

FRA HÅND TIL MASKIN

Den kulturelle skolesekken i Skedsmo

Ressurshefte til kulturarvtilbudet på 8. trinn



Forsidefoto øverst:

Nærbilde av tømmerstokk og sag tatt av Bjørn Gunnar Kværne. Kilde: Steinar Bunæs

Forsidefoto nederst:

Lillestrøm Dampsag & Høvleri, fotografert i 1961. Dette området er i dag en del av Elvebredden kunstpark. Kilde: Akershusbasen

Innhold

Forord.....	5
Relevante kompetansemål fra læreplan i samfunnsfag (SAF1-03).....	5
Industri globalt og lokalt.....	6
Hva er industri?	6
Den industrielle revolusjonen	6
To ulike industriperioder i Skedsmo – før og etter 1860	6
Sag- og mølledrift langs Sagelva.....	7
Vannet i Sagelva – en viktig energikilde	7
Møllevirksomheten langs Sagelva	8
Vannsagene – oppgangssaga og vannhjulet	9
Sagbruksvirksomheten på Strømmen	10
Plankekjørerene	11
1860 – et viktig tidsskille	12
Industrihistorien ved Sagelva/Strømmen etter 1860	13
Familien Ihlen og Strømmens Værksted	13
Stålstøperiet	13
Vognfabrikken	15
Bilproduksjon på verkstedet	16
Andre verdenskrig og vekstperioden etterpå	16
Strømmen Trævarefabrik	17
Gisledal Uldvarefabrik og andre virksomheter langs Sagelva	18
Jernbanen, kommunikasjon og infrastruktur	19
Jernbanen kommer til Strømmen	19
Postkontor og telegraf.....	20
Jernbanen kommer til Lillestrøm	20
Veier og framkommelighet	21
Industri og arbeid i Lillestrøm	22
Reguleringen av Øyeren	22
Sagdrift i Lillestrøm.....	22
Handel, fabrikker og oppblomstring av lokal industri	23
Arkitektur og bygninger i Lillestrøm	25
Sveitserstil og forseggjorte trehus	25
Hus på påler.....	26
Murtvang og jugendstil	26

Befolkning og levkår	28
Befolkningsvekst.....	28
Sosiale forskjeller	29
Krokketspill i Lillestrøm	30
Litteratur og kilder.....	31

Forord

Kulturarvtilbudet *Fra hånd til maskin* er en videreutvikling av *Industrihistorien langs Sagelva*, som har blitt gitt til 8. trinn som en del av Den kulturelle skolesekken i mange år. Tilbudet er nå utvidet til å handle om hele den industrielle utviklingen i et lokalt perspektiv; fra de første oppgangssagene ved Sagelva og bruken av vannkraft, til dampmaskinen kom til Lillestrøm og la grunnlaget for en by. Heftet du nå holder i hånden er også en videreutvikling av heftet som var knyttet til det gamle tilbudet, hvor både ansatte ved det tidligere Motormuseet på Strømmen, foreningen Sagelvas Venner, ansatte ved Museene i Akershus (avdeling Strømmen) og Den kulturelle skolesekken i Skedsmo var bidragsytere. Det meste av materialet fra det opprinnelige heftet er fortsatt med, i tillegg til nytt materiale som omhandler tiden fra 1860 og utviklingen av Lillestrøm. Skedsmokorset har også vært et viktig område i Skedsmo, og bøndene her har også drevet sesongbasert sag- og mølledrift til privat bruk. Dette og andre steder i kommunen er allikevel ikke vektlagt i dette DKS-tilbudet, siden det først og fremst er Strømmen og Lillestrøm som er sentrale når det gjelder lokal industrihistorie. Heftet er revidert og satt sammen av museumslektor Anne Gustafson og rådgiver for Den kulturelle skolesekken i Skedsmo, Trude Bjerkeseth. Medlemmer av Sagelvas Venner og Lillestrøm historielag har bidratt med å lese korrektur.

Heftet er primært tenkt som et ressurshefte for lærere med elevgrupper som deltar på DKS-tilbudet *Fra hånd til maskin*, og brukes som forberedelse til besøket. Hensikten er å gi et lokalt perspektiv på industrihistorien, og ved å sette seg inn i materialet på forhånd får elever og lærere bedre utbytte av tilbudet.

Vennlig hilsen

Trude Bjerkeseth

Den kulturelle skolesekken i Skedsmo, våren 2018

Relevante kompetansemål fra læreplan i samfunnsfag (SAF1-03)

Uforskaren

- reflektere over samfunnsfaglege spørsmål ved hjelp av informasjon frå ulike digitale og papirbaserte kjelder og diskutere formål og relevans til kjeldene

Historie

- finne døme på hendingar som har vore med på å forme dagens Noreg, og diskutere korleis samfunnet kunne ha vorte dersom desse hendingane hadde utvikla seg annleis
- presentere viktige utviklingstrekk i norsk historie på 1800-talet og første halvdel av 1900-talet og beskrive korleis dei peikar fram mot samfunnet i dag
- gjere greie for framveksten av velferdsstaten og beskrive trekk ved Noreg i dag
- gjere greie for teknologiske og samfunnsmessige endringar som følgje av den industrielle revolusjonen

Geografi

- utforske, beskrive og forklare natur- og kulturlandskapet i lokalsamfunnet

Industri globalt og lokalt

Hva er industri?

Industri betyr næringsvirksomhet som bearbeider råstoff. Virksomheten kan drives i fabrikker, verksteder eller hjemme hos arbeideren. Det kan være reparasjonsarbeid som gjøres mekanisk, kjemisk eller for hånd, eller det kan være fremstilling av nye produkter fra råstoffer og mellomprodukter. Et eksempel på mekanisk industri er produksjon av snowboard. Kjemisk industri kan være produksjon av plast. Håndlagde produkter kan være klær. Industrialisme betyr fabrikkdrift i stor stil med masseproduksjon og en høy teknisk standard, med avanserte maskiner til å gjøre arbeidet.

Den industrielle revolusjonen

Den industrielle revolusjonen er et begrep som brukes om overgangen fra et førindustrielt til et industrielt samfunn. I det førindustrielle samfunnet ble alt gjort med håndkraft eller med vannkraft. Vi regner at industrialiseringen startet i England på slutten av 1700- og begynnelsen av 1800-tallet. Dette førte med seg store forandringer i samfunnsforholdene, og den industrielle revolusjonen regnes av mange historikere som den mest omfattende endringen i menneskehetens historie de siste 10 000 årene. England var det ledende industrilandet gjennom mesteparten av 1800-tallet, men etter hvert spredte industrialiseringen seg til andre land. I Norge begynte det rundt 1840, og de første dampdrevne tekstilfabrikkene kom rundt 1850. I et Skedsmo-perspektiv er det først fra 1860 at det skjer en stor endring. Da ble sagbruksprivilegiene opphevet, og dampmaskinen kom til Lillestrøm. Andre steder i landet skjer ikke endringene like raskt, og det er først ved inngangen til første verdenskrig i 1914 at Norge kan kalles et industrisamfunn.

To ulike industriperioder i Skedsmo – før og etter 1860

Vi kan dele Skedsmos industrihistorie inn i to perioder; den førindustrielle perioden fra 1300-tallet og fram til 1860, og den egentlige industrielle perioden fra 1860 og til i dag. Fra 1300-tallet og fram til 1814 lå Norge under Danmark, og Kongen i København hadde kontroll over industrien. Det var strenge regler for hvem som kunne drive med produksjon av varer, og hvor mye de fikk lov til å produsere. Alle bedriftseiere fikk et *privilegiebrev*, der rettigheter og plikter for driften var fastsatt. Privilegieordningen gjorde at det var liten konkurranse, og en bedrift hadde eneretten til sin virksomhet i et område. På Strømmen var det produksjonen langs Sagelva som ble kontrollert av Kongen i tiden før 1860. Her ble det produsert store mengder plank for salg ved hjelp av oppgangssagene. Vi kaller dette for en førindustriell industri.

Rundt 1800 var den industrielle utviklingen godt i gang i Europa. Med påvirkning derfra, spesielt fra England, endret myndighetene lovverket, og den strenge kontrollen ble avsluttet. Privilegieordningen i trelastindustrien forsvant, og fra året 1860 kunne iderike personer selv velge å starte en virksomhet. Myndighetene bestemte ikke lenger hvem som skulle produsere varer, og heller ikke hva eller hvor mye de skulle produsere. Disse endringene, i tillegg til nye oppfinnelser som bl.a. dampmaskinen, gjorde at den virkelige industrielle perioden i norsk trelastnæring kom i gang etter 1860.

Da den første dampmaskinen kom til Lillestrøm kunne man etablere sagdrift her i stedet for å frakte alt tømmeret opp til Sagelva. Jernbanen, som kom til Lillestrøm i 1854, hadde også stor betydning, siden man nå kunne frakte både tømmer og mennesker til og fra Lillestrøm. Langs Sagelva utviklet det seg også ny industri, og det var en stor befolkningsvekst både på Strømmen og i Lillestrøm fram mot 1900-tallet.

Sag- og mølledrift langs Sagelva

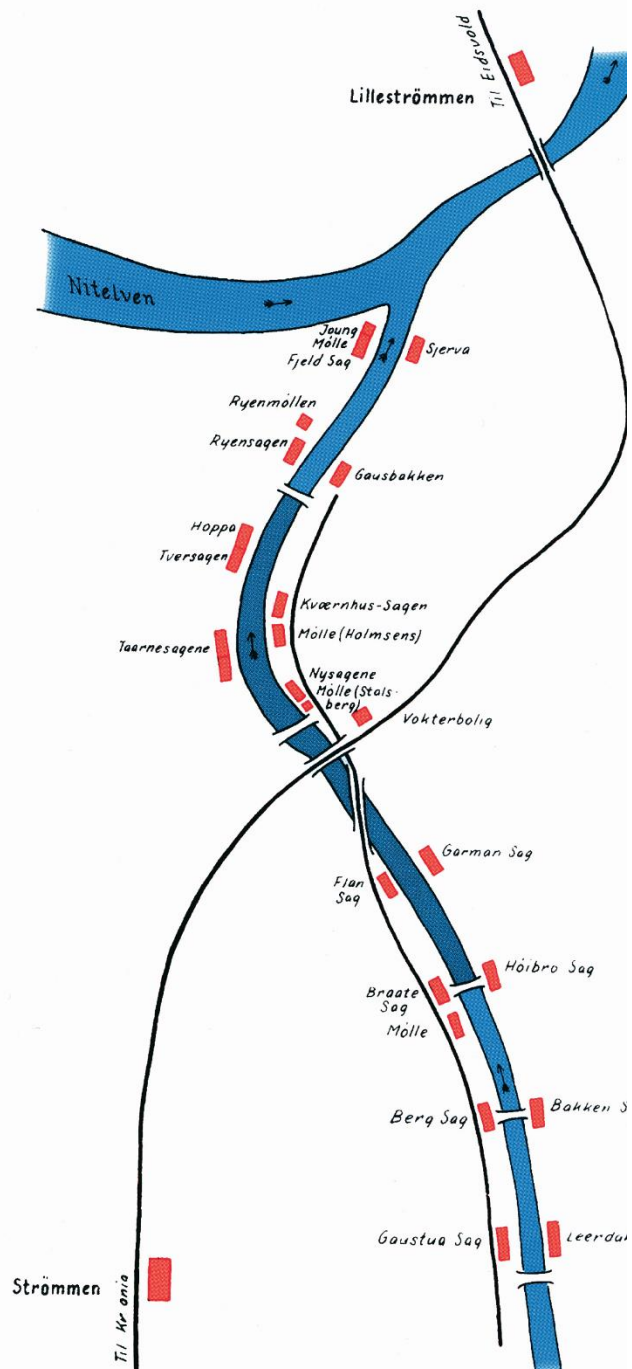
Vannet i Sagelva – en viktig energikilde

Strømmen har i flere hundre år vært et viktig industristed. Stedet fikk i sin tid navn etter sagene der og ble fra 1500-tallet hetende Sagdalen. Etter 1837 har det offisielle navnet vært Strømmen, mens nedre del langs elva fortsatt heter Sagdalen. Sagelva er to kilometer lang innenfor Skedsmo kommune og har sine kilder i Østmarka. Elvas hovedkilder er Elvåga og Losbyvassdraget. Sagelva har et fall på til sammen 45 meter, fordelt på flere mindre fall, før den renner ut i Nitelva. Kraften i de mange små fossefallene ble avgjørende for hvor man bygde sagbrukene og møllene. Før 1900 hadde man ikke teknologi til å utnytte store fall, og derfor var de små fallene ideelle for drift med vannhjul. På det meste var det fem møller og et sted mellom 20 og 30 sager i elva.

Produksjon av planker med vandrevne sager var hovedvirksomheten i førindustriell tid. Om vinteren ble plankene fraktet til Christiania (Oslo) med hest og slede, og dette ga jobb til mange mennesker. Det var også mølledrift langs elva på denne tiden.

I tiden etter 1860, den egentlige industrielle perioden, hadde størstedelen av sagbruksvirksomheten flyttet til Lillestrøm. Man var ikke lenger avhengig av å plassere sagene på steder med vannfall. Bruken av dampmaskinen gjorde at man kunne plassere sagene ut fra andre hensyn; som for eksempel bedre og større lagringsområder for tømmer og plank. Man valgte et sted hvor det var lettere å fløte tømmeret og frakte trelasten bort igjen.

Etter at vannsagene forsvant fra Sagdalen, oppstod nye virksomheter; som Strømmens Værksted og Strømmen Trævarefabrik. Med disse bedriftene kom den egentlige industriperioden. Disse var hovedvirksomhetene på Strømmen fra 1875 og utover, og i tillegg var det en rekke mindre virksomheter som for eksempel ullvarefabrikk og grammofonplatefabrikk.

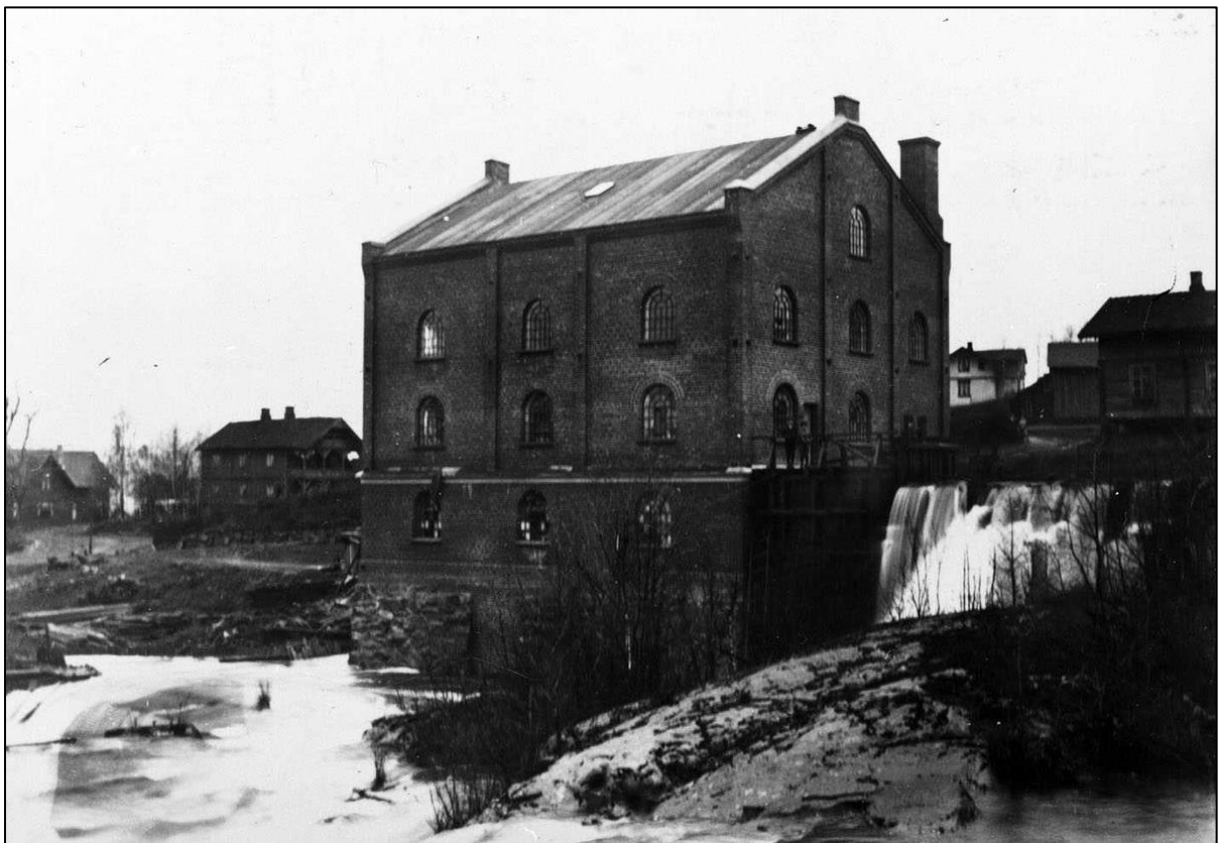


Sager og møller langs Sagelva i 1854. Fra Haavelmo 1950-51.

Møllevirksomheten langs Sagelva

I en mølle blir korn malt til mel. I eldre tid ble vannkraften i elver utnyttet til å drive rundt en kvernstein som malte kornet mot en annen, stillestående kvernstein. Sannsynligvis var de første enklere kvernbrukene i Sagelva tatt i bruk allerede på 1300-tallet. Bygdemøller var de større møllene på landsbygda som drev med leiemaling, dvs. maling mot betaling. Det er forskjell på dem og gårdskverner. Disse sto på gårder hvor bøndene malte sitt eget korn. Gårdskvernene utnyttet kraften fra vannfallene ved hjelp av kvernkaller; som har vertikale aksler, mens bygdemøllene ble drevet av vannhjul med horisontale aksler. Prinsippet bak vannhjulene står beskrevet under avsnittet om vannsager.

Etter hvert ble mølleteknikken forbedret, og rundt 1850 var det fem større møller ved Sagelva, bl.a. Gisledal mølle. Etter at øvre mølledam brast i 1953 ble det også produsert puffet ris her. Gisledal var den største av møllene, og også den som holdt på lengst. Driften av mølla opphørte i 1960-årene, og bygningen ble etter hvert revet. Møllene mottok korn fra et stort område – bøndene kom helt fra Nittedal og Østre Aker for å få malt kornet sitt. Møllene hadde en stor produksjon og representerer derfor en viktig del av Strømmens industrihistorie. Mølledriften ved Sagelva foregikk helt fra 1300-tallet og fram til 1960-årene, dvs. gjennom begge industriperiodene.



*Gisledal mølle sett nedenfra, ca. 1900-1905. Inngangen var fra Strømsveien.
Foto: Peder Westbye/Akershusbasen*

Vannsagene – oppgangssaga og vannhjulet

Hovedformålet med vannsagene var å sage tømmerstokker til planker. En oppgangssag er et eldre navn på en sagmaskin der ett sagblad er vertikalt satt fast i en ramme som beveges opp og ned. Etter hvert kom silkesaga, hvor det ble brukt flere sagblad samtidig.

Oppgangssaga var den første maskinen som framstilte planker og bord fra tømmer, og den ble drevet med vannkraft – derav navnet vannsag. For å drive saga opp og ned trengtes energi. Vannhjulet ga saga energi som ble overført fra elvas vannkraft på to ulike måter; enten ved å utnytte det naturlige fallet i elva, eller ved å lage en demning. Vannhjulet kunne være av tre ulike typer; overfallshjulet, brystfallshjulet og underfallshjulet. På den første typen hjul ledes vannet inn på toppen via en renne, mens de to sistnevnte vannhjulene stikker ned i vannet. Krafta fra vannhjulet blir så overført til saga slik at tømmeret kan sages til plank og bord.



Eksempel på en oppgangssaga med et underfallshjul. Vannet ledes fra toppen via en renne ned mot vannhjulet som drives rundt.
Foto: Svein Harkestad



Strømmensaga, 2012.
Foto: Steinar Bunæs

Strømmensaga er en rekonstruksjon av en 1700-tallssaga som sager akkurat slik de originale vandrevne oppgangssagene gjorde det. Den har blitt til gjennom et nært samarbeid mellom Sagelvas Venner og Skedsmo kommune, og ble offisielt innviet i 2009.

Strømmenkverna er bygd for å tjene som et minne om de mange kornmøllene ved Sagelva. Også den er det Sagelvas Venner som står bak, og den sto ferdig i 2014. Den inneholder en vandrevet kvern, samt en mindre kvern som drives for hånd. Her kan man få demonstrert maling av korn, og hvordan møller fungerte i tidligere tider.



Sagbladet på Strømmensaga.
Foto: Steinar Bunæs

Sagbruksvirksomheten på Strømmen

Det var fire gårder på Strømmen som hadde rettighetene til fossefallene langs elva: Bråte, Vestby, Ryen og Stalsberg. Fra 1520 ble vannkraften utnyttet til sagbruksdrift. Staten innførte lover i 1688 for å få kontroll med den økende inntektskilden som sagbruksdriften utgjorde og for å beskytte skogene mot snauhogging. Denne privilegieordningen satte regler for hvem som kunne drive med sagbruksvirksomhet, og hvor mye plank de kunne produsere.



*Skjærvasaga med ansatte i 1920. Kjerraten til venstre, trallebaner til høyre.
I bakgrunnen er Nordre Stalsberg gård.
Foto: Ukjent/Museene i Akershus' fotosamling*

Sagbruksdriften vokste raskt på Østlandet, og ble snart den viktigste næringen ved siden av jordbruket. Det var bøndene som hadde startet sagbruksdriften, men etter at næringen ble underlagt privilegieordningen fastla Kongen at sageierne måtte ha byborgerskap. Eierne fikk full kontroll med sagbruksdriften, for det var mye penger å tjene her. De ble kalt plankeadel, som en spøkefull betegnelse på en overklasse som tjente seg rik på foredling og eksport av planker og trelast. Bønder og husmenn ble benyttet som arbeidskraft.



Godseieren Peder Anker (1749-1824), som i 1772 kjøpte gården Bogstad utenfor Oslo med tilhørende skoger og siden også industri, var en typisk representant for den rike "plankeadelen" i Norge. Kilde: Wikipedia

Plankekjørerne

Rundt 1550-årene kom virksomheten ved oppgangssagene i full gang, og plankekjøringen tok til. Hensikten med denne virksomheten var å skaffe trelast til Oslo fra skogdistriktene langs Glommavassdraget. Samlingsstedet for tømmeret var Bingen ved Bingsfoss, og herfra var det enkelt å fløte tømmeret til sagene i Strømmen, som var korteste vei til Oslo. Plankekjøringen med hest og vogn eller slede tiltok og avtok etter som trelastprisene steg og sank. Så snart gode tider var i anmarsj ble det spurt i bygdene at nå var det penger å tjene, og jordbruket fikk skjøtte seg selv en tid. Da var det å lage i stand kjøredning, lesse på et godt høylæss og pakke matkiste. De kom fra mange kanter; Opplandene, Hadeland, Odalen, Østfold og bygdene rundt i Romerike. I sagbrukernes stuer og ellers på gårdene rundt omkring var det herberge til mange plankekjørere.

Da kjøringen var på det livligste, var det et yrende liv i stuen der plankekjørerne holdt til. Det var steder hvor det bodde 60 til 80 kjørere. På Lille Strøm gård kunne det være opp til 150 hester med kjørere. I sagmesterstua på Stubberud bodde det mannskap til 30–40 hester. Staller av bakhun (den ytterste planken fra en tømmerstokk, som har bark på én side) var satt opp rundt omkring.

I rommet hvor kjørerne holdt til, var det laget køyer ved veggene, eller det var en hjall (halvloft over bjelkene) under taket. På gulvet sto matkister og skrepper (skinnposer eller -sekker til oppbevaring av mat), så det omtrent var uråd å gå over gulvet. På bordet var det plass til kortspill og brennevinsflasker. Tyristikkene som lyste opp i stuen oste kraftig. Det luktet av svette, våte klær, brennevin, stekt flesk, nysmurt seletøy og hest. På kvelder vinterstid, når det var for kaldt å stå ute og reparere skoene på hesten, ble den tatt inn i stua og reparert til neste arbeidsdag. Det var drikk, banning, kortspill, simpelt snakk og slagsmål, prat om dagens bedrifter, om hestene, kjøringen, priser, planker, om grossereren (en kjøpmann som drev handel i stor skala), høkeren (en kjøpmann som bare hadde rettigheter til å drive handel med spesifikke varer) og andre opplevelser på veien. Nye skrøner og vitser ble fortalt. Hver enkelt måtte passe godt på sine eiendeler, og det var streng justis for den som våget å være langfingret.



"Ved Borrebækken", fargelitografi av Peter Nicolai Arbo, produsert mellom 1850 og 1890. Viser plankekjørere utenfor traktørstedet Borrebækken. Foto: Oslo Museum

Ren plankekjøring!

Uttrykket «ren plankekjøring» kjenner vi i dag som noe enkelt, og som noe alle kan klare. Det har sin opprinnelse fra plankekjøremiljøet i Sagdalen, da opptil 3000 hester nærmest kjørte i kø inn mot Christiania. Langs veien var det mange skjenkestuer, og mange av plankekjørerne fikk seg en dram eller flere underveis. Da var det godt at hesten bare kunne følge etter sleden foran, og på den måten finne veien på egenhånd.



*Plankekjøring slik tegneren Trygve N. Foss tenker seg det.
Kilde: Steinar Bunæs*

1860 – et viktig tidsskille

I 1860 ble sagbruksprivilegiene fjernet, og noen år før var dampmaskinen kommet til Norge. Jernbanen var ferdig utbygd med toglinje fra Oslo til Eidsvoll i 1854. Alt dette førte til store forandringer og modernisering av sagbruksindustrien. Vannsagenes tid var forbi. De nye sagene ble drevet med dampkraft og var ikke avhengige av elva og vannkraften. Dampsagene ble bygd ved Nitelva, og tømmeret kunne enkelt fløtes dit. Dessuten brukte man jernbanen til å frakte plankene, og dermed ble det også slutt på plankekjøringen. Lillestrøm fikk sin første dampsag i drift allerede fra 1. januar 1860. Tettstedet vokste fram fra siste halvdel av 1800-tallet samtidig med at sagbruksdriften økte.

Det ble utviklet mer avanserte maskiner, og siden myndighetene ikke lenger bestemte hva som skulle lages, kom det etter hvert mange nye produkter. Den virkelige industriperioden var i gang. Også på Strømmen ble det etablert nye bedrifter: Strømmens Værksted og Strømmen Trævarefabrik, som produserte nye varetyper.

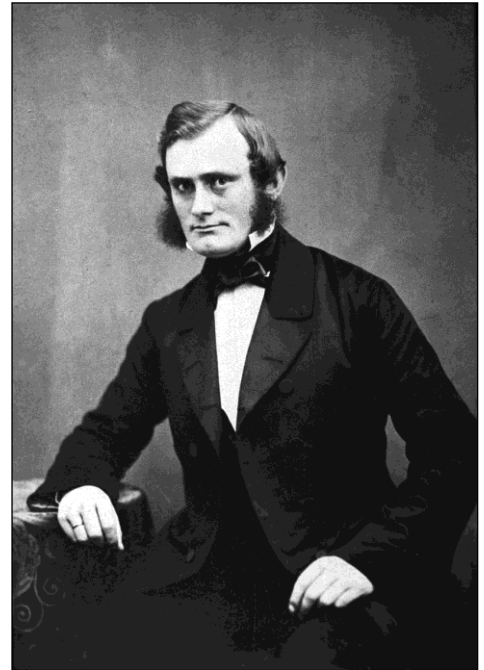
Industrihistorien ved Sagelva/Strømmen etter 1860

Familien Ihlen og Strømmens Værksted

Strømmens Værksted var en svært viktig bedrift på Strømmen. Den ble etablert i 1873 av Wincentz Thurmann Ihlen. De første verkstedbygningene ble satt opp på vestsiden av elva. Verkstedet bestod av smie/jernstøperi, maskinverksted og monteringshall, samt Flaen sagbruk som leverte trematerialer til jernbanevognene og modeller til jernstøperiet. Verkstedet og jernstøperiet leverte utstyr og vogner til jernbanene rundt i landet, og denne produksjonen vedvarte i hele bedriftens historie.

I 1878 begynte sønnen til grunnlegger Ihlen, Nils Claus Ihlen, som verksmester. Han var utdannet ingeniør ifra Sveits. Det var dårlige tider for virksomheten, og han moderniserte derfor verkstedet ved å erstatte arbeidsoppgaver som tidligere ble utført for hånd, med maskiner. Disse maskinene krevde mer energi, og vannhjulet i Sagelva ble erstattet med en turbin for å øke kapasiteten. En turbin er en vandrevet motor.

N. C. Ihlen var aktiv i kommunepolitikken og ble også etter hvert stortingsrepresentant og arbeidsminister i Gunnar Knudsens regjering i 1908. Fra 1914 til 1918 var Ihlen utenriksminister. I 1908 ble verkstedet gjort om til aksjeselskap og fikk navnet AS Strømmens Værksted.



*Wincentz Thurmann Ihlen, fotografert i 1860-årene.
Foto: Akershusbasen*

Stålstøperiet

I 1902 ble det etablert et stålstøperi på østsiden av Sagelva; «Strømmen Staal». Både maskinene og kunnskapen om stålstøping ble hentet fra Frankrike, og skipsindustrien var den største kunden. Et produkt måtte først lages som modell i tre. Denne ble så satt ned i sand for å overføre tremodellens form til sanden. Flytende stål ble fylt i formene; og herfra gikk produktet til pussieriet.

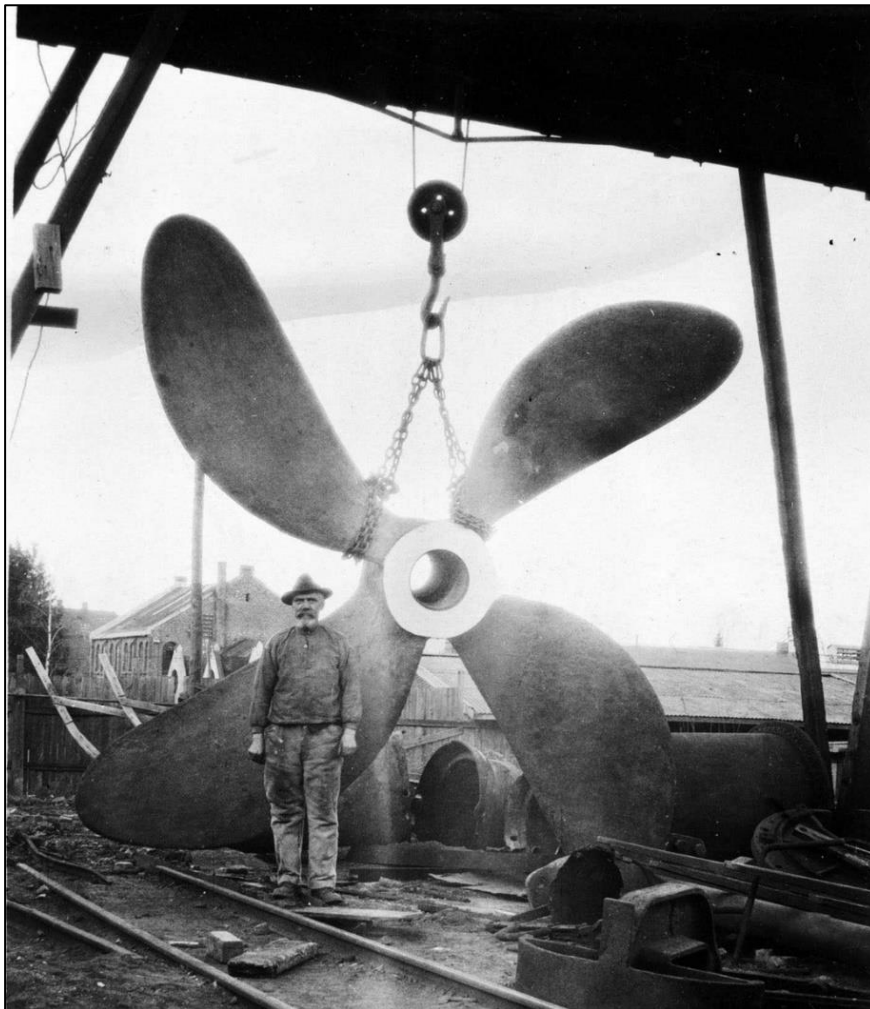


*Et gammelt postkort viser stålstøperiet i 1910.
Foto: AFM 0231-112:0076*

Elektrisitet ble produsert ved eget kraftverk i Sagelva. Dette ga elektrisk lys inne i verkstedet. Med stålproduksjonen økte arbeidsmengden kraftig. Strømmens Værksted var kjent for kvalitet og punktlig levering. Støpegodset ble godkjent av Lloyds allerede i 1903. Dette var en viktig kvalitetsgodkjenning.

I 1923 overtok de to sønnene Joakim og Alf bedriften etter faren. De hadde utdanning fra henholdsvis Tyskland og Amerika og tok med seg kunnskap derfra. Under 1. verdenskrig var det gode tider for bedriften, men fra 1923 til 1934 var det vanskeligere. I store deler av denne perioden var det streiker og lockouter. Arbeiderne var organisert i ulike arbeidstakerorganisasjoner som kjempet for bedre lønn og arbeidsvilkår.

På tross av den vanskelige økonomiske situasjonen, ble mellomkrigstiden en sterk utviklingstid for norsk industri. I de store bedriftene gikk utviklingen fra håndverkspreget produksjon til en virksomhet med flere maskiner, bedre arbeidsmiljø og en mer profesjonell arbeidsstokk. Brødrene Ihlen satte i gang mer modernisering. De lagde nye bygninger, kjøpte nye maskiner og utviklet nye produkter. I 1925 gikk støperiet over til å bruke elektriske støpeovner. Bedriften arbeidet lenge med framstilling av rustfritt stål. I 1929 leverte de den første rustfrie propellen. De utviklet en spesiell legering kalt SR4, som var 50 % sterkere enn vanlig stål og mye seigere. Ved stålverkets 50-års jubileum hadde verkstedet levert mer enn 1200 propeller av dette materialet.



*Lars Mathiesen avbildet i 1925 foran Strømmens Værkstedes til da største propellstøp.
Foto: Akershusbasen*

Vognfabrikken

Støperiet og vognfabrikken lagde ulike produkter, og i hovedsak jobbet folk enten i støperiet eller i vognfabrikken. På vestsiden av elva var den opprinnelige delen av fabrikken. Der begynte man å lage jernbanevogner, og bedriften leverte etter hvert også trikker og tog til undergrunnsbaner. De lagde også busser, biler og en lettere form for jernbanevogner – kalt motorvogner. I 1952 hadde verkstedet levert rundt 45 % av Norges Statsbaners (NSB) tog.



*Produksjon av togvogner ved Strømmens Værksted i 1924.
Foto: Anders Beer Wilse/Norsk Folkemuseum*

Fra 1925 produserte Strømmens Værksted busser med karosseri i tre og stål. (Bedriften fikk lage busser fra American Car & Foundry.) Datidens måte å bygge på var understell i tre og kledning av stålplater. Veimyndighetene kunne ikke godkjenne slike busser på grunn av for stor vekt. Vektproblemet gjorde at man vurderte andre materialer, og de kom fram til at en aluminiumstipe kalt duraluminium kunne egne seg. Dette ble en suksess, og bedriften leverte busser til Oslo Sporveier og til andre byer. Buss- og motorvognproduksjonen førte til en ny yrkesgruppe på verkstedet; tegnerne. De jobbet på verkstedets nye tegnekontor og lagde alle tegningene til bussene og motorvognene.



*Busser i serie A-180 – A-199 B6 oppstilt utenfor Strømmens Værksted i 1936.
Foto: Ukjent/Oslo byarkiv*

Bilproduksjon på verkstedet

På Strømmens Værksted, i likhet med mange andre steder i Norge, begynte de å produsere Dodge personbiler, som ble importert i deler og montert på Strømmen fra 1931. I 1934 kom "Strømmendrosjen", en taxibil med sju seter. Det var brødrene Alf og Joakim Ihlen som sto for bileventyret. Alf Ihlen var ingeniøren som tok seg av det tekniske, og Joakim var salgsmannen. Bilproduksjonen opphørte i 1940, men i disse ni årene ble det produsert hele 1800 biler.



*Prøvekjøring av Dodge 1939 produsert på Strømmens Værksted.
Foto: Akershusbasen*

Andre verdenskrig og vekstperioden etterpå

Under krigsårene 1940-45 ble det bl.a. produsert elektriske busser kalt trolleybusser. Det var mangel på de fleste varer og spesielt vanskelig for folk å skaffe nok mat, og fra 1941 og ut krigen ble det derfor servert middag til arbeiderne. Etter krigen var det mangel på det meste, og myndighetene hadde streng kontroll. Marshallhjelpen fra USA, 1948-52, gjorde situasjonen mye bedre for industrien. Denne hjelpen ble tilbudt ulike europeiske land, slik at produksjon og handel kunne begynne igjen. Hjelpen innebar tilgang på kapital, råvarer og maskiner. Dette satte fart i produksjonen over hele Europa og økonomien ble bedre.

Etterkrigstiden var en god periode for Strømmens Værksted, fordi varene de produserte var etterspurte. Behovet for faglært arbeidskraft var stort, og selv om det hadde foregått undervisning på verkstedet siden 1890-årene, ble det i 1946 opprettet en egen teknisk fagskole. Denne utdannelsen i bedriften fortsatte fram til 1970-årene, da staten overtok skoleringen. Bedriftskoler, lærlingeordninger og etterutdanning var en del av dagliglivet ved verkstedet. I løpet av disse årene ble det bygget mange nye bygninger, og de gamle ble utvidet i høyden, lengden og bredden. Flere branner gjorde også at gamle bygninger ble revet til fordel for nye. Det ble bygget nytt laboratorium, ny spisesal, nytt modellsnekkeri og ny monteringshall ved vognfabrikken.

Fabrikken lagde flere og flere propeller og var Norges største propell-leverandør. I perioden 1958-67 steg leveransene av stålpropeller til inntil 51 stykker per år. Antallet er kanskje ikke stort, men propellene var mellom fem og åtte meter i diameter, og veide fra 12 til 47 tonn.

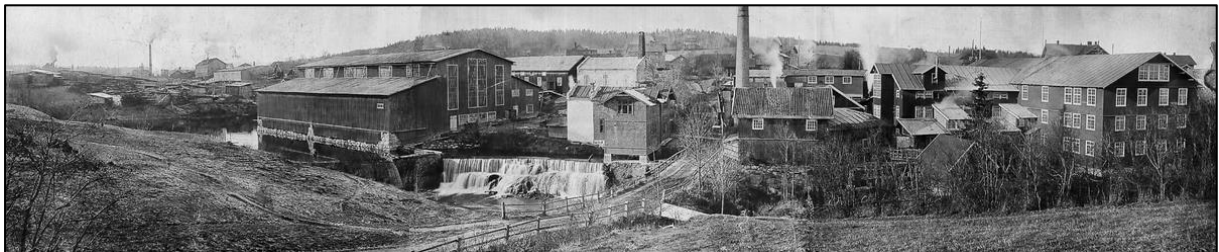
I 1955 ble det opprettet en plastavdeling i vognfabrikken, og plast ble brukt i både tog og busser. I 1961 sysselsatte bedriften mer enn 1000 ansatte – det største antall noen sinne. Fra 1966 produserte verkstedet også plastbåter.

I 1970 ble stålverket slått sammen med støperiet ved AS Raufoss Fabrikker. Fra den tiden ble også bedriften en del av den begynnende oljevirkomheten i Norge med en egen avdeling i Egersund. Likevel førte bl.a. den internasjonale oljekrisen i 1973 til at stålproduksjonen på bedriften ble lagt ned i 1978. Olav Thon kjøpte lokalene til bedriften i 1978/79, og Strømmen Staal AS ble etter hvert til det vi i dag kjenner som Strømmen storsenter.

Strømmen Trævarefabrik

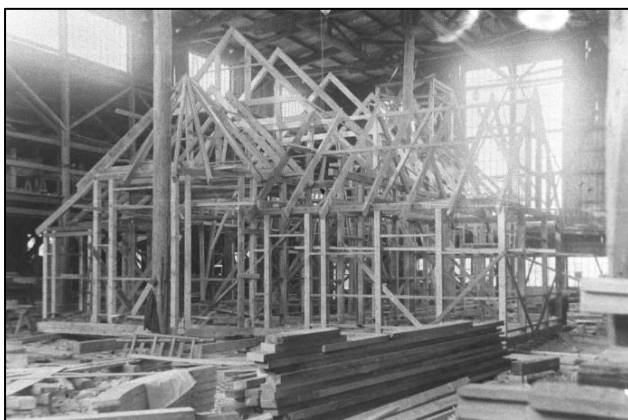
Ingeniørene Christen Segelcke og Gabriel Hauge startet i 1884 Strømmen Trævarefabrik på samme sted som Bråte mølle lå. Fabrikken var en viktig bedrift på Strømmen i årene 1884–1938. I 1887 leverte fabrikken sine første hus. Dette var starten på produksjon av hus og ferdighus, og i 45 år var fabrikken en av landets viktigste ferdighusfabrikker. De har levert hus til alle verdensdeler, og produserte også dører, vinduer og listverk for eksport til Europa.

I 1894 ble eiendommen på sydøstsiden av Sagelva og Skjærvasaga nederst i elva kjøpt opp av bedriften. Skjærvasaga produserte trematerialer til fabrikken fram til 1920-årene. I starten hadde fabrikken 30 ansatte, og i 1919 omlag 360 ansatte.



*Strømmen Trævarefabrik, panorama 1905.
Foto: Ukjent/Kent Jensby Sørensen*

I 1919 brant store deler av fabrikken, og etter vanskelige år stengte den i 1929. Nye eiere startet Strømmen Trævarefabrik og Høvleri A/S. En stor brann i 1938 ødela mesteparten av denne fabrikken. Etter ny oppbygging var det produksjon her fram til 1990. Det mest kjente produktet var «Strømmen heve- og skyvedør». I 2018 vet vi at minimum 28 land fra alle kontinenter har mottatt hus fra Strømmen Trævarefabrik, og elleve nasjoner har fredet til sammen 75 hus fra fabrikken. Seks av disse er oppført i World Heritage List. Det registreres stadig ny informasjon om hus fra fabrikken.



*Materialene ble skåret til, satt opp og merket. Bygget ble deretter demontert og sendt til bestemmelsesstedet.
Foto: Akershusbasen*



*Direktør Christen Segelckes hus fra 1893.
Foto: Ukjent*

Gisledal Uldvarefabrik og andre virksomheter langs Sagelva

I 1888 ble Gisledal Uldvarefabrik startet i gamle Gisledal mølle. Etter hvert flyttet ullvarefabrikken til en ny bygning og ble siden overtatt av Kristiania Textilfabrikk med 25 ansatte. Etter at de gamle møllebygningene brant i 1906, ble en ny oppført i 1907. Det var en fireetasjes murbygning.

Knut Ryen startet en grammofonplatefabrikk i lokalene i 1935 og drev denne fram til 1955. Den hadde tolv ansatte. En stor vedfyrt dampkjele sørget for stort nok trykk til pressing av grammofonplatene. I 1940 anla han en barberbladfabrikk. Produktene het *Skarpegg* og *Snøgg*.



Produktsortiment fra barberbladfabrikken.
Foto: Steinar Bunæs

I 1934 ble Flaen sag kjøpt av Norsk Høvljernfabrik, som startet opp virksomheten sin i Gisledal i 1924. Under vanskelige forhold klarte bedriften å få reist en stor industribygning i betong, samt flere mindre bygninger. Kort etter ble lokalene beslaglagt av okkupasjonsmakten, som ville bruke dem selv. Det meste av maskiner og verktøy forsvant, og eierne tapte mye penger. Bedriften leverte maskindeler til høvlerier og til treull-, cellulose- og papirfabrikker. Den ble nedlagt i sekstiårene, og lokalene ble deretter bortleid til Sagdalen Karosseri som drev med biloppretting og lakkering.

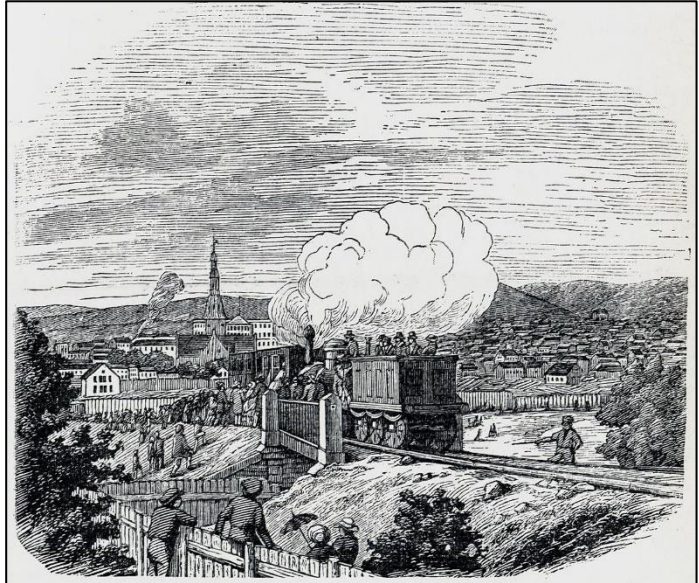
Oluf A. Martins møbelfabrikk drev også noen år på Flaen. Firmaet ble etablert i Oslo i 1939, og flyttet til ledige trebygninger her i 1941. Bedriften hadde opptil 35 ansatte, og produserte radiokabinetter og enklere tremøbler. I lokalene ble det i de siste krigsårene produsert illegale aviser for Osloområdet.

Jernbanen, kommunikasjon og infrastruktur

Jernbanen kommer til Strømmen

Stortinget vedtok i mars 1851 å bygge jernbane mellom Christiania og Eidsvoll. Hensikten var å opprette en effektiv forbindelse fra hovedstaden til Mjøsområdet, men også transporten av trelast fra Sagdalen og Strømmen var av stor betydning. Det ble en britisk entreprenør som fikk kontrakten, og arbeidet startet i september 1851. En stor arbeidsstokk jobbet på flere områder langs anlegget samtidig – nærmere 1500 engelske og norske arbeidere var i sving. Arbeiderne hadde tolv timers arbeidsdag med en times spisepause – ofte kunne de også arbeide tre timer overtid.

Strekningen Oslo–Strømmen ble prioritert. I 1852 ble det gitt tillatelse til prøvekjøring med trelast mellom Strømmen og Oslo, og i 1853 stod landets første sidespor fra Strømmen, langs Sagelva, ferdig. Den 4. juli 1853 gikk det et prøvetog for persontrafikk tur-retur Oslo–Strømmen med spesielt inviterte gjester. Fra slutten av 1853 var det prøvekjøring med gods- og persontog helt til Eidsvoll. Dette skjedde ett år før Norsk Hoved-Jernbane ble åpnet fram til Eidsvoll 1. september 1854.



«Prøvetur paa Jernbanen til Lillestrøm, 4 Juli 1853». Illustrasjon hentet fra boken "En Christianiensers Erindringer fra 1850- og 60-Aarene" av Nielsen, Yngvar og utgitt av Gyldendal (Kristiania, 1910).

Tog fra Oslo til Strømmen 4. juli 1853

«Endelig – den 4. juli 1853 var dagen kommet da det første persontog gled ut fra Grunningen ved Oslo Ladegård og oppover til Strømmen. Etter 31 minutters forløp nådde toget frem til Strømmen, uaktet at det underveis hadde stanset fem minutter for å innta vann og dessuten var blitt sinket ved at folk ikke ville fjerne seg fra banen. Ved ankomsten ble det mottatt av et stort antall mennesker med tydelige velkomsthilsener, likesom her også var oppført en æresport av grønt, hvori ordet Velkommen var anbragt med store bokstaver, Tilbakeveien ble tilbakelagt på 25 minutter. Da toget kl. 2 på eftermiddagen vendte tilbake til byen, hadde mange tilskuere atter forsamlet seg for å være vitne til den vidunderlige fart». (Artikkel hentet fra Strømmen Værksteds bedriftsavis)

Den første stasjonen på Strømmen fra 1853 lå på motsatt side av sporene sett i forhold til dagens stasjonsbygning, som ble bygd i 1901. Samme år kom det også dobbeltspor. Stasjonsbygningen ble levert av Strømmens Trævarefabrik. Hvis du ville kjøre med toget, kunne du velge mellom fire klasser. Første klasse var den meste eksklusive. Jernbanen til Oslo førte til at det var enkelt for folk å jobbe andre steder. Nye arbeidsplasser ble tilgjengelige for stedets befolkning. Det ble nå lettere for folk å reise til nye steder. Veldig få hadde biler på denne tiden. Det ble først vanlig på 1960-tallet.

Lokomotivhoppet som overhodet ikke var planlagt!

«På Strømmen stasjon ble det den 22. desember 1888 satt en verdensrekord som nok må regnes som uslåelig i den uvanlige øvelsen: høydehopp uten tilløp for to lokomotiver. To lokomotiver nr. 11 og nr. 36, sto ved siden av hverandre. Plutselig eksploderte kjelen på nr. 11, det gjorde et hopp, snudde elegant i luften og landet trygt oppe på nr. 36. Sistnevnte lokomotiv ble ikke mer skadet enn at det kunne kjøres rett inn i verkstedet med den nybakte rekordholderen på ryggen».

(Artikkel hentet fra Aftenposten.)



Lokomotiv nr. 11 ligger oppå nr. 3 etter at kjelen eksploderte. Foto: Ukjent/Jernbanemuseet

Postkontor og telegraf

Norges første postkontor for jernbanen ble opprettet ved Strømmen stasjon i 1855. Postkontoret fikk «posten på skinnene» på en helt ny måte enn tidligere, og i 1870-årene ble det satt inn egne postvogner. Det var altså et postkontor på toget.

Med jernbanen ble også telegrafnettet bygd ut for å kunne sende signaler fra stasjon til stasjon om at et tog kom kjørende. I dag er dette automatisert. Det første telegrammet i Norge ble sendt fra bomvokterstua ved Stalsberg i Sagdalen den 19.12.1853. Det lød slik: "The telegraph in order between here and Christiania".

Jernbanen kommer til Lillestrøm

En av stasjonene langs hovedbanen fra Oslo til Eidsvoll lå ved Lille Strøm gård i Rælingen, omtrent der NAF-stasjonen ligger i dag. Gården hadde fått navnet sitt etter innsnevringen i elveleiet i Nitelva nedenfor gården, for der lager elva en liten strøm. Stasjonen fikk navnet Lille Strøm. Da Kongsvingerbanen åpnet i 1862, måtte stasjonen flyttes over elva for å få bedre plass, men navnet ble beholdt med annen skrivemåte: Lillestrøm. Snart ble hele området kalt Lillestrøm. Jernbanen skapte mange nye arbeidsplasser med fordeler som relativt høy lønn, tjenestebolig og gratis arbeidstøy. Jernbanen sysselsatte 26 av de 148 arbeidstakerne i Lillestrøm i 1865. Det var status å jobbe på jernbanen, og stillingene gikk nærmest i arv i enkelte familier. Det har totalt vært fire stasjonsbygninger i Lillestrøms historie. Nåværende bygning sto ferdig i 1934.

Veier og framkommelighet

Selv om Strømmen og Lillestrøm ligger bare noen få kilometer fra hverandre, var det stor forskjell på utviklingen av veinettet. Strømmen ble først offisielt omtalt i 1640, men området langs Sagelva var knyttet til viktig mølledrift allerede fra 1300-tallet og senere oppgangssager fra ca. 1520. Den eldste delen av veisystemet i Strømmen er svært gammel. Gamle Strømsvei var en viktig ferdselsåre inn mot Lørenskog og hovedstaden, og har ligget akkurat der den gjør helt siden 1200-tallet. Veien muliggjorde effektiv transport av mennesker og varer til Oslo.

Frem til jernbanen og dampsgene ble etablert i Lillestrøm etter 1860, var området bare myr og dårlig beitemark. Myrflaten var delt inn i Måsan og Nesa, og det bodde bare noen få fattige husmannsfamilier der. 1860 kan derfor regnes som året da Lillestrøm ble grunnlagt. Det var allikevel først i 1877 at Lillestrøm ble knyttet til omverden med noe annet enn gangstier. Da ble den første veien anlagt. Siden den gikk over torvmosen ble den kalt for Måsaveien/Mosevegen, og den gikk fra Kjellervolla og ned til Lillestrøm stasjon. Derfra kunne man gå over en bro til Rælingen. I 1888 fikk den navnet Storgata, i forbindelse med at flere gater i Lillestrøm fikk offisielle navn for første gang. Fra 1879 ble også flere andre gater anlagt i Lillestrøm. Dette var brede gater på hele 15 meter, men de var dårlig drenert og uten noe fast dekke. Resultatet var at de ofte var gjørmete, og i flomperioder nesten ufremkommelige.



*Storgata, ofte kalt Måsaveien, en vårdag med søle og snø rundt år 1900.
Foto: Akershusbasen*

Der broen fra Storgata kom over til Rælingen, gikk det ingen vei videre vestover, og det fantes heller ingen vei til Sagdalen eller Strømmen. Dette førte til at folk vandret langs jernbanelinjen når de skulle ta seg frem, noe som både hindret togene og var farlig. I 1911 ble det endelig bygget en bro så Strømsveien kunne videreføres fra Strømmen og over Nitelva til Lillestrøm, noe som bedret framkommeligheten.

En stor del av bebyggelsen i Lillestrøm ligger bare 2–3 meter over Nitelvas og Øyerens normale nivå. En flomvoll ble anlagt i 1998 og sikrer nå byen mot flom. Inntil da hadde byen vært utsatt for store flommer mange ganger.

Industri og arbeid i Lillestrøm

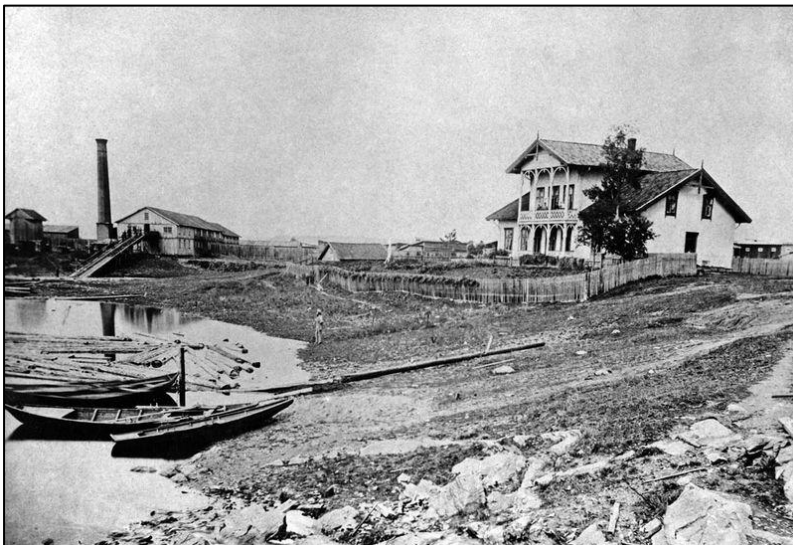
Det var tre faktorer som var av betydning for at myrlandskapet kalt Måsan kunne bli til Lillestrøm: Jernbanen, opphevingen av sagbruksprivilegiene og reguleringen av Øyeren. I tillegg var oppfinnelsen av dampmaskinteknologien en forutsetning for at jernbanen kom, og årsaken til at opphevingen av sagbruksprivilegiene var av så stor betydning. Dette førte til at Lillestrøm endret karakter fra å være et myrlandskap til å bli et industritettsted i løpet av noen få år. Det ble bygget damsager tett i tett langs bredden av Nitelva, og i nærheten av sagene ble det satt opp bolighus for arbeidere. Jernbanen og en omfattende sagbruksindustri ga mange menn arbeid, og det var tilflytting fra hele Norge. Tungt arbeid skapte behov for mannlig arbeidskraft og derfor var det et kvinneunderskudd frem til 1910.

Reguleringen av Øyeren

I 1857 vedtok Stortinget at Øyerens vannstand skulle reguleres for å unngå flom. Det skulle gjøres ved hjelp av sprengninger langs Øyerens utløp, og ved å bygge en dam nedstrøms i Glomma ved Mørkfoss. Før reguleringen ble området kalt Måsan oversvømt omtrent hver vår, siden det kom mye vann både fra elvene Glomma, Leira og Nitelva. Reguleringene klarte ikke å avskaffe vårflommene helt, men området ble mye tørrere, og det var kun enkelte år det ble ordentlig flom. Mange så potensialet for industri og utvikling i det flate området langs Nitelva dersom det ble tørrere, og både eierne av Hovedbanen, interesserte trelasthandlere og bønder som hadde nytte av det bidro økonomisk til reguleringen. Reguleringen ble avsluttet i 1861.

Sagdrift i Lillestrøm

Med oppheving av sagbruksprivilegiene oppsto en ny type gründere som verken hadde mye penger eller hadde røtter i de gamle trelasthusene. Noen få skogeiere og storbønder fra Brandval i Solør stiftet et aksjeselskap, og begynte i 1858 å bygge et damsagbruk ved Nitelva. Den aller første damsaga fikk navnet Brandvalsaga og sto ferdig sent høsten 1859, slik at den var klar til drift med en gang opphevingen av sagbruksprivilegiene trådte i kraft 1. januar 1860. Det ble også bygget en staselig bestyrerbolig og en bolig for sagarbeiderne. Sistnevnte ble kalt for Brandvalboligen, eller bare Boli'n blant folk. I 1870 brant sagbruket, men ble bygd opp igjen og satt i drift i 1871. Det hadde da en bemanning på 39 mann, og dette tallet økte til 75 i 1879. Bruket ble hardt rammet av den



Brandvalsaga og bestyrerboligen i 1879.
Foto: Akershusbasen

internasjonale økonomiske krisen i slutten av 1870-årene, og det ble solgt til eierne av Lillestrøm Dampsag & Høvleri i 1880. Lillestrøm var et velegnet område å etablere damsager på grunn av det flate terrenget og nærheten til elvebredden, i tillegg til at jernbanen kunne benyttes til transport av ferdige planker. I tiden etter 1860 ble det derfor etablert mange sagbruk ved Nitelva, og totalt var det ca. 15 sagbruk i drift her.

Etter andre verdenskrig var det tre bruk igjen i Lillestrøm med litt over 300 arbeidere. I tillegg til Lillestrøm Dampsag & Høvleri var det drift ved Skedsmo & Egeberg Bruk og ved Øieren Sagbruk. De første årene etter krigen var etterspørselen stor, og alle sagbrukene gikk godt, men i 1950-åra begynte nedgangen. Annen industri ble etablert i Lillestrøm, og mange valgte andre arbeidsplasser framfor trelastbedriftene.

I 1965 brant Lillestrøm Dampsag & Høvleri ned til grunnen, og markerte med det slutten på det eldste sagbruket i Lillestrøm. Bare dampmaskinhuset med fyrhus og pipe sto igjen, men senere ble pipa og fyrhuset revet. Maskinhuset inneholder en dampmaskin av typen Bolinder Horizontal Tvilling som ble produsert i Stockholm i 1899. Kjelen ble opprinnelig varmet opp med kull, ved eller flis, og hadde såkalt dobbelt høytrykk på 500 hk ved 75 omdreininger per minutt. Med disse kreftene kunne den drive kjerraten som fraktet tømmeret inn til saga, sagbladene og attpåtil en dynamo som sørget for elektrisk belysning til bruket. I travle tider kunne maskinen gå døgnet rundt, med eget mannskap til kjøring og «mating» av en umettelig kjele. Dampmaskinen er i dag restaurert av Lillestrøm historielag og Skedsmo kommune. Det store svinghjulet med diameter på hele fem meter besatt med 400 meter med tauverk drives ikke lenger av damp, men av en kraftig elektrisk motor. På 1980-tallet var sagbrukshistorien i Lillestrøm definitivt over, da det ikke lenger var noen sagbruk i drift og tømmerfløtingen ved Fetsund lenser opphørte.



Dampmaskinen var i drift fra 1899 til 1965.
Foto: Lillestrøm historielag

Handel, fabrikker og oppblomstring av lokal industri

I 1860-årene tok sagbrukseierne seg selv av handelen med arbeiderne, og Lillestrøm var heller ikke regulert som et handelssted. Dette foregikk ved at arbeiderne fikk såkalte *anvisningssedler* på de varene de hadde mest bruk for, blant annet fordi sagbrukseierne ikke alltid hadde nok kontanter til å lønne arbeiderne med penger. Ordningen var arbeidskrevende for sagbrukseierne, og etter hvert overlot de ordningen til lokale handelsmenn. Disse fikk da en fast kundekrets siden arbeiderne måtte handle der de fikk anvisningssedler. Etter hvert som befolkningen økte ble det også større etterspørsel etter mat og forbruksvarer, og flere handelsmenn etablerte seg. De største handelsmennene var Christian Andersen Tærud, som åpnet butikk i 1867, Johan Pedersen og Martinius Foseid, som begge etablerte seg på 1880-tallet. Butikken til Martinius Foseid var både landhandel, manufaktur (klær, hatter, tekstiler m.m.), kull- og vedforretning, bakeri og lager, og Lillestrøm poståpneri ble også etablert her i 1890. Bygningens hjørne mellom Storgata og Voldgata ble kalt *Foseidhjørnet* etter eieren.



Kunder og betjening (med forkle) utenfor Martinius Foseids butikk, 1903.
Foto: Museene i Akershus' fotosamling

Mange av arbeiderne var ikke fornøyde med å være bundet av ordningen med anvisningssedler, og de dannet egne «samskjøpslag» på sagbrukene som drev egen handel fra Christiania. *Lillestrøm spareforening* ble stiftet allerede på 1870-tallet, og *Lillestrøm Arbeidersamfunn* ble stiftet i 1881. I 1889 ble *Lillestrøm Forbruksforening* stiftet, men den ble lagt ned i 1896. Dette var allikevel en viktig forløper til dannelsen av *Lillestrøm kooperative Selskap* i 1905, som sørget for friere handel for arbeiderne.

På slutten av 1800-tallet begynte andre industribedrifter utover dampsagene å dukke opp i Lillestrøm. Lillestrøm Væveri ble etablert i 1884 av Niels Devold, og i 1892 ble Lillestrøm Torvstrøfabrik grunnlagt. Her ble virksomheten drevet som sesongarbeid, og en stor del av arbeidsstokken var husmødre, barn, ungdommer og tilreisende svensker. Fabrikken brant i 1932, og den ble ikke bygget opp igjen fordi den var for ulønnsom.



Arbeidsstokken ved Lillestrøm Torvstrøfabrik i 1900.
Foto: Museene i Akershus' fotosamling

Flere ulike næringer og fabrikker etablerte seg i Lillestrøm etter hvert som befolkningen økte. Lillestrøm Cellulosefabrikk AS ble etablert i 1908, og var i drift fram til 1943. Ca. 100 menn var sysselsatt ved fabrikken, og den var dermed en av de største bedriftene i Lillestrøm i denne perioden. Roma mineralvannfabrikk ble etablert i Teatergata i 1920, og den lille bedriften er fortsatt i drift den dag i dag, med merkevarer som Ingefærøl, Asina appelsinbrus og Flux Soda. I 1922 ble Lillestrøm Trikotagefabrik etablert i Lillestrøm, som produserte både undertøy og ytterklær. Trikotasjeindustrien skapte blant annet arbeidsplasser for mange ugifte kvinner i alderen 20 til 29 år, noe som var viktig i Lillestrøm hvor den mannsdominerte sagbruksindustrien dominerte. Bedriften endret navn til Dovre Fabrikker A/S i 1961, og flyttet ut av kommunen i 1978 fordi de trengte større lokaler. I dag blir Dovrevarene som kan kjøpes i butikken stort sett produsert i Danmark og i Litauen.



Ellers ble det etablert mange typer industrier som produserte varer: stoff, klær og undertøy, sykler, såpe, ski, mørtel, hansker, dukker, sportsartikler, betong og melkeprodukter. Ikke alle gikk like godt. Oppblomstring av så mange ulike industrier er allikevel et godt bilde på at Lillestrøm er et sted som har vokst fram som et produkt av den industrielle revolusjonen.

I 1912 ble Kjeller flyplass etablert på Kjeller, som den første militære flyplassen i landet. Den er i dag en av de eldste flyplassene i verden som har vært i kontinuerlig drift, og ble i løpet av 1900-tallet en av de aller største arbeidsplassene i Lillestrømområdet.

Tross mange ulike industrier var det de mange sagbrukene som ga Lillestrøm tilnavnet «Flisby'n».

Arkitektur og bygninger i Lillestrøm

Mange tilfeldige faktorer påvirket byggeskikk og bosetning i Lillestrøm fra 1860 og årene fremover. I begynnelsen var det sagbrukseierne som bygde egne arbeiderboliger i nærheten av sagbruket, der de ansatte og deres familier kunne bo i små leiligheter. Andre innflyttere bosatte seg på husmannsplassene og småbrukene på Måsan. Norsk Hoved-Jernbane bygget også noen få og små hus til sine ansatte, og fra slutten av 1800-tallet var det mange som bygget private eneboliger i Lillestrøm.



Brandvalboligen inneholdt 20 leiligheter på ett rom og kjøkken, og var bygget for arbeiderne ved Brandvalsaga og deres familier. «Boli'n» ble bygget i 1873 på tomten til dagens Brogata 10, og ble revet i 1958. Foto: Aftenposten/MiAs fotosamling

Sveitserstil og forseggjorte trehus

Sveitserstilen kom til Lillestrøm rundt 1860-70 og preget mange bygninger. Det første huset som ble bygget i denne stilen er den staselige bygningen i Brogata 2, som ble bygget som bestyrerbolig for Brandvalsaga allerede i 1859. Karakteristisk for sveitserstilen er store takutstikk, fremheving av gavler og konstruktive ledd som arkitektoniske elementer, rikt utskårne ornamenter og listverk, høye grunnmurer og maling i treimiterende farger. Området som kalles «Gamle Lillestrøm» inneholder mange hus i sveitserstil. Også mange mindre og enklere hus i Lillestrøm har hatt pynt og utskjæringer inspirert av sveitserstilen. Mange av sagarbeiderne i Lillestrøm hadde gode snekkerferdigheter, og det var god tilgang på verktøy og materialer. Arbeidet på sagbrukene var sesongbetont, og i mindre travle perioder var det mange som brukte ferdighetene sine til å dekorere egne hus. Uvanlig mange av selv de enkle husene i Lillestrøm har derfor hatt fine treutskjæringer. Såkalte «Lillestrøm-hus» ble bygget i sveitserstil og var halvannen etasje høyt. Det hadde en utskåret list som markerte etasjeskillet, og vinduskarmer og utvendige taksperrer var dekorerte og forseggjorte.



*Doktorgården, et av husene i det som i dag kalles "Gamle Lillestrøm".
Foto: Ukjent/www.gamlelillestrom.no*

Hus på påler

Beliggenheten ved Nitelva og Øyeren gjorde Lillestrøm flomutsatt. I tillegg ble deler av Lillestrøm bygget på områder uten fast berggrunn. Mange hus i Lillestrøm ble derfor bygget uten vanlig grunnmur eller kjeller, men på påler av stein. Disse granittpilarene ble satt 2 – 3 meter ned i bakken gjennom mosen, og mellom selve huset og bakken var det åpent. Da kunne vannet flomme under huset uten at det ble ødelagt, og man kom til under huset for å rydde opp når flommen var over. Den upålitelige grunnen førte etter hvert til mange problemer. Husene ble skakke, og det hendte at de ramlet ned av pilarene. Sør for Lillestrøm stasjon ligger Tærudgårdene, som ble bygget som utleieboliger av kjøpmann Christian Tærud i 1889. Husene ble senere overtatt av jernbanen, som bolig for jernbaneansatte. De er opprinnelig et eksempel på byggeskikken med å sette husene på påler, selv om de etter renoveringen på 2000-tallet har fått ordinære grunnmurer.

Lurkahuset er trolig det eldste huset som er bevart i Lillestrøm. Det ble bygd på slutten av 1700-tallet, og var våningshuset på Lurketangen som var en av husmannsplassene. Plassen tilhørte gården Sørum Vestre og lå omtrent der brua nå går over Nitelva fra Lillestrøm Syd (ved Kanalveien). I 1860 var det storflom i området. Lurkahuset ble løftet av pilarene det stod på, og fløt noen hundre meter innover på Nesa. Familien flyttet inn i huset igjen der det strandet (i Nesgata 8), og Hans Jensen Lurka fikk tildelt et nytt jordstykke av bonden på Sørum. Hans Jensen Lurka og alle hans åtte sønner jobbet i sagbruksnæringen, og de regnes som den første Lillestrømfamilien. I 1998 planla NSB, som da var eier av huset, å rive det, men dette ble avverget av Lillestrøm historielag. NSB ga huset til Lillestrøm historielag mot at det ble flyttet til en kommunal tomt, og i 1999 ble det flyttet til Rådhusparken på en lastebil. Huset er nå restaurert, og innredet slik det kan ha sett ut hos en sagarbeiderfamilie mellom 1900 og 1930. Det er plassert der Brandvalsaga lå, ved siden av den gamle dampmaskinbygningen som fortsatt ligger der.

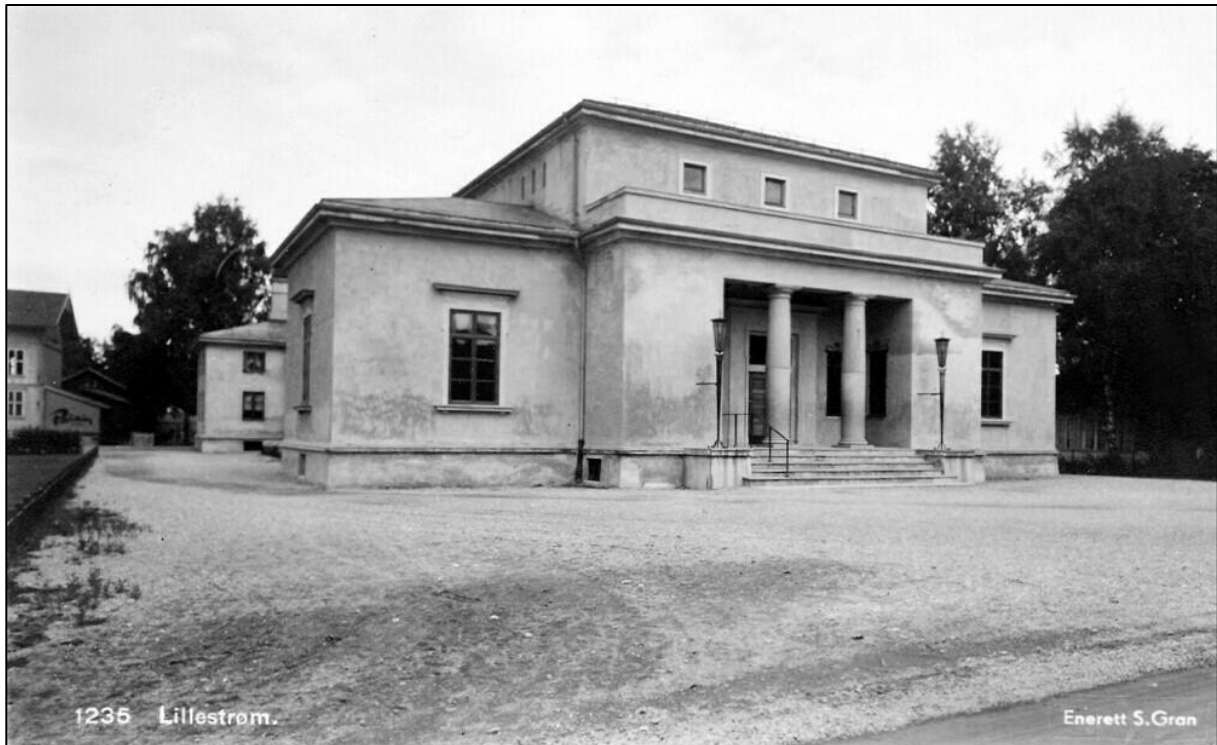


Lurkahuset, 2017.
Foto: Tommy Gildseth

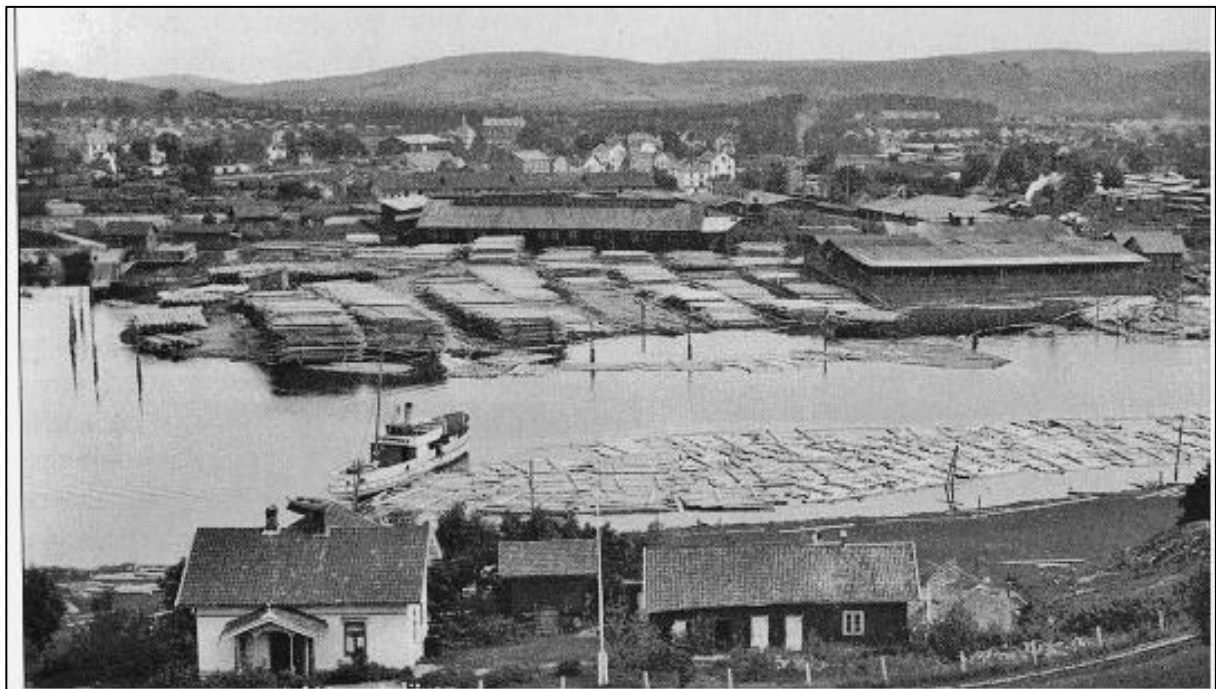
Murtvang og jugendstil

Lillestrøm ble utsatt for mange branner mellom 1870 og 1965. Dampmaskinene kunne bli svært varme og kjelen kunne i verste fall eksplodere, og det var mye brennbart materiale i nærheten. Hele åtte ganger brant det i et av sagbrukene. Mange av bolighusene var også veldig brannfarlige fordi det ble brukt sagflis til isolering, og brannene kunne lett spre seg. Den verste brannen som noen gang har herjet i Lillestrøm, startet St. Hansdagen i 1906. Mangel på vann og brannmannskap gjorde at det tok over sju timer før brannen ble slukket, og omtrent 40 bolighus brant ned. Dette fikk fart i kommunens arbeid med å fullføre det nye vannverket. I 1911 fikk byen eget elektrisitetsverk slik at folk slapp å bruke de farlige parafinlampene. Som et resultat av den omfattende brannen ble det innført *murtvang* i området Jernbanegata - Fabrikkgata - Ekelundsgata og i Nesgata for å hindre nye storbranner. Det er derfor vi finner så mange fine murhus i dette strøket. Murtvungen vakte stor motstand i befolkningen fordi det ble mye dyrere å sette opp hus, og ble etter hvert opphevet.

Jugendstil var en byggestil som var spesielt populær i perioden mellom 1890 og 1914, samtidig som det ble innført murtvang. Den nye stilen dyrket det moderne og ungdommelige, og mange av motivene kom fra naturen. Lensmannsgården (i Jernbanegata 8) og Lillestrøm Kinotheater (i dag Lillestrøm kultursenter) er bygninger med forenklet jugendstil.



Lillestrøm Kinotheater, ukjent årstall. Bygget sto ferdig i 1926, og ble i 1994 gjenåpnet som Lillestrøm kultursenter.
Foto: S. Gran



Lillestrøm ca. 1920-1920. Midt i bildet ser man taket på de fire Tærdugårdene som ble oppført i 1880-årene. Til høyre for disse ses flere murbygninger som ble bygd etter en stor brann i 1906. Etter brannen ble det innført murtvang.
Foto: Akershusbasen.

Befolkning og levekår

Befolkningsvekst

Fram til jernbanen, dampmaskinen og sagbrukene kom til Lillestrøm bodde det bare rundt 50 personer på myrområdet ved Nitelva. Området tilhørte gårdene Kjeller og Sørum, og de fleste som bodde her var husmenn med familier, og leide et lite område av en av de to store gårdene. Rundt år 1850 bodde det til sammenligning rundt 400 mennesker i Sagdalen og på Strømmen, siden dette i mange år hadde vært et viktig arbeidssted. Da utbyggingen av sagene i Lillestrøm begynte fra 1860 var det mange som trodde at folketallet i Sagdalen og på Strømmen ville gå ned, siden driften av oppgangssagene og plankekjøringen etter hvert opphørte. Takket være de mange fabrikkene som ble etablert her etter 1860 skjedde ikke det, og befolkningstallet fortsatte å øke. I Lillestrøm var det mer det vi kan kalle en befolkningseksplasjon. Fra å bare være rundt 50 personer i 1855, bodde det 458 personer her bare ti år senere. Den industrielle revolusjonen påvirket også landbruket, ved at bøndene tok i bruk nye maskiner fra midten av 1800-tallet. Dette fortrengte husmannsplassene, og den nye industrien var en ny mulighet for arbeid. Mange av de nye innbyggerne var tidligere husmenn som kom til Lillestrøm for å få jobb. Innbyggerne kom fra 86 prestegjeld rundt omkring i landet, fra Levanger i nord, til Farsund i sør og Eidsberg i øst. Lillestrøm ble en møteplass for ulike bygdekulturer, og en ny felles kultur vokste fram. I 1875, enda ti år senere, hadde befolkningen økt til 1245, i 1890 til 2428 personer, og i 1900 til hele 3782 personer. De aller fleste innbyggerne tilhørte arbeiderklassen, der de to store arbeidsgiverne var sagbrukene og jernbanen. Mot slutten av 1800-tallet økte antallet mer spesialiserte håndverkere.



Bruksbygninger og arbeidere ved Nitelvens Dampsag, ca. 1870-1880. Foto: Akershusbasen

Sosiale forskjeller

Både på Strømmen og i Lillestrøm ble det satt opp arbeiderboliger. Dette var gjerne store trebygninger med flere leiligheter som ofte bare besto av ett rom og kjøkken. Her bodde arbeiderne med familiene sine, og det var ofte både trangt og trekkfullt. I Lillestrøm var det flere av sagbrukene som ikke hadde drift gjennom hele vinteren. Sagbrukseierne satt vanligvis arbeiderne til andre oppgaver i disse månedene, men det var vanskelig å sysselsette alle, og lønnen var ofte lavere enn for de vanlige oppgavene deres. Fattigdom var derfor et utbredt problem, og det var spesielt synlig vinterstid. Jernbanen sto derimot aldri stille, og arbeiderne her hadde både høyere lønninger og unngikk arbeidsledighet. Det var ingen ordentlig overklasse i Lillestrøm på slutten av 1800- og begynnelsen av 1900-tallet som det var mange andre steder i landet. Vi kan heller snakke om en stor underklasse bestående av sagbruksarbeidere, ufaglærte jernbanearbeidere, plassmenn og gårdstjenere, og en liten mellomklasse bestående av stasjonsmesteren, de to bruksfullmektigene, gårdbrukerne, handelsmennene, lærerne og de faglærte jernbanearbeiderne. Mange sagbruksarbeidere så nok på de faglærte jernbanearbeiderne som en slags overklasse.



*En del av personalet ved Lillestrøm stasjon i 1865.
Foto: Akershusbasen*

Levekår i 1920:

Det var vanlig å ha mange barn – gjerne opptil ti, og hele familien bodde på ett rom og kjøkken. Inne var det ikke alltid innlagt vann, og som regel hadde de utedo eller do på gangen. Faren var eneste lønnsarbeider i familien og tjente 1000 - 2000 kr i året. Vanlig arbeidstid var 48 timer pr. uke. Det var innlagt strøm i kjøkkenet, men bare til en taklampe. Man fikk varme i huset og kokte maten med bruk av vedovner. Eneste mulige kjøleskap var isskapet, noe bare få familier hadde råd til. Det var et stort skap med en isblokk inni til å holde skapet kaldt. Klærne ble vasket i bryggekjele og med vaskebrett på gårdsplassen eller i elva.

En T-Ford kostet kr. 2500,- men få hadde råd til en bil. Et par barneski kostet 50 øre. Det fantes få butikker og mat det var vanlig å kjøpe i form av råvarer som mel, salt, sukker, melk, og kanskje en hel eller halv gris til jul. Da laget familiene sylte, og malte kjøtt i kjøttkvern til kjøttkaker og annen farsemat. Kjøtt ble ellers oppbevart speket eller saltet slik at det ikke ble dårlig.

Levekår i 1950:

På denne tiden var det vanlig at far fortsatt var eneste lønnsarbeider, men etter hvert som familiene fikk færre barn (gjennomsnittet var tre stykker), økte mors deltagelse i yrkeslivet. Arbeidstiden var 48 timer pr. uke. Det ble vanlig med ferier, noe som aldeles ikke var vanlig før 1950-tallet.

Inntektene økte raskt til fra 5000 til 10 000 kr. per år, men prisene økte også. En enkel bil kostet kr. 10 000. Få hadde egen bil før 1960, men mange hadde moped eller tråsykkel. I husene ble det vanlig med tekniske hjelpemidler basert på elektrisitet: vaskemaskin, kjøleskap og støvsuger. Etter hvert ble det vanlig med egne barneværelser. Det ble mulig å få kjøpt ferdigmat i butikkene. Det var på denne tiden en stor norsk industriproduksjon av komfyrer, vaskemaskiner, kjøleskap, sykler, grammofonplater og mopeder.

Krokketspill i Lillestrøm

Da hovedbanen til Eidsvoll ble anlagt på 1850-tallet, ble det hentet inn ekspertise fra England. Engelske jernbaneingeniører kom til Strømmen og Lillestrøm, og med seg hadde de engelske vaner, blant annet spillet krocket. Det flate landskapet i Lillestrøm egnet seg spesielt godt til krocket, og denne aktiviteten etablerte seg etter hvert som en viktig del i folks fritid. Opp gjennom hele 1900-tallet ble det arrangert mesterskap i krocket, og ved Lillestrømmesterskapet i 1951 skal det ha vært hele 1700 tilskuere tilstede i løpet av de to dagene mesterskapet varte. Det var flere tilskuere enn LSK hadde på sine fotballkamper på den tiden. På 1950- og 60-tallet var det fem klubber med egne grusbaner i Lillestrøm, i tillegg til at det ble spilt mye i private hager. I dag finnes det bare én bane igjen i Lillestrøm, og det er Strandpromenaden krocketklubbs bane utenfor flomvollen på Volla. Her er det fortsatt et aktivt miljø, som tar vare på denne særegne kulturarven i Lillestrøm.



Krokketspill i Teatergata i Lillestrøm, ca. 1899-1910. Bildet er tatt utenfor Brøtergata 1. Foto: Akershusbasen



Her spilles det krocket utenfor Lillestrøm stasjon på 1930-tallet. Foto: S. Gran

Litteratur og kilder

Akershus fylkesmuseum (1996): «Strømmen og Strømmens Værksted. Fra industri til handel»
Akershus fylkesmuseum (1997): «Bygdemøller i Akershus»
Amundsen, Kari et al. (2002): «Complet færdige huse. Strømmen Trævarefabrik – ferdighusproduksjon 1884-1929»
Bunæs, Steinar (2007): «Gisledal mølle – et hundreårs minne for Strømmen»
Fasting, Kåre (1953): «50 års Strømmen stål»
Medby, Johan (1955): «Lillestrøm Samvirkelag 1905 – 1955»
Sagelvas Venner (2004): «Sagelva med landskapet gjennom fem hundre år»
Sandnes, Svein (2017): «Lillestrøm – kimen til et nytt sentrum» fra «Romerike i dampens tid 1850-1900», årbok XXIII, Romerike historielag
Skedsmo kommune (1988): «Gamle hus i Lillestrøm. Registrering av hus i Skedsmo bygd før år 1900.»
Skilttekster fra vandring langs Sagelva utarbeidet av Sagelvas Venner og kultursektoren i Skedsmo kommune, 1992 – 2008
Slottemo, Hilde Gunn (2012): «Skedsmo – En historie om samhold og splittelse»
Stefferd, Alf og Bunæs, Steinar: (2006) «Strømmen – historier om stedet og folket»
Stefferd, Alf og Bunæs, Steinar (2008): «Strømmen II. Fra frigjøringen til åttiårene»
Store Norske Leksikon (1980): Bind 6, 9 og 12. Aschehoug og Gyldendal
Westbye, Kari (2017): «Lurkafamilien – ei slekt i Lillestrøm» fra «Romerike i dampens tid 1850-1900», årbok XXIII, Romerike historielag

Ressurshefter utarbeidet for Den kulturelle skolesekken i Skedsmo:

DKS (ukjent årstall): «Vandring langs Sagelva»
DKS (2007): «Motormuseet og industrihistorien langs Sagelva»
DKS (2008): «Industrihistorien langs Sagelva»
DKS (flere årstall/versjoner): «Lillestrøms historie – Fra myr til by»

Nettkilder:

Bilder fra Akershusbasen: www.digitaltmuseum.org
Info om lokalhistorie: www.lokalhistoriewiki.no
Lillestrøm historielag: www.klubbinform.no/lillhist
Museene i Akershus (MIA): www.mia.no
Romerike historielag: www.historielag.no
Sagelvas Venner: www.sagelvasvenner.org
Skedsmo historielag: www.skedsmohistorielag.no

Steinar Bunæs (Sagelvas Venner), Erik Monsrud, Asbjørg Samuelsen (begge Lillestrøm historielag) og Nils Steinar Våge (skribent for lokalhistoriewiki.no) har bidratt med nyttige innspill og korrigeringer.

