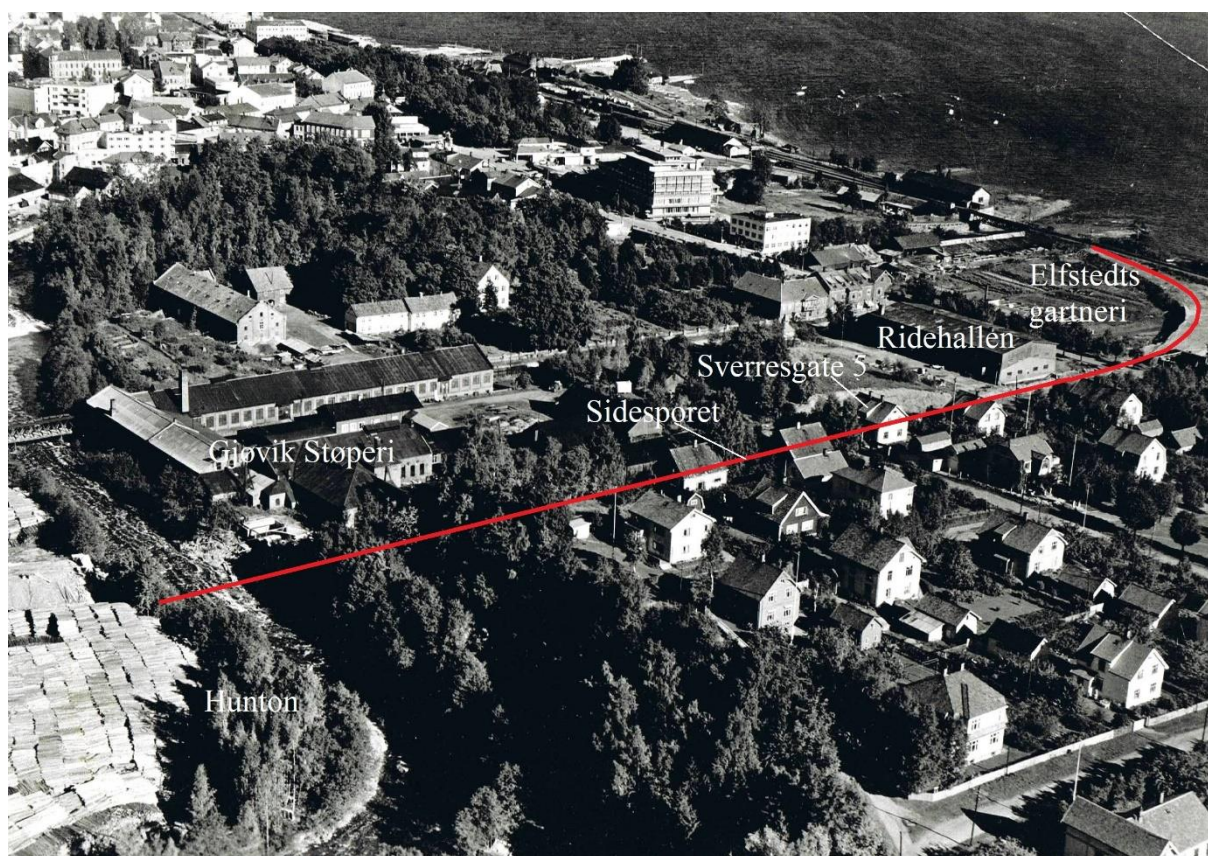
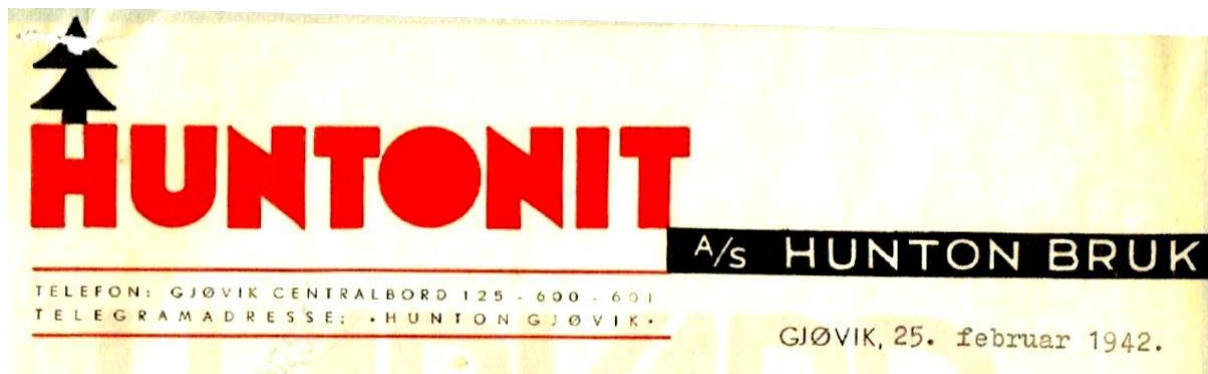


## Sidesporet til Hunton

Med den virksomheten Hunton drev måtte det lenge ha vært et ønske om tilknytning til jernbanen med et sidespor. Råvarene har alltid vært trevirke i fast form eller flis. Omkostningene med omlasting og frakt fra Gjøvik stasjon var uforholdsmessig store, og det samme med uttransport av ferdigvarer. I følge ledelsen i Hunton beløp kostnadene for transporten til og fra stasjonen seg til hundretusener.



Gjøvikjordet, Støperiet og ridehallen 1952. Bilde: Mjøsmuséet

Allerede før 2. verdenskrig tok Hunton opp spørsmålet om et sidespor til bedriften. Det skulle også betjene Gjøvik Støperi og Holmen Brænderi. Traséen



var lagt over hjørnet på Gjøvik Gård, fulgte det som den gang het Industrigata før den krysset Hunnelva ved nåværende vegbru.

Under krigen ble det arbeidet med en løsning som skulle avhjelpe dette behovet. I et brev til den mest berørte grunneieren, O. Mustad & Søn, beskriver disponent Niels Ødegaard prosjektet. Ridehuset lå svært ugunstig til for sidesporet, men

det var nok utenkelig å få tyskerne med må noen form for tilpasning. Den ellers så myndige politiker og næringslivsleder Ødegaard behandlet dette slik i brevet: «Siden (1941) har saken vært under behandling mellom Hunton og jernbanen, og jernbanen har ved jernbaneinspektøren latt utarbeide en ny plan for sporet hvorefter dette kan bygges uten å sjenere det av den tyske vernemakt opførte ridehus for meget».

**Jernbanespor til Hunton  
snarest mulig.**  
Traceen er endelig fastlagt, og utgravinga kan antagelig begynne i høst.

Oppland Arbeiderblad 23. august 1947

**Arbeidet med Huntons jernbanespor  
begynner til våren**  
I orden med alle grunneierne, unntatt en

Oppland Arbeiderblad 11. januar 1949



Ridehallen til venstre og sidesporet i drift 1961. Bilde: Widerøe/Mjøsmuséet



Sidesporet til Hunton



Begge bilder: Fra Vegvesenets film

Bygging av bru over Hunnselva ville berøre en dam i Hunnselva: «*Da det på grunn av jernbanesporet er nødvendig å flytte inntaksdammen for kraftstasjonen på Industrigaten 6 skal A/S Hunton Bruk bekoste og utføre ny inntaksdam*». Kraftstasjonen må være den Gjøvik Støperi hadde, men at inntaksdammen skulle ligge hvor bua kom er uforståelig. Traséen ble endelig fastlagt i 1947 og gikk over Elfstedts gartneri der rutebilstasjonen senere kom. Sporet krysset Strandgata ved ridehallen som måtte avgi boligfløyen på sørenden. Videre skar det seg gjennom Støperikanken på sørsiden av støperiet før det krysset Hunnselva.

Selv om traséen var klarlagt kom gravearbeidet ikke i gang før i 1950. Som det var vanlig på denne tiden ble arbeidet drevet med muskelkraft. Da vinteren gjorde sitt inntog stoppet arbeidet opp. Etter en vinter med rekordmengder med snø startet arbeidet opp igjen i mai 1951. Nye tider hadde inntatt anleggsbransjen og man disponerte en gravemaskin til de tyngste takene.

Der jernbanesporet nærmet seg Hunnselva ble skjæringen i «Støperikanken» utillatelig høy. I et kraftig og vedvarende regnvær raste den bratte og usikrede skråningen ved Sverresgate 5 ut. Forstøtningsmuren rundt hagen ble ødelagt og huset ble påført betydelige skader. Dette førte til betydelige forsinkelser og sidesporet kunne først tas i bruk høsten 1952. Skråningen ble, til dels mangelfullt, utbedret ved at det ble satt opp en forstøtningsmur.



Brua over Hunnselva til Hunton. Bilde: Mjøsmuséet

Dette sidesporet ble ikke populært blant folk på Gjøvikjordet. De hadde vært vant til å spasere til byen rett over Støperikanken. Nå måtte de ta omvegen om Strandgata. Sverresgate gikk langs sidesporet og hadde blitt berørt av gravearbeidene og senere stadig ødelagt av vann. De mest innbitte fotgjengerne fra Gjøvikjordet trosset den bratte skråningen på tur til og fra arbeid. Etter mange

klager måtte kommunen ta tak og sørget for en massiv støttemur som sikret så vel sporet som gata. For å lette gangtrafikken var det meningen å sette opp en skikkelig trapp i betong. Muligens ble budsjettet for snaut for folket måtte nøye seg med en skranglete ståltrapp.

22. april 1963

Gjøvik Kommune,  
Byingeniøren  
Gjøvik

Vedr. gangtraapp fra Sverresgt.

Vi viser til Deres brev av 9.ds., og senere telefonsamtale. I den anledning kan vi opplyse at vårt firma på det nuværende tidspunkt ikke vil stille seg hindrende i veien for den gangtrafikk som går over vårt tomteområde mellom Sverresgt. og Industrigaten.

Vi kan imidlertid ikke gi noe løfte om at denne trafikk kan forsette i all fremtid.

Nybygg eller lignende kan sperre den nuværende gangvei.

Vi må også nevne at vårt tomteområde fra tid til annen brukes av mer eller mindre lyssky eksistenser til fyllekalaser, og vi er ikke allti tid istand til å få jaget disse vekk itide. Vi har derfor under overveielse å gjerde inn vårt tomteareal.

Alle som bruker overgangen vil sikkert sette pris på om det ble satt opp en trapp, og selv om vi senere blir nødt til å stenge overgangen vil f. eks. Huntons ansatte kunde følge jernbanelinjen til sitt arbeidssted.

Vi må imidlertid gjøre det helt klart at denne midlertidige tillatelse ikke må gi grunnlag for opparbeidelse av hevd på gangtrafikk over våre tomter.

Med hilsen

Usignert brev fra Mustad vedrørende rett til ferdsel over Støperikanken. Dette var på den tiden det fantes «lyssky elementer». Trappa kom altså ikke tidligere enn dette.

Da sidesporet omsider ble bygget i 1952 brukte Gjøvik Støperi ridehallen som karosserifabrikk. Den søndre fløyen, som hadde vært kaserne for soldater, måtte da rives. Sidesporet ble benyttet som en god løsning for Huntons transportbehov i mange år, men i 1997 var det gått ut på dato. Da hadde NSB lagt ned godstransporten på Gjøvikbanen.

Kilder:

Mustads historiske arkiv

Nasjonaltbiblioteket:

Norske aviser