

Jernbanen

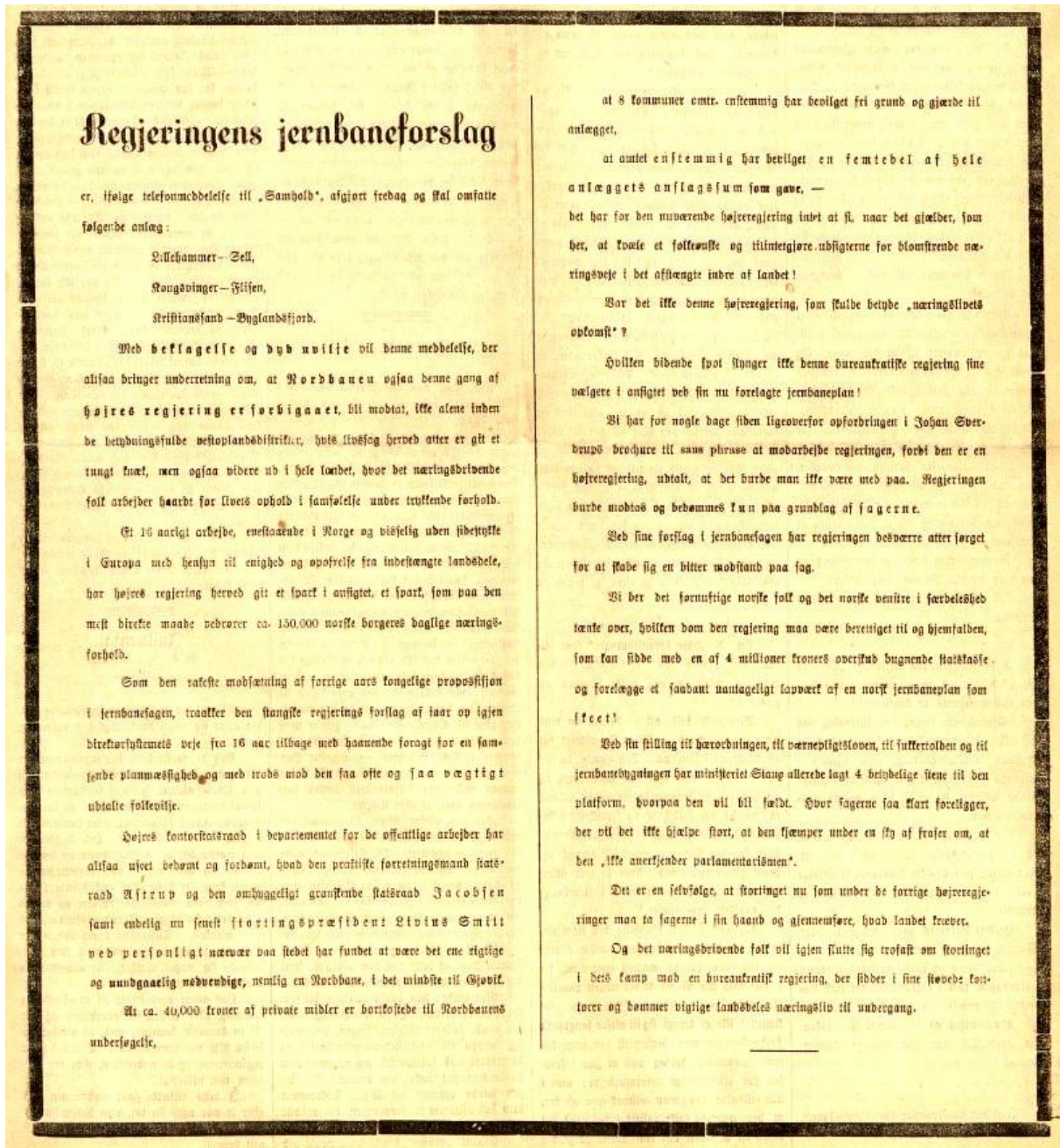
Hovedbanen fra Kristiania til Eidsvoll, Hovedbanen, ble tatt i bruk i 1854. Eidsvoll hadde en klar strategisk posisjon for tilknytningen til dampskipstrafikken på Mjøsa. Et av de viktigste stoppestedene var Gjøvik med vegforbindelsen vestover til Valdres, Lærdal og Bergen. Hovedbanen bygde i 1862 sin egen brygge og ekspedisjon som, med frampek til Nordbanen, ble kalt Gjøvik Station. Det skulle imidlertid gå 40 år før toget kunne kjøre inn på jernbanestasjonen som også ble kalt Gjøvik Station.



Linjealternativene for Nordbanen fra Kutjern. Kart fra Jernbanemuseet

Allerede i 1873 begynte man å snakke om jernbane fra Kristiania til Gjøvik. Det ble også nedsatt en komité som skulle arbeide med saken. I Kristiania var det stor interesse, og man planla privat finansiering av banen. En gruppe interessenter med

blant andre Ole Mustad arbeidet for en privat løsning og kom i 1875 med «Indbydelse til at tegne Aktier til Anlæg af en Jernvei fra Christiania over Vestoplandene til Lillehammer». Det ble imidlertid snart klart at en privat jernbane ikke ville bli godkjent.



Avisen Samhold kom 23. mars 1890 ut med sørgerand på forsiden. Bakgrunnen var at Stortinget hadde bestemt at jernbanen skulle forlenges nordover fra Hamar. På vestsiden av Mjøsa hadde man håpet at det skulle komme en positiv beslutning om jernbane Kristiania-Gjøvik-Lillehammer.

Det verserte i denne perioden mange planer om jernbaneutbygging, men Gjøvikbanen ble ikke prioritert. Stortinget ble så vel i 1890 som i 1891 bedt om å ta stilling til anlegget, men ikke før i 1894 ble det fattet en positiv beslutning. I første omgang skulle strekningen Kristiania – Tingelstad planlegges. I 1896 var

planene fram til Kutjern godkjent. For resterende strekning til Gjøvik forelå to alternativer: Hunnselvlinjen og Totenlinjen. Totenlinjen skulle gjøre en stor sving om Hoff kirke før den gikk rett nordover til Gjøvik. I juni 1897 avgjorde så Stortinget saken ved å bestemme seg for Hunnselvlinjen. Totningene fikk imidlertid sin jernbane som en sidelinje fra Reinsvoll til Skreia.

Jernbanen satte preg på kulturlandskapet

Dersom Stortinget hadde valgt Totenlinjen, ville jernbanen nordover fra Hoff ha fulgt nåværende fylkesveg 33 og kommet inn i Gjøvik over Kirkeby. Det valget som ble gjort, fikk store konsekvenser for kulturlandskapet og videre utvikling av byen og dens omgivelser. Så vel Øvre Gjøvik som Kirkeby fikk et kraftig skille gjennom sine arealer. Men man fikk selvfølgelig nyte godene som fulgte med i form av en helt ny løsning for personbefordring. Jernbanen fungerte som sin tids bybuss. Nygard stasjon kom med hovedanlegget i 1902 mens stoppestedene Kolonien og Kirkeby ble anlagt i 1929. Anleggsarbeidet Kutjern – Gjøvik startet 1898 og var ferdig til Gjøvik senhøsten 1902. Stoppestedene fikk begrenset levetid ettersom andre transportløsninger kom. Kirkeby ble nedlagt i 1943, mens Kolonien holdt ut til 1988.

Leif Castberg skriver i sine erindringer om bygging av jernbanen inn i Gjøvik: «Sommeren 1900 var Gjøvik under forvandlingens lov, idet jernbanen fra Kristiania nærmet sig sin fuldendelse. Og den var det jo som endevendte de landlige forhold i Gjøvik, med Hoffhaugen eller Haugen midt i byen. Klokkerskogen bortenfor kirken, alle havene nede ved Mjøsen ved siden av byens park, Kegelbanehaugen øverst i Storgaten osv. Alt blev mer eller mindre – som regel mer – angrebet ved baneanlegget.»

Avisen Samhold skrev om Nordbanen:

Nordbanen.

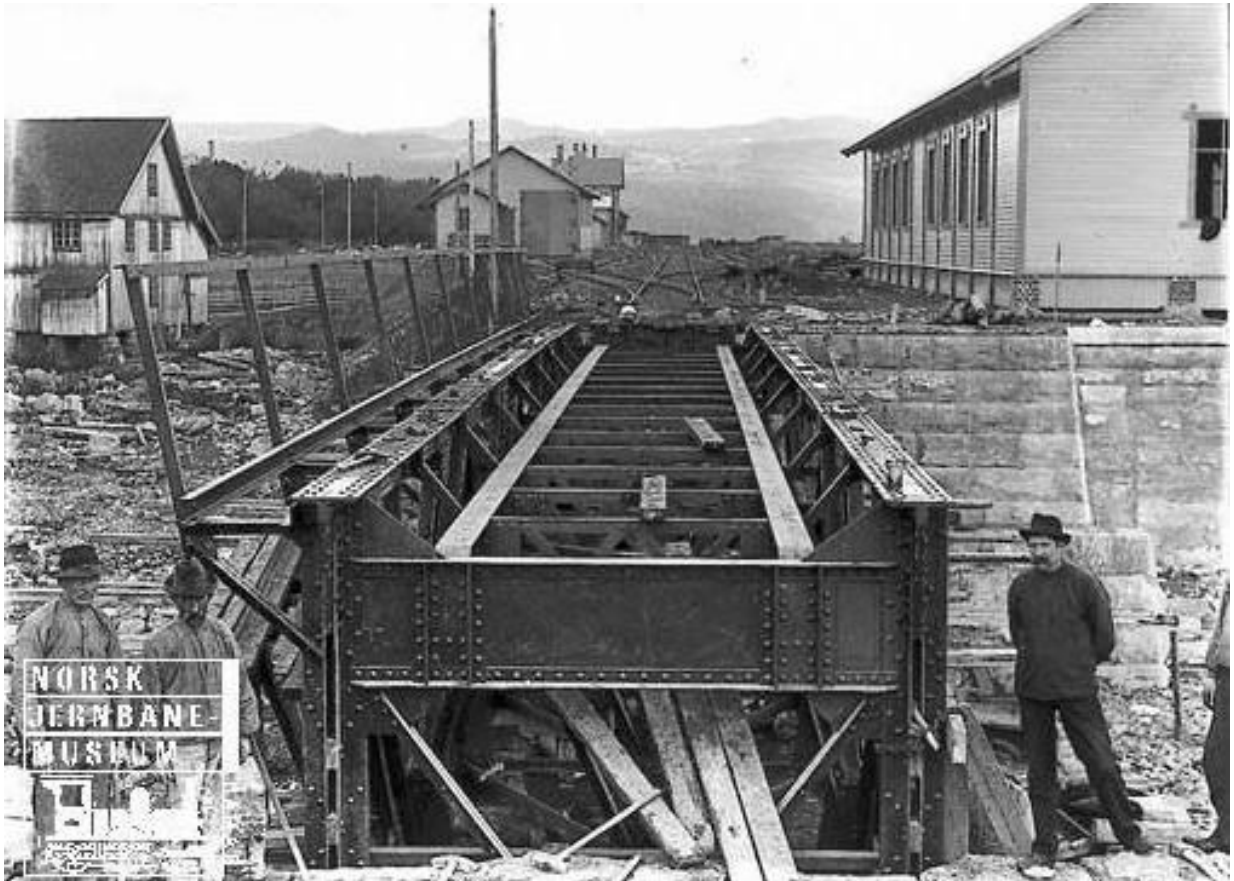
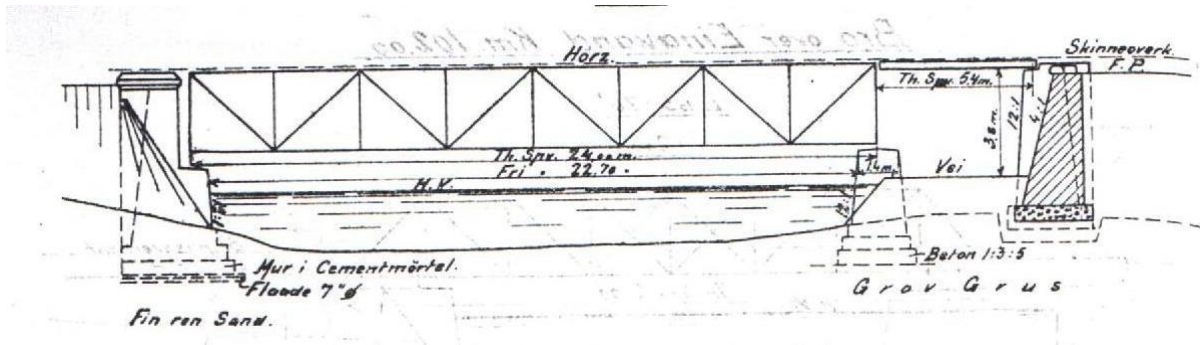
Gjter forlydende skal nu 7 ingentø-
rer og 30 mand være beskæftiget med
stikning af jernbanelinjen fra Eina i ve-
stre Toten og nedover mod Gjøvik.

Stikningsarbeidene var 25. juni 1896 i gang fra Eina.

Paa Nordbanen er nu 7—800
mand sysselsat med planering, skinne-
lægning, grusning o. s. v. fordelt paa
ca. 100 kilometer (iberegnet sidelinjen
ned til Røsnviken). Omtrent 20 kilo-
meter af linjen — fra den nordlige
del af Haledalen og ned mod Maridals-
len — er nu skinnelagt og gruset.

I august 1898 arbeidet 7-800 mann på en strekning samlet på 100 km.

Jernbanen



Brua over Hunnselva ved stasjonen. Bilder og tegning: Jernbanemuséet

Forbindelse til Lillehammer?

Allerede da jernbaneforbindelsen Kristiania – Gjøvik ble drøftet var de evigvarende motsetningene mellom øst- og vestsiden av Mjøsa uttrykksfylt til stede. Peder Nilsen (1846-1921) var jernbaneingeniør og bosatt på Hamar. Han var innvalgt på Stortinget fra bykretsen Lillehammer, Gjøvik og Hamar for perioden 1889-1891 og var senere statsråd i Emil Stangs andre regjering. Da forbindelsen mellom Kristiania og Sel skulle besluttes i 1890 kom Nilsen på vektskålen for videreføring av jernbanen nordover fra Hamar. Folket på andre siden av Mjøsa hadde arbeidet for, og håpet og trodd på, at Nordbanen skulle gå om Gjøvik og ikke med denne «omveien» om Hamar. I det minste fikk gjøvikenserne, i det minste for en periode, beholde navnet «Nordbanen».



Fredrik Fischer drev sagbruk på området rett nord for stasjonen. Han var ordfører i Gjøvik i flere perioder, ikke minst da saken om endelig valg av trase for den aller siste delen av jernbanen ble avgjort. Jernbanen ble liggende slik at ved å forlenge skinnene 200 meter nordover fikk Fischers Bruk en helt ideell transportmulighet for sine varer. Han ble senere beskyldt for å bruke sin posisjon som ordfører til å bestemme jernbanetraséen til egen fordel. På bildet ses vollen som to lyse flater. Denne er bygget opp for å bære skinnegangen. Åpningen midt på bildet er en forbindelse til Mjøsa for opptak av tømmer med en kjerrat. Bilde: Mjøsmuséet

Sterke utspill fra Johan Enger

Redaktør Johan Enger i avisen Samhold brakte denne nyheten på avisens forside 23. mars 1890, innrammet med sørgerand, og tok i bruk pompøse formuleringer: *«Et 16-årig arbejde, enestaaende i Norge, og visselig uden sidestykke i Europa med hensyn til enighet og opofrelse fra indestængte landsdele, har Højres regjering herved git et spark i ansigtet, et spark som på den mest direkte maade berører ca. 150.000 norske borgeres daglige næringsforhold».*

Flere år senere, like pompøst, kommenterte avisen saken igjen i 23. juli 1896: «*Ved Hamar-repræsentanten statsraad Nilsens (som stortingsrepresentant) optræden, idet han gav Gjøviks interesser, som han ogsaa ved valgordningen var pliktig til at ivareta, paa baaden, seirede Hamar til skade for landet, for Nordbanedistrikterne, for Gjøvik by, ja til og med for banens retning gjennem Ringsaker. En kamp altsaa, hvor retten maatte vige for magten*».

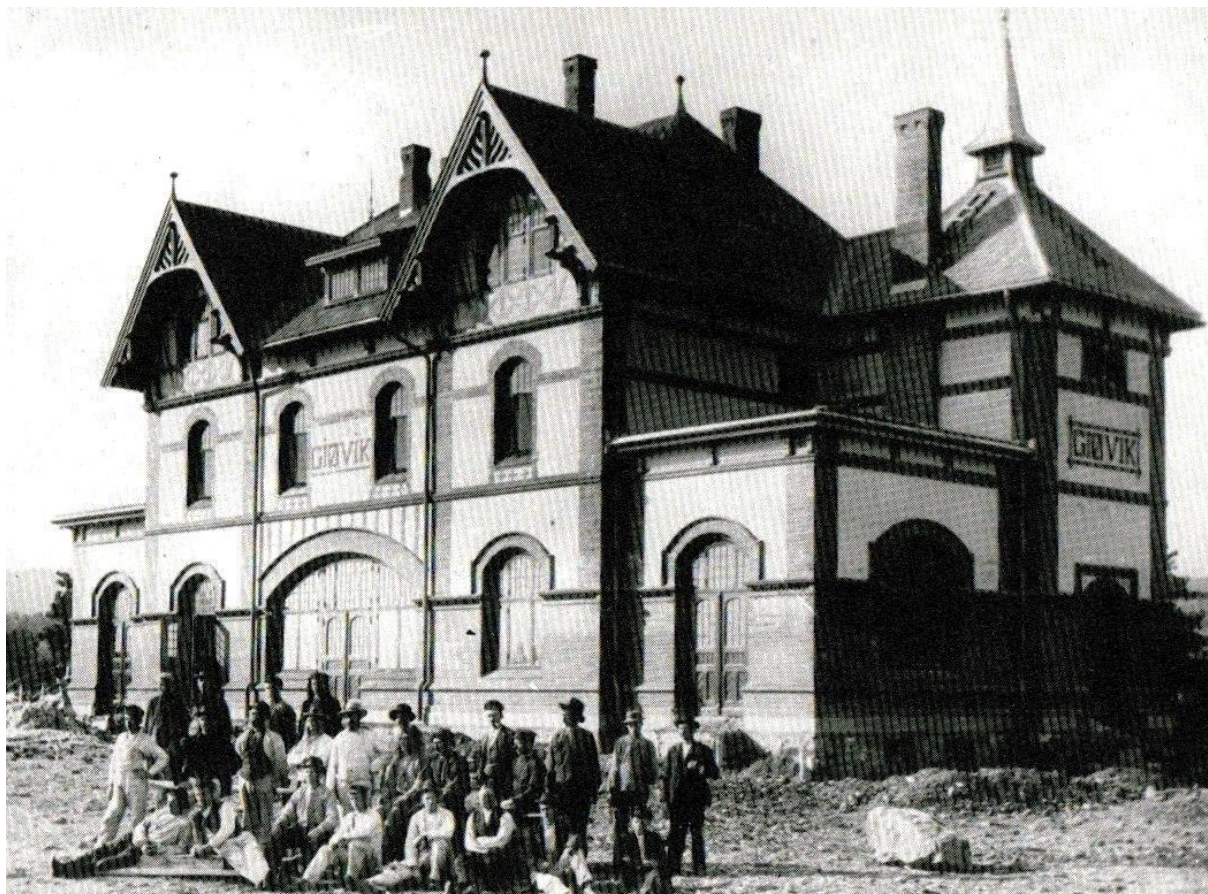


Fischers Bruk. Bilde: Mjøsmuséet

Endestasjon på Hunnsjordet?

Christiania Nyheds- og Avertissimentsblad kom 19. august 1897 med informasjon om trasévalg gjennom Gjøvik: «*I disse Dage foretages en ny Udstikning af Christiania-Gjøvikbanen paa strækningen Gjøvik-Bredskallen. Den i 1896 fuldførte Stikning af Linien gaar paa den østlige Side af Hundselven. Ved den nu paagaende Stikning vil linien komme til at blive lagt over Elven nedenfor Vardal Træmassefabrik og efter Veien forbi Bruhaug, Undlien, Mustads Fabrikker og ned i Hundsjordet nedenfor Byen. Mulig at Tanken paa en eventuel Fortsættelse af Jernbanen til Lillehammer spiller en rolle med her*».

En slik beliggenhet ville vært gunstig for en eventuell linjeføring nordover. Den ble også sterkt støttet av Ole Mustad som ville fått stor nytte av en slik transportåre rett forbi fabrikkveggene i Brusveen. Han skal ha vært villig til å yte 50 000 kroner og fri grunn for en slik løsning. Men hensynet til enklest mulig forbindelse til skipsfarten på Mjøsa ble avgjørende.



Stasjonsbygningen i 1902. Bilde: Jernbanemuséet

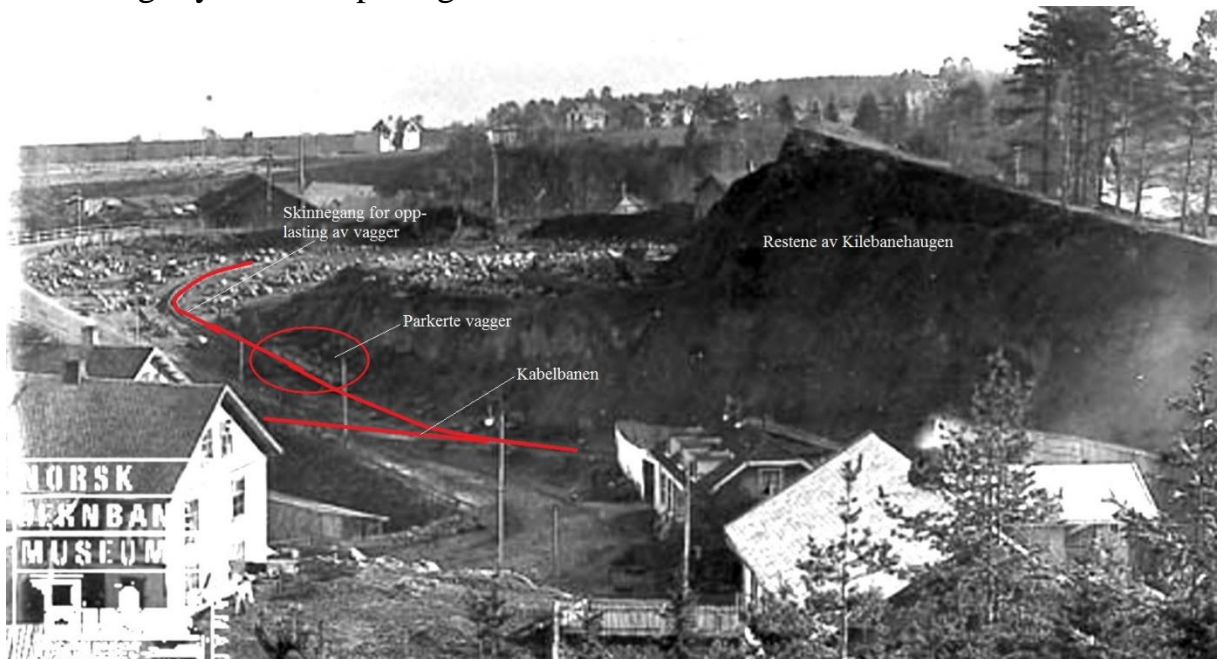


Gjøvik stasjon med Fischerparken i forgrunnen

Valgte nedre linje

Det ble tidlig klart at jernbanen ville komme nærmest mulig Mjøsa. Da sto det om to linjer, øvre og nedre. Den øvre linje var tenkt lagt langs dagens versjon av Strandgata. Med sine gunstige grunnforhold ville denne vært billigst for jernbanebyggerne, men kommunen så for seg at kostnadene til grunnerverv kunne

komme opp i beløp på nærmere en kvart million kroner. Dette kunne de ikke belaste skattebetalerne og resultatet ble den nedre linjen. Kostnadene ble omtrent halvert og mye lettere spiselig for kommunen.



Kilebanehaugen ble forvandlet til et kjempemessig grustak som leverte masser til stasjonsområdet i Gjøvik. På bildet ses anordningen med skinnegående vagger som fraktet grusen.

Masseforbruket for oppfylling ved stasjonen skal ha vært formidable 170.000 m³. Dette ble tatt fra Haugen, ikke langt unna, og Kilebanehaugen. Den vanlige måten å transportere masse på var å benytte en lett skinnegang med hjulgående vagger som massen ble lastet i. Der forholdene lå til rette for det ble disse skjøvet med håndmakt. Hvis det var for krevende stigninger ble hesten tatt i bruk. De erfarne jernbanefolkene benyttet en smart løsning i Gjøvik. De bygde en to-spors kabelbane på skinner fra «Gullmedsvingen» nedunder Kilebanehaugen til stasjonsområdet. Der kjørte de to sett vagger forbundet med kabel, ett fullastet på tur nedover og ett tomt i retur. Høydeforskjellen og vektforskjellen sørget for at de fulle vaggene reiste nedover av seg selv samtidig med at de dro de tomme opp igjen..

Anbud.

Statsbanerne.

Anlæggene.

Anbud paa Leverance og Montering af Kabeltromler, Kabel, Ledeskiver samt Lede- og Bæreruller for Transportbane ved Gjøvik Station.

Anbud i lukkede Sedler mærket «Transportbane» paa Leverance og Montering af forannævnte Gjenstande til Christiania—Gjøvikbanen, modtages paa Overingenierens Kontor, Sporveigsgaden No. 33 II, Christiania, inden Fredag den 8de Juni førstkommande Kl. 7 Efterm.

Nærmere Bestemmelser og Betingelser bero til Eftersyn paa Overingenierens Kontor og tilstilles paa Forlangende Anbydere [portofrit]. Ligeledes bero Tegninger til Eftersyn sammesteds.

I Norsk Kundgjørelsestidende 18. mai 1900 ble leverandører invitert til anbudskonkurranse om leveranser til kabelbanen.

Grunnforholdene ved den valgte linjen var mye dårligere og store mengder masse måtte skiftes ut. Valget av den nedre linjen medførte også at et betraktelig større område måtte heves for å komme i tilstrekkelig høyde over flomnivå. Det hele resulterte i en voldsom oppbygget voll fra Vikengen til stasjonen. På nordsiden av stasjonsbygget kom også en tilsvarende voll inn på Fischers bruk som fundament for et parkeringsspor.

Kommunen var forpliktet til å skaffe egnede materialer og valgte, uten hensyn til høyt verdsatte naturelementer, å bruke de nærmeste grushaugene. Eiendommen Haugen, som var i Skattum-familiens eie, lå utrolig gunstig til. Den flotte sveitservillaen ble flyttet hel til en ny underetasje mens haugen av grus og stein havnet på jernbaneområdet. Det gikk ikke bedre med Kilebanehaugen øverst i Storgata. Denne var et populært utfluktsmål for gjøvikborgerne men måtte ofres for jernbanens skyld. Disse haugene var lette å grave og med fall til anleggsområdet gikk transporten lett på egnet bane.

Kongen kunne ikke komme.

Til åpningen av banen 26. november 1902 var selvfølgelig Kong Oscar II innbudt. Men av helbredshensyn kunne han ikke delta og sendte i stedet sønnen, prins Carl. Skreiabananen var også ferdig og skulle få oppleve et kongelig besøk som en del av åpningsfestlighetene. Landets regjering var representert ved statsminister Otto Blehr og statsrådene Løvland og Wollert Konow. Det var heller ingen mangel på annet storfolk, og grandiose ord og visjoner satt løst. Amtmann Holst åpnet talerrekken og presenterte ordfører Alf Mjøen for prinsen. Ordføreren presenterte deretter bystyrets medlemmer og ga ordet til statsråd Løvland som snakket om banens betydning for åpning av



Prins Carl av Sverige og prinsesse Ingeborg. Prins Carl var tredje sønn av Oscar II og fikk en militær karriere. Han giftet seg med prinsesse Ingeborg av Danmark som var datter av hans kusine. De ble foreldre til prinsesse Märtha som var gift med Norges kronprins, senere Kong Olav. Prins Carl var sterkt inne i bildet som kandidat til å bli konge i Norge. Dette satte faren, Kong Oscar II seg sterkt imot.

Jernbanen

bygdene på vestsiden av Mjøsa: «Vestopplandenes vidstrakte og mektige bygder ligger innelukket midt i det sørlige Norge., avstengt av Dovre i nord og Langfjellene i vest, og skilt av Hadelandsåsen fra havet i syd. Hittil har de vært henvist til de store sjøer, Mjøsen og Randsfjorden, og landeveiene utover og oppover, inntil Eidsvollbanen og senere Randsfjordbanen knyttet innsjøene til sjøhavnene Kristiania og Drammen».



Prins Carl av Sverige representerte kongehuset ved åpning av Nordbanen i 1902.
Bilde: Nasjonalbiblioteket



Bilde: Nasjonalbiblioteket

Formannskapet i Gjøvik holdt 12. juli 1904 møte uten at ordfører Alf Mjøen var til stede.

12. juli 1904 holdt magistrat og formandskab møde med amtmanden.

Tilstede: Amtmanden, magistraten, 7 formænd, idet hr. Wilberg mødte for ordf. Mjøen og hr. Solheim for hr. Kløvstad

- 1. Amtmanden meddelte at han underhaanden havde modtaget underretning om at Kongen i løbet af indeværende maaned ønsker at befære Kristiania-Gjøvik-banen, og at han derunder vil komme til gjøre et kortere opphold i Gjøvik. Amtmanden henstillede til formannskapet at sørge for at der gives Kongen en verdig modtagelse, idet han var anmodet om at meddele at Kongen i tilfælde ønskede at modtagelsen gjort ganske enkel, dette ogsaa af hensyn til at ikke byen skulde paalægges større udgifter i anledning kongebesøget.*
- 2. Paa grund af den korte tid besluttede magistrat og formandskab at konstituere sig som festkomite.*
- 3. Besluttedes at sammenkalde bystyret til møde onsdag den 13. juli kl. 7 e.m. samt at andsøge om bevilgning af de nødvendige midler til Kongens modtagelse, antageligvis ca 1000 kroner.*

(Protokollen fortsetter med andre saker.)

13. juli 1904 holdt Gjøvik bystyre møte.

Tilstede: Amtmanden, magistraten, 3 formænd (idet d'hr Vilberg og Solum rykkede op istedenfor ordf. Mjøen og K. Kløvstad) og 20 repræsentanter idet d'hr Topp, Frydenberg, L. Hoel og Kynsveen mødte for Hans Falk, Gaalaas, ordf. Mjøen og Bjerkvold. Farv. O. Quamme, der var tilstede istedenfor M. Quamme.

- 1. Ang. bevilgning til mottagelse af HM Kongen
Mod 1 st. besluttedes at denne sag behandlede for lukkede døre.
Efter en foreløpig votering vedtoges ved den endelige votering vedtoges enstemmig magistrats og formandskabs indst: «I henhold til magistrats og formandskabs indstilling bevilges indtil 1000 kroner til Kongens modtagelse».
Ved den foreløpige votering stemte hr. Restad imod.*
- 2. Sag 4 i møde 12/7 04
Magistrats og formandskabs indstilling vedtoges enstemmig.
Ved mødets begyndelse besluttede man enstemmig at behandle de foran anførte sager, uagtet de ikke har været bekjendgjort og udlagt i den lovbestede tid.*

Protokollen oplæst uden bemærkning

A. Houg, Edv. Sandvold, E. Faye, Kr. Wilberg, Anth. Solum, Edv. Johansen, H. Christiansen

Prins Carl foretok så banens høytidelige åpning og leste en hilsen fra Kongen: «Det er med sann glede jeg hermed erklærer Nordbanen åpnet for alminnelig trafikk. Jeg håper at samme for de landsdele gjennom hvilke de ar lagt, medføre alle de fordele som ønskes, og dermed ogsaa rettferdiggjøre de betydelige ofre som er brakt for dette viktige kommunikasjonsmiddels tilveiebringelse».

Det prominente følget gikk deretter i prosesjon til Ridehuset. Ved middagen holdt ordfører Alf Mjøen en tale i høystemte ordelag og sa blant annet: «*Mine Herrer*

Ordførere og Formænd fra Bygdernes Landboforeninger! Vi aflægger vort Troskabsløfte med hinanden i dag paa Vestoplandene, at vi vil af vor bedste Evne arbeide sammen paa, at de 12 Millioner, som vort fattige Fædreland har ofret paa Nordbanen, skal give ikke bare rente, men lidt til bedste af den store deri lagte Kapital».

Mjøen klarte ikke å unngå å vise distriktene på andre siden av Mjøsa spesiell oppmerksomhet: *«Til Hedemarken med Hamar, som vi har den Ære å se representert, vil jeg sige: Glem ikke at Vest- og Østoplandene tilsammen er Oplandssøstre. I Norges gamle Historie var Oplandenes Stilling i Forhold en større Landsdel end nu. La os sammen gjenvinde vor gamle Hedersstilling, som den sentrale Kraft, som Landets brede Ryg.*

Jeg beder Hedemarken være glad med os over, at vi haaber i nære Fremtidsaar at se vore Bygders store Arealer af udyrket Jord omdannet til Agre som Eders! At ligne, at komme efter Eder, og det snart, er vort nærmeste Maal».

I talene som fulgte ble arrangementet lovprist og Mjøen sterkt hyllet i egenskap av ordfører og formann i festkomitéen.



Kong Oscar II holdt tale ved ankomsten til Gjøvik 27. juli 1904. Bilde: Nasjonalbiblioteket

Nå – endelig – kommer Kongen!

Det skulle gå to år før Kong Oscar II besøkte Gjøvik. Han hadde hatt nok å tenke på når det gjaldt unionen og nordmennenes utålmodighet i konsulatsaken. Denne tilspisset seg i 1904 og Kongen ville vise seg folkelig ved besøk ute i distriktene. Det var beleilig med et besøk til Gjøvik og myndighetene på Gjøvik fikk ikke god tid på seg. Amtmannen orienterte formannskapet 12. juli og forklarte at Kongen ønsket at besøket skulle kunne avvikles i løpet av måneden.



Kong Oscar II mottok blomster fra et utvalg begeistrede lokale damer. Alf Mjøen ses til høyre for Kongen. Bilde: Nasjonalbiblioteket

Møtet i formannskapet gikk uten ordfører Alf Mjøens deltakelse. Han var en svoren republikaner og må ha erklært seg inhabil, hvis det er mulig i en slik sak. Det ble besluttet å legge saken fram for bystyret, hastig innkalt til neste dag. Magistraten og medlemmene i formannskapet utnevnte seg selv til festkomité og ville foreslå et budsjett for besøket på 1000 kroner. Bystyret avholdt møte 13. juli med amtmannen og magistraten til stede, men ordføreren var fraværende. Først sak var å beslutte at saken om kongebesøket skulle behandles for lukkede dører. Men forslaget fra formannskapet ble godkjent, mot en stemme.

Alf Mjøen var motstander av monarkiet og argumenterte heftig mot dette i diskusjoner. Dette skulle bli høyaktuelt året etter. Men før det nye året skulle

ringes inn skulle det i Gjøvik avholdes nytt ordførervalg. Mjøen var valgt av en gruppering bestående av Arbeidernes Fællesforening og Socialisterne. Det kan hende at Mjøen ville tekkes sine velgere ved å unngå å bli forbundet med et positivt vedtak i saken om kongebesøket. Men om dette var bakgrunnen hjalp det ikke på muligheten til en ny periode som ordfører. Ved valget i desember tapte Alf Mjøen for fabrikkeier Fischer og nådde heller ikke opp som varaordfører. Denne posten gikk til skolebestyrer Houg.

Republikaneren Mjøen som kongeverv

To dager før Kongens ankomst til Gjøvik skrev Morgenbladet: «*Forberedelserne i anledning Kongebesøket den 27de har været drevet med paaskjønnesverdig Iver. Alle er besjælet af den ene og samme Tanke: at modtagelsen af vor folkekjære Konge kan blive saa skjøn og værdig , som Forholdene tillader det. Med Arrangementet er man nu paa det nærmeste færdig. Festkomitéen bestaar af Ordfører Alf Mjøen, Viceordfører Skolebestyrer Houg, Bygmester Johnsen, Lakerer Solum, Bankchef Faye, Snedkermester Sandvold, Brugseier Fischer, Snedker Kristiansen og Vognfabrikant Lingjerde*».



Buskeruds Blad 29. juli 1904: « Efter modtagelsen foretog Kongen er Kjøretur gennem Byens gater, der overalt var vakkert prydet med Kranse og Flag og Æresporte. I de Gader, hvorigjennem Kongen passerede, var der samlet em Mængde Mennesker, som hyllede Kongen med Begeistring».

Bilde: Nasjonalbiblioteket

Kongetoget gjorde først et stopp på Raufoss der majesteten ble orientert om patronfabrikkens anlegg og produksjon. Ved ankomsten til Gjøvik var, i tillegg til byens autoriteter, en stor menneskemengde på 3-4000 personer møtt fram. Magistraten, fogd Dahl, ønsket velkommen og ordfører Alf Mjøen utbrakte et «*Leve Hs Majestæt*», etterfulgt av rungende hurrarop. Kongen holdt en kort tale og uttalte blant annet: «*Vel mødt i denne Stund! Da denne Jernbane for noget over 2 Aar siden aabnedes, saa jeg mig dessverre ikke istand til at indfinde mig her og maatte derfor sende min Søn Carl til Høitidligheden. Nu har jeg faaet opfyldt et af mig længe næret Ønske, og jeg haaber ogsaa af Eder, at befare den smukke Jernvei over Toten og Hadeland hertil*».

Deretter foretok Kongen med følge en kjøretur gjennom en festpyntet by, og overalt ble han møtt av begeistrede folkemengder. Festmiddagen ble holdt i teateret med 150 deltakere. Ordfører Mjøen hadde nok lagt sin indre republikaner til side da han holdt tale for Kongen. Han avsluttet med et ønske om at den samme lykke og fred som Kongen hadde visst å bevare for sitt folk, måtte følge Hans Majestet framover mot en lys alderdom.

Da Kongen selv reiste seg for å holde tale var tilhørerne ytterst lydhøre, kjent som de var med den politiske situasjonen: «*Folkets Kjærlighed min Belønning*», *saaledes lød min høie Bestefader Carl Johans Valgsprog. Fra Sydens Lande kom han til Østersjøens Strande. Og siden hadde han*



Alf Mjøen (1869-1956)

Før republikken

er der udsendt et opraab, som begynder med stortingsmand Tore Aaen og ender med socialisten G. Wriedt, Drammen. Efter hvad vi erfarer, er der sket gjentagne og sterke henvendelser til indflydelsesrige venstremænd herover om at tegne fine navne under opraaet, men de har alle bestemt afflaaet det med undtagelse af Ole Egge, Brandbu. Forøvrigt sees fra disse distrikter kun kaptein Alf. Mjøen, Gjøvik, og D. G. Bøe, Valdres, at ha undertegnet og saa selvfølgelig stortingsmand Castberg.

Samhold omtalte 7. november 1905 et opprop for republikken som var undertegnet av blant andre Alf Mjøen. Dette var et innslag i agitasjonen mot valg av prins Carl av Danmark som konge og dermed et opprop for republikken.

den Lykke at udføre det store Værk, som gjennem Aarhundreder var i Tanken reist hos Nordmænd og Svensker om at forene de to Folk i et fælles Broderfolk. Naar jeg nævner min Bedstefaders Valgsprog i denne Stund saa er det ikke for at tage det til Indtækt for mig selv – at jeg skulde fortjene Folkets Kjærlighed, men derfor, at jeg med den inderligste Taknemlighed modtager dets hyldest, naar den skjænkes mig!

Naar jeg til min Tak i dag indbeslutter et et Velgaaede for denne By, saa har jeg dertil Aarsag ogsaa i den Omstendighed, at jeg vel maaske er den ældste som har betrådt dens Grund. Jeg passerede for henved 50 Aar siden Gjøvik, men den gang var den kun en ringe Landsby.

I dag har jeg seet, hvorledes dette sted er gaaet frem. Jeg ønsker der for at udtale et velgaaende for Gjøviks By, for dens Fremtid og videre Vekst. Med en hjertelig Tak for den Skaal som blev udbragt for mig hæver jeg mit Glas for Gjøviks By!»

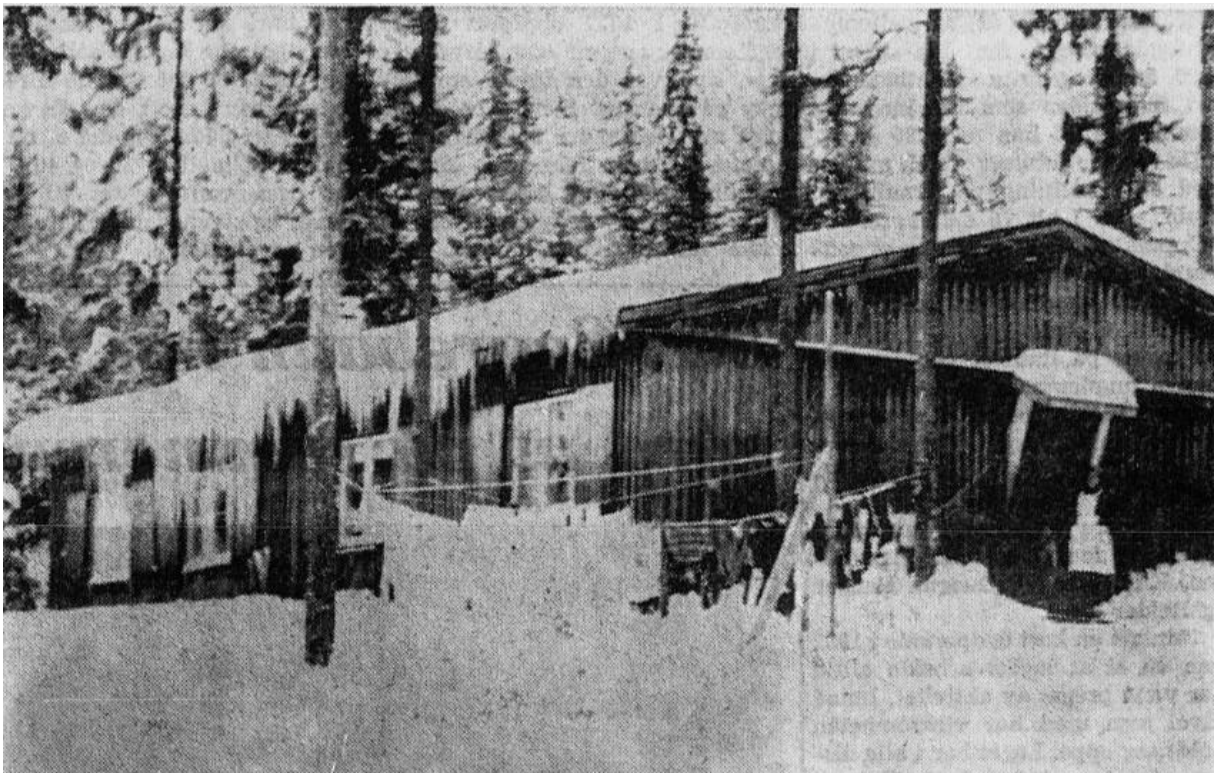
Kong Oscar fortalte at han hadde besøkt Gjøvik 50 år tidligere, altså i 1854. Dette året åpnet Hovedbanen fra Kristiania til Eidsvoll. Oscar, den gang prins, kan ha deltatt i åpningshøytidelighetene og sikret seg en tur med en av dampskipene på Mjøsa. Etter middagen i teateret inntok Kongen med følge kaffe i ordfører Mjøens park. Avreisen skjedde kl 19.10 under salutt. På Gjøvik benyttet man deretter anledningen til en belivet folkefest.



Gjøvik gård, hovedporten. Bilde: Nasjonalbiblioteket

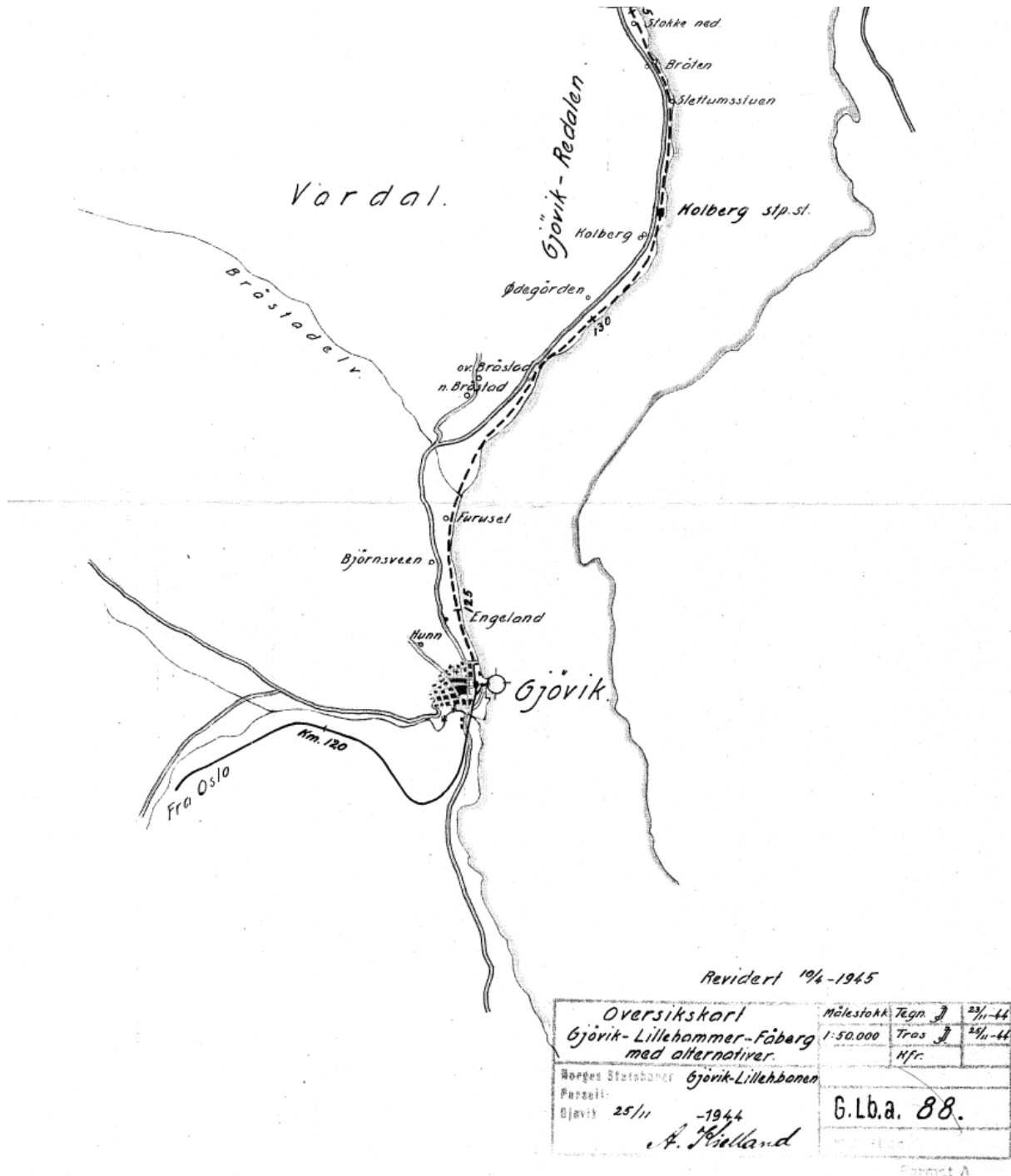
Hva så med jernbane til Lillehammer?

Gjøvikenserne var svært fornærmet i 1890 da det ble klart at forbindelsen nordover ville komme på østsiden av Mjøsa. Men det roet seg da det i 1895 ble endelig besluttet at Nordbanen i hvert fall skulle bygges til Gjøvik. Så kom tiden for feiring av den nye banen, alt måtte gå seg til, og så rakk man ikke mer før verdenskrigen var et faktum. Statsbanene hadde forbindelsen Gjøvik-Lillehammer stadig på tegnebrettet og rett i 1923 en henvendelse til fylkesutvalget i Oppland. Saken gjaldt planlegging av strekningen fra Gjøvik til Biri der Statsbanene foreslo å føre banen på bru over Mjøsa. Fylkesutvalget syntes ikke at dette var noen god idé og holdt fast på sitt standpunkt om at Vingnes skulle være endepunkt for parsellen.



I en reportasje i Samhold i 1956 kunne avisen fortelle om brakka som sto ved Bråstadbrua. De skulle være satt opp under krigen for å tjene som innkvartering for anleggsarbeidere. Brakka var eid av Vardal kommune og tjente som bolig for 22 mennesker.

Lillehammer hadde sine egne prosjekter og det virkelig store var bru over Mjøsa ved Vingnes. Dette ble tema i 1926 da saken var på fylkesutvalgets bord i forbindelse med finansieringen. Gjøvik mente at en slik bruløsning ville ødelegge mulighetene for jernbanen til Vingnes. I den forbindelse skriver Aftenposten om et brev fra formanskapet i Gjøvik: «*Gjøvik formannskap sendte fylkestinget en anmodning om aa utsætte spørsmålet om bevilgning til en gang- og kjørebro over Mjøsa til Vingnes, da en enentuel bevilgning vil tilintetgjøre et av de betydningsfuldeste argumenter for bygging av Gjøvik-Lillehammerbanen hvor denne bro gaar ind som et nødvendig led*».



Første del av oversiktskart for jernbane Gjøvik-Lillehammer. Utarbeidet av overingeniør Kielland i 1944
 Gudbrandsdalens folkeblad kalte utspillet fra Gjøvik et forræderi som skadet så vel jernbaneforslaget som brua. Vingnes bru ble allikevel bygget og sto ferdig i 1934.

Tyskerne ville ha banen

Under krigen så de tyske okkupantene det ønskelig å få bygget jernbane fra Gjøvik til Lillehammer. Ministerpresident Vidkun Quisling sendte våren 1942 ordre til Arbeidsdepartementet om å utarbeide kostnadsoverslag for banen. Den tyske

overkommandoen bifalt planene og beordret utstikking og anskaffelse av utstyr og materialer. På Gjøvik ble det etablert et anleggskontor under ledelse av overingeniør Kielland. I traséen ble det utført forberedende arbeider som avskoging og uttak av stein. Imidlertid begynte knapphet på materialer å gjøre seg gjeldende og prosjektet ble stanset i 1943. Jernbanesaken dukket opp igjen i 1945. De forberedende arbeidene som ble påbegynt i 1943 fortsatte, men stoppet opp igjen.

Handelsstanden i de to byene holdt et fellesmøte hvor det tydeligvis var stor forbrødring. Aftenposten kunne 8. juli 1945 meddele at: *«det hersket full enighet om saken i møtet. Det vil nu bli rettet en henvendelse til kommunen om å delta sammen med handelsstanden i de to byer i en felles henvendelse til statsmaktene om banens snarlige bygging. Lillehammer er lik interessert i banen som Gjøvik».*

Håpet ebbet ut

Saken ble holdt i live utover på 1950-tallet, men en utålmodig ordfører på Gjøvik klaget. Samhold siterer 25. juni 1956 Niels Ødegaard: *«Regjeringen kan ikke ignorere et stortingsvedtak. Som opplyst i pressen er Gjøvik-Lillehammerbanen den eneste bane som står igjen på 1923-planen uten at det er gitt kompensasjon. Senere har det vært et utall både skriftlige og muntlige henvendelser og deputasjoner, for å få arbeidet i gang».* I samme artikkel forteller avisen at direktør Sverre Iversen, som var formann i jernbanekommisjonen av 1949, støtter planene: *«Regjeringen kommer ikke*

Jernbane Gjøvik–Lillehammer. Kravet dukker opp igjen.

Aftenposten 8. juli 1945

Fremdeles gode sjanser for Gjøvik —Lillehammerbanen

Guttorm Granum tror at Stortinget vil legge størst vekt på jernbanekommisjonens og Forsvarsstabens innstillinger

Hovedstyret i strid med sine egne uttalelser fra 1950

Samhold 17. mars 1953

Gjøvik–Lillehammerbanen ventes vedtatt neste år

Ingen tvil om at banen vil bli realisert før noen andre nyanlegg

Stortingsmann Granum om jernbanens betydning for Oppland fylke



Stortingsmann G. Granum.

Samhold 17. mars 1953

Gjøvik–Lillehammerbanen

Regjeringen kan ikke ignorere et stortingsvedtak

Selv om utviklingen favoriserer bilen står Gjøvikbanens fortsettelse i egerstilling, hevder ordfører Niels Ødegaard

Samhold 25. juni 1956

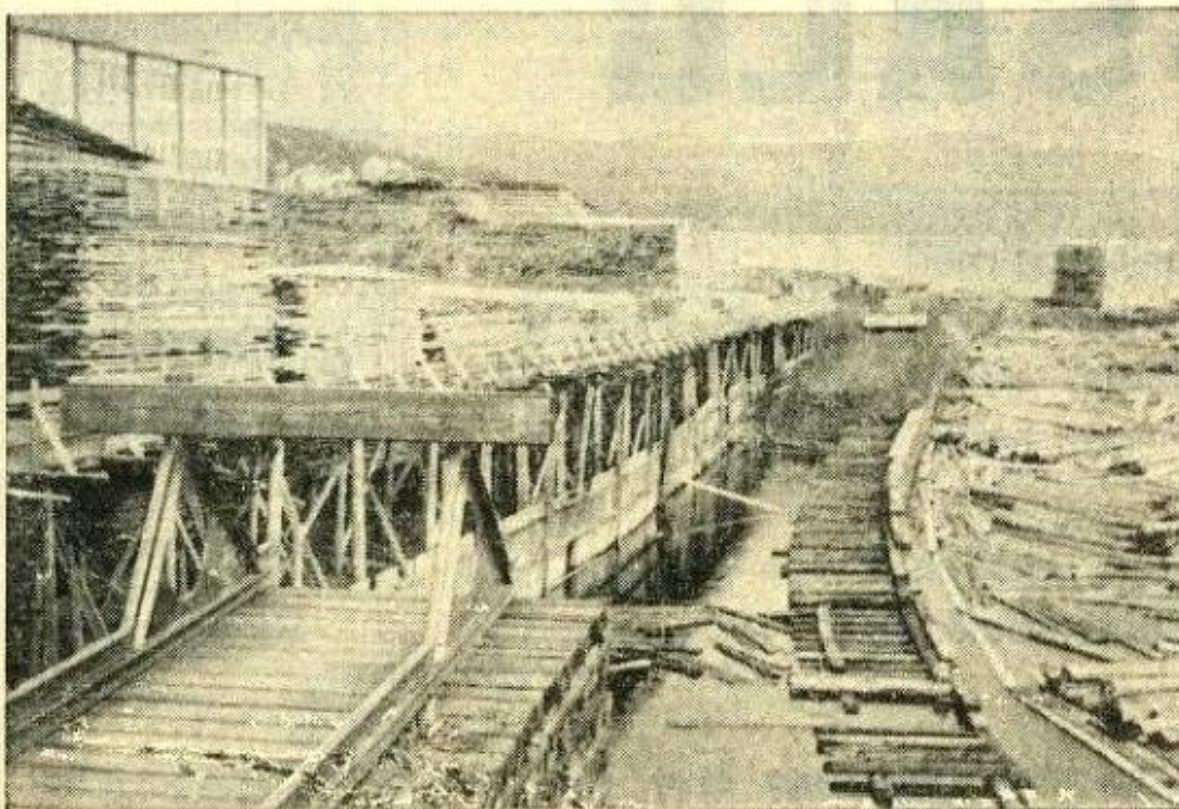
Det blir ikke jernbane for Gjøvik-Lillehammer

Planen for sentralbanestasjon i Oslo omarbeides

Aftenposten 3. mars 1959

utenom Gjøvik-Lillehammerbanen». Aftenposten kunne 3. mars 1959 meddele at Samferdselsdepartementet etter forslag fra hovedstyret i NSB utelater dette jernbaneanlegget fra budsjettene. NSB avviker sine forberedelser og anser saken for avsluttet.

Begynnelse til Gjøvik—Lillehammerbanen?



I forgrunnen til venstre den absolutte ende på Gjøvik-banen, men nå skal sporet forlenges med ytterligere om lag 200 meter. Så skulle bordet være dekket for en fortsettelse til Lillehammer.

I forbindelse med endring av mjosreguleringen måtte Gjøvik Bruk utbedre sin skinnegang og forlenge den med 200 meter. Samhold mente 28. august 1965 at dette kunne være begynnelsen på Gjøvik-Lillehammerbanen. Det var ikke en gang 1. april.

Kilder:

Aspenberg - Børrehaug Hansen – Reisegg:
Hovedstyret for Statsbanerne:

Reidar Mollgaard:
Nasjonabiblioteket:

IKA interkommunalt arkiv:
Årbok nr. 22, Bjørn Herberg:

Gjøvikbanen
Avslutningsrapport 1903 for jernbaneanlegget
Kristiania-Gjøvik
Gjøvik 100 år
Norske aviser
Bystyreprotokoller for Gjøvik
Gjøvik-Lillehammerbanen