



BACHELOROPPGAVE

Sammenhengen mellom utviklingen av
mjøsbyene og utviklingen av Mjøsa som
kommunikasjonsåre 1840-1902

The correlation between the development of
Gjøvik, Hamar and Lillehammer and the
development of Mjøsa as a way of
communication 1840-1902

Tormod Moseng Stumlien

SA523 Bacheloroppgave i historie

Fakultet for økonomi og samfunnsvitenskap

Veileder Oddmund Løkensgard Hoel

Innleveringsdato: 14.05.21

Sammendrag

Denne bacheloroppgaven handler om sammenhengen mellom hvordan Mjøsa utviklet seg som kommunikasjonsåre i perioden 1840-1902 og hvordan byene Gjøvik, Hamar og Lillehammer utviklet seg i samme periode. Begge prosessene påvirket hverandre på ulike måter, det er dette som er bakgrunnen for oppgaven. Hensikten er å beskrive begge prosessene, for så å se hvordan de påvirket hverandre i en større sammenheng. Det vil bli sett på utviklingen av kommunikasjonene, spesielt båttrafikken på Mjøsa og jernbaneutbyggingen, samt samfunnsutviklingen for øvrig i byene.

Jeg har basert oppgaven på sekundærlitteratur. Bøkene jeg hovedsakelig har benyttet meg av er *Damp- og motorbåter på Mjøsa*, et verk av museumsdirektør for Mjøsmuseet Arne Julsrud Berg og samlingsmedarbeider ved Norsk Teknisk Museum Arve Marthinus Nordsveen, i tillegg til *Norsk byhistorie: urbanisering gjennom 1300 år* av Knut Helle m.f. I tillegg har jeg fått godt utbytte av muntlige samtaler med Berg. Dette kombinert med andre kilder som tar for seg byhistorie og industrivirksomheters historie utgjør i all hovedsak hele oppgaven.

Oppgaven konkluderer med at industrialiseringen som revolusjonerte kommunikasjonene har hatt en stor betydning på ulike måter for hver av byene. Det er ingen tvil om at de nye og mer effektive båtene var fundamentale for samfunnsutviklingen ellers. I tillegg førte byenes utvikling til et økt behov for transportmidler, da spesielt båter ettersom alle byene geografisk ligger tett ved Mjøsa. I tillegg viser oppgaven til hvordan jernbanen blir viktigere og viktigere, og etter hvert fyller mer og mer av behovet som båtene før i tiden ble brukt til å dekke.

Summary

This bachelor's thesis is about the correlation between how Mjøsa developed as a way of communication in the period 1840-1902 and how the cities Gjøvik, Hamar and Lillehammer developed in the same period. Both these processes affected each other in different ways, which is the background of this thesis. The purpose of this thesis is to describe both processes, to see how they affected each other in a bigger perspective. There will be a focus on the development of the communications such as the boat traffic on Mjøsa and how the railway expanded, as well as how the city societies developed in other areas.

I have based my thesis on secondary literature. The books I have mainly used are first and

foremost *Damp- og motorbåter på Mjøsa*, written by museum director for Mjøsmuseet Arne Julsrud Berg and collectionworker at Norsk Teknisk Museum Arve Marthinus Nordsveen., and also *Norsk byhistorie: urbanisering gjennom 1300 år* by Knut Helle and others. In addition to this I have also gathered a lot of information by having conversations with Berg. This combined with sources about city history and history of industries relevant for my thesis is more or less what this thesis is completely based on.

The task concludes that the industrialization that revolutionized the communications had a great impact on the cities in different ways. There is no doubt that the new and more effective boats were a fundamental part of the city development. The cities' development also lead to an increased demand of transportation, especially boats since all the cities were connected to lake Mjøsa. In addition to this the thesis will paint a picture on how the railway became more important, and gradually filled more of the transportation demands at the expense of the boat traffic.

Forord

Helt fra veldig ung alder har jeg alltid hatt en interesse for lokalhistorien der jeg er fra, Biri som er plassert midt mellom Gjøvik, Hamar og Lillehammer. Min far har alltid lært meg mye om hvordan det var «før i tiden», noe som vekke interessen min tidlig. Det er nok også derfor jeg valgte et emne som var tett tilknyttet mitt hjemsted. Jeg skal ikke skryte på meg at jeg er veldig interessert i båter spesielt, men jeg syns det er fascinerende hvordan komplekse prosesser henger sammen. Det er nettopp dette hele oppgaven handler om. I tillegg er jeg veldig fascinert av hvor mye menneskets levemåte har endret seg i løpet av veldig kort tid. Spesielt fra den industrielle revolusjonen har utviklingen innen teknologi virkelig skutt fart. I et historisk perspektiv så er denne utviklingen veldig fersk, omtrent kun et par år hundre gammel.

Under prosessen av denne oppgaven har jeg lært ekstremt mye. Jeg har lært mye innen historieforskning, akademisk skriving, arbeidsmetoder og spesielt hvordan man skal innhente relevante og troverdige kilder. Jeg har basert oppgaven hovedsakelig på noen få sekundærkilder, men jeg har vært gjennom et stort utvalg av kilder. Det jeg kanskje har lært mest når det gjelder arbeid med kilder, utenom kildekritikken i seg selv, er hvor mye tid man kan bruke på å lete og lese gjennom kilder – for så å ende opp med å aldri bruke disse kildene. I første omgang så jeg på dette som litt frustrerende ettersom det føles ut som man kaster bort tid, men jeg har innsett at dette slett ikke er bortkastet tid ettersom man lærer mye om ulike typer kilder, hvordan man skal stille seg kritisk til kilder, og hvordan bli mer effektiv i å lete gjennom og velge ut relevante kilder.

I tillegg har jeg lært at båter kan være et veldig spennende tema. Jeg hadde ikke helt den oppfatningen da jeg begynte, ettersom jeg var mer interessert i det større bildet og sammenhengen av prosessene oppgaven tar for seg. Men det er virkelig interessant hvordan mennesker har benyttet seg av sjøveien, spesielt med båter, og at båtene fortsatt spiller en enormt viktig rolle den dag i dag hvor veldig mye av transporten globalt skjer via sjøveien.

Jeg vil rette en stor takk til Arne Julsrud Berg som med glede, engasjement og positivitet har gjort seg selv tilgjengelig for samtaler med meg. Han har virkelig gitt meg mye god informasjon og uheldigvis har jeg kun fått skrevet en brøkdel av det han har delt med meg. En mann som virkelig brenner for det han driver med, og det merkes! Jeg vil også rette en takk til min veileder Oddmund Løkensgard Hoel som har gitt meg gode tips og pekepinner underveis.

Innholdsfortegnelse

1.0 Innledning	6
1.1 Norges største innsjø	6
1.2 Mjøsa som kommunikasjonsåre	6
1.3 Problemstilling	7
1.4 Avgrensing	8
2.0 Kildeutvalg og kildekritikk	9
3.0 Utviklingen av Mjøsa som kommunikasjonsåre	12
3.1 Før 1840.....	12
3.2 Jernbarden – Mjøsas første dampskip.....	13
3.3 Hvordan foregikk transporten i starten av perioden?	14
4.0 Hvilken rolle hadde mjøsbyene for denne utviklingen?	16
4.1 Generell urbanisering	16
4.2 Mjøsbyene vokser	18
4.3 Hamar som knutepunkt.....	19
4.4 Lillehammer – Kjøpstadsrettigheter, «Dølavegen» og krisetid.....	21
4.5 Gjøvik som industriby	23
5.0 Drøfting	26
6.0 Konklusjon	28
6.0 Referanseliste	29

1.0 Innledning

1.1 Norges største innsjø

Mjøsa er en innsjø på grensen mellom fylkene Innlandet og Viken. Innsjøen er Norges største og strekker seg fra Minnesund i sør til Lillehammer i nord, og utgjør med det et areal på 365 kvadratkilometer. I dag er det stort sett fritidsbåter og den majestetiske Skibladner som står for hovedandelen av ferdselen på Mjøsa. Vi som er fra områdene rundt Mjøsa kjenner til det å krangle om hvem som bor på riktig side av Mjøsa, er det oss fra Biri og Gjøvik eller er det de fra Moelv og Hamar? Jeg må nok si at jeg holder en knapp med det første alternativet.

Samtidig er nok både vi fra den riktige siden og de fra motsatt side oppvokst med ordtaket «såmmå å je er hen i væla, bære je ser Mjøsa». Dette kan gi et visst bilde av hvordan man ser på Mjøsa i dag. Det er klart at vi bruker Mjøsa til andre formål enn kun rekreasjon, også den dag i dag. Blant annet er Mjøsa en stor energi- og drikkevannskilde.¹ Men før i tiden hadde Mjøsas størst betydning som kommunikasjonsåre og som en kilde til næring. Som kommunikasjonsåre knyttet innsjøen sammen bygder og etter hvert byer rundt omkring innsjøens landområder, det er blant annet dette vi skal se litt nærmere på.

1.2 Mjøsa som kommunikasjonsåre

Historisk sett har Mjøsa spilt en sentral rolle som ferdselsåre til frakt av gods og mennesker. Vi kan ikke si mye om aktiviteten på Mjøsa fra forhistorisk tid, annet enn at innsjøen mest sannsynlig ble brukt som ferdselsåre, både på sommertid og på vinteren når isen hadde lagt seg.² Man har brukt Mjøsa som ferdselsåre helt tilbake til vikingtiden³. En av grunnene til at Mjøsa har fungert som en viktig kommunikasjonsåre er nettopp fordi at den strekker seg såpass langt og dermed har tilgang til en rekke områder og bebyggelser, da spesielt Mjøsbyene og bygder rundt om. Det er lite tvil om at det har skjedd en stor endring i hvordan ferdselen på Mjøsa har utartet seg, spesielt etter at industrialiseringen av Norge begynte og dampteknologien satte sitt preg på båttrafikken. Det er denne utviklingen og dens samspill med utviklingen av mjøsbyene som skal studeres videre.

¹ Berg & Nordsveen, 1996, s. 14

² Innlandet Fylkesarkiv, u. å. (1)

³ Haugan, 2020

1.3 Problemstilling

For å kunne forstå historien er vi nødt til å tilskjære den. Historien er enorm og uoversiktlig, noe som vil gjøre det vanskelig for oss å angripe en slik oppgave uten å ha tilskjært den først. Det vil rett og slett være for mye materiale å ta hånd om på en gang, noe som vil føre til en altfor stor arbeidsmengde og også gjøre arbeidet veldig uryddig. For å tilskjære historien må vi vite hva det er vi stiller spørsmål ved. Hovedspørsmålet for et forskningsarbeid kalles en problemstilling.⁴ Hva denne problemstillingen er kan variere ut fra interesser og hva det er man ønsker å finne ut av, en problemstilling kan være hva som helst.⁵ Det som kjennetegner en god problemstilling er at den bør være tydelig, avgrenset og tilspisset et spesifikt tema. Melve og Ryymin oppsummerer kravene til en god problemstilling med tre punkter: den skal være mulig å svare på, den skal være formulert så klart og presist som mulig, og den skal ideelt sett skape ny kunnskap som både er interessant for oss selv og andre.⁶

Temaet i denne oppgaven er forholdsvis stort, noe som gir mange muligheter til spørsmål man kan stille. Vi har allerede satt litt av rammene ved å nevne innledningsvis at vi skal se på utviklingen av ferdseilen på Mjøsa etter at industrialiseringen kom for fullt i 1840 og se på forholdet denne utviklingen har med utviklingen av Gjøvik, Hamar og Lillehammer. Hensikten med denne oppgaven er å beskrive sammenhengen mellom utviklingen av Mjøsa som kommunikasjonsåre og samfunnsutviklingen i de tre mjøsbyene. Med Mjøsa som kommunikasjonsåre mener jeg både båttrafikken som foregår på vannet, men også jernbaneutbyggingen som strekker seg langs landkanten ved innsjøen. Jeg vil studere nærmere hvordan begge disse komplekse prosessene utviklet hverandre i en større kontekst. Tidsperioden jeg har valgt å forholde meg til er fra 1840 til 1902. Spørsmålet som skal forskes på og besvares er: hvordan var den gjensidige påvirkningen mellom utviklingen av mjøsbyene og Mjøsa som kommunikasjonsåre i perioden 1840-1902?

For å besvare denne oppgaven på best mulig vis har jeg innledningsvis valgt å gi en kort introduksjon til Mjøsa og byene som grenser til innsjøen. Kapittelet som følger dette, vil først gi en forklaring og mine egne begrunnelser for valgene jeg har tatt innenfor kildebruk. Dette etterfølges av hoveddelen som først tar for seg kort hvordan Mjøsa utvikler seg som

⁴ Andersen et al., 2019, s. 21

⁵ Melve & Ryymin, 2020, s. 17-18

⁶ Melve & Ryymin, 2020, s. 18-19

kommunikasjonsåre. Jeg gikk ikke veldig dypt inn på dette, ettersom jeg ville fokusere på hvordan utviklingen av mjøsbyene førte til endring i kommunikasjonene på og ved Mjøsa, i tillegg til å forklare hvorfor det var Mjøsa og båtene som la til rette for at byene kunne utvikle seg slik de gjorde. Deretter beskrives hvordan de tre mjøsbyene utviklet seg i løpet av denne perioden og jeg trekker frem det jeg mener var de viktigste momentene til hver av byene, og viser til hvordan dette påvirket hvordan byene benyttet seg av Mjøsa som kommunikasjonsåre. I tillegg har jeg også satt dannelsen av byene og byutviklingen i en kontekst ut fra et nasjonalt perspektiv. Gjennom hele oppgaven har jeg sett på hva slags betydning jernbanen får ettersom dette er en sentral del av byutviklingen, samtidig som det førte til konkurranse mot båttrafikken på Mjøsa. Jeg drøfter underveis i hoveddelen, men jeg vil også ta en oppsummerende drøftingsdel mot slutten av oppgaven før jeg trekker en konklusjon ut av dette for å avslutte oppgaven.

1.4 Avgrensing

I kapittelet om problemstilling ble det nevnt at en god problemstilling er avgrenset. Dette er et veldig viktig begrep innenfor historieforskning. Ved å ha en god problemstilling som er avgrenset vil det være enklere å finne relevant informasjon. For å kunne jobbe med et tema er vi nødt til å ha en problemstilling som har et avgrenset studieobjekt, samtidig som det er avgrenset i tid og rom. Dette vil føre til at problemstillingen blir mye klarere, det er lettere å tolke og forstå hva man spør etter. En type studieobjekter er prosesser.⁷ Studieobjektet i denne oppgaven er nettopp en prosess, en utvikling som i dette tilfellet kan knyttes opp mot blant annet industrialiseringen. Siden vi også skal se nærmere på hvordan hver enkelt av de tre mjøsbyene utvikler seg og hva som skjer i disse byene som fører til utvikling av ferdselen på Mjøsa, kan man si at man studerer relasjoner.⁸ Vi studerer relasjonen mellom byutviklingene og trafikken på Mjøsa.

Videre vil det også være viktig å avgrense hvilket geografisk område man tar for seg.⁹ Om vi skulle studert utviklingen av Mjøsa og alle områdene som vannet grenser mot mellom 1840 til 1902, vil det ført til veldig mye tidskrevende arbeid. For å avgrense dette studieobjektet enda mer, vil vi derfor fokusere hovedsakelig på området ved Gjøvik, Hamar og Lillehammer. Om vi skulle tatt for oss alle smådistrikter og byer ved Mjøsa, for eksempel områder lenger sør,

⁷ Andersen et al., 2019, s. 27

⁸ Andersen et al., 2019, s. 27

⁹ Andersen et al., 2019, s. 29-30

ville dette ført til langt mer arbeid.

Nå som vi har bestemt hva vi skal studere og hvor, gjenstår det å finne ut av hvilket tidsrom vi vil se nærmere på. Ofte kan avgrensingen av tidsperiode være tilknyttet hendelser eller noe som markerer spesielle skiller, så kalte brudd, ettersom de markerer et sentralt vendepunkt i utviklingen.¹⁰ Jeg har valgt å avgrense problemstillingen fra 1840 ettersom det var da Mjøsa fikk sin første dampbåt,¹¹ som for øvrig også var Norges første jernbåt¹², noe som markerte et skille som følge av den teknologiske utviklingen innen industrialiseringen ved at dampkraften ble introdusert. Jeg har valgt å avgrense tidsrommet fra 1840 fram til 1902, siden det var da Gjøvikbanen åpnet¹³, noe som førte til at alle de tre mjøsbyene var koblet opp mot jernbanesystemet etter at Hamar og Lillehammer allerede hadde tilgang til jernbanen. Selv om avgrensingen i problemstillingens tidsrom er fra 1840 og utover, vil det være naturlig å se hvordan situasjonsbildet var før 1840. I dette tilfellet vil dette si at det vil være naturlig å nevne kort hvordan man ferdet langs Mjøsa før dampkraften gjorde sitt inntog, for å markere utviklingen og skillet som året 1840 markerer for å kunne sette hele prosessen i en kontekst som gir oss et mer helhetlig og oversiktlig bilde av utviklingen.

2.0 Kildeutvalg og kildekritikk

Tidlig i arbeidet tok jeg kontakt med Arne Julsrud Berg, direktør for Mjøsmuseet. Han har i samarbeid med Arve Marthinus Nordsveen skrevet boken *Damp- og motorbåter på Mjøsa* som handler om, som tittelen beskriver, båtene som har ferdet langs Mjøsa helt fra den første dampbåten kom i 1840 til båtene i nyere tid, fram til 1990-tallet ettersom boka ble utgitt i 1996. Berg er en av de få som virkelig har gjort en innsats rundt dette temaet. Da jeg spurte han om tips til kilder og annet arbeid som har blitt gjort om temaet fikk jeg vite at det var svært lite forskning og arbeid rundt nettopp dette temaet. Han mente også at det ikke var noen faghistorikere, etter hans hukommelse å huske, som hadde jobbet med dette tidligere.¹⁴ Det finnes knapt bøker om nøyaktig dette. For det meste finner man kilder som avisartikler, noen faktaopplysninger her og der som kan være relevante, men ikke et helhetlig forskningsarbeid. *Damp- og motorbåter på Mjøsa* er et fantastisk verk som gir et generelt bilde over Mjøsa, mjøsbyene og utbyggingen av jernbanen i mjøsdistriktet. Hoveddelen av boka dreier seg om

¹⁰ Andersen et al., 2019, s. 38

¹¹ Digitalt Museum: Akershusbasen, 2019

¹² Berg & Nordsveen, 1996, s. 70

¹³ Bane NOR, u.å.

¹⁴ A. J. Berg, personlig kommunikasjon, 29. april 2021

hvilke ulike typer båter som ble tatt i bruk på innsjøen, hvilke rolle disse båtene hadde og nøyaktig hvilke båter som ferdet på Mjøsa med en rekke opplysninger om de 62 damp- og motorbåtene som de presenterer fra perioden 1840-1990.¹⁵ Boka ble utgitt for 25 år siden, men i ettertid har man kun funnet to små båter som ikke har blitt nevnt i deres bok, noe som kan fortelle oss hvor grundig forskning Berg og Nordsveen la ned var da de første var i gang med å skrive denne boka. Berg sa selv i en samtale med meg at de ikke ville publisere boka før de var helt sikre på at de hadde fått med seg alle båtene som hadde vært på Mjøsa,¹⁶ noe man kan si at de lyktes forholdsvis godt med ettersom det ikke har dukket nevneverdig nytt stoff i ettertid. Som de selv nevner i bokas forord er boka et resultat av rundt 10 år med arbeid, spesielt ved å samle inn informasjon fra muntlige kilder som hadde vært mannskap ombord i de båtene som det blir fortalt om.

Om det ikke er opplagt nok allerede, så har jeg benyttet meg veldig mye av boka til Berg og Nordsveen. Mye av oppgaven baseres på denne sekundærkilden kombinert, i tillegg til Berg selv som en muntlig kilde. Ut fra det jeg har lært om dette temaet i løpet av arbeidet med bacheloroppgaven min, så kan man se på dette som et slags leksikon for generell ferdsel for Mjøsa med et spesielt fokus på båttrafikken fra 1840 og utover. Boka har jeg benyttet for å få en overordnet oversikt over utviklingen av båttrafikken på Mjøsa, i tillegg til å kunne sammenligne hvordan dette utvikler seg samtidig som utbyggingen av jernbanen foregår og også litt om byutviklingen av Gjøvik, Hamar og Lillehammer knyttet opp mot kommunikasjonen.

En annen bok jeg har fått veldig godt utbytte av er *Norsk byhistorie: Urbanisering gjennom 1300 år* av Knut Helle m.f. Denne boken kommer særlig til nytte i kapittel 5. Verket gir en samlet og vitenskapelig basert framstilling av byutviklingen og landets urbaniseringstendenser. Som det kommer fram i bokas forord: «forfatterne er valgt blant de fremste norske byhistorikere, med erfaring fra ulike byhistorieverk».¹⁷ Det er Norsk komité for byhistorie som har vært pådriver for prosjektet. Verket gir en veldig tydelig, oversiktlig og gjennomført framstilling av denne prosessen, den er også relativt lettlest etter min mening. I den grad det har vært nødvendig å vurdere troverdigheten av *Norsk Byhistorie: Urbanisering gjennom 1300 år*, har jeg forsøkt å lete etter tilsvarende informasjon blant andre kilder. Jeg har ikke sett nødvendigheten av å være særlig kritisk til dette verket, derfor har jeg med god

¹⁵ Berg & Nordsveen, 1996, s. 5

¹⁶ A. J. Berg, personlig kommunikasjon, 29. april 2021

¹⁷ Helle et al., 2006, s. 7

samvittighet lest de relevante kapitlene og tolket dette som troverdig. Det jeg refererer til fra denne boka går under det som har blitt skrevet om den norske byveksten fra 1830 og fram mot 1920. Det er i all hovedsak denne boka sammen med Berg & Nordsveen sitt verk at jeg baserer min oppgave, ettersom dette er to veldig gode kilder som belyser og tar for seg begge aspekter av min oppgave på en god, tydelig og troverdig måte.

I tillegg har jeg også latt meg inspirere av Lars Bergstrøms *Strandhugg ved Mjøsa: folk og ferdsel før og nå* som tar for seg hvordan folk ferdet langs sjøveien og litt av utviklingen innenfor dette temaet. Dette er en bok om lokalhistorie med fokus på kulturhistorie. Lars Bergstrøm har jobbet som sjefsfotograf ved Riksantikvarieämbetet i Stockholm samt Historiska museet i samme by. Jeg har hovedsakelig benyttet meg av denne boka til å danne et bilde av hvordan situasjonen var før 1840, hvordan Mjøsa har blitt brukt av mennesket opp gjennom tiden og hvorfor innsjøen har vært såpass viktig for menneskeliv og samfunnsdannelse rundt Mjøsa. Det jeg har tatt ut fra boka til min oppgave har jeg vurdert som troverdig, og jeg har også tillit til Lars Bergstrøms arbeid basert på hans bakgrunn. Allikevel er det mye i boka som ikke er relevant for oppgaven, og personlig synes jeg også en del av det virker litt subjektiv til tider. Som han selv sier i verkets forord: «Jeg vil med denne boka bevise [at det er finere å ferdes på Mjøsa enn Rhinen]»¹⁸, som gir meg et inntrykk av at boka er skrevet med mye subjektivitet og et personlig preg. For å gi et lite innblikk i hvordan boka er satt sammen, så kan jeg nevne at tre av kapitlene har titlene «Sjøormen», «Elgjakta» og «17. mai». Kapitlet jeg har referert til i denne oppgaven er kun basert på det første kapitlet, som også er ganske relevant: «Sjøveien» ettersom dette gir et godt bilde av hvordan Mjøsa ble brukt som en sjøvei før i tiden.

Utenom disse tre bøkene har jeg benyttet meg av Arne Julsrud Berg som muntlig kilde ettersom jeg har vært i dialog med han og har utvekslet veldig lærerike samtaler. Dette var rett og slett en enestående mulighet som jeg ikke kunne la gå fra meg. Disse samtalene var ment som intervju i forbindelse med historisk arbeidsmåte, men foregikk på en veldig uformell måte og tok etter hvert mer form av en vanlig samtale hvor Berg snakket som et levende leksikon om emnet, og jeg stilte relevante spørsmål eller spørsmål jeg lurte på generelt. Vi hadde en særlig lang samtale via Teams 29. april som jeg tok lydopptak av. Når det kommer til Arne Julsrud Berg som muntlig kilde, så har jeg vurdert han som en veldig troverdig kilde. Han er direktør ved Mjøsmuseet, har hovedkontor på Kapp Melkefabrikk og er blant de som

¹⁸ Bergstrøm, 1990, s. 9

har jobbet mest grundig med temaet i hele landet. Alt av logisk tankegang tilsier at dette er en troverdig kilde. Uavhengig av dette, så har jeg forsøkt å dobbeltsjekke de opplysningene han har gitt meg for å lete etter bekreftelser fra skriftlige kilde. Dette hovedsakelig for å gjøre det lettere for en eventuell leser å forholde seg til slike referanser, men det fungerer også som en ekstra sikkerhetssjekk for troverdighetsvurderingen av den muntlige kilden.

Sett bort fra disse bøkene har jeg også benyttet meg av ulike relevante kilder innen tematikken rundt byutvikling som har sørget for god informasjon og ekstraopplysninger. Dette gjelder alle de tre mjøsbyene, men kanskje særlig Lillehammer og Gjøvik. I denne oppgaven har jeg valgt å fokusere på utviklingen av Hamar som følger av jernbaneutbygging og utviklingen av Christiania som drivkraft. Disse kildene som tar for seg byhistorie har jeg funnet fram til og vurdert som både relevante og troverdige etter at jeg har navigert meg gjennom et hav av informasjon som tilbys ved Nasjonalbibliotekets nettsider kombinert med biblioteket på Høgskolen.

For Gjøviks del dreier det seg hovedsakelig om industrivirksomheten. I tillegg har jeg benyttet meg av andre kilder, men da i hovedsak for å referere til opplysninger om blant annet jernbaneutbyggingen og annen utvikling. Dette er blant annet tekster og opplysninger som har blitt publisert av Innlandet Fylkesarkiv, DigitaltMuseum, Bane NOR sin arkivavdeling, Norsk Teknisk Museum og andre industrivirksomheters egne nettsider. Jeg har kommet fram til konklusjonen om at informasjonen jeg har hentet ut fra disse seriøse virksomheters kanaler, spesifikke industrivirksomheter, museum og fylkesarkiv, må være til å stole på. Dette er kilder som oppgaven ikke baserer seg på, og dermed mener jeg at det ikke er nødvendig å gå dypere inn på dette. Oddmund har også hjulpet meg med å finne fram til statistikk fra kommunetellingene (se figur 2), ettersom jeg ikke hadde tilgang til dette.

3.0 Utviklingen av Mjøsa som kommunikasjonsåre

3.1 Før 1840

Bergstrøm starter sin bok med å fortelle at sjøveien har vært den viktigste gjennom hele menneskehetens historie.¹⁹ Hvorvidt dette stemmer kan nok diskuteres. Allikevel rår det liten tvil om at sjøveien har vært helt sentral for menneskers liv før i tiden, så vel som i dag. Sjøen

¹⁹ Bergstrøm, 1990, s. 10

har på mange måter hjulpet mennesker opp gjennom årene, både som kilde til næring ved fiske og som transportvei. Forutsetningen for fast beboelse ved Norges innland var Mjøsa.²⁰ For å nevne et eksempel, så har spesielt bebyggelsen på Helgøya vært avhengig av Mjøsa som transportvei. Helgøya måtte vente helt fram til 1957 før bruene mellom øya og Nes åpnet.²¹ Mennesket har aktivt benyttet seg av Mjøsa som kommunikasjonsåre, også lenge før 1840. Selv helt tilbake til vikingenes tidsalder ble denne sjøveien benyttet aktivt.²² Og om vi hopper framover til 1827, ser man at det var i antallet rundt 250 seilskip som seilte på Mjøsa med både gods og passasjerer.²³ Da Mjøsa ble introdusert for dampkraften i 1840 markerte dette starten på en revolusjon av måten man transporterte passasjerer og gods. Kommunikasjonen via Norges største innsjø ble langt mer effektiv. Før dampbåtene kom ferdet folk langs vannet i små robåter eller til dels med seil, ellers kunne man reise på land med hjelp av hest. Den nye teknologien var betydelig mer effektiv enn både seil, menneskekraft og hestekrefter.

3.2 Jernbarden – Mjøsas første dampskip

7. august 1840 ble Mjøsas første dampbåt, og Norges første jernbåt, «Jernbarden» sjøsatt ved Minnesund.²⁴ Bakgrunnen for produksjonen av denne revolusjonerende båten skal mye krediteres til handelsmann og politiker Ludvig Wiese. Wiese var en bergenser som etablerte seg i Lillehammer grunnet kjøpstadsrettighetene de hadde fått tidligere. Wiese var en sterk forkjemper for å få moderne dampbåter som skulle effektivisere transporten av varer og mennesker.²⁵ Sammen med totenbonden og stortingsrepresentant Peder Fauchald fikk de et lån på 15.000 spesiedaler til bygging av et dampskip. Dette lånet var det Stortinget som stod for.²⁶ I tillegg til dette gikk ti bønder fra Nes sammen om å kjøpe aksjer i «Jernbarden».²⁷

«Jernbarden» ble brukt til frakt av gods og passasjerer. Dette markerte starten på en revolusjon innenfor ferdselen på Mjøsa. Forbauselsen var enorm blant publikum. Endelig hadde dampkraften kommet til Mjøsas båter. Den store fordelen var at man ikke lenger var avhengig av vind for å effektivt manøvrere seg på kryss og tvers av innsjøen, dampmotoren

²⁰ Bergstrøm, 1990, s. 10

²¹ Digitalt Museum: Anno Domkirkeodden, 2020

²² Bergstrøm, 1990, s. 10

²³ Bergstrøm, 1990, s. 10

²⁴ Berg & Nordsveen, 1996, s. 70

²⁵ Lillehammer Bryggeri, u.å.

²⁶ Berg & Nordsveen, 1996, s. 70

²⁷ Berg & Nordsveen, 1996, s. 70

gjorde at man kunne ta seg fram effektivt, ut fra samtidens forventninger, uten vind. Ikke nok med at det var innsjøens første dampbåt, men det som virkelig var sjokkerende var at den var bygget i jern.²⁸ Alle vet jo at jern i seg selv synker, men denne båten klarte altså å flyte som en helt vanlig trebåt. Uten å gå inn på det tekniske rundt dette, så var dette kombinert med dampteknologien en revolusjon for skipsfarten. «Jernbarden» ble et symbol på nyvinning og et resultat av industrialiseringen. Henrik Wergeland beskrev selv båten som «ei vidundersnekke».²⁹

Båten ble en suksess blant folket, så vel som den lyktes i sine arbeidsoppgaver. Både passasjerer og gods ble fraktet. Etter hvert blir det tiltenkt flere dampskip, allerede i 1843 kom det planer om et dampskip som var tiltenkt å frakte passasjerer som hovedoppgave.³⁰ Brusveen Spiger- og Staaltradfabrikk var en av de første som benyttet «Jernbarden» til frakt for å effektivisere sin egen virksomhet. Fabrikken som var lokalisert på Gjøvik var også blant en av de største oppdragsgiverne til båten.³¹ Dette kommer vi tilbake til senere i oppgaven.

3.3 Hvordan foregikk transporten i starten av perioden?

I 1847 kom det et nytt dampskip til Mjøsa: «Dronningen».³² Dette førte til at man kunne fordele arbeidsoppgavene mellom de to dampbåtene. «Jernbarden» stod for frakten av gods, mens «Dronningen» tok seg av passasjerer og post, trolig grunnet at sistnevnte var mer egnet til passasjertransport med mer komfort.³³ Fem år senere ble begge kjøpt opp av det engelske jernbaneselskapet.³⁴ De hadde allerede skaffet lisens til å drive jernbanen, som bygges ut to år senere igjen i 1854, i fem år. På denne måten skaffet engelskmennene seg monopol på kommunikasjonen mellom Christiania og Lillehammer.³⁵ Uttrykket «mye vil ha mer» passer godt inn her da engelskmennene kun tenkte penger og profitt, og skrudde opp prisene samtidig som de gjorde dampskipstilbudet dårligere.³⁶ Dette førte til etableringen av et konkurrerende selskap som senere ble kalt «Oplandske Dampskibsselskap». Initiativet kom

²⁸ Berg & Nordsveen, 1996, s. 70

²⁹ Næsheim & Pedersen, 2006

³⁰ Berg & Nordsveen, 1996, s. 70-71

³¹ Berg & Nordsveen, 1996, s. 70-71

³² Berg & Nordsveen, 1996, s. 73

³³ Berg & Nordsveen, 1996, s. 74-75

³⁴ Berg & Nordsveen, 1996, s. 75

³⁵ Berg & Nordsveen, 1996, s. 19

³⁶ Berg & Nordsveen, 1996, s. 19

fra bønder i og rundt Lillehammer, noe som gir et innblikk i hvor viktig Lillehammer var i utviklingen av dampskipstrafikken på Mjøsa³⁷ ved nevnte Wiese og dette nye selskapet. At initiativet kom fra Lillehammer-området kan man forklare ved at byen var veldig avhengig av Mjøsa som kommunikasjonsåre (se kapittel 5). Etter at dette nye selskapet ble til ble de gamle båtene brukt til å transportere varer, mens de nye båtene til Oplandske Dampskibsselskap tok seg av transport av personer. Dette skjedde som en blanding av konkurranse og gjennom avtaler.³⁸

Behovet for kommunikasjoner økte ettersom samfunnet ellers utviklet seg, dette ser vi også i kapittel 5. I 1861 tok staten over jernbanen og båtene fra engelskmennene ved selskapet Norsk Hovedjernbane. Båtene som ble tatt over ble brukt til frakt av tunggods, mens Oplandske Dampskibsselskap tok av seg passasjer- og godstransport, blant annet med «Skibladder» som vi kjenner så godt den dag i dag,³⁹ da snakk om mindre gods som stykkgods. Fordelingen av arbeidsoppgaver fortsatte altså veldig likt som før. Alle båtene gikk i rute fra Eidsvoll i sør til Lillehammer i nord med stopp mellom lokalbrygger (se figur 1, for å se noen av bryggene).⁴⁰

Utover dette mener jeg at det ikke vil være hensiktsmessig å gå dypere inn på nettopp utviklingen av selve båttrafikken. Jeg har vurdert det slik at fram mot 1902, skjedde det ikke noe særlig revolusjonerende innen ferdselen på Mjøsa. Det kom flere båter som etter hvert fikk ulike arbeidsoppgaver og ble mer effektive. De ble raskere, billigere i drift og hadde mer lastekapasitet, men alle de nye båtene baserte seg på samme dampteknologi. I perioden 1840-1902 dukker det opp i underkant av 20 dampbåter som driftes på Mjøsa over lengre tid, ifølge Berg.⁴¹ Det blir for teknisk å nevne hver båt som dukket opp, hva slags fordeler og ulemper denne båten hadde, hvilke arbeidsoppgaver båtene hadde og lignende. Det som i all hovedsak har noe å si er det jeg allerede har nevnt: hvordan det hele startet, hva som var revolusjonerende med den nye kraften, hva som ble fraktet og rutestrekningen. En del av dette kommer jeg også inn på senere i oppgaven. Det som nå kan tjene oppgavens formål er å se nærmere på mjøsbyenes utvikling og hvordan samspillet mellom byutvikling og kommunikasjonsutviklingen utfoldet seg, både i forhold til dampskip på Mjøsa og

³⁷ Berg & Nordsveen, 1996, s. 19

³⁸ Berg & Nordsveen, 1996, s. 72

³⁹ Berg & Nordsveen, 1996, s. 26

⁴⁰ Berg & Nordsveen, 1996, s. 26

⁴¹ Berg & Nordsveen, 1996, s. 70-175

jernbaneutbyggingen.

Jeg kan avslutte med at det mest sannsynlig allerede på denne tiden, rundt 1860-årene, var klart at jernbanen før eller siden kom til å ta over arbeidsoppgavene til båtene.⁴² Til tross for dette hadde dampbåtene en enorm betydning for utviklingen av mjøsregionen og som et kommunikasjonsmiddel, særlig for å knytte sammen Christiania med mjøsbyene før jernbanen kom. Allikevel ønsker jeg å avslutte dette kapitlet, før oppgaven tar for seg byutvikling og dets samspill med Mjøsa som kommunikasjonsåre, med et sitat fra 1869 av Johan Sverdrup: «den nye tid suste inn i landet på jernbanene»⁴³ for å påpeke hvilken retning utviklingen senere tok.

4.0 Hvilken rolle hadde mjøsbyene for denne utviklingen?

4.1 Generell urbanisering

Noe som kjennetegner 1800-tallet er byene som dannes og utvikles. Bosetningsmønsteret endres drastisk på nasjonalt plan.⁴⁴ Enkelt forklart kan man si at man det fra 1830 og utover beveger seg mer og mer mot en befolkning som baserer seg i eller tett ved byer, hvor det tidligere var mer spredte bosetninger rundt omkring i mindre bygder. I perioden 1830-1920 urbaniseres landet og man gikk fra en befolkning hvor omtrent 13 prosent bodde i byer og tettsteder i 1830, til omtrent 43 prosent i 1920.⁴⁵ Majoriteten av befolkningen var fortsatt bosatt ved mindre steder, selv på slutten av 1800-tallet,⁴⁶ men man ser at utviklingen går mer og mer mot et bysamfunn. Befolkningsutviklingen og spredningen av landets befolkning er interessant å se på. I perioden 1820-1870 økte Norges befolkning raskere enn noen andre land i Europa.⁴⁷ Dette sammen med økningen av antall byer og tettsteder, er det man kaller den *demografiske veksten*. I tillegg er det interessant å se på den *geografiske veksten*, altså hvordan byene ble til rundt omkring i landet og da særlig hvor det ikke tidligere hadde vært byer.

⁴² Berg & Nordsveen, 1996, s. 27

⁴³ Nerbøvik, 2007, s. 37

⁴⁴ Helle et al., 2006, s. 249

⁴⁵ Helle et al., 2006, s. 254

⁴⁶ Helle et al., 2006, s. 249

⁴⁷ Myhre, 2018, s 72

Norge var faktisk et av de landene som ble urbanisert hurtigst i løpet av dette århundret.⁴⁸ Det var flere faktorer som spilte en rolle i denne urbaniseringsprosessen. Blant annet hang det tett sammen med et begrep vi allerede har sett på: kommunikasjon. Urbaniseringsprosessen var også tett tilknyttet industrialiseringen. Ikke bare revolusjonerte det kommunikasjonsmidlene, men det endret også produksjonen. Både teknologisk og i et større system. Den nye produksjonsmåten krevde konsentrasjon av kapital, råvarer, energi og arbeidskraft, derav den voldsomme økningen i antall byer.⁴⁹ I dette kapitlet skal vi se nærmere på bydannelse, hvor det geografiske blikket skjerpes mot innlandsbyene som blir til ved Mjøsa: Gjøvik, Hamar og Lillehammer. I tillegg er det kommunikasjon og industrialisering som har hovedfokus, ettersom det er denne utviklingen oppgaven dreier seg om.

Utviklingen av samferdselen var enorm gjennom denne perioden, spesielt dampskip og jernbane. Dette hang tett sammen med utviklingen av byene. Dampbåtene som kom på Mjøsa fra 1840 i kombinasjon med jernbanen som kom senere bidro direkte til dannelsen av byene rundt Mjøsa.⁵⁰ Prosessen skjedde ikke kun som en følge av industrialiseringen, selv om det var dette som la grunnlaget og gjorde utviklingen mulig, men også landets myndigheter spilte en viktig rolle i det hele. Det var en bevisst politikk fra myndigheten for å kunne knytte sammen landet, spesielt binde byene sammen med hverandre og forholdet mellom by og bygd, hovedsakelig på grunn av at dette ville føre til økonomisk vekst.⁵¹

Det som var spesielt med mjøsbyene og innlandsbyene generelt er at disse kom veldig sent. I 1800 lå alle landets 34 byer ved kysten.⁵² Dette har en veldig naturlig forklaring ved at byene hovedsakelig fungerte som ledd innen eksport og import.⁵³ Særlig viktig var eksporten av tre og fiske, ressurser som Norge har hatt god tilgang til i alle år. I 1830 var både Hedmark og Oppland helt uten byer.⁵⁴ Så hvorfor skulle man danne byer rundt omkring ved Mjøsa? Vi har allerede nevnt politikken ved økt bydannelse som en drivkraft. Å bygge byer var viktig for embetsmannsstaten, spesielt siden byer var viktige økonomiske knutepunkter og bidro dermed som et middel til å utvikle økonomien.⁵⁵ I tillegg var Mjøsas geografiske plassering viktig.

⁴⁸ Helle et al., 2006, s. 249

⁴⁹ Helle et al., 2006, s. 250

⁵⁰ Berg & Nordsveen, 1996, s. 24

⁵¹ Helle et al., 2006, s. 250

⁵² Myhre, 2020

⁵³ Myhre, 2020

⁵⁴ Helle et al., 2006, s. 254

⁵⁵ Helle et al., 2006, s. 275

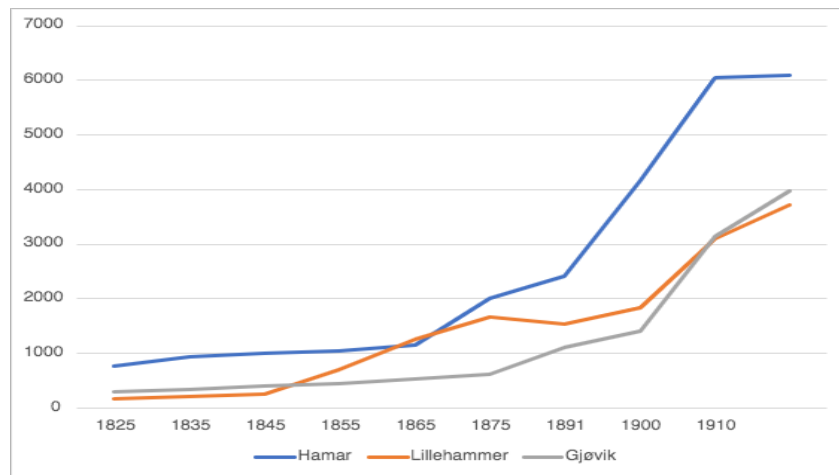
Som nevnt innledningsvis var Mjøsa grunnlaget for bosetting rundt omkring innsjøen ifølge Bergstrøm, nå skulle innsjøen vise seg å være grunnlaget for bydannelse. Norges største innsjø hadde den fordel at den strakk seg veldig langt, og via Eidsvoll kunne man transportere varer til og fra mjøsområdene, og videre til Christiania. Dette er hovedsakelig grunnlaget for hvorfor mjøsbyene ble til, videre i kapitlet ses det nærmere på utviklingen av byene for seg selv og hvordan denne utviklingen hadde en gjensidig påvirkning av Mjøsas utvikling som kommunikasjonsåre.

4.2 Mjøsbyene vokser

Fra 1842 til 1861 ble det til tre byer med fullverdig bystatus rundt Mjøsa.⁵⁶ I løpet av de 50 årene fra 1880 endret demografien i Mjøsbyene seg voldsomt. Befolkningen i de tre byene bortimot tredoblet seg i løpet av denne perioden.⁵⁷ Det var Hamar som var tidligst ute i utviklingen, mens utviklingen i Gjøvik og Lillehammer kom etter hvert. Lillehammer opplevde en relativt stor nedgangstid utover andre halvdel av århundret, noe vi kommer tilbake til senere. Rundt 60 kilometer lenger sør på samme side av Mjøsa utviklet Hamar seg til å bli et knutepunkt for trafikk takket være jernbanestrekningen som hadde kommet til, dette tar oppgaven for seg mer i detalj senere i kapitlet. Som følger av dette ble Hamar et naturlig handelssted. På motsatt side av innsjøen opplevde Gjøvik i likhet med Lillehammer en trang fødsel. Hverken Lillehammer eller Gjøvik hadde samme fordel med jernbane som Hamar, noe som gjorde at disse byene i mye større grad ble påvirket av isen ettersom begge byene mer eller mindre ble helt innesperret da isen dekket til innsjøen. Både båtene og jernbanen hadde sin påvirkning til utviklingen av disse byene.

⁵⁶ Berg & Nordsveen, 1996, s. 21

⁵⁷ Berg & Nordsveen, 1996, s. 27



Figur 2: Oversikt over befolkningsutviklingen i Hamar, Lillehammer og Gjøvik fra 1825-1910. Det som er interessant å legge merke til her er at Hamars vekst virkelig skyter fart etter omkring midten av 1870-årene, dette trolig åpningen av Rørosbanen og senere Hedemarksbanen. Samtidig opplever Lillehammer en nedgang i sin vekst, noe som har en sammenheng med Hamars voldsomme vekst. Tallgrunnlag: Norsk senter for forskningsdata. Kommunedatabasen. Folketellingene 1825-1910 for Hamar, Lillehammer og Gjøvik.

4.3 Hamar som knutepunkt

I 1849 kunne man kalle Hamar en by etter at man fikk bystatus.⁵⁸ Byen ble hovedsakelig til for å effektivisere handelen mellom Christiania, Hamar og Østerdalen.⁵⁹ Dette var mye fordi myndighetene ville koble sammen den stadig voksende storbyen Christiania, som innen 1920 hadde vokst seg til å bli en storby internasjonalt sett,⁶⁰ sammen med andre byer og steder. Spesielt viktig ble mjøsbyene ettersom man kunne frakte varer til og fra Christiania, i tillegg til at man kunne skape en forbindelse mellom blant annet Christiania og Trondheim via Hamar. Hamar opplevde en jevn vekst i befolkningen fram til 1920-årene med unntak av tiårsperioden fra 1860-1870.⁶¹ 23. juni 1862 åpnet landets første statsbane, nemlig Grundsetbanen som knyttet Elverum sammen med mjøsområdet via Hamar.⁶² Grundset er et lite sted nord for Elverum og med forbindelsen mellom Hamar og Grundset fikk man altså en mulighet for transport fra Glomma ved Grundset til Mjøsa ved Hamar. Dette markerer starten på Hamars eventyrlige vekst innen handelsvirksomheten som et knutepunkt for trafikk. Grundsetbanen var ingen umiddelbar suksess for Hamar, selv om det var et viktig skritt for utviklingen av jernbanen i innlandet. Jernbanen ble derimot veldig viktig da man fikk jernbanestrekning fra Hamar til Trondheim, Rørosbanen i 1877, og tre år etter dette igjen fikk Hedemarksbanen siden dette skapte forbindelse mellom Hamar og Eidsvoll. Dette gjorde at

⁵⁸ Berg & Nordsveen, 1996, s. 23

⁵⁹ Berg & Nordsveen, 1996, s. 23

⁶⁰ Helle et al., 2006, s. 249

⁶¹ Berg & Nordsveen, 1996, s. 31

⁶² Svingheim, 2012

jernbanen ekstremt viktig for byen.⁶³ I 1880 kunne man altså reise fra Christiania til Trondheim via Hamar, noe som fikk stor betydning. På denne måten ble Hamar et viktig knutepunkt for handel og ferdsel mellom mjøsbyene og områdene rundt. Byen hadde gode forutsetninger for å utvikle seg til et slikt knutepunkt, spesielt med tanke på de gode havneforholdene som fantes etter ruiner fra den gamle middelalderbyen.⁶⁴ Hamar hadde blant annet en egen brygge for lokaldampbåtene og etter hvert en jernbanebrygge⁶⁵ hvor båter kom for å frakte videre varer som kom til Hamar med tog.⁶⁶ Det kom tilreisende fra nærliggende områder, så vel som andre byer. For eksempel reiste folk fra andre siden av innsjøen over til Hamar med ferje, for så å kunne ta jernbanen videre.⁶⁷

Det kan kanskje være vanskelig å forstå hvor viktig jernbanen har vært for samfunnsutviklingen, men den har virkelig vært enorm. Det er også grunnen til at jeg har basert utviklingen av Hamar som by på jernbaneutbyggingen, ettersom jernbanen hadde en helt ufattelig stor betydning for byen. Før jernbanen kom var det Mjøsa som var eneste ordentlige transportvei, enten det var med båt på sommeren eller hest over isen på vinteren. Noe som kan hjelpe til med å danne et bilde av jernbanens viktighetsgrad er ved å se på demografien. For ved århundreskiftet var nemlig Hamars befolkningstall like stort som både Gjøvik og Lillehammer kombinert⁶⁸. Dette var mye takket være jernbanen, siden jernbanen gjorde at Hamar ble en del av østlandet som ble erobret av hovedstaden som handelsområde,⁶⁹ som Helle så fint beskriver. For Hamar sin rolle var i all hovedsak å funksjonere som en handelsby, spesielt viktig på grunn av at byen ble et knutepunkt mellom det raskt utviklede Christiania, Mjøsa og Trondheim, Hamar var ikke en viktig eksportby.⁷⁰ Man kan oppsummere det med at bakgrunnen for Hamar sin bystatus var det økende behovet for byer, spesielt med tanke på økonomien. Det var veksten i Christiania og myndighetene selv som ble drivkraften til etableringen av Hamar og også det som ellers skjedde i mjøsregionen.

⁶³ Berg & Nordsveen, 1996, s. 31

⁶⁴ Berg & Nordsveen, 1996, s. 23

⁶⁵ Berg & Nordsveen, 1996, s. 31

⁶⁶ Domkirkeodden, u.å.

⁶⁷ A. J. Berg, personlig kommunikasjon, 29. april 2021

⁶⁸ Berg & Nordsveen, 1996, s. 31

⁶⁹ Helle et al., 2006, s. 344

⁷⁰ Helle et al., 2006, s. 267

4.4 Lillehammer – Kjøpstadsrettigheter, «Dølavegen» og krisetid

I 1827 fikk Lillehammer begrensede kjøpstadsrettigheter etter at et forslag om Hamar ble forkastet. 15 år senere, den 8. september 1842, ble Lillehammer en fullverdig by med full bystatus.⁷¹ Lillehammer hadde i lang tid før 1827 fungert som et naturlig handelssted grunnet sin lokasjon sør for Gudbrandsdalen. Mjøsa starter i nord der elva Gudbrandsdalslågen renner ut mellom Vingnes og Lillehammer. Lillehammers beliggenhet og samspill med Mjøsa har sine fordeler og ulemper. En av de største fordelene byen har hatt, spesielt før årene mot slutten av 1800-tallet, er at byen ligger tett ved Gudbrandsdalen. Faktisk er Lillehammer kommune, etter kommunesammenslåingen i 1964, en del av det man ser på som Gudbrandsdalen i dag. Dalen er et relativt langt dalføre i Innlandet fylke og dalens sørøstlige del grenser mot Mjøsa.

Forutsetningene for at Lillehammer fikk bystatus før Hamar og Gjøvik er mye på grunn av Gudbrandsdalslågen.⁷² Lågen ga rom for flere muligheter, blant annet å fløte tømmer og som energikilde. Dette kunne være en risikabel aktivitet, men også tidkrevende. Allikevel var det til stor hjelp for lokalbefolkningen å kunne fløte tungt tømmer nedover dalen, før man sorterte det utenfor Lillehammer og det etter hvert ble fraktet til sine ulike formål. Området var allerede etablert som et handelssted, noe som ga ekstra grunnlag for bydannelse.⁷³ Dette kommer vi litt tilbake til senere.

Helt nord i Mjøsa, mot Lillehammer, er innsjøen en del grunnere enn ellers. Dette fører til kaldere temperaturer som gjør at isen holder seg lenger når den først kommer (Arne Berg, personlig kommunikasjon). Isen holdt seg også lenge i andre deler av Mjøsa enn kun nordlige deler mot Lillehammer, men isen utenfor Lillehammer smeltet til slutt. Før jernbanen kom bød dette på en del utfordringer. Ettersom isen fort kunne holde seg til langt ut i april og mai, til og med helt til 31. mai som den gjorde i rekordåret 1880⁷⁴, førte det til at man i store deler av året ikke kunne strekke til Lillehammer ved bruk av båter. Blant annet «Dronningen», Mjøsas andre dampbåt etter «Jernbarden», ble brukt som isbryter mot slutten av 1860-årene til den sluttet å drifte i 1888.⁷⁵ Utenom isbryterne og råkene disse skapte var det lite håp for

⁷¹ Helle et al., 2006, s. 275

⁷² Berg & Nordsveen, 1996, s. 23

⁷³ Berg & Nordsveen, 1996, s. 23

⁷⁴ Næss, 2020

⁷⁵ Innlandet Fylkesarkiv, u.å. (1)

båttrafikken i de mange månedene innsjøen var dekket av is.⁷⁶ Dette gjaldt for øvrig de andre mjøsbyene også, men Lillehammer led mest ettersom isen holdt seg lengst her og Hamar fikk jernbaneforbindelse mange år i forveien.

Mangel på bedre alternativ førte til at de beste transportmulighetene for varetransport via mjøsisen var på vinteren med hest og slede i årene før 1894.⁷⁷ Denne isveien ble kalt «Dølavegen», oppkalt etter alle bøndene fra Gudbrandsdalen som hovedsakelig stod for all trafikk på isen mellom Lillehammer i nord og Eidsvoll i sør.⁷⁸ Dette kan man egentlig se på som en fordel for bøndene sin del. Til tross for at turene over mjøsisen var tidkrevende, så ga de bøndene en grei fortjeneste ettersom de selv stod for utstyret som fraktet varene.⁷⁹ På sommeren kunne ikke bøndene selv stå for utstyr av frakt ettersom denne frakten gikk med båt, gjerne dampbåter jo senere utover 1800-tallet man kommer, båter som naturligvis ikke bøndene eide selv i motsetning til utstyret de brukte til transport over isen.

Før jernbanen kom til Lillehammer i 1894 med strekningen fra Hamar som strekte seg nordover mot Tretten, var Lillehammer et naturlig handelspunkt og mellomledd for bøndene fra Gudbrandsdalen.⁸⁰ Som følger av dette vokste byens næringsliv, Lillehammer by og Lillehammer kommune. I 20-års perioden fra 1835 til 1855 vokste Lillehammer by med et folketall på 254 personer opp til 1256 personer.⁸¹

Selv om byen lengst nord var først ute som handelssentrum og med bystatus, fikk Lillehammer lide den brutale siden av jernbaneutbyggingen til Hamar. Lillehammer kunne rett og slett ikke konkurrere mot jernbanen ettersom eneste transportmulighet til og fra byen var via Mjøsa. Etter hvert som samfunnsutviklingen setter fart i Hamar, gikk det mot nedgangstid for Lillehammer. Årene fra 1860 til 1890 blir sett på som en sammenhengende krise for byen.⁸² Etter at Grundsetbanen kom til liv i 1862, men desto viktigere Rørosbanen i 1877, førte det til at Hamar ble det nye handelssentrum som gjorde at Lillehammer sin vekst forfalt.⁸³ De to byene fikk et slags rivaliserende forhold hvor Hamar hadde den store fordelene med å være knyttet områder ellers i landet via jernbanen. Som historiker Tore Pryser selv har

⁷⁶ Berg & Nordsveen, 1996, s. 52

⁷⁷ Berg & Nordsveen, 1996, s. 12

⁷⁸ Innlandet Fylkesarkiv, u.å. (2)

⁷⁹ Innlandet Fylkesarkiv, u.å. (2)

⁸⁰ A. J. Berg, personlig kommunikasjon, 29. april 2021

⁸¹ *Lillehammer 1827-1927*, 1927, s. 17

⁸² Berg & Nordsveen, 1996, s. 28

⁸³ Helle et al., 2006, s. 304

skrevet, så ble Lillehammer «liggende i en kommunikasjonsmessig bakevje».⁸⁴ Hamar tok over posisjonen til Lillehammer og styrker sin egen posisjon enormt takket være jernbaneutbyggingen, som ikke hadde samme utfordringer med is som hindring som dampskipene.⁸⁵ Denne negative utviklingen og kriseperioden for Lillehammer førte til en betydelig utvandring fra Lillehammer til Amerika. Byen gikk mer eller mindre i dvale på vinterstid og det var lite man kunne gjøre med dette før jernbanen kom i 1894, som ble et vendepunkt for byen. Blant annet blomstret næringslivet og folketallet økte enormt etter 1894,⁸⁶ som igjen gir et innblikk av hvor viktig og fordelaktig jernbanen etter hvert ble for mjøsbyene og landet generelt.

4.5 Gjøvik som industriby

Til slutt var det Gjøvik sin tur til å få bystatus, men dette skjedde ikke før i 1861.⁸⁷ Da var det allerede startet opp industri i byen, blant annet Brusveen Spiger- og Staaltraadfabrik som ble grunnlagt i 1832⁸⁸ og Holmen Brænderi i 1854⁸⁹. I tillegg var byen plassert langs den gamle handelsruta mellom Bergen-Valdres-Grundset.⁹⁰ Dette var blant annet noen av faktorene som lå til rette for at Gjøvik skulle få bystatus i 1861. Gjøvik vokser seg til å bli en industriby, spesielt viktig var det som etter hvert blir kjent som Mustad, i tillegg til Holmen Brænderi og Kapp melkefabrikk som ble til takket være jordbruksforholdene ved Gjøvik.

Mustad, eller «Brusveen Spiger- og Staaltraadfabrik» som det først het, ble en av Gjøviks industrieventyr. Bakgrunnen for etablering av fabrikken var et stort lokalt behov for ståltråd.⁹¹ Utfordringene oppstod da de fikk kundeforespørsler som ikke var lokale. Fraktmulighetene var få. Mjøsa åpnet en mulighet for transport, noe de også benyttet seg av tidlig.⁹² Faktisk kjøpte Mustad sin egen dampbåt på Mjøsa for å takle deler av denne utfordringen.⁹³ Vi har også tidligere nevnt av Mustad var en av de første og største arbeidsgiverne til «Jernbarden», så det er lite tvil om at Mustads suksess definitivt påvirket og økte behovet for transport på

⁸⁴ Berg & Nordsveen, 1996, s. 29

⁸⁵ A. J. Berg, personlig kommunikasjon, 29. april 2021

⁸⁶ Berg & Nordsveen, 1996, s. 29

⁸⁷ Berg & Nordsveen, 1996, s. 25

⁸⁸ Mustad Næringspark, u.å.

⁸⁹ Mjøsuseet, u.å.

⁹⁰ Berg & Nordsveen, 1996, s. 24

⁹¹ Wicke, 1998, s. 10

⁹² Wicke, 1998, s. 10

⁹³ Wicke, 1998, s.22

Mjøsa. Dette gjaldt varer som både kom til og fra fabrikken. Mustad utviklet seg etter hvert, men i midten av 1870-årene økte produksjonskapasiteten av spiker i landet kombinert med nedgang i etterspørselen.⁹⁴ Dette førte til en nedtur for Mustad, men 1877 skulle bli et vendepunkt og starten på en lang suksesshistorie. Mustad hadde nemlig spekulert lenge på hvordan de skulle utvide seg enda mer, valget falt på fiskekroker etter tips av en rutinert fiskekrokselger.⁹⁵ I 1877 klarte de å automatisere en maskin som produserte fiskekroker i én og samme prosess. I ene enden gikk det ståltråd inn, i andre enden kom det en ferdig fiskekrok ut. Det fantes andre maskiner rundt om i verden som kunne produsere fiskekroker, men ikke slik som Mustad sin maskin som gjorde hele produksjonsprosessen med en maskin. Dette var veldig effektivt og billig, som gjorde at Mustad kunne presse prisene sine lavere enn sine konkurrenter. Dette var en tid hvor det var ekstra press på å presse kostnadene så lavt som mulig. Mustad taklet denne utfordringen best, og heldigvis for deres del hadde opphevelsen av Navigasjonsakten tatt sted på midten av århundret i 1850,⁹⁶ noe som resulterte til at de kunne selge fiskekrokene deres på global basis.⁹⁷ Mustads eksport utover århundret skal ikke underdrives, de ble verdensledende innenfor sitt felt og stod for en enorm del av Norges eksport innen metall.⁹⁸

Holmen Brænderi startet i 1854 som et rent potetbrenneri på Gjøvik.⁹⁹ I sin tid var det også landets største brenneri, på midten av 1800-tallet.¹⁰⁰ Innlandet er blant annet kjent for jordbruket sitt, og dette var bakgrunnen for etableringen av brenneriet. Bønder samlet seg for å danne et brenneri, noe som ikke var så rart med tanke på hvor populært det var med sprit og at det drøyt 20 år tidligere i 1833 var rekordår for spritdriking i landet med cirka 16 liter sprit konsumert per innbygger.¹⁰¹

Kapp Melkefabrikk var også en industrivirksomhet som ble etablert ved Gjøvik, riktignok en del år senere i 1891. Melkefabrikken gjorde det forholdsvis bra mye grunnet Olav Johan Sopp, også kjent som Dr. Sopp oppkalt etter hans doktorgrad avhandling om sopp. Han var en ledende forsker innenfor emnet, han spilte også en sentral rolle i utviklingen av norsk

⁹⁴ Wicke, 1998, s. 34

⁹⁵ Wicke, 1998, s. 36

⁹⁶ Nerbøvik, 2007, s. 75

⁹⁷ Wicke, 1998, s. 37

⁹⁸ Myhre, 2018, s. 201

⁹⁹ Mjøsmuseet, u.å.

¹⁰⁰ A. J. Berg, personlig kommunikasjon, 29. april 2021

¹⁰¹ Akevittfestivalen

meieriindustri.¹⁰² Dr. Sopp fant, som første i verden, en metode for å lage usukret kondensert melk, som ble til suksessen «Viking Melk».¹⁰³ Dette var hermetisert, kondensert melk med flere års holdbarhet.¹⁰⁴ Selveste Fridtjof Nansen og Roald Amundsen tok med seg «Viking Melk» på sine ekspedisjoner.¹⁰⁵ Suksessen ble stor og dette ble lagt merke til. I 1898 ble fabrikken kjøpt opp av Nestlé.¹⁰⁶ Melkefabrikken utviklet seg til å bli en stor arbeidsplass og hadde på det meste over 300 ansatte¹⁰⁷, man skal absolutt ikke undervurdere hva slags betydning dette hadde for lokalområdene rundt ved Toten og Gjøvik. Med økende folketall, trengte man også økende antall arbeidsplasser. På det meste var det helt opp til 10 båter i døgnet innom Kapp for å transportere varer via Mjøsa.¹⁰⁸ Blant annet ble dampbåten «Viken» benyttet mye for å frakte varer til og fra Kapp. 2500 kasser med «Viking Melk» ble fraktet til Eidsvoll på mandagene mot slutten av 1800-tallet. Tilbake fra Eidsvoll ble det fraktet hovedsakelig sukker og blikkplater, men også andre varer som kull, sirup, mel, rug og hvete.¹⁰⁹

Landbruket generelt stod sterkt på Gjøvik, men da det i 1860 var uår så måtte man kjøpe inn korn. På Mjøsa ble det fraktet over 43 000 tønner med korn, hvor 2/5 gikk til Gjøvik.¹¹⁰ For øvrig kom det i 1860 kom det dampskip til Gjøvik med 2690 passasjerer, 4451 tønner med korn og cirka 1000 tonn med andre varer.¹¹¹

For øvrig er det viktig å nevne at også Gjøvik ble et slags knutepunkt. Hamar ble etter hvert et mellomstopp mellom Christiania og Trondheim. På samme måte ble Gjøvik en del av veien mellom Christiania og Bergen. I en 50-års periode fra rundt 1860 gikk store deler av trafikken mellom Christiania og Bergen via Gjøvik.¹¹² Det var altså ikke bare industrien på Gjøvik som hadde betydning for hva som ble transportert frem og tilbake fra byen, men industrien dominerte mye av trafikken.

Oppsummert kan man si at Mjøsa som kommunikasjonsåre l har hatt en enorm betydning for

¹⁰² Høiland, 2011

¹⁰³ Nestlé, u.å.

¹⁰⁴ Meierileksikon, u.å.

¹⁰⁵ Totens blad, 2016

¹⁰⁶ Nestlé, u.å.

¹⁰⁷ Industrimuseum, u.å.

¹⁰⁸ A. J. Berg, personlig kommunikasjon, 29. april 2021

¹⁰⁹ Berg & Nordsveen, 1996, s. 134

¹¹⁰ Haugstøl, 1954, s. 55

¹¹¹ Haugstøl, 1954, s. 56

¹¹² Berg & Nordsveen, 1996, s. 26

veksten av Gjøvik som by og byens næringsliv. Hadde det ikke vært for denne sjøveien kunne mest sannsynlig ikke byen vokst slik som den gjorde, hvert fall ikke før jernbanen kom. Gjøvikbanen kom i 1902, noe som betydde at alle de tre mjøsbyene nå var knyttet opp mot jernbanen. Dette skulle få store konsekvenser for båttrafikken på Mjøsa som gradvis minsker. Båtene var fortsatt relevante i en del tiår til, men jernbanen spiste opp mer og mer av de arbeidsoppgavene som båtene en gang utførte.

5.0 Drøfting

I hoveddelen har det blitt drøftet litt kontinuerlig underveis om hvordan ferdselen på Mjøsa utviklet seg og hvordan denne utviklingen bidro til utviklingen av mjøsbyene, og motsatt. I dette kapittelet vil det oppsummeres litt av hva oppgaven har tatt for seg for å komme med en avsluttende drøftingsdel, slik at spørsmålene som ble stilt innledningsvis blir besvart på en tydeligere måte.

Det var mange faktorer som spilte inn på begge prosessene, utviklingen av mjøsbyene og utviklingen av Mjøsa som kommunikasjonsåre, og det var et samspill mellom de langs hele utviklingen. Det som var unikt med byene som dukket opp, var at de ble til der det tidligere ikke var vanlig med byer. Før 1840 var det hovedsakelig byer kun langs kysten, ettersom den geografiske plasseringen ved kysten gjorde at byene egnet seg til eksport og import. Senere utover 1800-tallet drev myndighetene en politikk for å danne flere byer rundt om i landet, også ved innlandet. Man så behovet for nye og flere byer, spesielt siden byene førte til økt handel og mer velstand. I tillegg var industrialismens behov for konsentrasjon av råvarer, arbeidskraft og energi en avgjørende faktor. Urbaniseringsprosessen utover århundret utviklet seg i et raskt tempo.

Christiania som var i voldsom vekst, ble en drivkraft for det som senere skjedde i mjøsregionen. Det var et ønske om å knytte hovedstaden opp mot flere byer og det ble da naturlig å vende blikket mot landets største innsjø, med sin lange strekning kunne man knytte mange steder sammen via båttrafikken. Det var også dette som etter skjedde. Først fikk man jernbane fra Christiania til Eidsvoll, som førte til at man kunne knytte Christiania sammen med mjøsregionen ved tog til Eidsvoll og båt videre langs Mjøsa. Man så potensialet dette medbringe ettersom båttrafikken allerede hadde blitt forbedret en hel del ved dampkraftens inntog da «Jernbarden» fikk sin første tur i 1840. Etter hvert ble det flere og flere båter som ferdet langs Mjøsa, men jernbanen ble også utbygget videre. Problematikken rundt mjøsisen

var stor, og generelt sett var jernbanen mye mer effektiv. Jernbanen kunne også knytte større deler av landet sammen, mens båtene var begrenset. Man kunne jo ikke flytte vannet fra innsjøen for å danne nye sjøveier, men det var nok land å ta av for jernbaneutbyggingen slik at man kunne strekke seg langt via tog. Først kom jernbanen til Hamar og byen dannes på bakgrunn av politikk og ønske om et handelssted som etter hvert videre ble knyttet videre opp mot Trondheim. Dette gikk på bekostning av Lillehammers utvikling, noe som førte til en krisetid og befolkningsnedgang etter at en del mennesker reiste til Amerika. Der Lillehammer tidligere hadde vært et naturlig handelspunkt basert på sin geografiske lokasjon ble Hamar mer til et menneskeskapt handelssentrum, for å kunne knytte hovedstaden videre.

Byene vokste i ulikt tempo, men sett bort fra Lillehammers kriseperiode så vokste alle byene gjennom perioden. Hamar tok virkelig av takket være jernbanen og ved århundreskiftet var det ingen tvil om at det var Hamar som hadde utviklet seg mest. Gjøvik opplevde en forholdsvis langsom vekst, men den var i det minste jevn. Det som virkelig satte Gjøvik på kartet var industrien, byen bidro til mye eksport. Ferdigproduserte produkter ble sendt sørover mot Christiania og videre, mens det stort sett kom råvarer i motsatt retning. Denne virksomheten førte til et økt behov for bedre kommunikasjon langs Mjøsa. Altså kan man oppsummere det med at det først og fremst var utviklingen av kommunikasjonsmidlene og den byvennlige politikken som dannet grunnlaget for bydannelse rundt Mjøsa. Mjøsa var enkelt forklart årsaken til det hele: hadde man ikke hatt denne strekningen med vann så kunne man heller ikke dratt fordel av båttrafikkens utvikling. Etter hvert som byene utviklet seg, så førte det med seg et økt behov for transport langs innsjøen og på denne måten bidro byene til videre utvikling av Mjøsa som kommunikasjonsåre. Hele samspillet hang så tett sammen og begge prosessene dro fordel av hverandre.

Etter hvert fikk man jernbanestrekning til Lillehammer som markerte vendepunktet etter en krisetid for byen. Jernbanen var, sett fra et større perspektiv, rett og slett bare mer fordelaktig enn båtene. Båttrafikken holdt seg fortsatt gående, også en del tiår utover 1900-tallet, men jernbanen tok over flere og flere av båtens arbeidsoppgaver. I 1902 fikk også Gjøvik direkte tilgang til jernbanen, og dermed hadde alle de tre mjøsbyene lokal tilgang til jernbanen. Dette ble også starten på slutten av båttrafikken slik de tidligere hadde brukt båtene til ulike arbeidsoppgaver, frakt av gods og mennesker.

6.0 Konklusjon

Som nevnt i innledningen så hevdet Bergstrøm at forutsetningen for fast beboelse ved Norges innland var Mjøsa. Det har vi også til dels sett grunnen til i oppgaven. Bergstrøm hevdet også at sjøveien gjennom hele menneskets historie har vært den viktigste formen for kommunikasjon. Det kan så vel stemme, men etter at jernbanen kom til mjøsbyene så skulle dette bli den viktigste formen for kommunikasjon til og fra byene. Utviklingen av samferdselen dannet en viktig del av grunnlaget for byvekst i området. Byveksten førte videre til et økt behov for kommunikasjon langs Mjøsa. På denne måten dro begge prosesser fordeler av hverandre i et samspill hvor begge parter var avhengige av hverandre. Jeg konkluderer med at utviklingen av mjøsbyene og Mjøsa som kommunikasjonsåre var enorm i løpet av perioden 1840-1902, hvor det først er kommunikasjonen som legger til rette for byutviklingen før byutviklingen etter hvert tar over og bestemmer behovet for kommunikasjon langs innsjøen.

6.0 Referanseliste

Litteratur:

Akevittfestivalen. (u.å.). *Sprithistorien på Gjøvik og Toten*. Akevittfestivalen. Hentet 2. april 2021 fra <https://Akevittfestivalen.no/post/sprithistorien-på-gjøvik-og-toten>

Andersen, A. Rossland, S. Ryymin, T. Skålevåg, S. A. (2019) *Å Gripe Fortida: Innføring i historisk forståing og metode* (2. utg.) Det Norske Samlaget.

Bane NOR (u.å.) *Gjøvikbanen*. Hentet 16. mars 2021 fra https://www.banenor.no/Jernbanen/Banene/Gjovikbanen-status-planer-og-muligheter/?fbclid=IwAR1c1ZFISXZdbnHesAS7TzO0ifaiOjBMnvds3IJYczbfVwsT7q0_JN_T_qV8

Berg, A. J. & Nordsveen, A. M. (1996) *Damp- og motorbåter på Mjøsa*. Mjössamlingene

Bergstrøm, L. (1990) *Strandhugg ved Mjøsa: folk og ferdsel før og nå*. J.W. Cappelens forlag.

Digitalt Museum: Akershusbasen (2019, 19. mars). *Jernbarden, det første dampskip på Mjøsa*. Hentet 15. mars 2021 fra https://digitaltmuseum.no/011012592488/jernbarden-det-forste-dampskip-pa-mjosa?fbclid=IwAR0AnRfBxhasrGR3RhVg2I_HMhJI2MnWkXK3t2pmum3W2MU5XWNFiy0hxrI

Digitalt Museum: Anno Domkirkeodden (2020, 17. Januar). *Bygging av bru over Nessundet mellom Nes og Helgøya. Rigging av bruspen. Brua åpnet I 1957. Tilskuere på det som I dag er stranda til Nes Vel*. Hentet 21. mars 2021 fra

https://digitaltmuseum.no/011012751445/bygging-av-bru-over-nessundet-mellom-nes-og-helgoya-rigging-av-bruspenn?fbclid=IwAR3siMEd1U5QHqigMMjUvXAY1vnF_FYICK6qv7ckj3H-Od1m4ta8SrIFAEg

Domkirkeodden. (u.å.). *Jernbanebrygga på Hamar*. Domkirkeodden. Hentet 25. mars 2021 fra <https://domkirkeodden.no/jernbanebrygga-pa-hamar>

Festskrift Lillehammer kommune: *Lillehammer 1827-1927*. (1927). Lillehammer. D. Stribolts efft. trykkeri.

Haugan, I. (2020, 17. desember) *Finnes det vikingskip på bunnen av Mjøsa?* Forskning.no.
https://forskning.no/biologi-historie-informasjonteknologi/finnes-det-vikingskip-pa-bunnen-av-mjosa/1781488?fbclid=IwAR0nrHHQtHi7EMBPzItXlp9yjH_tO9cNrDSdcURX5jiA_Cuonrg35Qvy43U

Haugstøl, H. (1954). *Holmen Brænderi gjennom 100 år: trekk fra den gamle brenneribedriftens historie*. Mariendals boktrykkeri.

Helle, K., Eliassen, F.-E., Myhre, J. E., Stugu, O. S. (2006) *Norsk byhistorie: urbanisering gjennom 1300 år*. Pax.

Høiland, K. (2011, 5. april). *Biologiske pionerer 3: Olav Sopp – den glemte grunnleggeren av soppriket*. Universitetet i Oslo. Hentet 2. april 2021 fra
<https://mn.uio.no/ibv/tjenester/kunnskap/biobloggen/pioner3.html>

Industrimuseum. (u.å.). *Kapp Melkefabrikk*. Industrimuseum. Hentet 4. april fra
<http://industrimuseum.no/bedrifter/kapp>

Innlandet Fylkesarkiv (2).¹¹³ (u.å.). *Dølavegen – Isveger på Mjøsa*. Hentet 24. mars 2021 fra
<https://farkiv.no/nettutstillinger/samferdsel/veier/dolavegen>

Innlandet Fylkesarkiv (1).¹¹⁴ (u.å.). *Trafikken på Mjøsa – flere tusen års historie*. Hentet 13. mars 2021 fra https://farkiv.no/nettutstillinger/samferdsel/baater/trafikken-mjosa?fbclid=IwAR3EcXG0l7h2_1YuS3hvHsy05JX_t7gfhliPaWb-FI4PeShqxWre0zbc8T8

¹¹³ Markert med (2) for å skille mellom hvor i teksten (1) og (2) refererer til ettersom begge referanser står som «Innlandet Fylkesarkiv, u.å.» i fotnotene

¹¹⁴ Markert med (1) for å skille mellom hvor i teksten (1) og (2) refererer til ettersom begge referanser står som «Innlandet Fylkesarkiv, u.å.» i fotnotene

Lillehammer Bryggeri. (u.å.). *Den «lille lillehammerhistorien»*. Hentet 21. mars 2011 fra <https://web.archive.org/web/20111125152723/http://www.lillehammerbryggeri.no/index.php?id=7>¹¹⁵

Meierileksikon. (u.å.) *Kondensert melk*. Meierileksikon. Hentet 4. april 2021 fra <https://www.melk.no/Meierileksikon/Meieriprodukter/Melk2/Kondensert-melk>

Melve, L. Ryymin, T. (2020) *Historikerens Arbeidsmåter*. Universitetsforlaget.

Mjøsmuseet. (u.å.). *Holmen Brænderi*. Industrimuseum. Hentet 2. april 2021 fra <https://industrimuseum.no/virksomhet/holmen>

Mustad Næringspark. (u.å.). *Et historisk overblikk: 1832-1877*. Mustad Næringspark. Hentet 2. april 2021 fra <https://mustadnaeringspark.no/om-oss/historisk-overblikk>

Myhre, J. E. (2020) *Byvekst og bygdemiljø*. Norgeshistorie. Hentet 26. mars 2021 fra <https://www.norgeshistorie.no/bygging-av-stat-og-nasjon/1403-byvekst-og-bygdemiljo.html>

Myhre, J. E. (2018) *Norsk historie: 1814-1905* (2. utgave). Det Norske Samlaget.

Nerbøvik, J. (2007). *Norsk historie: 1860-1914*. Det Norske Samlaget.

Nestlé. (u.å.) *Historie i Norge*. Nestlé. Hentet 3. april 2021 fra <https://nestle.no/aboutus/historie/historie-i-norge>

Næsheim, A. & Pedersen, J. V. L. (2006) *Jernbarden – Vidundersnekka (1840)*. NRK. Hentet 26. mars 2021 fra <https://www.nrk.no/innlandet/jernbarden--vidundersnekka-1840-1.595354?fbclid=IwAR3v2B764AKsvfJEcuN3Ncma8YfrXjCYXdx9pia4bYG28IUqMxTKsSJMOU>

¹¹⁵ Kan være verdt å merke at denne nettsiden er lagret i forbindelse med Wayback Machine som er et initiativ for å ta vare på informasjon i et internettarkiv for fremtidige forskere, historikere og publikum. Nettsiden kan se uprofesjonell ut, men jeg har vurdert dette som troverdig informasjon i dette tilfellet etter å ha hørt tilsvarende informasjon i den personlige kommunikasjonen som er gjort underveis i arbeidet. Wiese er også oppført i en rekke andre kilder, men spesielt her nevnes det i forbindelse med at han var forkjemper for å få effektivisert kommunikasjonen på Mjøsa til fordel for Lillehammer (og andre områder, vel og merke). Dette har jeg vurdert som troverdig informasjon ut fra logikken i argumentet, men også fordi at Lillehammer Bryggeri AS er basert på tradisjonene av det opprinnelige bryggeriet fra 1847, og vil dermed trolig ha hatt tilgang til denne relevante historikken.

Næss, H. E. (2020, 4. november). Mjøsisen legger seg ikke i rekordkulde. *Hamar Arbeiderblad*. Hentet 26. mars 2021 fra <https://h-a.no/2011/nyhet/mjosisen-legger-seg-ikke-i-rekordkulde/>

Svingheim, N. (2012) *Grundsetbanen feirer 150 år – veteran tog lørdag*. Bane NOR. Hentet 25. mars 2021 fra <https://www.banenor.no/nyheter/nyhetsarkiv/arkiv/2012/Grundsetbanen-150-ar/>

Totens blad. (2016, 14. september). 125 år oppsummert.

Wicke, O. (1998) *Mustad gjennom 150 år: 1832-1982*. Otto Falch AS.

Muntlig:

Viser til intervju med Arne Julsrud Berg gjennomført 29. april 2021.



Høgskulen på Vestlandet

Bacheloroppgave i historie

SA523-O-2021-VÅR-FLOWassign

Predefinert informasjon

Startdato:	30-04-2021 00:00	Termin:	2021 VÅR
Sluttdato:	14-05-2021 14:00	Vurderingsform:	Norsk 6-trinns skala (A-F)
Eksamensform:	Bacheloroppgave		
SIS-kode:	203 SA523 3 O 2021 VÅR		
Intern sensor:	(Anonymisert)		

Deltaker

Kandidatnr.:	206
---------------------	-----

Informasjon fra deltaker

Antall ord *:	8819
----------------------	------

Egenerklæring *: Ja

Jeg bekrefter at jeg har registrert oppgavetittelen på norsk og engelsk i StudentWeb og vet at denne vil stå på vitnemålet mitt *:

Jeg godkjenner autalen om publisering av bacheloroppgaven min *

Ja

Er bacheloroppgaven skrevet som del av et større forskningsprosjekt ved HVL? *

Nei

Er bacheloroppgaven skrevet ved bedrift/virksomhet i næringsliv eller offentlig sektor? *

Nei