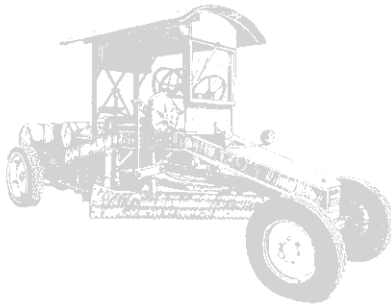




Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2024

Hundorp-brua er 100 år
Å byggje bru er å byggje
kontakt

NILS CHRISTIAN STEIG OG RASMUS STAURI



Den 100 år gamle Hundorpbrua ein pen haustdag. Sundet har til alle tider vore eit sentralt trafikknutepunkt i Fron i Gudbrandsdalen. (Foto: Håkon Aurlien)

Hundorp-brua er 100 år

Å byggje bru er å byggje kontakt

NILS CHRISTIAN STEIG OG RASMUS STAURI

Ein syndag, 3. oktober 1830, hende ei olykke på Hondorpsonde; ei ferje med 4 øykje og 7 menneskjo skull' over sonde frå baksi-landet. Dæ va for tong last og stri vinn, og ferja kom itte meir hell ein 30 meter frå land, før ho kvøldest og alle 7 menneskjun og tu tå øykJom bleiv. Døm va 4 tenestgute, 1 kjerring og 2 jento som misste live ve dette hende, og berre tu tå døm lykkast dæ å finne att, di hine fem sto dæ itte te å sokne opp att. Denne hendinga vekte djup medkjensle i heile Fron og va omtåla i lang ti ette.

I 1930 skriv Ivar Kleiven historia om den tragiske hendinga i boka Fronsbygdin. Historia gir eit godt inntrykk av kvifor Sør-Frøningane ønskte seg bru over Gudbrandsdalslågen. Det skulle gå nesten 100 år frå denne hendinga til brua vart reist i 1924. Hundorp-brua har betydd mykje for folk gjennom åra, og gjer det også i 2024.

Ialle tider hadde folk og fe vorte rodd over elva, ei plikt som hadde høyrd til Steig i uminnelege tider, kanskje fordi garden hadde eigedommar på både sider av elva.

BAKGRUNN FOR Å BYGGJE BRU

Aftenposten skriv 12 juni 1923: "Trafikkmidlene over elven kan ikke sies at ha undergaat nogen forbedring siden Olav Trygvesøns tid."

Og Aftenposten hadde heilt rett. Heilt frå norrøn tid og sikkert enda lenger attende, laut folk sjølvsgagt bruke båt for å krysse elva ved Hundorp.

Det eldste bevarte trestykket som er funne ved Hundorp sund er C-14-datert til år 920 +/- 80 år. Det vart funne i grunnen på austsida i 1923, innpakka i tett sand, så oksygen hadde ikkje kome til. Forma på trestykket er kanskje arbeidd ut av folk?



Rasmus Stauri, (til venstre) er født 1949 på Hundorp, og var lektor ved Vinstra vidaregåande skule. Han har skrive fleire artiklar, mellom anna for Årbok for Gudbrandsdalen og Fronsbygdin der han og har vore redaktør. Har arbeidd i mange år med folke-musikkinnsamling, og fått kulturprisen for Sør-Fron. Nils Christian Steig, født 1961, er busett på Hundorp. Han er kommunalsjef for samfunnsutvikling i Sør-Fron, og har skrive fleire artiklar om historiske tema i Fronsbygdin, og bok om Hundorp hotell, Hundorp landhandleri om garden Steig.



Trefragment funne av Rasmus Stauris far Rasmus (1867-1932) rundt 1924 ved Hundorp Sund. Trestykket er C-14- datert til år 920, +/- 80 år. Har det vore del av ein båt eller ei brygge? (Foto: Rasmus Stauri)

Kanskje har dette vore på ein båt? Kanskje kjende folket på Hundorp til dette for rundt 1000 år attende? C14- dateringa er i allfall å stole på.

Vinterstid kunne ein ta seg over elva ved å gå over isen. Frå 1500-talet og fram til slutten på 1800-talet var det stabilt kalde vintrar. Men frå elva gjekk opp om våren til langt ut på hausten var ein avhengig av båt. Dette var både tungvint og risikabelt. Gardane Hundorp, Håve, Jetlund og Prestgarden hadde alle setrene sine på vestsida, og heile buskapen måtte ferjast over både vår og haust. Ein må også hugse at store tømmerlunner og anna kunne koma rekande. Å krysse elva kunne vera ei farefull ferd, slik Ivar Kleiven så levande skildrar.

EI NY TID

Da jernbanen opna i 1896, kom den moderne tida dampande oppetter dalen. Det var ei sikker og stødig framdrift etter mange års slit for å leggje skinnene. Nå var det ingen ting som kunne stanse det nye framkomstmiddelet, toget. Rett nok hadde det vore dampfarkostar oppetter dalen før, men utan at dei hadde sett merke etter seg. I 1849 hadde dampbåten

«Dale-Gudbrand» vore heilt oppover til Breivegen, og i 1871 hadde landevegsløkomotivet «Herkules» gått i rute opp og ned gjennom dalen, men dette vart ingen suksess.

Med jernbanen vart det noko anna. Toget forandra kvardagen for folk. Dei reiste meir og handelen auka. Det var bygd sanatorier på Fagerhøi, Tofte og Lauvåsen. Turistar, landbruksreiskapar, bygningsartiklar, hestar, folk og fe, - alt måtte fraktast over elva med båt. Dette vart folk naturleg nok lei av. Dessutan vart det bygd bruer over elva oppetter heile dalen. Frå Øyer og heilt til Ringebu vart jernbanetraséen lagt på «baksida» av dalen, og både i Øyer, Tretten og Myre (Fåvang) vart det bygd bruer for å lette kommunikasjonen til jernbanen. Det ville folket på Hundorp og i søre og nördre Lia også ha. Ei bru høyrde heime i den nye tida, og den einaste naturlege plassen å byggje denne var ved stasjonen, den gamle sundstaden, som var det kommunikasjonsmessige sentrumet i bygda.

Bruer over Laugen har det vore i uminnelege tider. Ivar Kleiven meinte at det har vore bru over Harpefossen og ved Sundet ved Vinstra sidan 1100-talet. Det

Hundorp Sund, ca 1905. Sundet har vore eit sentralt trafikknutepunkt til alle tider. Det bind saman søre og nørde Lia med solsida. (Foto frå Maihau-
gen)



gamle namnet på Prestegarden i Nord-Fron var Sundet. Det opphavlege namnet på garden Bryn var Bruvin, og andre namn opp igjennom dalen vitnar også om brubygging, til dømes Bruheim, Brumoen og Brudal.

Harpebrua har vore rive og bygd opp att fleire gonger, og ho fekk nok hard medfart av Storofsen i 1789, for året etter fekk byggmeister Jehans Korpberget i oppdrag setja opp ei ny trebru over Harpefossen. Denne stod til 1846, da det vart sett opp ei steinbru, men også denne brua var herja av flom, og i 1892 måtte ho skiftast ut att. Kostnaden var 10.000 kr.

Sundbrua vart også teken av Storofsen, men det skulle ta heile 80 år før ho vart bygd opp att. I mellomtida måtte folket nøye seg med sunding. Sundbrua var ei stor bru. Før Ofsen hadde det vore 11 steinkar som bar ho. Når brua skulle byggjast opp att, måtte ordførar John Harildstad til Kristiania for å låne 4000 spd. Da ho stod ferdig i 1867, vart dette til starten på utviklinga av eit livskraftig bygdesenter rundt brua, eit sentrum som fekk namnet Vinstra. Dette er eit godt døme på kva ei bru har å seie for utviklinga av eit samfunn.

HERREDSSTYRESAK I 1893

Kor gamal idéen om ei bru over elva ved Hundorp er, veit vi ikkje, men da jernbanebygginga tek til for alvor, grip Sør-Fron «Herredsstyre» tak i saka. 1. desember 1893 sette det same styret ned ein komité med 5 representantar og ordførar Ivar Steig i spissen. Oppdraget er å finne ut kva ein skal gjera for å få bygd bru.

Komitéen foreslår å sende eit brev til Arbeidsdepartementet og skriv eit forslag. Det går fram at saka har vore til behandling i departementet tidlegare, men blir ikkje prioritert. Komitéen argumenterer for at ei bru vil vera viktig også for jernbanen. Bygda har 3030 innbyggjarar.

På denne tida budde det 1430 på vestsida og 800 av dei rundt Hundorp. Desse er fordelte på 153 bruk, og bygda har stor seterproduksjon som kan sendast med jernbanen, så vel som den aukande turisttrafikken. Jernbanestasjonen ville dessutan gjera det vanskeleg å halde oppe ferjetrafikken over elva.

Komitéen viser til andre bruer som blir kosta av jernbanen både på Øyer og Tretten.

Dessutan måtte Søndre Frons Herred stå ansvarleg for grunnverv for kr



Håndkolorert prospektkort frå Hundorp Stasjon, ca 1900. Jernbanen opna i 1896, og dette aktualiserte behovet for bru over Hundorp Sund. (Foto frå Rasmus Stauri)

67 000 til jernbanen. Vurdert ut frå folketallet, var dette den største erstatninga i dalen. Øier Herred måtte berre stå ansvarleg for kr 60 000 og hadde eit større folketal. Kommuneøkonomien er frå før hardt pressa, og ein ser seg ikkje i stand til å betale for ei stor bru. Harpebrua vart dyr, og bygda trong nye skulehus.

Saka blir behandla i departementet, fleire møte blir haldne, men Hundorpbrua vart ikkje prioritert. Statsbanen meinte at tilførselsvegane til stasjonen var bygdevegar, og desse var eit kommunalt ansvar. Slik var argumentasjonen.

NYTT INITIATIV I 1896

I 1896 opnar jernbanestrekninga Hamar-Sel, og det er ingen teikn på at det vil kome bru over Hundorp Sund. Herredsstyret ser seg nøydd til å setja i verk nye tiltak. I januar 1897 får dei i stand eit møte

med Amtsingeniør Frans Aubert, og får stikka og oppmålt sundet. I april får Doktor Holst og Iver Isum i oppdrag av herredsstyret å reise til Kristiania for å «bearbeide vedkommende Autoriteter til Gunst for Bidrag til Broanlæg ved Hundorp Station». Dei skulle med vår tids språk drive lobbyverksemd for brubygging. Framstøtet gir resultat.

I juni året etter er det halde bruskjønn på Hundorp gard der bruskip og kostnadsoverslag blir utarbeidd. Samtidig vedtek herredsstyret at kommunen skal stå for 2/12 delar av utgiftene til brua, men utfallet er det same. Stortinget vil ikkje prioritere løyving til bru på Hundorp.

Ordførar Thorvald Isum purrar stadig på saka, og tek kontakt med stortingsrepresentant Erik Enge frå Gausdal. I 1900 kjem saka på dagsorden i Stortinget. Kostandane er berekna til kr 118 000. Under



Både folk og fe hadde behov for sundmannens tenester. (Foto frå Olav Stakston)

behandlinga av samferdselsbudsjettet 5. juni, grip Enge ordet og held eit engasjert innlegg for å setja av midlar til brubygging. Det er store skiferbrot på vestsida av elva, det er to sanatorier med mange tilreisande, det er planer om eit meieri og fleire andre tiltak som ventar på avklaring, berre ein får bru, seier representanten frå Gausdal. Men heller ikkje Enge får gjennomslag.

BEHOVET VEKS

Behovet for bru veks for kvart år, og i 1906 ser Grosserar Sørensen, eigar av A/S Tofte Gaard og Sanatorier, seg nøydd til å ta eit privat initiativ. Grosseraren skriv til herredsstyret at han vil låne kommunen pengar til bru til ei rente på $4\frac{1}{4}$ %. Han har innhenta tilbod om bygging av ei hengebru på 312 meter frå firmaet A/S C.O. Nielsen.

Prisen for brua er kr 32 500, men bru-konstruksjonen toler berre 1000 kg. Det er knapt så ho kan bera ein hest med eit høyllass. Forslaget blir kontant avvist av både Amtsingeniøren og Vegdirektøren. Ein slik konstruksjon er ikkje ein offentlig veg verdig.

Korrespondansen held fram. Sør-Fron Kommune, med skiftande ordførarar purrar og skriv. Svara frå departementet tek den byråkratiske språkføringa til eit nesten kunstnarisk nivå. Det ser ut til å labyrinten på Knossos er det språklege førebiletet! Dei kunne bruke eit heilt tett-skrive ark av fint, kvitt kvalitetspapir til å konkludere med eit «tja»!!

KONKRET ARBEID

I 1913 blir det endeleg sett i gang eit konkret arbeid. Da gjennomfører amtsingeniøren ei vurdering av tilhøva ved Hun-

dorp og ved Breivegen. I 1914 konkluderer han med at Hundorpsundet er best eigna og anbefaler bygging av bru. Han meiner at brua vil koste rundt kr 140 000, og tilrår at kostnadene blir fordelt mellom stat, fylke og kommune.

Jærnbanevæsenet:	4/12
Veifondet (Veivesenet):	5/12
Amtskommunen	
(Fylkeskommunen):	1/12
Herredet (Sør-Fron kommune):	2/12

Så bryt verdskrigen ut, og amtsstyret, den seinare fylkeskommunen, finn ikkje plass på budsjettet. Fyrst i 1917 blir det fatta fylkeskommunalt vedtaket om å bygge bru, men framleis manglar det konkrete løyvingar og prisane stig. Det er dyrtid i landet. Frå 1914 til 1920 vart prisane jamt over tredobla på grunn av mangel på varer. I 1920 ber Sør-Fron herredsstyre om at arbeidet må koma i gang. Det er stor arbeidsløyse, og tilgangen på billig arbeidskraft er stor.

VEGBYGGING

Men da som nå det er ikkje berre å setja i gang store byggjeprojekt. For at brua skulle ha meining, måtte ho knytast til ein veg, og fram til 1920 hadde det nærast berre vore ein «krytysti» som snodde seg fram mellom plassar og heimar ned til sundplassen. Nå måtte vegen rustast opp slik at han kunne ta i mot meir og tyngre trafikk. Det mest naturlege var å leggje ein rett veg ned frå Lidarheim og til sundplassen, men den ville da gå rett over Sundgarden, som var husmannsplass under Steig. I 1921 vart det halde skjønnsforretning for å ekspropriere grunn til vegen og brufyl-

linga. Skjønnsmennene får innvilga kr 35 til middag i samband med arbeidet. Grunnen kosta 1300 kr. Så kunne arbeidet ta til.

Den rette fine vegen opp mot Lidarheim og vidare til Skillestad vart ein solid veg, men han kosta - kr 20 000 ferdig grusa og gjerda. Det var dyrt, meinte fleire, men vegen vart så teke over av fylkeskommunen og vart deira ansvar.

TILBOD PÅ TØMMER

Imens går detaljplanlegginga av brua, og amtsingeniøren kjem med nye prisoverslag etter mellom anna å ha innhenta tilbod på tømmer til pålar. I januar 1922 er kostnadsoverslaget oppe i kr 692 000. Det er store summar både for stat, fylke og kommune.

Løyvingane kjem stykkevis, og det er ikkje før i mai 1923 at den fyrste utlysinga om å gje anbod på stålkonstruksjonen kjem ut. Da hadde tidlegare ordførar Ivar Fosse vorte så utolmodig at han, med kommunens godkjenning, hadde teke saka i eigne hender.

Ivar Fosse (1859-1939) var ordførar i Sør-Fron frå 1914-1919, og ivra svært for å få bygd brua. Han var utdanna ved Hamar Seminar, og var lærar i bygda i 20 år. Etter at han gav seg som lærar, vart han forret-

Anbudsutlysning om tømmer til pålar, i Aftenposten i 1921.

Anbud paa tømmer til Hundorp bro.

Der ønskes tilbud paa følgende tømmer til påler:

20 stykker 9" top 18	halvmeter
40 — 9" " 16	"
200 — 7" " 8 à 9	"

De to førstnævnte pælesorter bør helst være av god furu med mindst $\frac{2}{3}$ malm, den tredje sort kan derimot leveres af finvoksen gran. Dimensionerne er mindst tomaal avbøkket. Alle pæler maa være vinterhugget, retvokset, af god kvalitet og avbøkket.

Partiet ønskes leveret inden 20. februar 1922.

Pristilbud med opgivende af pris pr. løpende meter for hver enkelt sort frit leveret Hundorp st eller frit tilskjært brostedet, kan indsendes hertil inden 10 januar 1922.

Der forbeholdes ret til at anta eller forkaste ethvert tilbud.

Lillehammer, 24 december 1921.

Overingeniøren for
(HO19321) **Veivæsenet.**

Arbeidet med fundamenta til brua vart sett i gang vinteren 1922/23. Det var eit stort arbeid. Vi ser minst 30 menn i arbeid. Arbeidet med den store fyllinga er langt kome. (Foto frå Ole Kristian Kvernes)

ningsmann, oppfinnar og homøopat. I 1920 reiste han til Tyskland, der han mellom anna treffe grunnleggjaren av antroposofien, Rudolf Steiner. Fosse var i Tyskland i 2-3 år, og det var nok difor at han eigenhendig kontakta det kjende stålverket Krupp Reinhausen i Essen. Fosse meiner at det tyske stålverket kan bygge ei bru som tåler tyngre last og til ein rimelegare pris.

«Departementet for de offentlige Arbeider» har imidlertid bestemt at anbudet skal leverast av norsk industri. Det er vanskelege tider og norske bedrifter treng arbeid. Oppdraget går til Erik Ruud Mekaniske verksted A/S. Prisen er 659 kr pr. tonn, ferdig montert. Krupps endelege tilbod kjem på 900 kr pr tonn. Ivar Fosses arbeid vart fånyttet.

ARBEIDET I GANG

Arbeidet med brua tok så smått til i oktober 1921, og det starta med å få kjørt fram stein og mura opp fyllinga som skulle føre inn på brua.

Steinane til den høge fyllinga og til stabbesteinar slik det var fyrst, vart henta frå området der Herman Haverstad seinare bygde huset sitt. Der var det ein bratt fjellvegg der steinen var teke ut. Det var byggmester Hans Haverstad som stod for arbeidet, og prisen var 50 øre pr kubikkmeter. Bas for muringa på fyllinga var Håkon Wassrud. Han var godt opp i åra kome og dirigerte murararbeidet delvis frå ein stol.



Grusen til vegen og fyllinga vart henta frå Skolmhaugen der det etterpå, eller samtidig, vart laga idrettsplass. For å frakte all steinen til fyllinga og brukara, vart det bygd ei anleggsjernbane frå Lidarende og ned til brua (som vist her i foto fra Maihaugen). Det var kanskje behovet til denne bana som vart bestemmande for kvar vegen vart lagd. Vognene var drege av eit par fjordingar, og var utstyrt med bremser. Sjølv om stigningsgraden ikkje var meir enn 1-2 %, vart ein av hestane ihelkjørt av den tunge vogna da han snubla i svillane.



Vinteren 1924 er stålkonstruksjonen kome på plass. (Foto frå Maihaugen)

JERNMANGEL

I anbudsutlysninga våren 1923 opplyser vegdirektørens kontor at det er behov for 172 tonn jern til brua. Men jern er ei global handelsvare som det var stor etterspørsel på denne tida. Store byggjeprojekt er i gang over heile verda, og Erik Ruud Mek. Verksted slit med å få tak i nok jern.

Nå hender det ikkje så ofte at nokon går over Hundorp-brua til fots, men der-

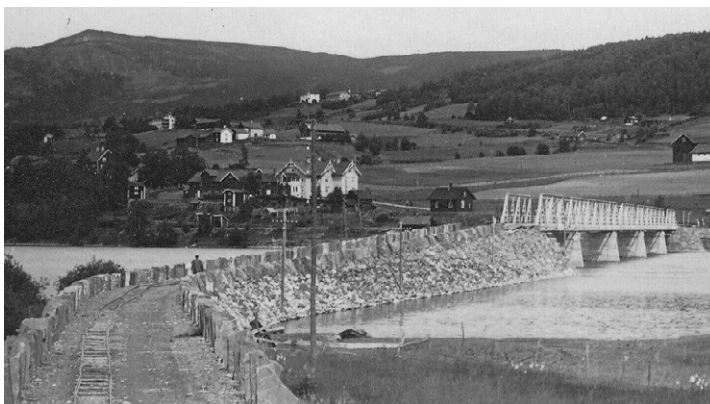
som du skulle prøve dette ein iskald vintermorgon, veit du at du har kome halvvegs når du ser eit skilt som står på det nørdre rekkverket eit stykke oppe på det høge fagverket.

Heldigvis har det overlevd fleire rundar med brurehabilitering, slik at minnet om han som leverte brua ikkje blir gløymt.

Erik Ruud er så avgjort ein av dei store brubyggjarane her i landet, og om

Hundorp bru kan verke smal og gammaldags i dag, var ho så avgjort eit storverk den gongen ho vart bygd.

I perioden frå 1924 til 1934 bygde Erik Ruud Mekaniske verkstad A/S over 57 % av landets jern-



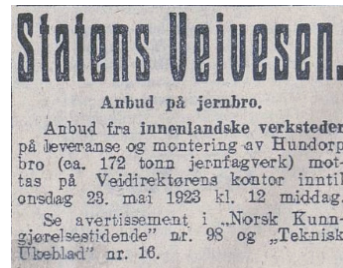


Brubygginga var ei storhending som vekte interesse i lokalbefolkninga. Under ser vi nokre på ein uofisiell inspeksjon våren 1924. Det er stille på brua og dei nysgjerrige er ikkje kvardagskledd, så kanskje var det ein søndag. (Foto frå Ole Kristian Kvernes)

bane- og vegbruer. Dessutan leverte dei ei rekkje store jernkonstruksjonsbygg i inn- og utland. Firmaet produserte også større og mindre takanlegg, turbinrør, platearbeid, maskinarbeid og jernarbeid, rekkverk, dører og vinduer.

I 1923 vart det også utlyst anbod på treverk til bygging av brua. 250 stokkar rundtømmer av ulik størrelse, 10 000 løpemeter $2\frac{1}{2} \times 6$ toms plank og 1200 løpemeter 2×4 toms plank. Det var ei stor leveranse.

Anbudssinnbydelse til leveranse av stålkonstruksjonen til brua, Aftenposten 1923.



Skilt på Hundorpbrua som syner kven som leverte stålkonstruksjonen. (Foto: Rasmus Stauri)



OPNINGA

Magnar Rudi (1914-1985) fortalde at fyrste gongen 17. mai-toget frå Lia gjekk over brua, var berre halve dekket lagt, og det var ikkje noko rekkverk på eine sida. Dei måtte gå berre to og to, og syntest det var nifst. Dette må ha vore i 1924. Seinhaus-tes same året fortel avisene at det er lagt tredekke på heile brua, men fullt ferdig var ho ikkje før i 1925. Byggjeprosessen vart sterkt prega av at bevilgningane kom stykkevis og delt. Vi har ikkje funne bevis på at det fann stad ei offisiell opning. Truleg vart ho teke i bruk før ho var fullt ferdig, slik som Magnar Rudi fortalde om.

Ein annan grunn til at det ikkje fann stad nokon opningsseremoni, er at det skulle gå fleire år før det vart avklart at ho faktisk var ferdig. Heilt fram til 1927 arbeidde kommunen for at brua skulle få ein jernbaneovergang på solsida, slik Sundbrua på Vinstra hadde. Det vil seie at planen var at vegen skulle fortsetja rett fram, på bru over jernbanelinja. Det fyrste prisoverslaget låg på kr 75 000, men vart raskt auka til kr 125 000. Det var for dyrt.

Fyrst i 1928 meiner vegdirektøren at bruarbeidet er endeleg avslutta og at rekneskapen kan gjerast opp. Han meinte òg at alle materialane som framleis låg lagra ved brua, kunne nyttast ved Vingnesbrua ved Lillehammer. Dei skulle vore nytta til jernbaneovergangen, men vart aldri teke i bruk. Det er såleis vanskeleg å fastsetja ein konkret dato som markerer at brua var ferdig.

Det var nok mange som hadde stor glede av den nye brua over elva, men sundmannen Jon Sundstuen måtte dra inn årene i all forstand. Han avslutta ei teneste som hadde vore oppegåande i mange hundre år. I 1926 gjer formannskapet eit vedtak om «Sundstugu» som ligg like inntil brua: «Huset overlates Jon Sundstuen mot at han selv bekoster flytningen og skaffer tomt – helst noen maal Jord.» Huset vart aldri fløtt. Det ligg der som ei påminning om ei svunnen tid.

SPRENGINGA AV BRUA I 1940

Etter invasjonen 9. april 1940 var det mange som flykta frå Oslo. For dei som hadde til-



Da brua opna, vart ei århundre lang teneste nedlagt, og Jon Sundstuen måtte finne seg anna levebrød. (Foto frå Nils Chr. Steig)

Gardane som setra på vestsida fekk ein lettare seterveg da brua kom. (Foto frå Nils Chr. Steig)



knytning til dalen, var det naturleg å søkje dekning hos familie og vener der. Mellom dei som passerte Hundorp bru på flukt frå okkupasjonsmakta, var statsminister Nygaardsvold saman med statsrådene Støstad, Frihagen og Ljungberg. Dei skulle ha vore saman med kongen og resten av regjeringa, men dei hadde kome frå kvarandre på flukt frå Trysil.

Nygaardsvold og dei tre statsrådene hadde venta på Lillehammer, men mot kvelden, fredag 12 april, gav dei opp og bestemte seg for å reise til Fron. I kveldsmørket passerte dei Hundorp bru i kamuflerte bilar på veg til Tofte Høilids sanatorium.

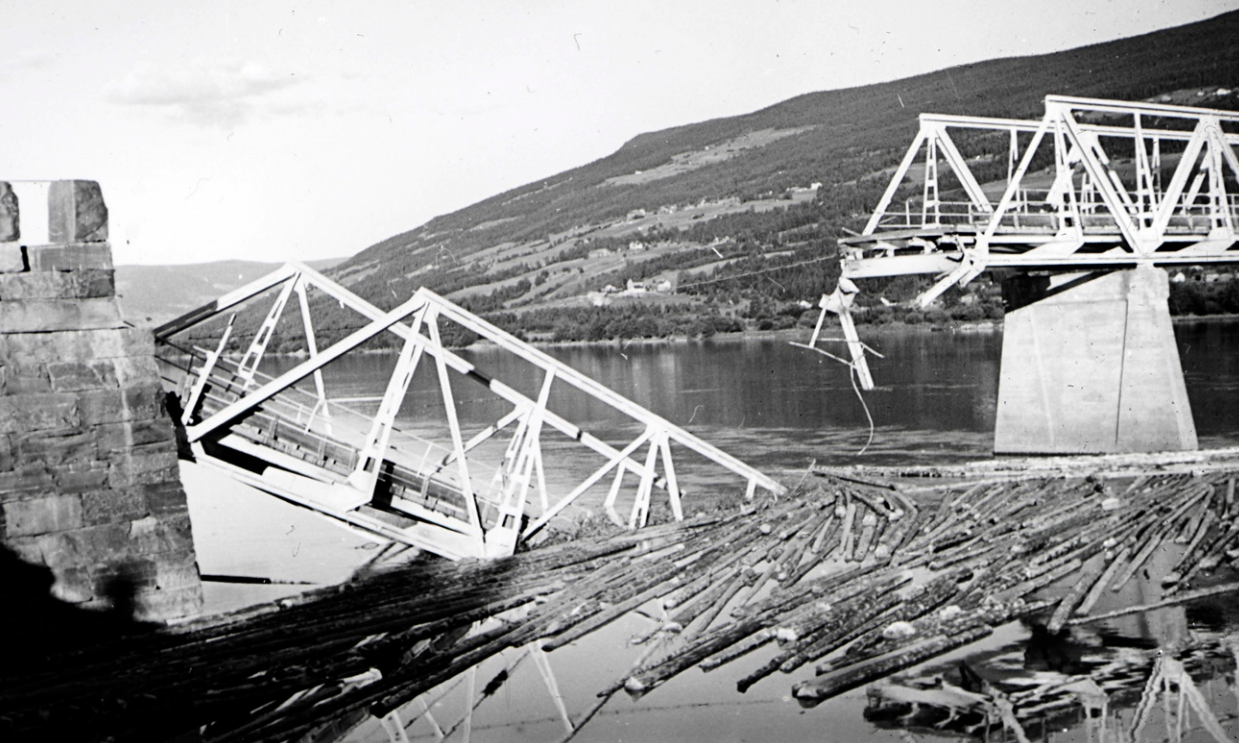
Nygaardsvold var misfornøgd med halehenget av presse, offiserar og embetsfolk. I Tofte var det fullt av folk allereie, mange av dei hadde flykta frå Oslo og Lillehammer, og dei var ikkje berre glade for å få selskap av eit opplagt bombemål, som regjeringsmedlemmene var. Gjennom natta held mannfolka vakt. Dei ser og høyrer etter fly. Om morgonen 13. april

reiser dei sørover att. Nygaardsvold skulle møte general Ruge i Øyer.

Seinare på dagen reiste dei nordover og la vegen om Lesja for å kome ned til Åndalsnes. Dagane etterpå auka nok trafikken over brua betydeleg. Kolonnar av ammunisjon, våpen og soldatar tok seg opp gjennom dalen.

Brua vart sett under døgnkontinuerleg vakt. Truleg var det mest medlemmer av skyttarlaget som stod for vakthaldet, og spenninga auka nok betydeleg når tyske fly flaug over. Sundbrua på Vinstra vart forsøkt bomba av tyskarane, men dei bomma og ingen kom til skade.

22. og 23. april tetna det til med trafikk. Dei norske og engelske styrkane trekte seg attende mot Kvam. Den norske staben gjorde opphald i Sør-Fron i eit døgn, og det vart oppretta feltlasarett på Frøningsheimen og på Folket Hus. Bygdafolket rømte til seters eller til familie og kjende lenger opp i bygda. Det var sein vår og isen låg tjukk.



23. april 1940 var brua sprengt for å hindre den tyske frammarsjen. I løpet av 1941 var brua på plass igjen. (Foto frå Maihaugen).

Da dei norske styrkane trekte seg nordover morgonen 23. april, sette dei att ein lastebil på Hundorp Hotell som dei ikkje fekk start på. Men det gjorde Nils Steig, som var ein erfaren mekanikar og sjåfør. Bilen vart så nytta til å kjøre kolonialvarer frå Hundorp Landhandleri til Nordre Rudi - eit tiltak som skulle bli til god hjelp utover våren. Mjøl, sukker, kaffe, tobakk med meir vart mangelvare i åra som følgde.

23. april er dalbotnen opp igjennom Fronsbygdene mest folketom, og utpå ettermiddagen hører dei eit drønn da norske styrkar sprengjer brua. Bruspenet nærast solsida rasa i elva. Tyskarane skulle ikkje få nokon lett frammarsj!

Men det var til lite hjelp. Ved nitida om kvelden den 24. april, passerer dei fyrste tyske troppane gjennom bygda. Dei tek seg inn på folketome gardar, på kom-

munelokalet, på skulen i Klukkargarden. Dei er mange, fer hardt fram og fleire blir dei etter kvart som støttetroppane kjem etter. Dei tek opphald i bygda for å gjere seg klare til kampane i Kvam.

Folk som hadde rømt frå gardane, måtte etterlate seg buskapen. Utan fôr og huslyd var det uråd å ta med dyra. Løysinga var anten å sette att ein person til å stelle, eller så måtte dei til gards att for å føre og mjølke. På Jetlund gjekk dei att og fram over isen for å passe dyra.

Utpå sumaren vart det sett i gang arbeid med å få opp ei provisorisk bru. Det var ikkje før utpå vinteren 1941 at arbeidet med få på plass bruspenet kunne ta til.

FLOM

Da brua vart bygd, var ingeniørane klar over at brua kom til å bli utsett for flom med ujamne mellomrom. Difor vart fyl-

Sumaren 1940 vart det sett opp ei provisorisk bru, men først i 1941 kom bruspennet opp att.

linga lagt så lågt at ho kunne bli overflømd ved storflom. Hensikta var å unngå oppstuving av vatn på oversida av brua. Samtidig var bruspennet lagt så høgt at det skulle tåle ein 500-års flom, ca 1,5 m over nivået for flommen i 1860.

Gjennom dei 100 åra som har gått, så er det nokre år som har utmerka seg som flomår. På brufyllinga så solsida, på oppsida av brua, har det vore merka av kor høgt dei ulike storflommane har gått. Høgst har merket frå 1938 stått.

Men sumaren 2023 vart rekorden slått. Uværet «Hans» sette inn og ga oss ein ny flomrekord på brufyllinga. Lengre sør, i Ringebu, klarte ikkje bruene å halde stand. Både jernbanebrua og vegbrua ved sida av fekk store skadar.

Andre år som også har utmerka seg med store flommar, var 1995, 2011 og 2013. Alle åra vart brua stengt på grunn av at fyllinga i Lia vart oversvømd.

KVA BRUA BETYR

I dag tenkjer vi ikkje over kva brua betyr i det daglege. Det er berre når flom eller vedlikehaldsarbeid stengjer ferdselen at vi set pris på dette knutepunktet mellom «baksida» og «solsida». Vi tenkjer ikkje over at brua gjennom åra har forma både natur, kultur, samferdsel, næringsliv og busetnad.

Den store fyllinga, som stikk 100 meter ut i elva, påverka elveløpet i stor grad. Djupålen har gradvis fløtt seg mot solsida og lagt grunnlaget for Jetlundsanda. Der elva før flaut fritt, ligg det i dag ei stor øy med



skog på. Så seint som på 1960-talet var det ikkje ei buske å sjå der. Tømmerfløtinga i si tid fekk også merke brua. Tømmeret vasa seg i hop omkring brukara og vart ei stor utfordring for karane, som med livet som innsats, skulle løyse tømmerfloka.

Før brua vart bygd, var elva eit effektivt skilje mellom bygdelaga i kommunen. Eit skilje som opp gjennom århundra hadde ført til små dialektforskjellar mellom «Li-værer» og «Solsi-værer». Med bru og dermed meir samkvem har denne dialektforskjellen gradvis vorte utvaska, og i dag er det verre å høyre forskjell mellom dei ulike grendene.

Størst betydning fekk likevel brua når det kom til samferdsel og næringsutvikling. Før brua vart bygd, hadde det vel knapt vore ein bil korkje i søre eller nørde Lia. Da brua opna, kom dei buldrande. Ein av dei fyrste var G.A.Nustad som dreiv Hundorp Landhandleri og Hundorp Hotel. Hans O. Mølmen på Sygard ville kjøre gjester til Fagerhøi, som da høyrde til garden. Og snart kom den fyrste bilturisten. Kjøpmann Wiger frå Lillehammer hadde hytte på Vendalen, og sommeren 1926 kom han med heile familien og hus-hjelp på ferietur.

Det vart etter kvart for mykje. Vegen opp igjennom Lia, forbi Rusten, Bjørnstulen og til Vendalen, var ikkje lagd for biltrafikk. Liværan ville ha forbod! Som vi veit vann bilistane. I 1928 var det registrert 12 bilar i Sør-Fron, og etter kvart auka den motoriserte trafikken over brua. Truleg gjekk det siste lasset med hest og kjerre over ein gong på slutten av 1970-talet.

Da hadde området mellom brua og Skillestadkrysset utvikla seg til eit av dei sterkaste industriområda i heile Gud-

brandsdalen. I tillegg var det to butikkar, bank, frisørsalong, kafé og andre småverksemdar. Eit hundretals industriarbeidsplassar hadde vorte omkransa av eit vitalt og ungdomleg bustadområde. Alt med bakgrunn i brua som hadde gjort det mogleg med effektiv vareleveranse og tilgang på arbeidskraft. Utan brua hadde denne utviklinga vore utenkjeleg. Ja, verknaden av brua strekte seg heilt inn på fjellet. Ho vart òg ei viktig livsnerve for turistverksemda og seinare leirskulen på Fagerhøi.

VEDLIKEHALD OG REPARASJONAR

Da brua hadde gjort teneste i nesten 60 år, var ho i 1981 moden for ei omfattande rehabilitering. Vegdekket var nedslite, og det var behov for å auke det maksimale akseltrykket. Brua måtte forsterkast slik at ho kunne tole tyngre lastebilar. Det var eit krav frå industriverksemdene i Lia.

På forsommeren 1981 vart ho derfor stengt, og både personbilar og tungtransport vart omdirigerte til bruene ved Breivegen, Harpefoss eller Ringeby. Det var ein lang omveg for mange, men dei som vart hardast råka, var nok Hundorp Landhandleri som låg berre 200 m opp frå brua. Dei hadde 75 % av omsetninga si knytt til kundar frå baksida. Omsetninga fall med 50 %, og tok seg aldri opp at. Kundane hadde vorte vane med å reise ein lengre veg på butikken. Eit par år etterpå slo dørbjølla på Hundorp Landhandleri for siste gong, og nok ein nærbutikk vart borte.

Brua fekk nytt dekke. Korrugerte stålplater med betong og asfalt. Det var ikkje ei ideell løysing skulle det vise seg. I 2010 var det på ny tid for utskifting av vegdekket. Denne gongen vart det lagd kre-



Byggeleiar Anders Brenne syner fram tre-elementa som vart lagt som nytt dekke på brua i 2010.
(Foto: Håkon Aurlien)

osotimpregnerte limtre-element på tvers av brua som så vart asfaltert. Dette dekket hadde lågare eigenvekt, og gjorde at brua nå kunne tole vogntog på 60 tonn.

- Da vi prosjekterte denne løsningen, var det med tanke på at dekket skal holde 100 år. Men det forutsetter vedlikehold og det må nok gjøres noe rehabilitering på brua om en 30 års tid fortalde byggeleiar Anders Brenne til GD, hausten 2010.

BRUAS FRAMTID

Da brua vart rehabilitert i 2010, rekna vegvesenet med at om lag 1200 personar kryssa brua kvar dag. Etter den tid har nok talet auka, etter at Liene skule vart teke i bruk som barnehage. Mange lokale har meint at brua burde bli utvida til to

felt, slik brua på Tretten vart, eller i alle fall få ei gangbru på sida av kjørefeltet. Etter at industriverksemdene i Lia stengde dørene, og ettersom stadig færre går eller sykklar over brua, svinn nok håpet om ei slik utviding.

Brua har nå gjort teneste i 100 år, og slik vegvesenet vurderer det er brua klar for 100 nye år. Vi takkar for godt utført teneste så langt, gratulerer med jubileet, og ønskjer lykke til vidare.

KJELDER

Nasjonalbiblioteket, Norsk Vegmuseum, Innlandsarkiva, avd. Maihaugen, Ragnar Øvrelid: Historia om Fron, Gard Espeland, Hans Wassrud, Svein Jetlund, Eigne notat