



Denne artikkelen er gjengitt i  
Norsk vegmuseums årbok for 2020

# Fredrikstad bru, bygd etter over 100 års diskusjon

AV HÅKON AURLIEN



Det var folkefest i Fredrikstad 18. august 1957 da Kronprins Olav skar over silkebåndet assistert av ordfører Ragnvald Gundersen, og erklærte Fredrikstadbrua som åpnet. (Foto: Norvald Holen, Sollem Foto)

# Fredrikstad bru, bygd etter over 100 års diskusjon

AV HÅKON AURLIEN

Dagens Fredrikstadbru er ikke den første brua over Glommas utløp. I 1814 kunne man nemlig gå tørrskodd over en pongtongbru rett ut for Gamlebyen. Den fikk kort levetid, men bidro til nærmest kontinuerlig brudiskusjon i Fredrikstad fra midten på 1800-tallet. Hadde det ikke vært for annen verdenskrig, ville byen idag vært knyttet sammen av en kombinert løftebru for veg og jernbane. Men det gikk helt til 18. august 1957 før det som ble betegnet som «Silver bridge» sto ferdig. Drøyt 60 år senere er jubelanten frisk etter en rehabilitering fullført i 2018, men overbelastet. Private fotoalbum etter Magnar Sæter, som 29 år gammel fikk jobben med å være byggeleder for brua, ble til stor nytte under rehabiliteringen.

Sæter hadde engasjert fotografer i Fredrikstad for å dokumentere byggeprosessen. De detaljerte bildene var senere ikke å finne i arkiver over brua i Fredrikstad kommune, eller ved Østfold vegkontor som overtok det faktiske driftsansvaret tidlig på 90-tallet. Kun noen få byggebilder var å finne i vegkontorets og kommunens arkiv da vegkontoret ga ut et historisk hefte i 2006.

Men Sæter hadde sikret seg ekstra kopier. De satte hans kone Dagrun inn i fotoalbum som ble gitt til deres barn. Det samme gjorde flere av brukomiteens medlemmer, og da komitéleder Erik Anker døde i 1994, fikk Per Stenseth, som var nær venn av Sæterfamilien, fotoalbumene etter han. Da Vegvesenet i 2016 skulle rehabiliterer brua, fikk ingeniørene tilbud om å studere albumene, og senere er bildene blitt scannet og bevart ved Norsk vegmuseum.

De fleste bildene er tatt av Norvald Holen, som da drev Sollem foto. Noen kan også være tatt av Johnny Bjørnulf.

*Håkon Aurlien er opprinnelig journalist, ble informasjonsmedarbeider for Østfold vegkontor i 1989 og så journalist i etatsavisen fra 2005. Han arbeider nå for Norsk vegmuseum.*



## DE FØRSTE FOTGJENGERNE

2006-historien forteller om en dristig spasertur over brua på vårparten i 1957, mens byggearbeidene ennå pågikk for fullt. En rødglødende opprører og fotballspiller, «en guttunge uten frykt», som det ble sagt, balanserte på stålbuen nesten 70 meter over elvevannet. Den skoledyktige tenåringen Egil Olsen, senere mer kjent som «Drillo», var en av de mest omtalte i Nabbetorpjengen. Gjengen var berømt for ikke å kunne motstå de utfordringer livet kunne gi.

– Joda, det er riktig at to av oss gikk over buen, medga Egil Olsen da vi i 2006





-Magnar Sæter var en fremragende fagmann og en god leder, minnes Nils Bjørnebekk. Han hadde sin praksisjobb før ingeniørstudiet som grunnarbeider på tilfartene til Fredrikstadbrua, og er her avbildet sammen med byggeleder Stein Andersen og prosjektleder Tore Veum ved markering av den ferdig rehabiliterte brua i desember 2018. Etter endt utdanning tilbød Magnar Sæter han jobben som byggeleder for bybrua i Halden. Senere var Nils Bjørnebekk som fylkespolitiker sentral ved bygging av flere fylkeskommunale sykehjem, var sykehusdirektør og til sist teknisk sjef i Moss. (Foto: Håkon Aurlien)

ville sjekke historien. Han smilte litt av rykter om gjentatte kryssinger, og at hensikten var å spare fergepengene. – Nei, det var kun et utslag av ungdommelig galskap og det ble med den ene gangen, fortalte han. De var to på turen. Den andre, Rolf Furuli, mente de hadde strukket dristigheten vel langt.

Men de var slett ikke de første over brua. Byggeleder Magnar Sæter hadde i eldre år stor glede av å fortelle sin egen familie historien om hvordan han kort tid etter at brua var knyttet sammen i desember 1956, gikk samme tur uten sikring, og uten å ha avklart turen på forhånd med kona som på dette tidspunktet var gravid med datteren Randi.

– Han snakket lite om karrieren sin, var mer opptatt av å være en god og nær far når han var sammen med oss, men unntaket var kanskje Fredrikstadbrua, som han var veldig stolt av, forteller Randi Sæter.

Søsteren Helen Sæter bor fortsatt i huset foreldrene bygde etter at de flyttet til Halden. Der ble Magnar Sæter tilsatt som byingeniør i 1958, mye fordi de ville bygge en ny bybro. Den sto ferdig i 1964, og han forble i rollen som byingeniør til han ble pensjonist i 1990.

– Han sa ofte at han var glad for å ha fått være med på oppbyggingstiden i Halden, forteller Helen Sæter. Politikere og administrasjon arbeidet intenst for



Byggeleder Magnar Sæter var dristig. Som ung var han ivrig idrettsmann og syklet blant annet fra Trondheim til Oslo. Utdannelsen fikk han delvis i USA. Her er han avbildet høyt oppe under bygging av stålbrua på bysiden. (Foto: (trolig) Norvald Holen)



Randi Sæter, Per Stenseth og Helen Sæter er glade for at deres fotoalbumer kan forteller historien om byggingen av Fredrikstad bru. (Foto: Håkon Aurlien)



å sikre seg nye arbeidsplasser til erstatning for Haldens gamle industri, som bomullsspinneri, jernverk-, cellulose- og skotøyindustri, og fikk til mye. En ny hovedveg inn fra Rv 1 (E6 fra 1965) ble kranstet av ny industri på Sørlifeltet, en fremtidsrettet legemiddelfabrikk og en høyskole. En kabelfabrikk ble flyttet fra Oslo til Halden etter at også Øra i Fredrikstad var vurdert.

– Men vi husker han jo som en som var opptatt av å leke med ungene ute i gata. Han brydde seg om barn, vi hadde et åpent hus, forteller Helen Sæter.

– Han hadde helt spesielle intellektuelle evner, og var veldig opptatt av å ta vare på folk, forteller Per Stenseth. Hans far var bygartner i Fredrikstad da Magnar Sæter kom til byen, og familiene ble gode venner. Da Stenseth senere var ferdig utdannet arkitekt, tok Sæter kontakt og tilbød han jobb som byplanlegger.

– Han var en veldig god sjef. Han brukte noen ganger langt mer enn arbeidstiden på å hjelpe medarbeidere som trengte litt ekstra oppfølging, minnes han.

Magnar Sæter døde 21. desember 2011.

### LANGVARIG PLANPROSESS

I albumene er det også limt inn en beskrivelse fra byggekomiteen over den langvarige prosessen med å få planlagt og bygd brua i kommunal regi. Dette var et arbeid som kom til å strekke seg over mer enn 30 år. Beskrivelsen gir innsikt i en historie som nok vil være ganske ny for mange av de som igjen engasjerer seg i diskusjoner om nye bruer nederst i Glomma.

Vi gjengir byggekomiteens historie her, men først og for å sikre kronologien i historien:

I 1567 ble Sarpsborg brent da Danmark/Norge var i krig med svenskene. Byen ble gjenoppbygd 16 kilometer lenger nede ved Glommas utløp, det som i dag er bydelen Gamlebyen. To år senere skiftet byen navn til Fredriksstad, etter at kongens sendemenn syntes den nye byen var blitt så pen at den burde bære hans navn.

Etter hvert som Fredrikstad vokste, ble mer og mer av byens virksomhet flyttet over til andre siden av elva. Ferdsele over Glomma ble stadig viktigere.

Den første faste forbindelsen over Glomma ved Fredrikstad var en pongtongbru som lå mellom fergeporten på østsida og det som den gangen var et festningsanlegg på den andre siden, Cicignon skanse, fra 8. august til 28. november 1814. Den svenske hæren hadde okkupert deler av Norge og hadde slått seg ned ved munningen av landets lengste elv. Her var det folk som skulle fraktes fra den ene sida til den andre, det var høy og halm som skulle over, det var materialtransport og annet som måtte over elveløpet.

Bare seks dager etter at brua var ferdig ble det inngått fredsavtale gjennom den såkalte «Mossekonvensjonen» av 14. august. Da brua ble fjernet i november skal den offisielle begrunnelsen ha vært at det ikke passet med en slik bru ved Fredrikstad. Ingeniørvåpenet ville heller ha en såkalt «pont volant», det vil si en flytende bru med to båter som stadig skulle gå fram og tilbake. En slik innretning ble brukt av svenskene ved Sannesund, og meningen var at brubåtene der skulle flyttes sørover til Fredrikstad. Slik gikk det ikke.

Byplanarbeidet i Fredrikstad tok fart i 1925. Det var tiden for de brede vyer og avenyer, og i 1935 så man for seg denne utformingen av områdene nordøst for Gamlebyen. Fredrikstadbrua var her plassert like inntil Gamlebyen, men brua vedtatt i 1939 ble ikke bygd. Dagens bru står 300 meter lenger nord. (Kart fra Vegvesenets arkiv)



### BRUPLANER FRA CA. 1850

Kravet om fast bru dukket stadig opp, og da særlig når trafikantene, de som av en eller annen årsak måtte fra det opprinnelige Fredrikstad til tilveksten på vestsida, ble irriterte på fergefolkene. Men først i den andre halvdel av 1800-tallet ble kravet konkretisert.

I 1840 hadde ingeniørmajor Garben, som den gang laget en rekke bruplaner for amtet, utarbeidet et forslag til en bru over Glomma der den var smalest, dvs. ved Sarpsfossen. Det vakte reaksjon i Fredrikstad, der man var redd for å havne i bakevja. Etter mye diskusjon vedtok amtstinget likevel forslaget i 1843, med tilføyelse om at planleggingen skulle ta «behørlig hensyn til Fredrikstads interesser».

Planleggingen dabbet av da staten sa nei til å betale brua. Amtstinget gikk likevel videre med to alternativer, og i 1852 ble det bestemt å bygge brua ved Sarpsfossen. Denne sto ferdig i 1854, og fundamentene er i bruk den dag i dag. Straks etter la ingeniørmajor Hans Chr. Sinding fram et forslag for formannskapet i Fredrikstad om en bru over Glomma der, men hans tanker skal ikke ha «vakt

gjenklang», som det heter i byens historiebøker. Formannskapet rettet i 1861, en henvendelse til Indredepartementet med spørsmål om Staten kunne undersøke om det i det hele tatt var mulig å «slå en bru over Glomma». Det kunne departementet, som i 1863 konkluderte med å gå i mot bygging av en Glommabru i Fredrikstad.

Politikerne valgte da å gå inn for at kommunen snarest fikk en egen fergeinnretning og «ikke skulle være avhengige av private». Fergeeier Sandersen, som i 1858 hadde kjøpt både fergested og sundrett av grunneieren Jacob Apenes, gikk til sak og påførte byen et smertefullt nederlag. I oktober 1868 bygde Høyesterett sin dom på at det i 1837 var blitt nedlagt et forbud mot at andre, i dette tilfellet kommunen, skulle beskjeftige seg med fergedrift.

### VEG- OG JERNBANE BRU

Da var det bare å gå videre med brutanken, og neste mulighet var å få bygd en kombinert veg- og jernbanebru over elva når Smaalensbanen skulle bygges i 1870-årene. Ingeniørkommisjonen, som kvalitetssikret jernbaneplanene, mente i 1873

at den nye banen, av hensyn til fremtidig godstrafikk til utlandet, burde gå rake veien fra Råde til Sarpsborg samt krysse Glomma på en bru der. Det burde også bygges en lokalbane fra Greåker til Fredrikstad. Fredrikstads politikere kjempet for å få lagt hovedbanen om Fredrikstad, og nådde frem. Et kommunalt aksjekjøp i jernbanen ble knyttet til trasévalget og førte frem, her som flere andre steder.

Ordføreren i Fredrikstad tok til orde for ekstra aksjekjøp, at det skulle tegnes aksjer for 25 000 speciedaler forutsatt at det ble bygd en jernbanebru over Glomma i Fredrikstad. Den kostnaden ville ikke representantskapet være med på, men det var tett på, forslaget ble forkastet med 12 mot 11 stemmer. Det er ikke kjent om forslaget ble vurdert teknisk.

Gjennom årene ble ideen om en fast forbindelse over elva stadig diskutert blant folk, blant byråkrater, ingeniører og politikere. Også et forslag om tunnel under Glommas vannmasser ble lagt på bordet, og forkastet.

#### FORSLAG OM SVEVEBRU

Byplankomiteen som Fredrikstad etablerte i 1925, fikk fart på arbeidet. Komiteen engasjerte havnedirektør Gabriel Smith som sakkyndig «paa havnevæsenets område» for å utrede en erstatter for fergene. I 1928 la havnedirektøren fram et forslag om en såkalt sveveferge som skulle ta seg av trafikken mellom østsida og vestsida.

Dette ble nok for svevende i dobbelt forstand. Da utredningen ble forelagt komiteen, gjorde den ikke annet enn å legge den til side.

Byplankomiteen mente at en «rik-tig» bru måtte bygges over elva, og komiteens byplan ble utarbeidet med det for øye. Det ble sagt i klartekst; «for Fredrikstad vil broen være en nødvendig betingelse for at byen skal kunne utvikle seg videre og utnytte de muligheter som den på grund av sin beliggenhet har».

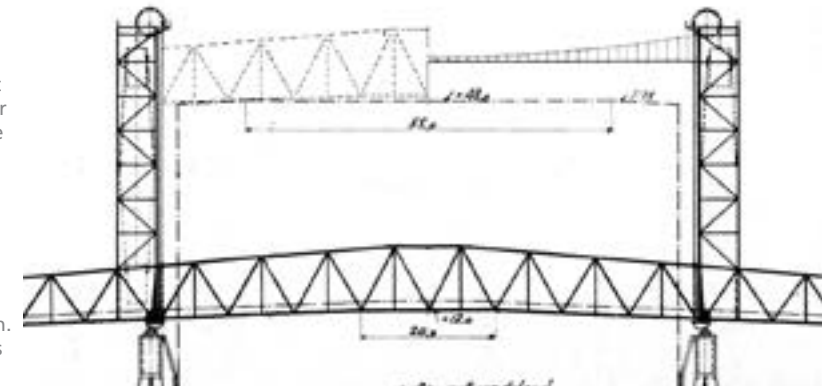
Komiteen engasjerte nå ingeniør Hallvard Grytnes, Trondheim, som «specielt brosakkyndig», som det het, for å utarbeide et foreløpig bruprojekt. Ingeniørens foreløpige bruplan ble lagt fram i februar 1929. I oktober det samme året besluttet komiteen å satse på det prosjektet han hadde utarbeidet, og de nødvendige midler til grunnundersøkelser ble stilt til disposisjon. Det første, avgjørende skrittet var tatt.

Det forslaget som Hallvard Grytnes la på bordet, var en såkalt heisebru, eller løftebru, som noen også kalte det, med en kjørebredde på ni meter. Det bevegelige spennet skulle ha et fritt seilløp på 60 meters bredde og en fri høyde midt i løpet på minst 43 meter ved normal vannstand i åpen stilling, og 12 meter i lukket stilling. Brubredden skulle være 15 meter. Brua var planlagt anlagt mellom Guldbergsida på vestsida og Prestelandet på østsida.

**Brukomiteen forteller historien slik i dokumentet skrevet til planlagt åpning av Fredrikstadbrua i 1956. Formen er omstendelig, men gjengis fullt ut for å vise hvordan tenkingen var, og lyder:**

Spørsmålet om å bygge bru over Glomma har vært drøftet i generasjoner tilbake, idet det etter hvert som byen vokste opp på by-

Ønsket om en kombinert veg- og jernbanebru over Glomma i Fredrikstad ble ikke noe av i 1870-årene. Men fra 1925-39 ble det laget planer som endte med denne kombinerte løsningen, en heisebru lagt like nord for Gamlebyen. Krigsutbruddet stanset gjennomføringen. (Tegning fra vegvesenets arkiv)



siden ble mer og mer klart at det var nødvendig å få en fast forbindelse over elven. Saken tok imidlertid ikke fast form før Fredrikstad formannskap i samband med endring av bygningsloven av 22. februar 1924 vedtok at det skulle utarbeides en byplan for hele byen, og da også om mulig i samarbeid med de omkringliggende kommuner, således at kommunikasjonen og vegnettet kunne bindes sammen.

Til å utrede spørsmålet om utarbeidelse av byplanen og hva dermed stod i forbindelse, vedtok formannskapet i møter den 10. januar og 5. februar 1925 å oppnevne en byplankomité.

Komiteen fikk følgende sammensetning: Stadsingeniør Ole Roald, havnefogd Anton Stausland, byggmester Carl Brynhildsen, ingeniør Erling Holtmark, fabrikkarbeider Haakon Karlsen. Komiteen valgte som formann byggmester Carl Brynhildsen.

I skriv av 13. februar 1926 til formannskapet trekker komiteen opp de arbeidsoppgaver som foreligger, samtidig som de foreslo at professor Sverre Pedersen ved Trondheim Høyskole engasjeres til i samarbeid med komiteen å utarbeide forslag til byplan for så vidt den alminnelige trafikk og bebyggelsesplaner angår.

I det forslag til byplan som etter ca. 3 års arbeide ble framlagt var brua innarbeid-

det som et naturlig og en kan si et nødvendig ledd i byplanen. Uten fast forbindelse over Glomma var planen ufullstendig.

På grunnlag av komiteens framstilling vedtok formannskapet i møte den 25. oktober 1929 å anmode komiteen om å utrede spørsmålet om en fast forbindelse mellom Øst- og Vestsiden. Komiteen vedtok å engasjere ingeniør Grytnes, Trondheim som teknisk konsulent, og han fikk i oppdrag å komme med forslag til løsning av selve bruprojektet.

Etter det byplanforslag som forelå fra komiteen, var brua tenkt bygget som en bevegelig bru og skulle plasseres ca 350 meter ovenfor kommunens ferjested, mellom Øst- og Vestsiden.

I henhold til bestemmelser i vassdragsloven må det avholdes skjønn når det skal bygges bru over et vassdrag, og de interesserte parter så som kommuner og industrier m.v som ligger ovenfor brustedet må få anledning til å avgi uttalelser i sakens anledning. Bruskjønnet ble holdt i bystyresalen i Fredrikstad den 20. og 21. juni 1938 og skjønnet ble avgitt den 29. juni s.å, og gikk ut på at brua ble tillatt å bygges på følgende vilkår:

- 1: Den frie gjennomfartsåpning fastsettes til 75 meter
- 2: Den midtre del av det bevegelige spenn skal i en lengde av 55 meter i oppheist til-





Fundamenteringen ble gjort svært grundig på Vestsiden. Søylene var fundamntert dypt, men et søylepar forskjøv seg likevel. Det forsinket brubyggingen et år.

stand ha en høyde på minst 43 meter over 0-vannstand.

3: Av hensyn til fløtingen anbringes og vedlikeholdes forsvarlig ledelse fra brutårene i en lengde av ca. 55 meter oppover og i en vinkel som gir en øvre åpning av 105 meter. I den tid av året da fløtingen nedover elven ikke pågår, kan lensene fjernes.

Bruskjønnets avgjørelse ble av motparten anket til overskjønnet, og sådant overskjønn ble holdt i dagene 13. til 15. februar 1939. Den 18. mars avga overskjønnet kjennelse for at Fredrikstad kommune kunne tillates å bygge heisebru over Glomma i det vesentlig overenstemmende med underskjønnets kjennelse. Overskjønnets avgjørelse ble godkjent av vedkommende fagdepartement, og arbeidet kunne settes i gang.

Imidlertid ble landet okkupert av tyskerne den 9. april 1940, og arbeidet med brobygget ble av gode grunner avbrutt.

#### NYE PLANER I 1945

**Etter frigjøringen ble bygging av brua igjen tatt opp, og det ble foretatt endel grunnundersøkelser, særlig ved bruhodet på Vestsiden. Komiteen skriver i 1957-dokumentet som følger:**

Imidlertid vedtok formannskapet i møte den 16. april 1947 å oppnevne en ny brukomité, og komiteen fikk følgende sammensetning: Direktør Erik Anker, formann, direktør Egil Blakstad, reparatør Erling Bøckmann, ordfører og rådmannen.

Reparatør Erling Bøckmann avgikk ved døden 30. august 1952, og formannskapet oppnevnte i møte den 13. november 1952 varaordfører Håkon Hansen i hans sted.

I den første tid har stadsingeniør Dannevig fungert som komiteens sekretær. Stadsingeniøren ble imidlertid i henhold

til bystyrets vedtak av 2. mai 1952 innvalgt som medlem av komiteen. Under den nye komites videre arbeide med saken var en kommet inn på tanken om at brua burde bygges som fast bru.

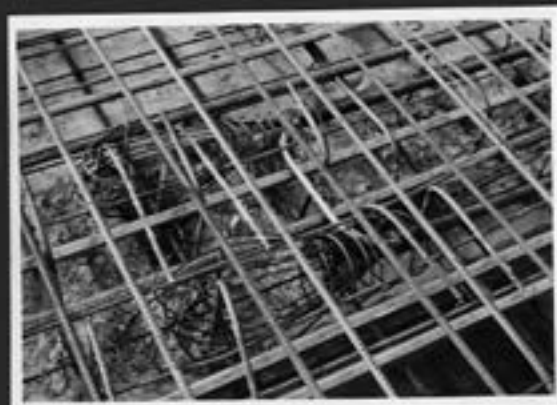
En av grunnene for komiteens endrede standpunkt i forhold til det avsatte bruskjønn i 1939, var at jernbanen til industrien på Øra, som tidligere var planlagt å gå over heisebrua og få tilknytning til statsbanen ved Fredrikstad stasjon, etter de nye planer var tenkt bygget fra industriområdet på Øra med tilknytning til Norges Statsbaner ved Hafslund.

Ved denne forandring av jernbaneplanene bortfalt spørsmålet om en bru som lå i plan med terrenget på begge sider av Glomma. En stod nu mer fritt således at høybruprojektet kunne realiseres. Formannskapet ga sin tilslutning til at det skulle holdes alternativt bruskjønn, således at Fredrikstad, om de så ønsket, kunne stå fritt om de ville velge heisebru eller høybru.

Det første bruskjønn ble holdt 29. september 1949, og bruskjønn kom til det resultat at høybru kunne tillates bygget med en fri høyde på 39 meter over vannstand og i en bredde på 60 meter. En enkelt bedrift ovenfor brustedet forlangte imidlertid overskjønn (*Greåker fabrikker, red. ann.*), og sådant overskjønn ble avhjemlet den 24. november 1950.

Overskjønnet hevet den frie høyde til 40 meter over Norges Geografiske oppmålings 0-punkt i midten av seilløpet (brumidte) og minst 39,5 meter i 60 meters bredde. Saken ble med rådmannens innstilling av 4. juni 1951 forelagt bystyret i møte den 28. juni 1951, og bystyret gjorde enstemmig sådant vedtak:

1: Fredrikstad bystyre vedtar at det bygges en høybru over Glomma, slik som fastsatt ved overskjønn av 24. nov. 1950.



Elementene til tilfarten ble forhåndsstøpt, og så heist på plass.

2: Den av formannskapet i møte av 16. april 1947 oppnevnte brukomité anmodes om å fortsette arbeidet med å utrede bruprojektet, slik at det kan forelegges bystyret til endelig avgjørelse.

3: Til dekning av utgifter som påløper under dette arbeide, tillater bystyret at det nyttes inntil kr. 100.000. Beløpet dekkes av tidligere avsetninger til bybrua.

4: Rådmann og formannskap bemyndiges til å oppta forhandlinger om lån til dekning av anleggsutgifter ved brua, og dessuten om det er nødvendig å søke om tillatelse til å ta brupenger. Saken forutsettes forelagt bystyret i samband med brukomiteens innstilling

I henhold til foranstående bemyndigelse, opptok brukomiteen straks det videre arbeide med utredning av bruprojektet. Til å utrede den rent tekniske side ved brubygget engasjertes sivilingeniør Elliot Strømme, som igjen hadde samarbeid med sivilingeniørene Chr. Ostenfeld og W. Jønson, København.

Videre engasjertes overingeniør R. Engebrigtsen ved Vegdirektoratet, som skal samarbeide med ingeniør Strømme om løsninger. Komiteen engasjerte arkitektene Blakstad og Munthe Kaas, som fikk i oppdrag å utarbeide den rent arkitektoniske utforming av brua.

Komiteen har i flere møter både alene og sammen med de engasjerte ingeniører og arkitekter drøftet bruprojektet, og komiteen kom fram til at høybrutypen kan løses i 3 utførelser, nemlig:

- 1: Hengebru
- 2: Buebru utført med massiv stålbu
- 3: Buebru utført med fagverksbue

Etter den foreløpige beregning av omkostningene for de tre brutyper kom man til det resultat at hengebru blev ca. 2,5 mill. kroner dyrere enn buebru. Selv om det av rent estetiske grunner var

flertall i komiteen for hengebruprojektet, ble det dog av økonomiske hensyn enstemmighet om å foreslå for bystyret at brua skulle bygges som buebru med fagverksbue.

Saken ble oversendt bystyret, og bystyret gjorde i møte den 28. mars 1952 sådant vedtak:

- 1: Høybru over Glomma utføres som buebru med fagverksbue.
- 2: Brua bygges med en bredde på 13 meter, herav 10 meters kjørebane + to fortauer a 1,5 meter.
- 3: Til dekning av utgifter som påløper under utarbeidelse av bruprojektet, tillater bystyret at det nyttes ytterligere inntil kr 200.000. Beløpet dekkes av tidligere avsetninger til bybrua.

Etter at bystyret hadde gjort forannevnte vedtak arbeidet brukomiteen videre med detaljene i brukonstruksjonen. Med den utførelse komiteen var kommet fram til ble utgiftene til selve brubygget beregnet til å koste 9,5 mill. kroner, mens tilførselsveier ved begge bruhoder samt administrasjon, tilsyn, honorarer og renter i byggetiden var anslått til 2 mill. kroner.

Saken ble av komiteen påny oversendt til de kommunale myndigheter, og bystyret gjorde i møte den 30. mai 1952 sådant vedtak:

- 1: Fredrikstad bystyre vedtar at det skal bygges høybru over Glomma på det sted som er foreslått av brukomiteen og angitt på det med saken medfølgende kart.
- 2: Brua bygges som buebru med fagverksbue og med 10 meter bred kjørebane og 2 fortau på 1,5 meters bredde. For øvrig bygges brua etter de tegninger og beskrivelser som er utarbeidet av ingeniør Elliot Strømme i samarbeid med overingeniør Engebrigtsen og arkitektene Blakstad og Munthe Kaas.
- 3: De samlede utgifter som er beregnet til kr 11.500.000, dekkes på følgende måte:





Tilfarten er såpass ferdig at den tyske leverandøren av stålbuene kan starte sitt arbeid

a) Utgifter til administrasjon, tilsyn, honorarer, renter i byggetiden m.m kr 1.000.000, dekkes av tidligere avsetninger, samt avsetninger på de 4 første års budsjetter.

b) Nødvendig veianlegg samt eventuelle ulempeerstatninger fra bruhodene for tilknytning til byens veinett, kr. 1.000.000 dekkes på det ordinære veibudsjett til nyanlegg.

c) Restbeløpet på kr 9.500.000 dekkes ved opptagelse av lån.

4: Rådmannen og formannskapet bemyndiges til

a) Å oppta et billigst mulig lån på kr. 9.500.000. Lånets løpetid fastsettes til 30 år, og formannskapet bemyndiges til å fastsette lånevilkårene for øvrig.

b) Å foreta det nødvendige arbeid for å få tillatelse til å bygge brua.

5: Fredrikstad kommune stiller seg som garantist for riktig betaling av renter og avdrag etter lånekontrakten. Långiverne gis dessuten om nødvendig pant i brua og sikkerhet i bompengene.

6: Til dekning av utgiften til renter og avdrag på lånet, samt utgifter til bruas drift og vedlikehold, må det innkreves bompenger som fastsettes av bystyret.

7: Bystyret anmoder og bemyndiger den oppnevnte brukomité supplert med stadsingeniøren å fungere som byggekommité. Byggekommiteen må innhente tilbud på arbeidet som skal utføres ved oppførelsen av brua.

Såfremt den innkomne samlede anbudspris overstiger det foreliggende omkostningsoverslag med 10 %, må saken påny forelegges bystyret. Hvis de innkomne samlede anbudspriser holdes innenfor rammen av det under 3 nevnte beløp, bemyndiges formannskapet til å godta tilbudene. Hvis det under detaljplanleggingen eller under selve byggearbeidet blir nødvendig å foreta mindre endringer i de planer som er forelagt bystyret, bemyndiges formannskapet til å godkjenne disse når de kan anses som uvesentlige i forhold til bygget i sin helhet.

8: Det forutsettes at de endelige planer for

regulering ved bruhodene både på Øst- og Vestsiden forelegges bystyret til godkjenning.

I og med foranstående vedtak fra bystyrets side var saken klar for bygging av brua for så vidt angår det rent vedtaksmessige. Det stod tilbake for brukomiteen i henhold til de gitte fullmakter sammen med de engasjerte ingeniører og arkitekter å utarbeide bruprojektet i detalj, så tilbud kunne innhentes, i det hele tatt å forberede saken slik at arbeidene ved selve brubygget kunne påbegynnes. De vesentlige hindringer for å sette arbeidene i gang snarest var:

- 1) å få statsmyndighetenes tillatelse til selve byggearbeidet, og
- 2) å skaffe det lån på 9,5 mill kroner som selve brubygget forutsettes å koste.

Etter mange og langvarige forhandlinger, som for det vesentlige ble ført av ordfører Ragnvald Gundersen, rådmann Haakon Karlsen og stadsingeniør Thomas Dannevig, lykkedes det den 31. januar 1953 å få byggetillatelse for brua.

### EN STOR DAG

Dette var en stor dag i byens historie. Nå var i hvert fall den hindring ryddet av veien som gjaldt selve byggetillatelsen. Forholdet var nemlig det at trafikken, både den kjørende og gående var økt så sterkt at den ikke kunne avvikles på en tilfredsstillende måte med flytende materiell. På tross av at fergemateriellet de senere år var forbedret og modernisert og at det ble benyttet 2 ferjer hver virkedag fra klokken 5 til 19 oppstod det flere ganger på dagen store køer av biler på begge sider av Glomma, og det var derfor tvingende nødvendig å få fart i selve brubygget. Det kan være interessant i denne forbindelse å nevne at antall kjøretøyer, som i budsjettåret 1932/33 var ca. 29.000, var økt til 265.000 i 1953/54.





Straks byggetillatelse forelå vedtok brukomiteen at arbeidet skulle settes i gang. I den anledning ble det utsendt tilbud for vekksprengning av ca. 7000 m<sup>3</sup> fast fjellmasse på Kapellfjellet. Arbeidet med bortsprengning av fjellmassen ble overlatt firma Arthur Nordlie, Oslo, for en anbudspris på kr 220.000. I takt med dette ble hr. advokat Otto B. Dahl engasjert til å oppta forhandlinger med de enkelte grunneiere og huseiere som berørtes av forbindelsesveien mellom bruodet på Kapellveien og St. Croixgate.

#### STARTSKUDD VED OSCAR TORP

For å markere påbegynnelsen av arbeidet på brua vedtok brukomiteen i møte 12. mars 1953 å søke å få statsminister Oskar Torp ned for å avfyre det «første skudd». Vi hadde den glede at statsministeren imøtekom anmodningen, og han løste av det «første skudd» den 10. april 1953. Fra denne dag kan det sies at bruarbeidet ble påbegynt.

Ved siden av det arbeid som ble utført fra brukomiteens side for å skaffe byggetillatelse på brua, opptok ordfører Ragnvald Gundersen og rådmann Haakon Karlsen etter formannskapets bemyndigelse forhandlinger om opptagelse av et lån på 9,5 mill. kroner for fullførelse av bruprojektet. Regjeringen hadde nemlig på nærmere fastsatte vilkår approbert bystyrets vedtak om å oppta et lån på 9,5 mill. kroner for arbeidets utførelse. Vilråene gikk blant annet ut på at renten i de første 6 år skulle være 3 %, og etter 6 års forløp kunne renten være ½ % over Norges Banks diskonto, dog minimum 3 % og maksimum 4 %. Lånetiden var 20 år.

Etter mange og langvarige forhandlinger lykkes det å få lånet i orden gjennom finansieringsfirmaet Br Faye Schjøll & Co, og da lånevilkårene var overensstemmende

med Regjeringens forutsetning, ble lånet stillet til disposisjon. Vi var faktisk nå kommet så langt at det kunne innhentes tilbud på bruarbeidet, og heri var blant annet innført en bestemmelse om at brua skulle være ferdig og kunne tas i bruk den 1. juli 1956.

Anbudsinndeling ble sendt ut, og etter anbudsfristens utløp den 28. august 1953 var det innkommet 5 tilbud. Etter en nøyaktig gjennomgåelse ble komiteen enige om i møte den 31. august å anbefale for formannskapet at tilbudet fra Ingeniør F. Selmer AS ble godkjent. Den samlede anbudspris var kr 5.844.000. Det nærmeste tilbud var på kr 5.855.000.

Saken ble oversendt formannskapet, som i møte 3. september 1953 vedtok komiteens forslag om å overlate arbeidet til Ingeniør F. Selmer AS. I anbudsvilkårene var blant annet alle tidsfrister medtatt, og entreprenøren har godkjent disse. Så snart kontrakten var undertegnet ble arbeidet satt i gang. Som byggeleder og som komiteens representant under byggearbeidet, har brukomiteen i møte den 11. mai 1953 vedtatt å tilsette assistentingeniør Magnar Sæter, og under byggetiden gitt han permisjon fra sitt arbeid i Fredrikstad kommune.

Det som stod igjen var å innhente tilbud på stålbrua. Sådant tilbud ble sendt ut i januar 1954 og anbudsfristen ble satt til utgangen av februar samme år.

Ved anbudsfristens utløp, og etter at de innkomne tilbud var gjennomgått av sivilingeniør Strømme, vedtok komiteen i møte 31. mars 1954 å overdra arbeidet til Stalbau Eggers, Hamburg, for en samlet pris på kr 2.659.020.

I anbudsbeskrivelsen var det innført bestemte tidsfrister for stålbruens montasje m.m., således at monteringen innpasses i de tidsfrister som er satt for selve brubanens fullførelse.



19. desember 1956 møttes øst og vest i bruspennet. Tre dager senere ble grunnsteinsdokumentene høytidelig innmurt i en av brusøylene av Fredrikstads ordfører, Ragnvald Gundersen.

Dette bildet viser at det ble laget en modell for å vise hvordan brua skulle bygges i tråd med byplanen fra 1925. Brua ble utformet av arkitektene Gudolf Blakstad og Herman Munthe Kaas i Oslo, og leder på østsiden frem til Norges største rundkjøring. Den ble tegnet av arkitekt Per Norseng.



I takt med det arbeide som pågikk for å gjøre anbudsbedingungen ferdig, har hr.advokat Otto B. Dahl sammen med stadsingeniøren og de kommunale myndigheter for øvrig forhandlet med grunneierne og husierne som berøres av tilknytningsveien på Kapellfjellet. Det var et både vanskelig og tidkrevende arbeide, og kommunen kommer opp i med den oversikt vi nu har i et samlet erstatningsbeløp på kr 475.999.

I nevnte beløp er inkludert endel eiendommer som måtte kjøpes til nedrivning. Vi har imidlertid oppnådd at de vanskelige og innviklede forhandlinger ikke har medført noen forsinkelse på selve byggearbeidet.

Den plan som tidligere var satt opp både for igangsettelse og fullførelse av brua har hittil holdt, og vi får håpe at fullførelsen av brubygget går i samme tempo som forberedelsen har gjort, slik at den offisielle åpning av brua kan foretas i løpet av august 1956.

Brukomiteen vil til slutt bemerke at det arbeide som her er satt i gang er det største økonomiske løft som Fredrikstad kommune har tatt. Vi kan imidlertid kon-

statere at det ikke er noen sak i byen som har møtt slik enstemmig tilslutning fra alle samfunnslag som dette å bygge bru over Glomma.

Det er et gammelt ønske som med dette bygg er blitt virkeliggjort. Vi har en sikker tro på at brua vil ha en avgjørende betydning, ikke bare for byen, men hele Fredrikstaddistriktets økonomiske utvikling i årene fremover.

Fredrikstad brukomité den 15. juli 1954  
*Erik Anker, Egil Blakstad, Håkon Hansen, Ragnvald Gundersen, Haakon Karlsen og Thomas Dannevig*

#### TEKNISKE VANSKER OG FORSINKELSE

**Slik ble det ikke, for i 1955 skjedde det samme som da jernbanen ble bygd i 1875-77; grunnen langs Glomma skled ut. Komiteen skriver i 1956 i et tillegg:**

Etter foranstående redegjørelse av 15.7.1954 var skrevet, kom brubygget opp i en del vanskeligheter med uheldige følger både





Brukomiteen på befering, foran Ragnar Gundersen og Erik Anker, ukjent fotograf, og helt bakerst Magnar Sæter.

av teknisk og økonomisk art. Dessuten ble det en lengre forsinkelse med bruarbeidet.

Det ble nemlig den 22.10.1954 konstatert at søilepar 7 på vestsiden hadde glidd ut, således at søileparet kom 39 cm ut av stilling i toppen.

Årsaken til utglidningen vil bli nærmere utredet, og det økonomiske ansvar avgjort av en voldgiftsrett oppnevnt i overensstemmelse med byggkontrakten.

Utglidningen førte til at fundamentene for hovedspennet måtte tas opp til ny vurdering. Etter lengre tids overlegging av konsulenter, entreprenør og brukomité kom en fram til at fundament 8, som var buefundament på vestsiden, ble sløyfet. Det samme gjaldt fundament 7. Som erstatning for begge fundament ble det vedtatt å oppføre et nytt fundament 7 1/2, som plasseres mellom de to fundament som ble sløyfet.

Denne forandring bevirket at stålbuens spenn ble økt fra 180 meter til 196

meter. Forlengelsen førte også med seg at brufundamentene på Østsiden måtte forsterkes. Særlig gjaldt dette fundament 9, som var brufundamentet på Østsiden.

Forsterkningen av fundamentene, samt forlengelsen av brubuen førte til vesentlige merutgifter. Komiteen regner med at de samlede utgifter for fundamentene og brubuen vil andra til ca. kr 13.500.000.

Hertil kommer at ferdiggjørelsen av brua vil bli forsinket med ca. 1 år. Denne forsinkelse betyr et tap av inntekter (brupenger) som beregnes til ca. kr 900.000-.

Etter de tidsfrister som nå er satt opp, regner en med at brua skal kunne åpnes de første dager i august 1957, og komiteen håper at tidsfristen nå kan overholdes.

Fredrikstad brukomité den 4. des. 1956  
Ragnvald Gundersen, Erik Anker, Haakon Karlsen, Egil Blakstad. Håkon Hansen, Thomas Dannevig.

Den opprinnelige planen var at bruarbeidet skulle være avsluttet i løpet av august 1956. Slik gikk det ikke. Den 19. desember 1956 inntraff det historiske øyeblikket da øst og vest møttes i bruspennet. Så ble brubanen støpt, og 18. august 1957 ble brua høytidelig åpnet.

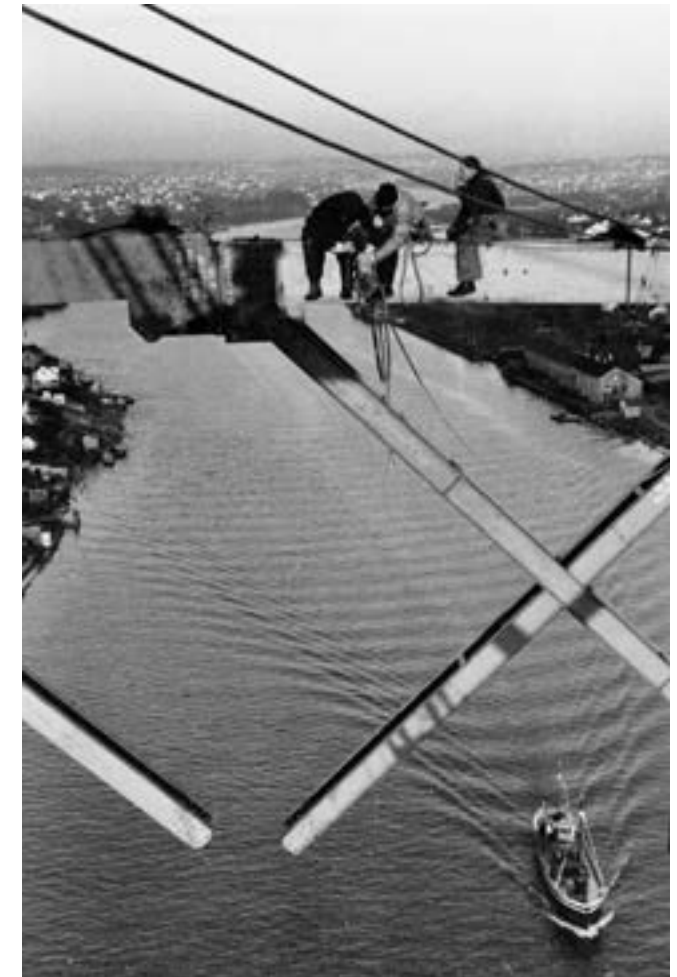
### BEKYMRING, MEN NEDBETALT ETTER 10 ÅR

Det var mange politikere og vanlige Fredrikstadfolk som ble skremt av utgiftsveksten. Rådmann Haakon Karlsen betegnet det nye overslaget som «et nokså skremmende tall».

Byggearbeidet skred fremover, langsomt men sikkert. 19. desember 1956 inntraff det historiske øyeblikket da øst og vest møttes i bruspenet. 22. desember, på lille julaften, ble grunnsteinsdokumentene høytidelig innmurt i en av brusøylene av Fredrikstads ordfører, Ragnvald Gundersen.

18. august 1957 ble brua høytidelig åpnet ved en gedigen folkefest. Daværende Kronprins Olav kom til Fredrikstad med kongeskippet, og ble fulgt inn Glomma av en armada av småbåter. Et hornorkester på hele 350 mann spilte.

Sluttregnskapet for byggearbeidene ble offentliggjort høsten 1962, og var ingen hyggelig lesning for byens politikere, administrasjon eller borgere. Brua var kommet på nesten 20 millioner kroner, og kommunen måtte ta opp et nytt lån på fire millioner kroner. Likevel ble



det slutt på bompengebetalingen allerede sist på 60-tallet. Brua hadde utløst et stort transportbehov, og mange hadde betalt bompenger.

Brua viste seg å være godt bygget, og den krevde lite vedlikehold de første tiårene. Da den fra 2016-18 fikk en omfattende rehabilitering, kom det frem at den hadde behov for avlastning noen år frem i tid. Derfor planlegges det igjen bru over «ælv».

Kilde: «Bruene ved Glommas utløp», skrevet av Ragnar Lie og Håkon Aurlien for Statens vegvesen Region øst i 2006.