

## Jessheim – et sted blir til

**Skrevet av Ola Harald Fjeldheim**

*«Jasså, skæri på Varpet», sa farmor. Jeg tok det vel egentlig aldri på alvor, spurte aldri noe mer og tenke at det var et pussig påfunn. Noen år etter at hun ble borte, ble dette plutselig noe mer enn et rart utsagn. På et kart fra 1848 sto det skrevet akkurat der jessheimkrysset ligger i dag: Varpet. Selvsagt burde jeg ha skjønnet det før. Min gamle farmor, som pleide kalle toget for «trainet», hun hadde flere gamle begreper på lur i sitt vokabular. Å kalle Jessheim for Varpet føltet nok unaturlig for henne, samtidig forsto jeg at hun hadde vokst opp med dette navnet.*

Et varp er som regel betegnelse på et kvistkast, altså en haug med kvister hvor de som reiser forbi hiver på en kvist i forbifarten. I Ullensakers første bygdebok fra 1927 beskriver Reidar Th. Christiansen to slike i bygda – ett ved Ljøgodtmoen og et i Holtmarka ved grensen til Nes. Men altså ikke noe der Jessheim i dag ligger. Det knytter seg som regel historier til slike varp, om henrettelser, drap eller andre dramatiske hendelser. Varpet på Ljøgodtmoen, som ligger ca. to km nord/nordvest for Jessheim, finnes fortsatt og holdes ved like av lokale krefter. Om dette skriver Christiansen: «Det var for meget lang tid siden to jenter som skulde kappløpe om en gutt. De skulde løpe fra Kopperud (hvorfra de kanskje også var), den ene om Ullensaker kirke, den annen om Hovin, for så å se hvem som kom først frem til et nærmere avtalt mål, antakelig ensteds langt sydvest i bygden, Men ingen av dem nådde frem. Den ene stupte død ved Fjellhammer, den annen på Ljøgodtmoen, hvor kastet som ennu vises, er blitt til som et minne om hennes død.»

### Varpet

Vegkrysset med navnet Varpet har i hvert fall eksistert siden Kongevegen til Trondheim ble lagt her, trolig tidlig på 1700-tallet. Rundt lå gårdstunene spredt i landskapet, med Døli, Gjestad og Trøgstad som de nærmeste. Oldtidsvegen, som er navnet vi bruker på den gamle hovedvegen mellom Viken og Nidaros, gikk lengre vest, over Bjørkegårdene, forbi Hovin og forbi Raknehaugen. Byggingen av Kongevegen flyttet trafikken østover, slik at den gikk forbi gårdene Dragvoll og Trøgstad, forbi plassene ved Allergot, forbi Døli og Nordby, og så videre nordover mot Lie.

I den grad det eksisterte noen form for sentrum i bygda, var dette ved Ullensaker kirke og ved Hovin kirke. Kirkebakkene var møteplasser, og begge stedene var det embetsgårder som bygdas befolkning fra tid til annen måtte oppsøke.



*Nordbytjernet øverst, Jessheim sentrum ligger i dag litt over midten på dette kartet, tegnet av Krebs i 1805.*

1812, i kriseårene under Napoleonskrigene, gikk bøndene i bygda sammen om å opprette et kornmagasin. Dette skulle fungere som en slags bank, hvor bøndene kunne gjøre innskudd, uttak og lån av såkorn. Bygningen ble satt opp nordvest for Allergotplassene, av tømmer som bøndene selv stilte med. Kornmagasinet dannet senere utgangspunktet for det som ble Ullensaker sparebank. Selve bygningen ble solgt til forsvaret og flyttet til Gardermoen, hvor den fremdeles står.

Trafikken etter vegen var ikke stor etter dagens målestokk. Likevel genererte den en del aktivitet. I 1821 overtok gården Øvre Trøgstad gjestgiverbevillingen fra Dragvoll litt lengre sør. Å ha denne bevillingen førte med seg mye arbeide, men også en del inntekter. Nord for Trøgstad slynget vegen seg innom de mindre plassene ved Allergot, før den svingte slakt vestover og krysset bygdevegen i krysset ved Varpet. Mange av småplassene lå langs denne vegen, noe som var en opplagt fordel om en hadde tjenester eller varer å tilby. Imidlertid var

formannskapet i bygda tilbakeholdne med å tillate handel, da de anså dette for unødvendig og mulig skadelig for ullsokningenes moral. Det var i tillegg landhandlerier både i Hurdal, Eidsvoll og Nes, og ullsokningene kunne uansett handle det de ønsket i Christiania, som jo ikke var langt unna.

De fleste som bodde på plassene inntil vegen i dette området, var snekkere, smeder, skomakere eller bedrev andre håndverk. Kontraktene på plassene forbød både handel og skjenkevirkosomhet, men begge deler florerte. Skriftlige kilder forteller oss at flere av de som bodde etter vegen mellom skysstasjonen og Nordby, drev krovirkosomhet og skjenking. En av disse var Even Engebretsen Gjestadvarpet. Even var født i Ringsaker, men i hvert fall fra 1823, da han fikk en sønn på Gardermoen, bodde han i Ullensaker. Plassen Varpet under Gjestad, rett øst for selve krysset, overtok han i 1834 eller litt senere. Fram til ca. 1847 livnærte han seg som maler, men da pådro han seg en skade som gjorde ham til krøpling. I årene framover livnærte han seg og sin familie med å selge øl og vin. Bygdas fattigkommisjon så imidlertid ikke på denne gjeskjeften med blide øyne, så Even ble tungt skattlagt. I 1853 klagde han også til fattigkommisjonen over denne beskatningen. Dette ser ikke ut til å ha fått andre konsekvenser enn at han både i 1854 og i -55 beskyldes for å skjenke til misbruk.

Nå kan det også være andre grunner til at Even ble uglesett. Han tilhørte nemlig en periode thranitterbevegelsen, som medlem av Nordbye arbeiderforening. Han opptrer her som petisjonsunderskriver, og det er ikke usannsynlig at arbeiderforeningen hadde møter på Gjestadvarpet. På langt nær alle tilknyttet denne bevegelsen tilhørte de mindre bemedlede i bygda, men Even fikk store deler av livet understøttelse fra fattigkassen, og bl.a. i 1850 måtte han gå de få hundre meterne østover for å låne korn i bygdemagasinet.

### Kjøringa

I 1850 kan Ullensakers økonomi best karakteriseres som en miks mellom selvforsyning og blandingsøkonomi. Landbrukets produksjon var stort sett til selvforsyning, men det var også en del produksjon for salg. I tillegg ga kjøringa betydelige kontaktinntekter til bygdas bønder og husmenn. Eidsvollinger og ullsokninger var de som dominerte denne trafikken, mest med transport mellom Christiania og enten Minne eller Eidsvollsbakken, men også med transport på Hurdal med sagbruk og glassbruk, og på sagene ved Strømmen. Gjennomgangstrafikken og aktiviteten knyttet til kjøringa bidro til at det var rom for å tilby både håndverkertjenester, høy, drikke og tak over hodet langs vegen. Skjenkestuene var jo også kjente feller for bønder på vegen hjem, som hadde betaling i lomma, tørsten i halsen og følelsen av å ha gjort seg fortjent til litt moro lengst fram i bevisstheten.

På tross av politikernes tilbakeholdenhet fikk Ole Gotaas privilegium til å drive landhandleri i 1852. Han startet opp virksomheten i Hans Romsaas sitt hus på gården Døli. Dette tunet hadde nettopp, i forbindelse med utskifting, blitt flyttet fra det opprinnelige tunet nede på sletta og opp til Varpet.



## Trainet

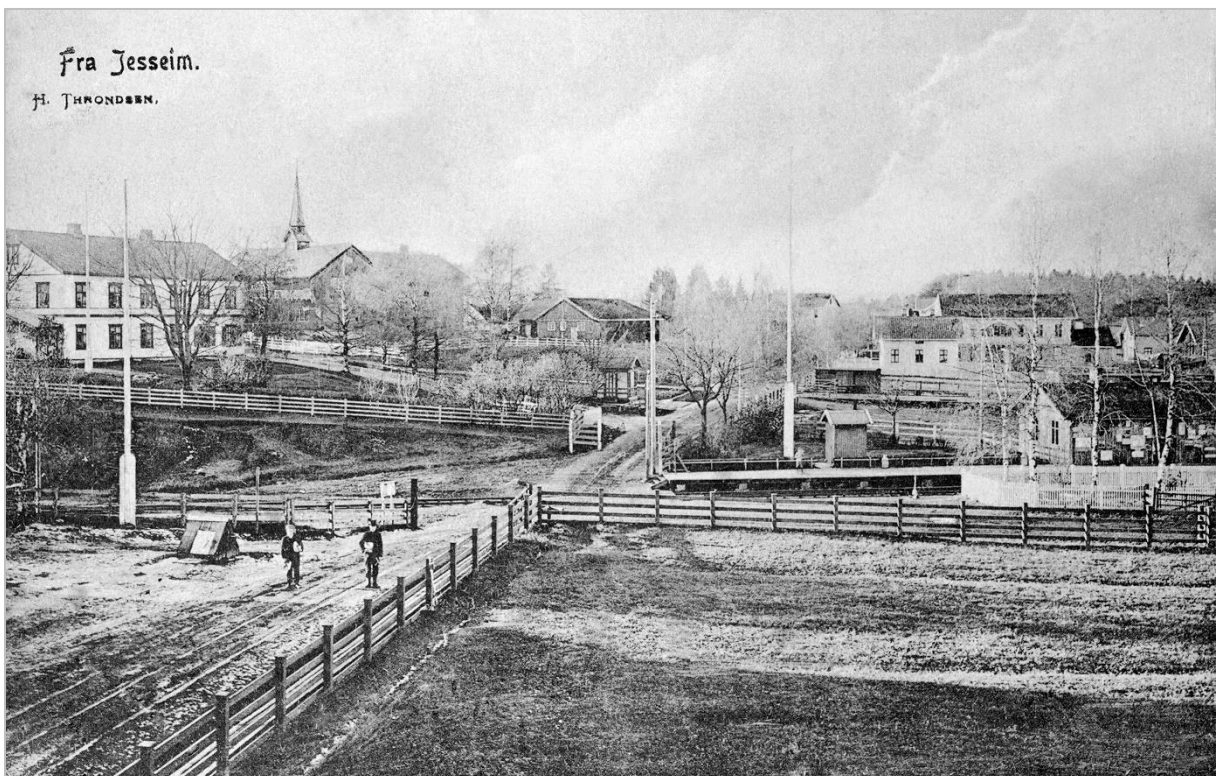
Mot slutten av 1840-årene begynte noen underlige menn å bevege seg i området ved magasinet. Et rart og ukjent språk snakket de også. De var engelske jernbaneingeniører, og arbeidet med å planlegge Norges første jernbane. Selv om det formelle vedtaket om å bygge banen først ble gjort av Stortinget i 1851, så var det klart alt fra 1848 at banen ville gå gjennom Ullensaker. Det sies at det lenge var aktuelt å legge traseen lengre øst, men dette ble oppgitt på grunn av dårlige grunnforhold. Stasjonen ble anlagt rett nord for bygdemagasinet, og ble fra starten kalt «stasjonen ved magasinet». Den ble etter hvert gitt navnet Trøgstad, etter gjestgiveriet og skysskiftet på Trøgstad litt lengre sør. I 1854 ble banen åpnet med stor festivitas. Samme året flyttet Ole Gotaas sitt landhandleri inn i egen gård rett ved den nylagte jernbanen, og overtok funksjonene som gjestgiveri og poståpneri. Etableringen av hovedbanen var et stort moderniseringsprosjekt som virket inn på mange områder. Byggeskikken ble et av dem. Sveitserstilen ble introdusert i Norge årene rundt 1840, bl.a. med Grotten og vaktstuen ved slottet. Stilen hadde imidlertid ikke fått mye spredning rundt i landet. Stasjonene langs hovedbanen ble imidlertid bygget i denne nye stilen, så også stasjonen ved magasinet. Den ble tegnet av Schirmer og von Hanno, og med lange takutstikk, skifertak, utskåret dekor og høyreiste vinduer skilte den seg markant fra alt annet bygget i Ullensaker. Ved stasjonen ble det også bygget et pakkhus og et moderne toalettanlegg, dvs. en utedo med plass til flere. Etter hvert kom det flere bygg, både et karakteristisk vanntårn og en stasjonsmesterbolig. Langs skinnene ble det anlagt en lang plattform i tre, vegen fra Varpet og østover krysset sporet rett syd for stasjonen. Og med dette var det etablert både et nytt tyngdepunkt i bygda og en akse å bygge det nye stedet langs.

Stasjonen ble livgivende for området rundt, og det store møtestedet. Jernbanen overtok raskt mye av persontrafikken. Dit kom nykommere, dit dro man for å ta imot besøkende eller for å hilse kjente farvel. Stasjonen var også stedet hvor nye varer ankom bygda – kolonialvarer, maskiner og annet eksotisk. Ikke minst var stasjonen stedet en kunne følge med – på hvem som fikk besøk, hvem som dro og på hvem som fikk pakker langveisfra.

Noen kilometer vest for Varpet og stasjonen finner vi en stor flat grusmo ved gården Garder. Her lå datidens største ekserserplass, Gardermoen. Militærøvelsene foregikk om sommeren, og førte med seg stor reisevirksomhet og transport av varer. Etableringen av jernbanen gjorde denne transporten enklere, og stasjonen ved magasinet ble Gardermoenes nær-meste tilknytning til jernbanen. Trafikken av varer og folk økte, og gjestgiveriet til Gotaas fikk konkurranse. Flere tilbød rom til leie, og behovet for både butikker og andre tjenester økte.



*Deler av sentrum lå på østsiden av jernbanen. Til venstre Jessheim Hotell, til høyre Svea pensjonat. I midten huset som ble brukt som kommunelokale 1875-1901, senere forretning. Foto: MIA/Ullensakersamlingen*



*Jessheim sentrum rett etter århundreskiftet. Til venstre Gotaas landhandel, deretter det nybygde herredshuset. I forkant jernbaneovergangen, litt lengre fremme ser en meieriet og Storgata. Foto fra Akershusbasen.*

**Hele artikkelen** om «*Jessheim – et sted blir til*» er på 12 sider, og har mye interessant historie om stedet, og mange fine bilder fra gamle dager.

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.

## 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

