspederingen foregikk. Postsekken kom med daghurtigtoget til Trondheim ca. klokka kvart på ni om morgenen, og ble kastet av toget i fart. «Poståpneriet» bestod av et langt, stort bord, og oppå det, inntil veggen, stod ei hylle med mange rom. Noen av rommene var ganske små og hadde plass til post for bare en husstand. Andre hyllerom var større, og der var det plass til post for flere som var sammen. Gamle Myhre, far til smeden, hentet i mellomkrigstida posten til butikkene, og det var også andre som fikk posten sin utlevert slik at de slapp å gå på stasjonen etter den. På den høyre sida i posthylla var det to rader med små rom over hverandre hvor posten til de enkelte adressene ble sortert. Det var bare en landpostrute som gikk ut fra Frogner stasjon, og den gikk mot Yssi og Lundermoen.

Skolen på Frogner

Dette bildet av Frogner skole er tatt før 1914. Nederst til venstre på bildet skimter vi det aller første huset vi kjenner til i Frogner sentrum, husmannsplassen under Nordre Frogner, der Martin Graver bodde, og hvor Statoil-stasjonen ligger i dag. I 1914 ble det bygget et nytt skolehus, som fortsatt er i bruk. Læreren fikk det gamle skolehuset som bolig. Fram til 1925 bodde Johan Andersen her, deretter Sigmund Eldevik. Den læreren som bodde i lærerboligen på Frogner var også selvskreven som klokker og kirkesanger i bygda.



I mellomkrigstida gikk elevene på skole tre dager i uka. Andre, tredje, sjette og sjuende klasse gikk på skolen mandag, onsdag og fredag. Første, fjerde og femteklassene gikk på skolen tirsdag, torsdag og lørdag. Skoleåret begynte og sluttet i midten av april. Skoledagen begynte klokka kvart på ni om morgenen. Førsteklassen hadde fem timer, og var ferdige klokka to. De andre hadde seks timer og var ferdige klokka tre. Det var fire friminutter som varte et kvarter hver. Klokka halv tolv var spisefrikvarteret, og det varte i tre kvarter. Da spiste læreren middag.

I hvert klasserom stod det en stor, høy rundbrennerovn fra Drammens Jernstøperi. Betsy, som bodde i annen etasje på skolen, hadde til oppgave å passe på ovnene. Når det var kaldt om vinteren, var hun tidlig oppe om morgenen for å fyre så det skulle være godt og varmt i skolestuene når elevene kom på skolen. Det var mange barn som hadde lang skoleveg, og som derfor var frosne når de kom til skolen. De som kom fra Hekseberg satt nok på med mjølkekjørreren, og når de kom til skolen var de stivfrosne på

hender og føtter. Det kom også elever fra Fløgstad, Bjerkemoen, Bjerke, Yssen, Ausen, Myhrer, Oppsal og Leirud. De som bodde på Børke hadde en helt spesiell skoleveg. De måtte følge jernbanelinja over den lange jernbanebrua over Leirelva.

I friminuttene om sommeren slo elevene ball, lekte sisten eller hoppet høyde og lengde. Jentene hoppet paradiset eller drev med sangleker. Om vinteren stod elevene på ski i bakken bak skolen i friminuttene, eller de laget et langt tog av sparkstøttinger og kjørte nedover «Smedfyllinga».

Den gamle lærerboligen er nå fjernet, og det ble bygget ny skolebygning bakenfor der i 1962. Foreløpig siste byggetrinn ble fullført i 1972, men nå er planene klare for en ny utvidelse av Frogner skole. I 1975 ble Melvold ungdomsskole bygget.

Livet på gardene

En gard var i mellomkrigstida en helt annen type samfunn enn i dag. På de større gardene var det tjenestefolk både i jordbruket og i husholdningen. Dette bildet fra Nergarden Frogner omkring 1900 illustrerer godt hvor mange mennesker det kunne være på en større gard ved begynnelsen av det 20. århundre. I forgrunnen står Christian Jensen Frogner og med hvitt forkle hans kone Sørine Stokstad Frogner fra Algarheim. Mange av de andre personene på bildet var psykiatriske pasienter som var utplassert på garden for å delta i arbeidet.



Våronna måtte forberedes allerede om høsten. Det var om å gjøre å få pløyd mest mulig. Hesten var eneste trekraft, og pløying med hest var svært tidkrevende. Tidlig om våren måtte såkornet renses på renseriet som var bygget ved siden av meieriet. All redskap måtte sees over og skolekjepper med tilbehør for hestene måtte være i orden. Når jorda var tilstrekkelig tørr, måtte det slåddes. Slådden var omtrent to meter lang og var satt sammen av to svært grove firkanter med vinkeljern under på forsida. På den bakerste firkanten satt det også ganske tett med kraftige jernpigge som rev godt i den stive leira. Så måtte det kjøres ut gjødsel i små hauger på jordene. Derfra ble den spredd utover med greip. Deretter skulle gjødsla harves ned i jorda med kultivatoren. Og så var det å fortsette med fjærharv eller labbeharv for å få jorda enda mer finsmuldret. Hvis jorda etter dette fortsatt hadde en del klumper, ble det kjørt med en ringtrommel for å knuse disse.

I den travleste våronna ble det arbeidet nesten døgnet rundt på gardene. Noen måtte opp klokka fire om morgenen for å gi hestene «sørpe». Det var en blanding av hakkelse av havrehalm, melasse, vann og kraftfor. I tillegg fikk de vann og høy. Arbeidsfolka fikk også i seg litt mat, og så begynte arbeidsdagen klokka seks. Dagen var inndelt i fire økter, den første fra seks til halv ni. Da var det frokost. Formiddagsøkta var fra ni til tolv, og da var det en times middag. Ettermiddagsøkta var fra ett til halv fire, og kveldsøkta fra fire til seks. Det ble ti aktive arbeidstimer i alt.

Såkornet ble målt opp i sjepper. Ei skjeppa tilsvarte omtrent 16 liter. For at sekkene skulle være lette å håndtere, ble det fylt fire sjepper (64 liter) i hver sekk. Når et jorde skulle såes, ble sekkene med såkornet plassert langs den ene sida av jordet, slik at det stod beleilig til for etterfylling i såkassa på såmaskinen så ofte det var nødvendig. Av bygg skulle det såes 24 liter på målet, av havre 36 liter.

Omkring 17. mai ble potetene satt, og da skulle også helst turnips eller kålrot være sådd. «Skoklefallsdagen», den 3. juni, skulle våronna være ferdig, og da var både arbeidsfolk og hester glade for at slitet var slutt. Hestene ble sluppet på havna, og de sprang litt rundt og slo med bakbeina for å forvise seg om at de virkelig var fri for all tvang med seletøy og redskap.

Luking og slåttonn

Selv om våronna var over, var det nok å ta seg til på gardene. I midten av juni begynte en med tynning av rotvekster. Ofte var det barn og ungdom som stod for dette arbeidet. Først gikk en med hakker og tynnet ut de sammenhengende radene slik at det ble stående igjen noen tuster med ca. 20 cm. avstand. Deretter var det å krabbe på knærne for å fjerne ugress og de plantene i hver tust som var for mange.

Omkring 1. juli var det tid for slåttonna. På forhånd måtte en kontrollere at slåmaskinen var klar. Den måtte pusses og smøres, og en kontrollerte at alle skruer var skikkelig dratt til. Slåmaskinknivene måtte slipes. Til dette brukte en ei smergelskive som ble festet til krakken til slipesteinen.

En begynte gjerne å slå nyvollene, for at ikke eventuelt ugress som var der skulle få anledning til å frø seg så lett. Det var ofte svært varmt i juli, så for å spare hestene, slo en ofte om kveld, når det var litt kjøligere. Det hendte nok også at en tok natta til hjelp.



For å tørke høyet, måtte det i gamle dager hesjes, det vil si å henge høyet på ståltråder holdt oppe av staur midt på jordet. Først måtte hesjestaur og bunter med galvanisert hesjetråd lastes opp på ei vogn. Sammen med et spett for å lage hull til staurene kjørte en så ut på åkeren. En karret gresset til side der en ville sette opp hesja, slik at det ble ei åpen rand over jorda for en som skulle staure. I eldre voller, kunne en ofte gjøre arbeidet litt lettere ved å finne de gamle hullene etter hesjestaurene fra tidligere år.

Når staurene var på plass, skulle den nederste hesjetråden festes omtrent i knehøyde. Den første tråden ble gjerne hesjet for hånd, men når vi skulle begynne på den andre og tredje tråden, brukte en høygaffel. Det var ikke uvanlig å bruke fem tråder på hesjene. For å gjøre høyet lettere tilgjengelig for dem som skulle hesje, ble det kjørt med sleiperive, slik at gresset rundt omkring ble samlet ved hesja. Det var viktig at høyet ble ristet godt før det ble hengt opp, for kladder av rå kløver ville tørke dårlig.

Når høyet var tørt, skulle det kjøres inn, og til dette brukte en høyvogn. Først måtte høyet rives av hesjene. Etter hvert som høyet ble lesset på vogna, måtte det rakes etter med handrive. Høylasset ble kjørt til låven, som oftest opp på låvebrua, hvor det ble lesset av. For hvert lass som ble kjørt inn, tok avlesseren på låven en neve salt eller to og strødde ut over høyet. Dette skulle både gi bedre smak og bedre holdbarhet.

Skuronn og tresking

Skjæring av bygget begynte gjerne etter midten av august. Når det ble snakket om «seks-raders» bygg, betyr det at kornet satt i seks rader på akset. Før en begynte skjæring av kornet, måtte en meie et stykke med ljà og håndbinde det i kornband. Dette ble gjort for at ikke hestene skulle trå ned kornet når de kom med selvbinderen. Også selvbinderen måtte sees over før bruk. Alle lagere måtte smøres, skruer måtte trekkes til og en måtte kontrollere at alle de tre dukene var hele og i orden. Det ble også satt ned to nøster bindergarn i beholderen for disse.

Selvbinderen spydde ut ferdige kornband, og disse ble hengt til tørk på hesjer liksom høyet. Det ble sjelden brukt mer enn tre tråder på kornhesjene.

Havreskuren tok vanligvis til i første uka av september, og i regnfulle år kunne det gå langt ut i oktober før alt var skåret.



På bildet ser vi tresking hos O.H. Brændjord på Nordre Frogner. Mannen i mørk kjeledress, den tredje fra venstre på bildet, var maskinist Ola Tangen fra Sørumsstangen i Gjerdrum, som hadde ansvaret for dampmaskinen. I alt måtte det være et mannskap på 12-13 personer for å treske. Det var vanlig med «byttehjelp», det vil si at det var folk fra nabogårdene som deltok mot at vi deltok hos dem når de skulle treske.

Treskingen begynte klokka seks om morgenen, og alle måtte spise før arbeidsdagen begynte. Maskinisten var tidlig på plass for å fyre lokomobilene så det ble fullt trykk på kjelen til klokka var seks. Før det måtte han også ha smurt treskeverket og sett etter at alt var i orden før han startet opp maskinene. På slaget seks fløytet maskinisten i dampfløyta, og da måtte alle komme på plass fortest mulig der de skulle arbeide.

Når maskinen kom opp i korrekt fart, begynte ileggeren å putte oppdelte kornband ned i ilegget til slagvinna. På hver side av ilegget stod en «oppskjærer». De fikk kornbanda fra dem som var «i loa» og skar av selvbinderhyssing eller bendler så ileggeren lett kunne få tak i de oppløste bånd og putte dem ned i maskinen. Loa måtte fordeles jevnt over hele bredden på ilegget.

Det var gjerne tre som «gaflet» fram kornbånd. Så var det minst en i «halmen». Yngstemann var gjerne «agnefaut», en jobb som stod lavest på rangstigen. Den mest krevende og betrodde jobben hadde sjauerne som bar kornsekkene opp på stabburet og tømte dem der. De som sjauet måtte sette en strek på ei papplate for hver sekk de bar bort. Slik holdt en orden på hvor mye korn som ble tresket.

Slakting

Til Frogner kom det et langt godstog litt over klokka halv tre alle hverdager. Det var anledning til å sende levende dyr med dette toget til slakteriet to ganger i uka. Fællesslagteriet ble stiftet i 1910 som landets første andelsslakteri. I 1936 ble det overtatt av Norges Kjøtt- og Fleskesentral, men ble fra 1957 igjen organisert som andelslag. Alle gårdbrukere som ønsket det kunne bli medlemmer av slakerisamvirket.

Det måtte meldes fra på forhånd om hvor mange og hva slags dyr som skulle sendes med toget. Og når dyra skulle leies til stasjonen var det om å gjøre å ha god tid. Det var aldri godt å vite hva som kunne hende underveis. Hvis en stor okse slo seg litt ugrei tok det tid, mens gamle kuer gjerne gikk rolig og greit.



På alle jernbanestasjoner lå det den gang en stor trelem med lister på tvers for at dyra skulle få fotfeste når de entret vogna. Sidene på lemmen var forsynt med rekkverk for at dyra ikke skulle falle utfor. På Frogner måtte lokomotivføreren stoppe nøyaktig på det stedet hvor lemmen lå, for det var ikke plass til å flytte lemmen til siden.

På «kuvogna» ble okser og kuer bundet i bredden med hodene mot endeveggen, Hestene ble derimot bundet i bommer som ble lagt høyt i solide holdere tvers over vogna, slik at de stod med hodene mot hverandre. Det hendte også at ei stor grisepurke ble sendt til slakteriet, og da måtte det snekres ei grisekasse som den ble satt i. Det var et slit å få grisekassa opp på vogna.

Det mest vanlige var likevel hjemmeslakting av gris. På bildet ser vi at grisen til kjøpmann Gustav Dehli er slaktet før jul omkring 1908. Slakteren måtte bestilles god tid i forveien. Det ble tent opp under bryggepannen, for det krevdes mye varmt vann for å skolde en stor gris. Slakteren hadde utstyret sitt i ei stor veske.

Det var først og fremst ei slaktemaske med et grovt løp som var ca. 20 cm langt. I øvre enden var det et sluttstykke til å skru av, slik at patronen kunne settes på plass i løpet. Så kunne sluttstykket med tennstiften, som skulle slås inn i perla i patronen, skrues på. Det ble gjerne brukt svartkrutt i patronen. Til å slå maska slik at skuddet ble utløst, brukte slakteren et passende trestykke. Kula gikk gjerne gjennom hodet og halsen, og kom ut igjen i brystet og gikk deretter i bakken.

Grisepurka stupte øyeblikkelig, og da gjaldt det å stikke for å få av blodet snarest mulig. Det måtte hele tiden røres for at blodet ikke skulle koagulere. Når purka var tømt for blod, skulle den skoldes. Samtidig ble klauvene trukket av griselabbene. Det ytterste av griserompa og ørene ble også skåret av. Deretter ble griseskrotten hengt opp og slaktet åpnet. Da veltet innvollene ut. Magesekken og tarmene ble tatt vare på hver for seg. Når grisen var rensset for innmat og avkjølt, ble slaktet delt opp og hengt opp i kjøttbua på stabburet.

Fra skysstasjon til rutebiler

Vi har skriftlige kilder om skyssgårder langs den gamle «allmannaveien» til Trondheim fra langt tilbake. I lensregnskapet for 1647 får vi vite at Even Moe på Frogner får slippe med halv skatt fordi han må ordne skyssplikten hos bøndene i Frogner. Etter at skysstasjonen for en periode på slutten av 1600-tallet var lagt til Hval, var virksomheten igjen på Moe. I 1789 får vi en viss oversikt over hva gjestgivervirksomheten betyr økonomisk. Even Kristoffersen Moe betaler 5 riksdaler skatt for inntekten i garden og 1 riksdaler i skatt for gjestgiver-virksomheten. Bonden på den andre Moe-garden, Paul Olsen Moe, betaler 3 riksdaler skatt for inntekten av garden og 1 riksdaler skatt for gjestgivervirksomheten.

Camilla Wergeland gir oss i sin dagbok for 1817 et levende bilde om forholdene på skysstasjonene langs Trondheimsvegen mellom Eidsvold og Christiania: «Disse stasjonene er dårlig utstyrt, enkelte var rene buler, - med fulle skysskarer som sjenerte de reisende med kortspill, roping og skriking. Maten som ble tilbudt var ikke den beste. For det meste bestod den av vassgrøt og sur valle. Bare simpelt brennevin – finkel – var det mer enn nok av. Som oftest var det ikke toalett, og man var henvist til å gjøre sitt fornødne i fjøset.»

I 1811 ble det gitt en kongelig bevilling til et skjenkersted på Haug under garden Sorknes i Sørums. Hit flyttet Peder Andersen fra Skreia, og han kalte stedet Minde. Minde-Haug tok over mye av langs Trondheimsvegen, og hadde en blomstrende virksomhet til 1854, da jernbanen kom til Frogner. Etter det døde gjestgivervirksomheten mer eller mindre ut.

I 1845 ble det igjen skysstasjon på Moe, men etter et par år ble virksomheten flyttet til Nordre Frogner. Bonden på Nordre Frogner syntes han tjente for lite på virksomheten, og overlot den til naboen, Gunerius Olsen, på Søndre Frogner.

I 1885 ble skysstasjonen overtatt av Anders Dagfinnsen på Hvalsødegarden, og virksomheten ble knyttet til denne garden helt til 1920-åra, da Ole Hertzberg Bjerke bodde der. Han er stifteren av Bjerkes rutebilselskap, og er mannen som i Sørum overførte skyssvirksomheten fra hestekraft til motorisert kraft. Firmaet fusjonerte senere med Romerikes bilruter.



På bildet ser vi den tredje rutebilen O.H. Bjerke på Hvalsødegarden eide. Det er en Federal kjøpt i 1927. Chassiset kom i kasser fra Amerika, og ble montert sammen hos Øyvind Holtan på Grønlandsleiret i Oslo. Sønnen Olaf Bjerke arbeidet der.

Meieri og handel

I mars 1896 ble alle melkeprodusenter i Frogner innbudt til et møte for å etablere et meieri. Det ble besluttet å danne et andelslag og å kjøpe tomt av eiendommen Nordre Frogner for å bygge sitt eget meieri, og allerede et års tid senere stod meieriet ferdig til å kunne ta imot den første melka. Johannes Dehli ble ansatt som meieribestyrer med en lønn på 600 kroner i året. I 1909 overtok Thorkel Skjeveland som meieribestyrer fram til 1913. Senere var Harald Slemdal meieribestyrer i mange år.



I starten var det mye diskusjon om prissystemet for melkeleveringen. Først ble det innført et topris-system med 8 øre literen inntil 1.700 liter per andel, 7 øre literen for overskytende volum. I 1902 ble prisen fastsatt etter vekt, med premiering av fetere og mer proteinrik melk. Det var planen at det også skulle ystes ost ved Frogner meieri, men det ble så dårlige resultater av osteproduksjonen at den ble oppgitt i 1914.

Vannforsyningen til meieriet ble inntil 1909 ordnet fra mer eller mindre provisoriske dammer, men fra da av var meieriet tilknyttet det nyetablerte Frogner Vannverk. Da meieriet var nytt ble det bygget et ishus hvor det ble lagret is til avkjøling av melka. I 1921 fikk meieriet installert et elektrisk kjøleanlegg, etter at det fra 1915 var gjort avtale med det nystartede Skedsmo og Sørum Elektrisitetsforsyning om installasjon av elektrisk strøm.

Bøndene kjørte selv melka til meieriet morgen og kveld. Det hendte det var kø av hestekjoretøyer som ventet på å få

lesset av spanna på meierirampa. Herfra ble melka tømmt opp i en stor sil, for så å komme ned i en rustfri beholder som stod i forbindelse med ei vekt. Når vekta var notert, trykket meieristen ned ei stålstang som løftet opp en ventil i bunnen av beholderen, slik at melka rant ned i en stor fortinnet jernkasse som rommet et par tusen liter. Melka ble avkjølt før den ble tappet på 50 liters spann. I 1953 opphørte mottaket av melk ved Frogner meieri.

I tilknytning til meieriet ble det bygget en butikk, som kjøpmann Gustav Dehli drev fra starten. På begynnelsen av 1920-åra fikk meieributikken konkurranse. Den nye butikken ble etter noen år overtatt av Magnus Gauterud. Med voksende biltrafikk på 30-tallet, ble det satt opp en enkel Shell bensinstasjon hos Gauterud. Omtrent samtidig fikk meieributikken ei pumpe med «Tiger»-bensin. Først på 1940-tallet ble den gamle Dæhli-villaen solgt til Kristoffer Finsen, som satte opp en BP-bensinstasjon ved siden av huset.

Nedleggelsen av Frogner meieri forandret stedet. I 1985 ble meieributikken nedlagt. En ny dagligvarehandel ble etablert i 1978.

På bildet over ser vi Kristian Bjerke fylle knott på generatoren til meieriets tankbil under okkupasjonen.

Kirkestedet Frogner

Frogner gamle kirke er en steinkirke bygd på Frogners grunn ca. år 1200, muligens litt tidligere. Kirken brant ned etter lynnedslag St.Hansaften 1918, men er nå bygd opp igjen og ble vigslet 21. juni 1981, samtidig som kirkens 800-års jubileum ble markert. Etter brannen tydet nemlig professor Magnus Olsen en runeinnskrift i kalkpussen i korets søndre vegg slik: «Gud signe den mann som gjorde og gjøre lot, det er Erling Lo(ftsson?)». Dette er trolig byggherren, bonden på Frogner, og kirken har fra starten vært en gardskirke, eller såkalt høgendeskirke.



Alt i middelalderen er det gjort vesentlige forandringer i kirken, skriver Roar Hauglid i Sørums bygdebok. Den opprinnelige korbuen var trolig bare halvannen meter bred, betydelig smalere enn i dag. På veggene på hver side av nåværende korbue sees tydelig ansats til mindre buer, som går tvers gjennom muren. I disse bruene er det delvis brukt

teglstein. Sannsynligvis har disse tilhørt et gotisk korbueparti, en spissbuet, tredel portalåpning av teglstein, noe som er svært sjeldent i Norge.

En originaltegning av Frogner kirkes grunnplan fra 1660-årene i Riksarkivet viser at kirken har hatt to like store vinduer på sørveggen i skipet, og et litt mindre i koret. På nordveggen er det som vanlig for middelalderkirker ingen vinduer. De to vinduene i skipet ble etter 1985 slått sammen til et stort.

Tårnet med fire smptårn ble reparert og bekbredd i 1669 av byggmester Fabian Stang. Allerede i 1681 ble det reparert på nytt av byggmester Anders Hansson. Likevel sviktet tårnet når det ble ringt med klokkene, og i 1693 «var det gansche forraadnet og udøgtig saa det stod paa fald og icke til nogen Reparation tienlig». Tårnet ble tatt ned og et nytt tårn kledd med blikk satt opp igjen. Allerede 1700 var ee fire småtårn «feldige og forraadnet», og ble derfor fjernet. Siste gang tårnet ble bygget opp på nytt var i 1827.

Til alt hell hadde riksantikvaren sørget for at arkitektene Reiersen, Guetter og Schou i 1899 hadde foretatt en grundig oppmåling av kirken. Alt lå derfor slik til at den kunne restaureres. Frogner ungdomslag, stiftet 1930, tok et initiativ ved å kontakte Oslo-arkitektene Norseth og Wiel-Gedde, og i 1936 godkjente riksantikvaren at det ble lagt tak på ruinene og settes inn dører og vinduer. Restaureringsarbeidene gikk langsomt. I 1967 valgte menighetsrådet en komité som skulle foreslå innredning til kirken.

Først da nok en komité ble nedsatt i 1972 kom det fart i sakene. Ut fra arkitekt Bjarne Hvoslefs tegninger av innredningen ble det gitt et kostnadsoverslag på 200.000,- kroner. Statlige og kommunale bevilgninger førte til at arbeidet kunne starte i 1974. Benker og brystning kom på plass allerede året etter. I 1977 var alterpartiet og prekestolen på plass. Da ble også rekonstruksjonen av lysekronen fra 1698 utført ved gjørtler C.P. Larsen hengt opp. To år senere kom det opp seks lysarmaturer for elektrisk belysning fra Høvik Lys. Treskurden på altertavla og prekestolen er utført av Brødrene Ullersmo på Kløfta. Staffering og kunstmaling av altertavla med billedfeltene, prekestolen og benkedører er utført av kunstmaler Erik Dahlin fra Drøbak. Kirken for øvrig er malt av malermester Gunnar Strøm på Frogner.

Frogner nye kirke

Etter at Frogner gamle kirke brant i 1918, foregikk alle kirkelige handlinger for sognet i bedehuset. Det ble bestemt at den nye kirken skulle plasseres på eiendomsgrensen mellom Nordre og «negarn» Frogner. Kirken ble tegnet av arkitekt Ole Stein fra Kristiania, og byggmester Axel Bjørnstad fra Feiring fikk i oppdrag å bygge kirken. Våren 1923 var alle planer og forberedelser kommet så langt at byggearbeidene kunne begynne.



Det er ikke kjeller under kirken, bare et bærerom under koret. Det ble derfor bare først gravd ei dyp grøft der hvor grunnmuren skulle bygges. I april 1924 ble det nedlagt en grunnstein i muren, et skrin med forskjellige papirer om situasjonen på det tidspunkt kirken ble bygget. Sommeren 1924 kom ei klokke til kirketårnet på 400 kilo fra klokkestøperiet Olsen Nauen i Sem utenfor Tønsberg. Våren 1925 ble det bestilt et stort orgel hos orgelbygger Jørgensen i Oslo.

Frogner nye kirke ble innviet 9. oktober 1925 av biskop James Maroni. (?) Sommeren 2006 ble August Eiebakke fra Eidsberg engasjert for å male alterbildet. Motivet er fra historien om den vantro Thomas, og under bildet står teksten: «Vær ikke lenger vantro, men troende.»

Byggingen av den nye kirken i Frogner ble dels finansiert av forsikringspenger etter brannen av den gamle kirken, dels bevilget Sørums kommunen en vesentlig del av midlene, men det ble også holdt basarer for å skaffe penger til kirkebygget. Basarene ble holdt enten på meierisalen eller på skolen. Foruten alle gevinstene, som en kunne ta nummer på som ble ført inn i bøker, var det lykkeshjul, tombola, fiskedam og skyting med luftgevær og fjærpiler. Det var også utlodning av kaker som var gitt til basaren.

Den viktigste endringen i Frogner kirke siden 1925 er at de to store runde ovnene foran i kirken nå er fjernet. I stedet er det montert elektriske varmerør mange steder under benkene i hele kirken. I tillegg er både gulv og tak etterisolert. Begge disse forholdene har gjort kirken varmere og mer behagelig å oppholde seg i vinterstid.

Å vokse opp på gard

Både bilder og tekst i denne presentasjonen av Frogner i Sørums på nettet er hentet fra Kristian Lieunghs bok «Minner fra Frogner», med undertittelen «oppvekst på Romerike i mellomkrigstiden», som Blaker og Sørums historielag utgav i 2002.

Kristian Lieungh er født på Melvold i Frogner 4. juli 1916 som yngste sønn av Gunda og August Lieungh. I utgangspunktet var dette en minneoppgave Lieungh skrev etter at Landslaget for lokalhistorie i 1994 utlyste en konkurranse blant godt voksne nordmenn om å skrive ned minner fra sin oppvekst i mellomkrigstida. Lieunghs bidrag ble premiert som det beste fra Akershus.

Endringene i det 20. århundre var store i norsk landbruk. Fra et gardsliv med hesten som eneste trekkraft og et stort antall ansatte til et gjennommekanisert jordbruk hovedsakelig basert på familiens arbeidsinnsats, og der en vesentlig del av husholdningens inntekter til og med kommer fra annet arbeid. Fordi forandringene har vært så store, er det desto viktigere å ta vare på minnene fra mellomkrigstida, da hesten fortsatt var eneste trekkraft.

Å vokse opp på gard i mellomkrigstida var som Kristian Lieunghs framstilling dokumenterer i langt større grad enn i dag å være en del av arbeidsfellesskapet. Men det var også fristunder. Dyr en ble glad i; for Kristian Lieungh var det blant annet gardshunden Bamse, grevlingen Mette, rådyret de reddet fra sultedøden og jegerhesten Odin.

Kristian Lieungh forteller om hvordan en sandhaug på gardsplassen hvor han lekte med ei lita kjerre han hadde fått som han lesset sand på og av, og slik apte etter de voksnes arbeid. Om vinteren gjorde ei blå flaske med kort hals tjenesten som bobsleigh i den samme snøhaugen, og det gjaldt å lage så mange svinger, tunneller og broer som mulig. Han bygde snøhus og lykter av snøballer med små stearinlys inni.

Han fikk tidlig som jobb å hente ved inn til de mange vedovnene i våningshuset. Han spikket også stikker av kvistfrie vedtrær som ble lagret i en pappeske under komfyren og

ble brukt til opptenning. Han lærte også å tenne opp i ovnene, og å passe på at ingen ting stod så nær ovnen at det kunne ta fyr.

Kristian fikk et duepar, mens den eldre broren fikk et kaninpar. Av det siste ble det en hel avlsindustri, som også sikret mange velsmakende middager. Kristian fikk et malerskrin med vannfarger. Broren hadde løvsag og laget forskjellige ting av finerplater. I ukebladet Allers hadde de en gang mønster til å lage Heddal stavkirke i papp, og det ble gjort på Melvold. I tillegg spilte de ludo, halma, domino og firkort med norske forfattere.



På bildet ser vi Kristian Lieungh som nummer to fra venstre på drengestutrappa på Melvold sammen med Olaf Opland, lærlingen Paust K. Løchen fra Oslo og Grindaland med sine tre sønner.

Jul på storgarden

På bildet ser vi den gamle kongevegen forbi hagehekken på Melvold i mars 1903. Her vokste Kristian Lieungh opp i mellomkrigstida. Veien var i offentlig eie til 1881, men da ble den nye vegen i Melvoldenga lenger øst, der Trondheimsvegen fortsatt går, bygget. Da Kristian var 9 år gammel i 1925 ble det bygget nytt våningshus på Melvold, som fortsatt står der i dag.



«Det gildeste hele året var julekvelden,» skriver Kristian Lieungh. Et par dager før jul ble han med faren med hest og slede for å finne et juletre til «gråstuen» hjemme, hvor det

var tre meter til taket. På formiddagen julekvelden ble det satt opp kornband til småfuglene.

Til middag julaften klokka 12.00 var det risengrynsgrøt med mandel i, og den som fikk mandelen fikk en liten gave. Først om ettermiddagen, etter at alle hadde stelt seg og skiftet, begynte far og mor å pynte juletreet. Barna fikk ikke være med pyntingen, men lurte seg til å kikke i nøkkelhullet. Da treet endelig var ferdig pyntet, ble dørene åpnet, og da var det alle de levende stearinlysene på treet som var det fineste, erindrer Kristian Lieungh. Omtrent samtidig med at barna på Melvold ble sluppet inn i «gråstuen», ringte kirketjener Ole Rolstad med kirkeklokkene i den nye Frogner kirke. Det skapte en fin høytidsstemning som fortalte at nå var julen endelig kommet.

På det store bordet stod det fat med nøtter, kaker, dadler, rosiner, fiken og marsipan, og ikke å forglemme peppernøtter. Ved siden av lå det en liten stabel med nye julehefter. Det var «Julaften på landet», «Bondens ju», «Julehelg», med helsides fine fargebilder på tynn papp, og det var «Magne» julehefte og flere andre. Disse juleheftene fikk ikke barna se på før julaften.

Etter at alle var samlet, begynte en å gå rundt juletreet og synge julesanger. Og endelig kom det øyeblikket da gavene, som lå under juletreet, skulle deles ut. Kristian fikk, fordi han var minst, oppgaven med å krabbe under treet og fordele dem til de forskjellige mottakerne. Etter at pakkene var delt ut og innholdet gransket, var det tid for å spise julekveldsmåltidet. Lysene i to sølvstaker på bordet ble tent, og far leste juleevangeliet.

Først ble det servert risengrynsvelling med sukker og kanel. Så var det den tradisjonelle julematen med ribbe, medisterpølse med god saus, grønnsaker og gode «Marius»-poteter. Til dette drakk man hjemmebrygget grønt sirupsøl, laget av sirup, gjær og humle. Når far trakk korken opp av flasken, bruste det veldig, og det hendte ofte at det sprutet øl på gulvet. Til slutt ble det servert dessert med jordbær- eller bringebærsyltetøy med krem og tørre småkaker.

De gifte tjenestefolkene som bodde på garden, gjerne sveiseren og hans familie, feiret jul hos seg selv. Gardsguttene reiste vanligvis hjem til jul, men om det var noen som hadde lang veg, eller av andre grunner ikke reiste, feiret de jul sammen med familien på garden. Tjenestejenta var gjerne med å feire jul med familien – det var jo også mye som skulle gjøres på kjøkkenet.

Frogner under okkupasjonen

Bildet viser lærerboligen på Frogner under okkupasjonen med hakekorsflagget vaiende fra flaggstanga. Beboerne fikk merke krigen allerede 9. april 1940. Litt før klokka 08.00 kunne en se det ryke fra flyplassen på Kjeller. Et stort to-motors fly kom ganske lavt nordover og gjorde en sving over Frogner. De svarte korsene med hvit kant på skroget og hakekorset på sideroret var godt synlig. Det var et tysk bombefly av typen Heinkel III P. Skrudde en på radioen, kom meldingen om tyskernes invasjon. Ut over dagen så en fra Frogner også norske og tyske fly i kamp.

Etter en stund stilnet flyvirksomheten av. I stedet kom det lastebiler med norske soldater på lasteplanet nordover Trondheimsvegen. Blant annet passerte 26 lastebiler med Norges Banks samlede gullbeholdning. Etter ytterligere noen timer kom de første togene med tyske tropper og materiell. For å redusere skadene om jernbanelinja skulle være underminert, skjøv disse togene 2-3 åpne tomme godsvogner foran seg.

Lørdag 13. april og søndag 14. april var Trondheimsvegen full av tyske troppestyrker som dro nordover. 13. april kom det også panserjegere fra infanteriregiment 345 til Frogner fra Blaker for å besette området. En var redd for at nordmennene skulle sprengte brua over Leirelva på samme måten som brua over Glomma ved Årnes, og tok derfor

fem gisler som ble stengt inne på Frogner barneskole natta mellom 14. og 15. april. Noen hadde også sprengt ei lita bru på Trondheimsvegen ved Bergermoen natt til søndag.



Skolen var viktig for de nye makthaverne i Norge, og i mars 1942 ble det bestemt at 1.100 lærere som nektet å bli medlem av det nazistiske Lærersambandet skulle arresteres og sendes til Kirkenes for tvangsarbeid. Førstelærer ved Frogner skole, Sigmund Eldevik, ble arrestert 20. mars 1942 og sendt til Kirkenes. Aksjonen var imidlertid mislykket, 25. april måtte Kirke- og undervisningsdepartementet gi tapt; undervisningen skulle gjenopptas og lærernes tilsetningsvilkår skulle respekteres.

Skolen ble brukt som hovedkvarter for de tyske soldatene i Frogner under okkupasjonen. I tillegg rekvirerte tyske offiserer rom på Melvold-gardene en periode fram til krigshandlingene i Norge var avsluttet i midten av juni.

Dersom du er interessert i å lese mer om okkupasjonstida i Blaker og Sørumsund, er boka «Sørumsund under okkupasjonen 1940-45» til salgs i Blaker og Sørumsund historielag.

Boka «Minner fra Frogner» selges også kjøpes i Historielaget.