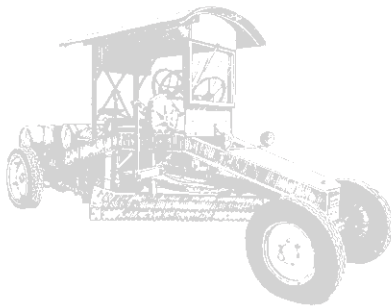


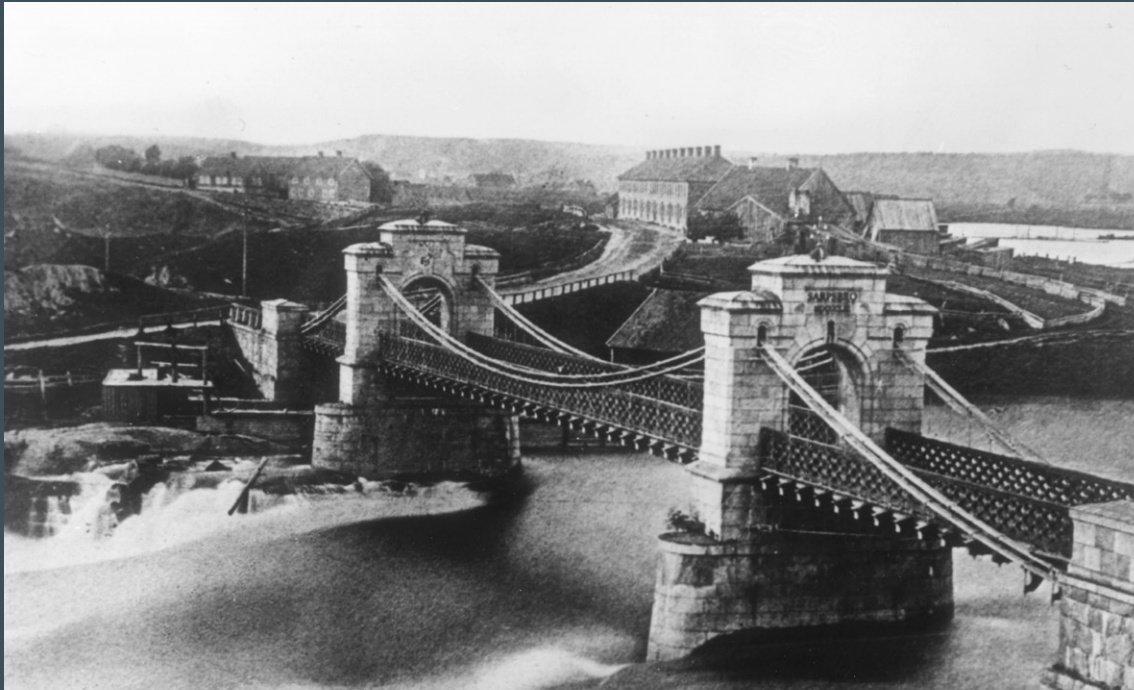


Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2024

170 år siden første bru ble tatt i bruk:
**Sarpsbrua - kjempeverket
over det norske Niagara**

AV HÅKON AURLIEN

Etter trykking er en korrigering lagt til nederst på side 76



Sarpsbrua sto ferdig 18. februar 1854 og ble da omtalt som «Dette kjempeverk over det norske Niagara». Det øverste bildet viser brua frem til Smaalensbanen ble lagt over vegbrua og tatt i bruk i 1879. I 1931 fikk jernbanen en egen bru, og fra 1934-36 fikk vegbrua dagens utseende. Her gikk Rv 1, senere E6 helt til 1978. (Foto: Wilse (øverst) og Håkon Aurlien)

170 år siden første bru ble tatt i bruk: Sarpsbrua - kjempeverket over det norske Niagara

AV HÅKON AURLIEN

På amtskartet over Smaalenene fra 1826 er det tegnet inn tre kongeveger fra Kristiania mot utlandet. Den viktigste kongevegen gikk via Moss og Sarpsborg til Svinesund, i stor grad der E6 går i dag men atskillig mer krevende. Allerede fra middelalderen kunne de vegfarende bruke Storebro over Mosseelva. I biskop Jens Nilssøn beretning fra en visitasreise i 1594, forteller han om en bru over Glommas sideløp Ågårdselva ved Solli. For kryssing av hovedløpet ved Sarpsborg var man avhengig av ferge ved Sannesund helt til den første brua over Sarpsfossen sto klar i 1854. Den ble til gjengjeld bygd så solid at fundamentene fortsatt er i bruk. Om få år skal brua bygges om for niende gang, nå til gang/sykkelvegtrafikk men på de samme steinpillarene som ble nøyaktig hugget til og løftet på plass i 1853.

Sarpen, med sideformene Sarp eller Sarps, er det gamle navnet på fossen der Olav den Hellige i 1016 grunnla byen Borg. Fossen ga kraft til sagbruk, senere treforedlingsindustri. I 1567 ble byen brent da svenske soldater gikk til angrep. Kong Fredrik II bestemte at byen skulle bygges opp igjen som en «forticifert» by 16 km lenger nede. Etter få år fikk byen navn etter kongen, og ble til Fredriksstad. Virksomheten ved fossen kom raskt i gang igjen, men det gikk helt til 1839 før Sarpsborg ble gjenopprettet med bystatus. Sentrum var da flyttet en kilometer nordover etter at halvparten av den gamle byen Borg i 1702 var gått tapt i et stort leirras.

Raset etterlot en landtunge ut i Glomma. Her så fremtredende menn, deriblant Christian Wilhelm Bergh som senere ble landets første vegdirektør, at det var mulig å bygge en bru.

Håkon Aurlien hadde journalistbakgrunn fra Sarpsborg da han i 1989 ble ansatt som informasjonsmedarbeider ved Østfold vegkontor. I 1992 skrev han et historisk hefte om bruene ved Sarpsfossen. Dette ble revidert i 2003. Fra 2005 arbeidet han i Vegvesenets etatsavis, og har siden 2016 vært redaktør for Norsk vegmuseums årbok.



FERGEDRIFT VED SANNESUND

Når fergedriften kom igang i Sannesund, vites ikke. Tidligere direktør for Borgarsyssel museum Sven G. Eliassen forteller at kongen helt fra «Arilds tid» hadde holdt ferge her. For bøndene i distriktet og de mange reisende på kongevegen mellom Christiania og utlandet, var

fergeforbindelsen helt uunnværlig. Det var stor trafikk over elva, og det kunne være en farefull ferd på den tid av året da vannføringen var som størst. Mang en tragedie etterlot sine spor i Glommas bunn. Lensmannen i Tune fikk etter hvert ansvar for fergedriften. Ferja ble utsatt for store påkjenninger og måtte nå og da skiftes ut. I 1585 fortelles det at almuen klagde fordi ferja var livsfarlig.

Fergeavgiften ga et godt utkomme for den som sto for trafikken. I 1780 kostet det 32 skilling å få en vogn forspent med fire hester ferget over. En vanlig dagslønn for en vegarbeider var den gang 40 skilling. En vogn med to hester kostet 12 skilling, en karjol med hest åtte skilling, en ridende person fire skilling og en «ledig» person to skilling.

Fergetrafikken fikk mindre betydning da Sarpebrua kom i 1854, men Sannesund beholdt en personferge helt til 1988. Da var det hengt en fotgjengerbru på Sannesundsbrua som ti år tidligere la E6 utenom Sarpsborg sentrum.

DE FØRSTE BRUPLANER

Professor Wilse ser ut til å være den første som tar opp for alvor ideen om å bygge en bru over Glomma i Sarpsborg. I 1779 skrev han at det av militære grunner ville være heldig å få en sterk bru. Han gikk inn for å bygge brua i ett spenn, og henviste til «Den murede Broe over Strømmen Taaf i Wales i England har kun en eneste Bue, 140 engelske Fod viid».

I 1789 ble Peder Anker utnevnt til generalveiintendant i Akershus stift (som da omfattet dagens Østfold, Oslo, Akershus og Innlandet). Sammen med de to generalveimestrene, brødrene Georg Anton og Nicolai Frederik von Krohg, har Anker mye av æren for den stor-

stilte utbyggingen av hovedveier i Sør-Norge på slutten av 1700-tallet. Allerede i juli 1789 skrev han til sin fetter Carsten Anker: «*Jeg reiser i naeste Uge til Hafslund for at gjøre Anlægget til Broen over Sarp.*» Hvorfor dette strandet, er ukjent.

I 1840, ett år etter at Sarpsborg igjen hadde fått bystatus, utarbeidet major Garben etter ønske fra Sarpsborg formannskap et forslag til en bru over Glomma ved Sarpsfossen. Formannskapet besluttet å sende en søknad til Kongen om at brua ble bygget statens regning. Jernkonstruksjonen mente man «lettelig vil kunde erholdes ved D'herr Pelly & Comp's Værksted paa Borregaard».

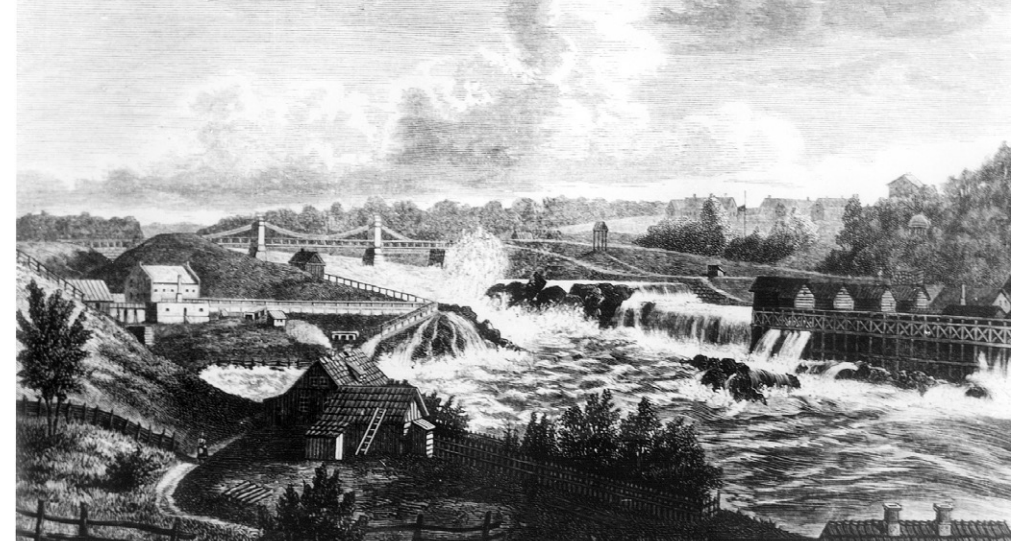
Dette var det engelske selskapet som hadde startet treforedlingsvirksomheten ved fossen, og forløperen til det norske selskapet som i 1918 overtok virksomheten og ble til det moderne Borregaard fabrikk.

Flere store prosjekter konkurrerte om bevilgningene, og under amtstingets behandling av vegbudsjettet i 1843 fremsatte representanten for Hobøl, sogneprest Maschmann, forslag om at det ble laget en samlet plan for hovedvegutbygging i fylket.

Amtstinget vedtok å få undersøkt linjen fra Moss om Sarpsborg til Fredrikshald (Halden), og videre til riksgrensen. Men det utløste et tillegg, tilføyelsen «med behørig hensyn til Fredrikstads interesser». Byrivaliseringen var til stede den gang som mange ganger senere, blant annet da traséen for en ny E6 skulle avgjøres mot slutten av 1960-tallet. Det endte med at Sarpsborg fikk E6 mens Fredrikstad ble sete for det nye Borg Bispedømme.

(Siste setning er trolig en ofte fortalt myte, vedtakene kom i henholdsvis juni 1969 og april 1968)

Et maleri av fossen, tegnet «etter naturen» av Valdemar Bloch Suhr ca 1860. (Foto fra Østfold fylkes billedarkiv)



DISKUSJON OM BRUSTED

Et viktig ledd i undersøkelsen om hvor hovedvegen skulle gå, ble en vurdering av hvor vegen best burde krysse Glomma. I 1848 fikk amtmannen fullmakt av amts-tinget til «å engasjere en kyndig mann til å undersøke hvor det gunstigste brusted ville være, og til å levere tegninger og overslag over anleggsutgiftene».

Amtmannen henvendte seg til Departemenet for det Indre, som svarte at «*Ingeniørløytnant Bergh, den eneste Mand, Departementet bekjendt, som har befattet seg med at forfatte Forslag til Hængebroer*», skulle påta seg å utføre en foreløpig undersøkelse.

Christian Wilhelm Bergh fikk i de kommende år stor innflytelse på en rekke store veg- og bruprosjekter her i landet. Selve arbeidet ble gjort av hans underordnede, ingeniør Engelstad, og resultatet forelå til amtstinget i 1849.

Det var undersøkt to alternative linjer, ved Dombergodden øst for Sannesund og ved fossen. Bergh anbefalte linjen over fossen, fordi denne var 878 alen (550 meter) kortere enn den andre og dermed vesentlig billigere. Overslaget lå på 17 000 spesidaler for brua, pluss utgifter til de tilstøtende veger. Vegkomiteen, en komite oppnevnt av amtstinget for å forhåndsbehandle vegsaker, var enig i linje-

valget. Komiteen ville at Berghs prosjekt skulle bedømmes av andre «kyndige menn». Departementet forela Berghs prosjekt for Ingeniørbrigaden, en militær enhet som også kvalitetssikret store offentlige anlegg. De mente at fundamenteringsarbeidene ville by på store vanskeligheter. Dessuten forutså de at sagbrukseierne (Borregaard/Hafslund) ville protestere mot at det ble satt pillarer i elven. De foreslo derfor at brua ble bygget i ett spenn, noe som ville tredoble prisen. Det gikk Bergh imot, og foreslo i stedet endel forsterkninger i jernkonstruksjonen, noe Ingeniørbrigaden sluttet en seg til.

SPLAIS MED STATEN

Før amtstinget i 1850, hadde amtmannen tatt finansieringsspørsmålet opp med departementet. Amtmannen mente brua burde være et statlig anliggende. Han la vekt på hvilken nytte bruforbindelsen vil ha for et langt større område enn amtets kommuner. Han fremhever likevel «*Den særdeles Viktighet, Istandbringelsen af en Bro over Glommen ved Sarpsborg, må have for denne nye hidttil kun langsomt fremskridende Kjøbstads Opkomst.*»

I brevet til departementet, viste amtsmannen til en ulykke, der tre personer mistet livet ved overferjing i San-

nesund. Svaret var at Staten skulle bidra med en sum tilsvarende halve overslaget. Så fikk amtet stå for resten.

Vegkomiteen hadde gjort seg forhåpning om en større andel fra Staten, dette dels på grunn av «*de siste års mislige konjunkturer, men især på grunn av at dette amtet hadde bidratt til bedre kommunikasjoner i andre amter mens det selv ikke har påkrevet noen understøttelse fra disse og især fordi det vel må erkjennes at nødvendigheten for en bru ved Sarpsborg likesåmeget, om ikke mere, er påtrengende for Staten i det hele som for amtet da den vil komme til å ligge i landets viktigste hovedkommunikasjonslinje med utlandet*». Vedtaket ble likevel at man skulle godta spleisen.

Amtmannen fikk nå utarbeidet et nytt overslag, som doblet byggesunnen. Han ble så bedt om å velge entreprenør med omhu, dels for å sikre en «*betryggende Sikkerhed så vel for selve Arbeidets Soliditet og Siirlighet*», dels for å unngå merutgifter. Departementet gikk med på å dekke sin del av prisøkningen, men amtskommunens del måtte godkjennes av amtstinget før det var klart for å sette igang prosjektet.

Altså måtte saken opp for amtstinget i 1851. Innstillingen fra Vegkomiteen var klar: Nå måtte brua bygges! Idag kan man trekke på smilebåndene over de folkevalgtes formuleringsevne, når det heter at: «*Fra alle kanter samstemmer man formeentlig i at betragte dette Værk ikke alene som materielt gavnlig, men som i høi Grad ærefuldt, et Værk som desto stærkere påkræves, jo høiere de senere Tiders Fordringer til forbedrede Communicationsmidler have stillet seg*».

Amtsmannen hadde ønsket å få ingeniørløytnant Bergh som leder av byggearbeidet, men han ble like etter

ansatt som statens Assistent i Veispørsmål (og ble fra 1864 landets første vegdirektør), og ble dermed i stedet Statens kontrollør av byggearbeidet. Bergh anbefalte istedet sin nestkommanderende, løytnant Engelstad, ansatt som byggeleder. Videre foreslo Bergh at entreprenøren engasjerte murmester Guttormsen til å ta seg av fundamenteringsarbeidene. Guttormsen hadde blant annet erfaring fra bygging av Åmot kjedebru i Buskerud.

Begge ble ansatt, og kom senere til å ha befatning med flere store veg- og bruarbeider her i fylket. Vegingeniørene på den tid ser forøvrig ut til å ha vært brukbare til mange slags stillinger. Engelstad gikk over i jernbanen i 1856 og ble senere trafikkdirektør i Statsbanene. Guttormsen ble senere beskjeftiget ved store veg- og bruanlegg på forskjellige steder i landet, og fikk også et hovedansvar ved bygging av det nye universitet i Kristiania og det nye Botsfengselet.

BYGGEARBEIDENE STARTER

Det var bestemt at brua skulle bygges i tre spenn. Midtspennet skulle bygges som kjedebru, dvs. en hengebru båret av to meget solide jernkjettinger, og fikk et spenn på 53,3 meter. De to sidespennene på henholdsvis 18,8 og 27,5 meter, skulle bygges som fagverk.

Først skulle fundamentene bygges, og det ble komplisert. En ting var selve byggeoppgaven. En annen faktor var stor uvilje mot prosjektet fra disponent Simpson på Borregaard. Forholdet var Borregaard og Hafslund samtidig med bru-prosjektet kjempet en bitter kamp mot trelasthandlerne om Helgebysteinen. En stor del av det tømmer som ble fløtet forbi fossen, ble slått til pinneved mot denne

Det er store krefter i vannet forbi Sarpsfossen, såpass at fundamentene til Sarpsbrua måtte bygges to ganger. Bildet er fra Borregaardsiden et sted mellom 1879 og 1930, med jernbanespolet som annenetasje over vegbrua.



steinen, og trelasthandlerne arbeidet for å få steinen sprengt bort. Borregaard og Hafslund ville beholde den, for å ha inntekter av å transportere tømmeret via hver sin tømmerrenne.

Samtidig som ingeniør Engelstad skulle bygge brua, var han byggeleder for trelasthandlerne, som hadde fått byens tillatelse til å sprengte bort steinen. Ordensmakten i de to kommuner, landfogden og byfogden ble satt opp mot hverandre. Når historien endte med at Simpson fikk arbeidet formelt stanset først da steinen var borte, sier det seg selv at samarbeidsgrunnlaget for det tilstøtende bruprosjekt var heller dårlig.

Bedre ble det ikke da muremester Guttormsen skulle sette igang med fundamentene og hadde behov for stein. Det mest nærliggende var å hente stein fra Borregaards område. Disponent Simpson krevde så godt betalt at Guttormsen måtte hugge ut steinblokkene på Hafslundsiden.

Arbeidsforholdene var vanskelige. Store vannmasser skulle passere mens arbeidet pågikk. Byggingen skjedde med rå muskelkraft, og de 100 mann som var engasjert, fikk bruk for sine krefter. Tidlig på ettermidten i 1852, da vannstanden var lavest, gikk man i gang med å

planere de to bergknattene som skulle bære brupillarene. Det ble sprengt ut en fordypning i fjellet, og dårlig fjell gjorde at man måtte gå betydelig dypere enn planlagt. Arbeiderne boltet granittblokkene til fjellet, men hadde bare såvidt kommet igang med pillarene da vårfloommen meldte seg, sterkere enn vanlig.

«*Stener av inntil 30 skippunds vekt river hun (Glomma) fra beisinger og boltinger og tar dem med ned i fossen til seg og slenger den ene som en prøve ynkelig forknust opp i en kløft 120 fot fra vannløpet*», heter det i en beskrivelse.

Jobben måtte gjøres på nytt, og prosjektet ble utsatt ett år. Nå forberedet løytnant Engelstad seg grundig. I løpet av de tre vintermånedene han hadde til disposisjon, måtte pillarene bygges såpass høye og solide at de ikke kunne rives på nytt. Arbeidet gikk etter planen, og da neste flom kom, var pillarene ikke til å røkke.

Selve brubyggingsarbeidet ble overlatt til eieren av Frizøe Jernværk for 25 500 spesidaler. Senere ble summen forhøyet til 28 293 spd, etter at Ingeniørbrigaden hadde bedt om ytterligere forsterkninger av jernkonstruksjonene for å øke bæreevnen med en halvpart. Denne merutgiften ble i sin helhet betalt av staten.

«DETTE KJEMPEVERK OVER
DET NORSKE NIAGARA»

18. februar 1854 sto brua ferdig. Avisen «Almuevennen» skrev begeistret: «Nu kneiser dette Kjempeverk over det norske Niagara, og hvilket majestætisk og ophøiet Syn vil ikke dette være for den Reisende, der i Fremtiden om Vaaren kan trygt og sikkert kjøre lige over det største og vakreste Vandfald i Norge».

Sarpsborg kommune bevilget 400 kroner til musikk, faner, leie av saluttkanoner, og flagg. Som prøvebelastning ble 20 vogner som i alt veiet 34 tonn kjørt over brua samtidig. På den første satt kontrollingeniøren, Christian Wilhelm Bergh, for å feste tillit til at arbeidet var solid utført. Det var betimelig, for brua over Sarpefossen var regnet som svært dristig, med et hovedspenn som var lengre enn på noen annen bru i landet. Bergh steg opp på et av brukarene, viftet med hatten til hurra og ga uttrykk for ønske om at brua måtte stå «i hundrer av år til fedrelandets stolthet og gavn».

Etter en drøy halvtime kunne de festkledte selv prøve brua, og deretter bar det mot Hafslund, hvor det var fest. Den 36-årige studenten Aasmund Olavson Vinje møtte som utsendt medarbeider for «Illustreret Nyhedsblad». Som vanlig den gang, ble resultatet vel så mye en hyllest som en nøktern beskrivelse av åpningen. Vinje skriver, etter eget ord basert på inntrykk fra Hafslund-festen:

Denne Gaard, som engang var Tumleplads for Konger og Riddere, eies nu af et Kompagni Kjøbmænd, der velvillig overlod den til en Folkeforsamling, som frydede sig over Veier og Broer. Det betegner Nutiden kort, og vi skulde mene, godt.

Konsul Stang foreslo å utbringe en skål for arbeiderne, «en gest som ble hilst

med større bifall enn noen annen. Et karakteristisk Træk af Stemningen, og, man tør vel sige, Nutiden i Modsætning til Fortiden, der nok kunde være «snil» mod Arbeidsmanden, men som dog ikke kunde erkjende hans Jevnbyrd», skrev Vinje.

BYGD MED STORT TAP

I det påfølgende amtsting ble brua behørig hyllet. Men et brev fra entreprenøren, M. Treschow, Fritzøe Jernværk, fortalte om et tap på 10 286 spesidaler, noe som etter dagens forhold ville motsvare et tap på mange millioner kroner.

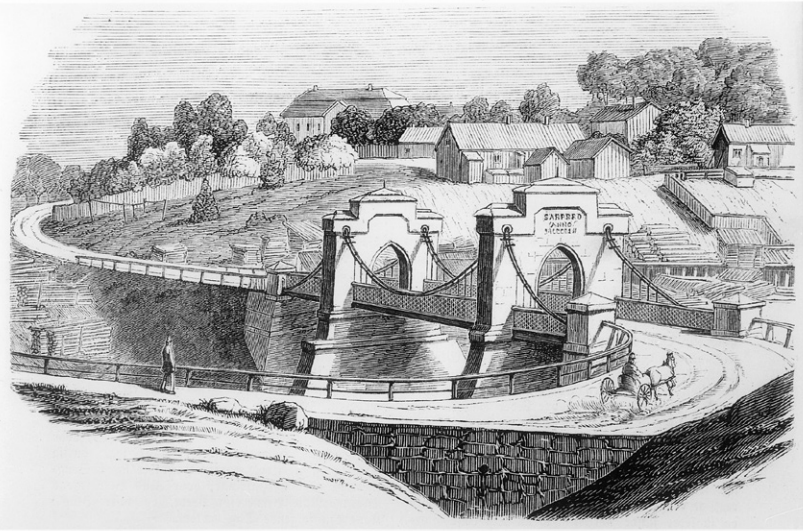
- Jeg henstiller til Amtet at afgjøre hvor stor Deel af dette Tab det maatte finde det beleiligt at erstatte meg, skrev Treschow.

Bergh forklarte overskridelsen med en serie forhold. Fjellet var så dårlig ved begge midtkar at det måtte sprenges to fot dypere enn forutsatt i overslaget. Videre lå fjellet ved begge landkar opptil åtte fot dypere enn beregnet.

- Dette medførte langt mere og vanskeligere graving og tilsvarende større masse av mur, skrev Engelstad. Steinhuggingen var utført «omhyggeligere og smukkere end i Overslaget og Conditionerne forudsate». Det hadde vært stor stigning i arbeidslønn og utgifter til trematerialer etter at arbeidet begynte. Endelig måtte arbeidet, på grunn av tidsnød mot slutten, forseres og arbeidere måtte inntas «uden Hensyn til Deres Duelighed».

Ingeniørløytnant Bergh fastslo i sitt svar til amtmannen, at entreprenøren juridisk sett ikke hadde krav på etterbetaling. Dette gjaldt såvel for de tilleggsarbeider Engelstad hadde påpekt som upåregnelige, samt for de arbeider entreprenøren hadde utført solidere enn avtalt. - Et andet Spørgsmål er derimod om det Offentlige i nærværende Tilfælde pas-

Sarpebrua tegnet like etter åpningen i 1854, trolig for «Illustreret Nyhedsblad». (Illustrasjon fra Østfold fylkes billedarkiv)



sende kan og bør benytte den juridiske Ret, påpekte han. Selv fant han det «ligeså billigt som fra det Offentliges Side i nærværende Tilfælde endog tilraadeligt at en passende Deel av Tabet overtages av Byggherren».

Bergh foreslo at Staten, amtet og entreprenøren delte tapet likt seg imellom. Amtmannen var enig, og det samme var vegkomiteen. Men det var mange behov i amtet, og i amtstinget var det mange som kunne tenke seg å bruke pengene annerledes. Da saken kom til behandling, reiste kirkesanger Bjercke fra Onsøy seg og foreslo å dekke bare en femtedel av tapet, «av hensyn til andre inden Amtet uimodsigelige Krav på Cassen, da de staaende Udgiftsposter aarligen stige, af hvilke jeg blot vil nævne den til Sindsyges Pleie». Forslaget ble vedtatt.

KOMBINERT JERNBANEBRU

At entreprenøren og hans folk hadde ære av sitt arbeide viste seg da Smaalensbanen skulle frem 25 år senere. Meningen var å bygge en ny bru for jernbanen, og det ble undersøkt fire alternativer, to ovenfor og to nedenfor kjørebrua. Men så viste det seg at jernbanebrua kunne

legges over tårnene på vegbrua, mot at hengespennet på vegbrua ble festet til jernbanebrua. I 1876 ble det enighet om at jernbanen skulle få benytte kjørebrua gratis mot å bygge den om slik at vegtrafikken kunne fortsette i «underetasjen».

Jernkonstruksjonen ble produsert i Belgia, veide 320 tonn, og monteringen startet i februar 1877. Allerede 29. mars ble brua åpnet for trafikk. Jernbanebrua var bygd med den tids lokomotiver for øye, og da man gikk over til å benytte tyngre materiell, var det nødvendig å utføre endel forsterkninger. Dette ble gjort i midten av 1890-årene.

FOSTER TERRACE

Vegen frn til brua gikk den gang gjennom en jernbaneundergang og forbi et boligkompleks som i stil ligner de britiske arbeiderboliger. Slik skulle det vare frem til 1934, da en betongviadukt ble bygd på motsatt side av jernbanen.

«Foster Terrace», som er utgangspunkt for stedsnavnet Tarris, ble satt opp av Borregaard i 1846 som bolig for 40 arbeiderfamilier. Historien bak bygget, er en historie om industriutvikling,



Trygve Eriksen mintes i 1991 lyden av hestekjøretøyer på veg mot Sarpsbrua den gang vegen lå mellom Tarris-boligene og jernbanen. (Foto: Håkon Aurlien)

men også en historie om meget skiftende sosiale forhold.

Engelske interesser bygget opp treforedlingsindustrien ved Sarpefossen, og hva var mer naturlig enn å bygge boliger til de ansatte etter samme mønster som hjemme i England? Hensikten var todelt, dels å knytte arbeiderne nært til seg i et avhengighetsforhold, dels å vise omsorg for dem. Arbeidsdagen var lang, og dermed var det godt for arbeiderne å ha hjemmet bare få minutters spasergang fra fabrikken.

I dag er den godt vedlikeholdte bygningen et borettslag for tyve familier. Mange har arvet sine boliger fra foreldre. Borettslagsformann Trygve Eriksen hadde bodd der hele livet da han ble intervjuet i Østfold Vegkontors blad «Veg-Inform» i 1991. Han mintes lydene av hestekjøretøyer som kjørte forbi sent på dagen, på veg hjem etter bybesøk. Spesielt husket han enkelte ekvipasjer på vei hjem mot Skjeberg der eierne lå bakpå og sov, mens hestene visste veg hjem selv.

Han mintes også med et smil hvordan det var når unge beilere som skulle

forbi. Den gang var det nemlig svært godt definerte bygdegrensener, og folk utenfra måtte passe seg når de skulle inn på fremmed «revir». Hvert lite boligområde hadde sin gjeng, som passet på.

-På Tarris hadde vi to gjenger, ungene som holdt til på kortsiden mot byen, og de litt eldre som holdt til rundt det motsatte hjørnet nærmest brua. Kom det en skjebring forbi, pyntet opp og med en blomsterbukett under armen, måtte han regne med juling, fortalte Eriksen med en aldri så liten latter.

For de unge beilere, var prøvelsene ved Tarris bare en forsmak. Vel inne i byen, måtte de passe seg for gjengen i Østre bydel. Og skulle de videre til Greåker, måtte de vokte seg tilsvarende for gjengen i Sandesund. -Det var nok mang en frier som var heller medtatt i utseendet før han kom frem, fortalte Trygve Eriksen.

EGEN BRU FOR JERNBANEN I 1931

I 1910 bestemte Statsbanenes hovedstyre at alle bruene på Smaalensbanen skulle gjøres sterkere. For Sarpebruas vedkom-



I 1931 bygde Jernbanen sin egen bru og ga Sarpsbrua tilbake til Vegvesenet: Tilfartene ble fjernet, men de karakteristiske pauliske dragerne ble værende slik i fire år til. (Foto fra Østfold fylkes billedarkiv)

mende var det kun meningen å forsterke konstruksjonen, men før man rakk å sette igang kom første verdenskrig og planene ble lagt bort. Da planleggingene ble tatt opp igjen, fant man at forsterkning ikke var nok. Vegvesenets folk mente brua var blitt upraktisk med tre meters bredde ved pillarene. Bruas bæreevne var også mindre enn trafikken tilsa.

Jernbanens styre vurderte nå å bygge to jernbanebruer over fossen, en for østre og en for vestre linje, lik den som allerede eksisterte slik at man fikk kjørebane og jernbanespor på begge, og som et annet alternativ dobbeltsporet jernbanebru med kjørebane under. Begge alternativer var beregnet å koste omlag halvannen million kroner, vegvesenet var mest stemt for det siste alternativet, men tross flere forhandlingsrunder var det ikke mulig for partene å bli enige om fordeling av utgiftene. Resultatet ble at NSB bestemte seg for å bygge en egen jernbanebru, og å gi den gamle tilbake til vegmyndighetene.

Monteringen av stålkonstruksjonen tok til i november 1930. 1.mai 1931 var

jernbanebrua ferdig, og den 9. mai ble sporene lagt om og jernbanebrua tatt i bruk. Det østre sidespennet ble sendt til gjenbruk på Namsos-banen. Så fikk vegvesenet tilbake den gamle brua.

BETONGBRU FRA 1936

Etter sterkt påtrykk fra Sarpsborg by ble det besluttet å bygge om veien fra brua og frem til St. Mariegade før selve brua. Veien mellom jernbanen og Tarris-brakene ble ansett som lite praktisk, og undergangen som direkte trafikkfarlig. Det ble argumentert med at ordføreren i Varteig var drept i en trafikkulykke her i 1919. Løsningen ble å bygge en betongviadukt på motsatt side av jernbanen, inn mot Borregaard. Denne sto ferdig i 1934, og ga hardt tiltrengt arbeid til mange.

For å legge minst mulig hindringer i veien for biltrafikken mens brua så ble bygget om, ble det bygget en provisorisk trebru, populært kalt «låvebrua», over stålkonstruksjonene. Deretter ble en ny stålkonstruksjon lagt på plass, og et betongdekke støpt på i stil med viadukten. Den nye brua sto ferdig i 1936.



Et flyfoto fra 1934 viser den nye betongviadukten til erstatning for hovedvegen mellom Tarrisboligene og jernbanen. Byggingen sysselsatte mange i de vanskelige 1930-årene.



SPRENGT VED EN ULYKKE I 1940

I april dagene 1940 ble mange bruer sprengt for å hindre tysk fremrykking. Da tyske soldater gikk i land i Oslo og rykket sydoover, ble sprengladninger lagt på plass. Det ble satt opp barrikader på vegen mot brua, og en meget anspent situasjon oppsto da soldatene tok gisler og førte dem foran seg. Situasjonen løste seg imidlertid før gruppen kom til brua, og sprengning var uaktuelt.

Avisene fortalte dagen etter at en tiårig gutt hadde fingret med noen ledninger ved Grøtebrua like ved, og utløst en eksplosjon som tok med seg en brupillar. Politimester Hans Olsen ga sporenstreks byens ingeniørkontor ordre om å fjerne sprengstoffet ved Sarpebrua. Stadsingeniør Wisløff hadde liten lyst på å påta seg jobben, men Olsen var særdeles bestemt og dermed ble jobben igangsatt av avdelingsingeniør Johan Fr. Feddersen, brannformann Karl Tømmerholt

og de to brannkonstablene Einar Olsen og Johan Setteberg.

De fire gikk sikkert forsiktig frem, men likevel skjedde katastrofen. Ladningen under vegbrua gikk av, og midtspennet falt ned i fossen. Olsen og Setteberg ble drept på stedet, sammen med Svend Lund som arbeidet på demningen nedenfor. Feddersen ble skadet, mens Tømmerholt slapp uten synlige skader.

Ulykken oppskaket hele byens befolkning, og etterpå ble det en avisdiskusjon mellom Wisløff og Hans Olsen om hvem som hadde gitt ordren. Olsen mente han bare hadde gitt beskjed om å fjerne sprengladningene på jernbanebrua, mens Wisløff mente at ordren omfattet Sarpebrua som var «den alminnelige betegnelsen for kjørebreen».

Denne diskusjonen førte senere til spørsmål om byen måtte betale for reparasjonen. Fra vegdirektøren ble det påpekt at ansvaret måtte ligge hos Sta-

Den krgissprengte brua, fotografert i hemmelighet i 1940.



ten, i og med at ordren som hadde ført til ulykken, var kommet fra politimesteren som var Statens mann. Vegdirektøren mente kommunen måtte gå fri, noe som også ble resultatet.

En provisorisk reparasjon måtte gjøres raskt etter ulykken. Tyske myndigheter forlangte at trafikken over Glomma skulle gjenopprettes snarest råd. På understellet av jernbanebrua ble det snart laget en gangbru for syklist og fotgjengere. Ved Sannesund ble det opprettet en provisorisk bilferge basert på en av havnevesenets arbeidsprammer, trukket av en slepebåt. Jernbanen måtte også sette igang en «fergetjeneste», ved at biler ble kjørt på en jernbanevogn ved Sarpsborg stasjon og så fraktet over til Hafslund.

Den 8. august 1940 var en provisorisk tre meter bred hengebru spent over det nedfalte spennet og fergetrafikken kunne opphøre. De nedfalte seksjonene ble fjernet med stor forsiktighet, fordi det var fare for at de kunne tas av elven og ødelegge Borregaards inntaksdemning. Så ble det innhentet tilbud på et nytt midtspenn, og materialene bestilt fra Tyskland. Monteringen var opprinnelig fastsatt til mars-april 1941, men det tyske verkstedet hadde problemer med tilgangen på stål, og fikk ikke ståldelene ferdig før i november 1942. Det var et lite gunstig tidspunkt for selve monteringsarbeidet, men hengebrua hadde da vært

i funksjon såpass mye lenger enn planlagt, at verkstedet ble pålagt å sette igang umiddelbart.

Det ble en tung jobb. Til forskjell fra monteringen syv år før, hadde man ingen jernbanebru å huke seg fast i. De fire ståldragerne måtte to og to monteres sammen i vegbanen på bysiden, og så trekkes over fossen ved hjelp av et kabelspill. For å få gjort jobben, måtte det gis dispensasjon fra blendingspåbudet. Da de to første dragerne var på plass ble et provisorisk dekke lagt på to dager, slik at brua kunne tas i bruk 22. desember. I februar 1943 ble den andre seksjonen trukket over og sommeren 1943 ble et nytt permanent betongdekke støpt.

Siden har Sarpebrua sett ut slik den gjør idag. I 1977 ble det bygget en bru for fotgjengere og syklist på nordsiden av jernbanebrua, samt tilstøtende gang-/sykkelveger. Da E6 ble lagt utenom Sarpsborg sentrum og over Sannesundsbrua i 1978, var ikke lenger Sarpebrua en alvorlig flaskehals på E6. Men den generelle trafikkøkningen gjorde at trafikken ti år senere var på omtrent samme nivå, og med det kom behovet for en ny bru.

NESTEN NY BRU I 1991

I 1991 ble forslaget om en ny bru fra Tarris til Hafslundsøy, ca 100 meter nord for Sarpebrua, godkjent i de berørte kommuner. Planene var utarbeidet med tanke på



Sarpsbrua ombygd i 1936. I 1943 var den reparert til samme utseende. Siden har den vært uendret, om en ser bort ifra rekkverkene. Såvel bilene som togmateriellet har hatt en rivende utvikling. (Foto fra Norman

bompengefinansiering, men en av kommunene fikk ikke sluttbehandlet forslaget om slik finansiering før nyttår 1991/92 da den nye storkommunen Sarpsborg var en realitet. Dermed måtte finansieringsspørsmålet tas opp igjen i full bredde, og da saken kom til ny politisk behandling høsten 1992, ble den utsatt på ubestemt tid.

Statens vegvesen har ivarettet sikkerheten ved å skifte ut rekkverket, og reparere betongskader på viadukten. Brua hadde siste gang en full gjennomgang med godkjenning for ti nye år i 2016. Men manglende kapasitet gjensto som et uløst hovedproblem. Gjentatte ganger ble det ytret ønske om å komme igang med ny planlegging av en ny bruforbindelse.

I 1997 ble det tatt initiativ til en «Østfoldpakke», der en serie nødvendige vegprosjekter i Østfold skulle delfinansieres med bompenger. Et flertall i Sarpsborg bystyre vendte tommelen ned for bompenger som delfinansiering av lokale prosjekter, og «Østfoldpakka» førte kun til utbygging av E18 til tre/firefeltsveg og E6 til firefeltsstandard..

Høsten 2003 kom det i gang et samarbeid med kommunen og Jernbaneverket for å finne frem til den beste løsningen for ny veg og kanskje jernbane forbi Sarpefossen. For vegens del sto valget nå mellom de tre traseer som er vist på tegningen; ny bru nord for Sarpefossen i to varianter, eller utvidelse inntil dagens bru og veg.

For kommunen var det viktig å bevare Tarris-miljøet med noen av de siste restene etter den gamle byen Borg. Det var nå økende tilslutning i befolkningen til bomfinansiering. Uklarhet om forserte planer for en fremtidig ny dobbeltsporet jernbane gjennom samme område, gjorde at planleggingen igjen gikk i stå.



Bruingeniør Ian Willoughby var i 2016 byggeleder for en grundig ti-års vedlikeholdsjobb på bruforbindelsen. Her er han under viadukten der gammel betong ble tatt bort og erstattet med ny armering og ny betong. (Foto: Håkon Aurlien)

I 2010 nedklassifiserte Stortinget riksvegen til fylkesveg. Fylkesordføreren tok opp at det var skjedd uten å sette brua i fullgod stand slik vegloven forutsatte. I 2017 kom så beslutningen om at fylkeskommunen selv skulle administrere sine veger fra 1. januar 2020. Videre planlegging ble da opp til Viken, senere Østfold fylkeskommune. En uke før regjeringen Solberg gikk av i oktober 2021, fastsatte kommunal- og moderniseringsministeren en annen trase for veg og jernbaneutbygging enn den Sarpsborg bystyre hadde samlet seg om. Det innebar riving av bebyggelsen på Tarris. Kommunestyret gikk med på en bompakke for å få til vegbrua. For jernbanens del er all planlegging siden stanset.

Så viste det seg å være behov for nye grunnundersøkelser, og at brua kunne komme i konflikt med planer om en utvidelse av kraftverket ved fossen.

Planleggingsleder Lene Lie Hermansen i Østfold fylkeskommune er klar på at brubyggingen ikke kan komme i gang før Hafslund har bygget inntaket til det nye kraftverket, men mener det skal la seg gjøre å få til anleggsstart for den nye vegforbindelsen i 2028.

Når den nye brua er ferdig, skal brubanen fra 1936/43 tas bort og erstattes med en gang/sykkelvegbru, fortsatt på de solide fundamentene fra 1853.

Kilder:
Bjarne Nygård: «Sarpfossen, i dikt og virkelighet», 1944
Olav Benterud: «Vegvesenet i Smaalenenes amt» 1978.
Håkon Aurlien: «Bruene ved Sarpen», skrevet i 1992, revidert til ny utgave i 2003.



Bruene ved Sarpen

Bru 1, den første kjedebrua, sto ferdig 18. februar 1854.

Bru 2, den kombinerte veg/jernbanebrua, ble åpnet for trafikk 29. mars 1877. Jernbanelegemet ble bygget over og på kjedebruas fundamenter, og vegbanen hengt opp i jernbanebrua.

Bru 3, den nye jernbanebrua som er i bruk idag, bygget ved siden av den gamle og tatt i bruk 9. mai 1931.

Bru 4, den provisoriske trebrua, populært betegnet «låvebrua», bygget på den gamle jernbanebrua mens vegbrua under ble skiftet ut i 1935-36.

Bru 5, den nye vegbrua, tatt i bruk i 1936. I 1940 ble midtspennet ødelagt, men det ble erstattet med et nytt i samme stil sommeren 1943. Denne brua er i bruk idag.

Bru 6, den provisoriske gangbrua som ble bygget under jernbanebrua etter sprengningen av vegbrua 15. april 1940.

Bru 7, den provisoriske hengebrua som ble satt opp etter sprengningen av vegbrua 15. april 1940. Hengebrua sto ferdig 8. august 1940 og ble først tatt ned i november 1942.

Bru 8, fotgjengerbrua som ble bygget på oversiden av jernbanebrua i 1977.