

## Brua Halden ikke ville ha

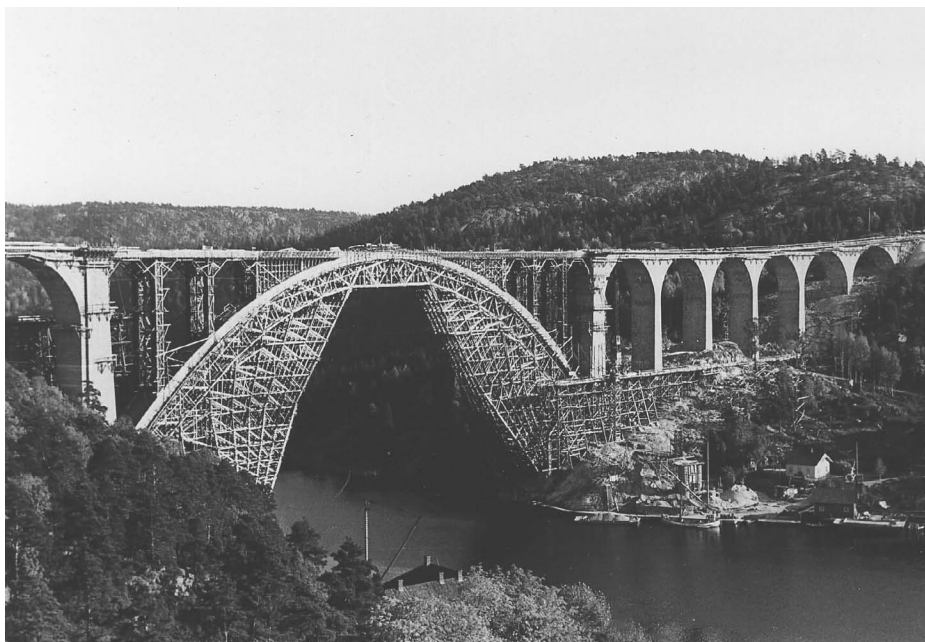
*Håkon Aurlien, Norsk vegmuseum*

Hovedvegen til Norge har i all tid gått over Iddefjorden ved Svinesund. I stor grad va det et lokalpolitisk engasjement mot en bru ved Svinesund sin førte til at den første av dagens to bruer ble tatt i bruk så sent som i 1946.

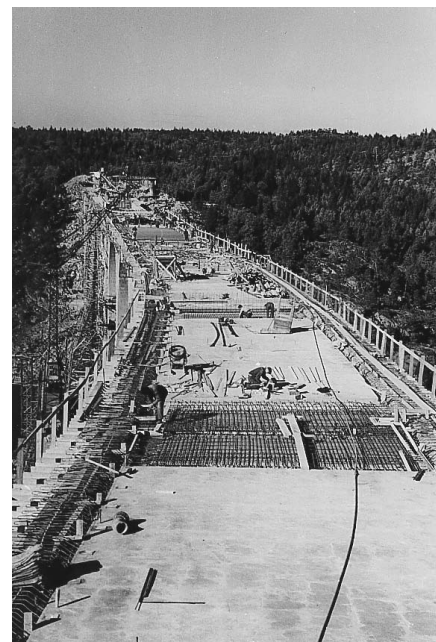
Da kong Haakon åpnet brua 15. juni 1946 sammen med den svenske kronprinsen, ble dette også siste åpning av en bru der den bærende konstruksjonen er i stein. På mange måter representerer den gamle Svinesundsbrua det siste brubygget i sitt slag, i hvert fall i Norge og Sverige.

At det kom til å vare helt til 1946 før de to fergene ved Svinesund, en norsk og en svensk, ble avløst av en bru, skyldes at Haldenserne var redd for å komme i «bakevja».

Det som ble til den eldste av dagens to vegbruer, var i utgangspunktet ment som en jernbaneforbindelse. Brua måtte være høy for at ikke skipstrafikken inn til Halden havn skulle hindres. Brua fikk en lengde på 420 meter, med 9,5 meters bredde, og den seilfrie høyden er 60 meter.



*Svinesundsbrua under bygging sommeren 1941. (Foto fra Statens vegvesen)*



*Brudekket ble støpt i 1942. Betongen ble laget i et blanderverk inntil brua og heist opp av en kran. Utleggingen skjedde for et stor del med muskelkraft. (Foto fra Statens vegvesen)*

I 1879 hadde Smaalensbanen vært ferdig gjennom Østfold, og den var bygget inn i landet og ble knyttet til det svenske jernbanenettet ved Kornsjø. Den gang denne ble planlagt, kan de teknologiske utfordringene knyttet til en bru over Svinesund ha vært vel store. Men det endret seg raskt og mot slutten av 1800-tallet foreslo svenske jernbaneingeniører at den nye jernbanelinjen skulle gå over Svinesund og bli knyttet til Smaalensbanen ved Berg stasjon, og på denne måten gå utenom Halden.

Halden tonet straks flagg mot planene, de hadde allerede engasjert seg økonomisk i Dalslandsbanen på svensk side fra Mellerud til Kornsjø og argumenterte iherdig mot Svinesundspanene. Og slik ble det. Norske politikere, embedsmenn og næringsinteresser holdt seg lenge mer eller mindre på sidelinjen.

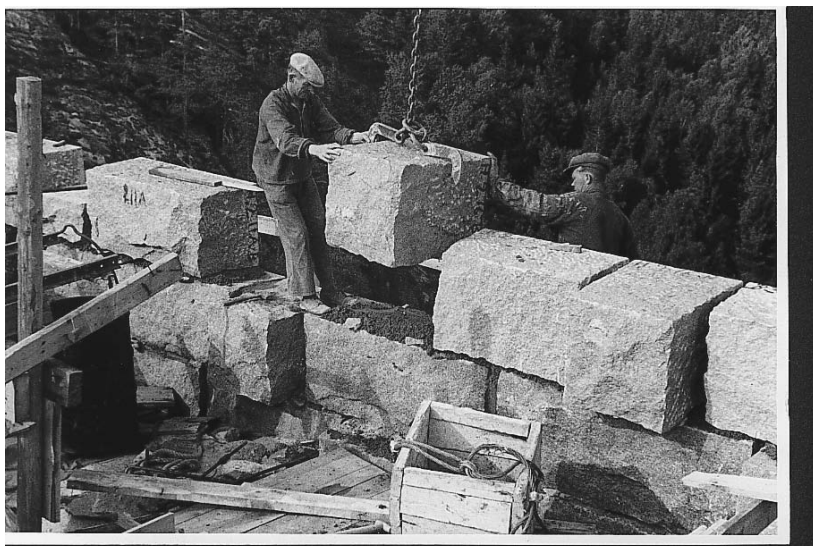
Gjennombruddet kom i 1930-årene og ble et kompromiss. Svinesundbrua skulle bygges som vegbru, og slik at «den ikke skal kunne ombygges eller utvides til fremførelse av jernbanetog». Derfor er den mot det svenske brufestet bygget med både vertikal- og horisontalkurvatur uegnet for tog.

Svenskene ville helst ha en steinbru, mens de norske forhandlerne ønsket en billigere bru. Igjen ble det kompromiss: Svenskene ønsket å bygge i stein for å støtte en hardt prøvet svensk steinindustri, og skulle ta det vesentlige av kostnadene ved å velge den dyreste løsning. Norge skulle betale halvparten av hva det billigste alternativet ville ha kostet, og norske arbeidere få like stor andel av arbeidet som Norge betalte av hele brua. De totale kostnadene ble omkring 3,4 millioner svenske kroner. Det norske bidraget ble til slutt på 326 900 kroner.

Brua ble lagt omlag 50 meter øst for ferjeleiet, og ble bygget med pillarer i tilhøgd granitt og midtspenn i betong.

Først ble landfestene bygget, med to viaduktspenn på norsk side og seks på svensk side. Disse ble bygget av tilhugget granitt som ble hugget til etter mål ved ulike stenhuggerier i Bohuslän, merket og skipet til Svinesund. Stenene er ca 60cm høye, 75-90cm dype og 60-90cm lange og veier altså vel et tonn pr. stk, og ble murt på plass en etter en. Til hele brua gikk det med 8650 kvadratmeter sten.

Deretter ble det bygget en fagverkforskaling i tre til støpingen av den bærende konstruksjonen, et buespenn over sundet i armert betong. Forskalingen var i seg selv et imponerende byggverk. Samlet gikk det med 14 000 kubikmeter trevirke til en forskaling som ble bygget ved Nordby, noen kilometer fra brustedet, og så delt opp og fraktet til brustedet for å bli montert på plass bit for bit.



*Pillarene ble murt opp i tilhøgd Bohuslän-granitt. En fagverkforskaling holdt buebuen på plass inntil den var murt sammen og bar, støtt som fjell. (Foto fra Statens vegvesen)*

Den siste seksjonen ble heist på plass fra en lekter på forsommeren 1941, og i løpet av sommeren ble betongbuen støpt. Så ble de vertikale pillarene som skulle bære selve kjørebannen støpt, og til sist kom selve kjørebannen som bæres av buespennet helt på toppen.

Grunnarbeidet ble satt igang våren 1939. Ved krigsutbruddet stanset arbeidene, men etter at krigshandlingene var over i Norge ble det raskt enighet om å bygge videre. Men svenskene var redd for at brua kunne brukes til et tysk angrep på Sverige, derfor ble den forberedt for sprengning og den 6. juli 1942 gikk en ladning av og skadet to av viaduktspennene. En midlertidig reparasjon ble gjort, men bare for å sikre brua mot videre skader. Så var det stillstand frem til august 1945. 15 000 mennesker deltok ved bruåpningen i juni 1946 som ble en stor norsk-svensk forbrødringsfest.

Det hører med til historien at ingen av arbeiderne som bygde brua, ble alvorlig skadd i ulykker. Da den nye Svinesundsbrua ble bygd tidlig på 2000-tallet, og åpnet i 2005, omkom en arbeider da han falt ned fra en pillar på svensk side.