

Krigens ødeleggelser

Rask reaksjon

Vegvesenet ble påført store kostnader etter kamphandlingene i 1940, verst gikk det utover bruene. En forløpig oversikt som ble utarbeidet i 1941, viser at 267 bruer ble sprengt, men senere oversikter viser at antallet lå nærmere 300. Kostnaden for gjenoppbygging var nesten 7 millioner, den gang et svimlende beløp. De

fleste bruene ble sprengt av norske militære, men også engelskmennene foretok en del brusprenninger.

Vegvesenet reagerte raskt. Allerede 20. april 1940 ba Vegdirektøren om rapport over de krigsskadede bruene, og 10. mai kom oversikten fra overingeniør Peter A. Dannevig i Østfold.



Fossum bru. Ny bru med tilstøtende veg ble anslått til kr. 350.000,-. Foto: Østfold fylkes billedarkiv.

Veikontoret i Ostfold

Overingeniøren

Telefon 2289 og 2290

10
X + X + X + Bui

Moss den 10. mai 1940.

J. nr. 952/40.

K. fol. 535

Herr Veidirektøren.

Vdn.01823 -40

*) Fraktattw. hørskyst overrullet
1/1. 13. / 11.5.40.

Skade på veier og bruer.

Under henvisning til herr Veidirektørens skriv av 20/4 d.å. samt til tidligere innsendte rapporter, framkommer følgende oppgave over sprengte bruer:

R_i_k_s_v_e_i_e_r_i

1. Solli bru i riksvei 1: Det østre peleåk er sprengt, og de to østre spenn ligger nå nede i elva. Brua er helt ufarbar og kan nå ikke gjøres midlertidig trafikabel.

Fjernelse av de nedfalte brudeler og oppføring av to nye spenn antas å komme på ca. kr. 22.000,- forutsatt de gamle bjelker kan brukes om igjen.

2. Sarpsbrua i riksvei 1: Midtspennet lå i elva, men er nå tildels fjernet. Restene er forankret best mulig forat ikke flommen skal ta dem og skade den nedenfor liggende dam m.v. De to pillarer er en del skadd, sidespennene er ubetydelig skadd.

Fjernelse av midtspennet antas å komme på ca. kr. 15.000,- og nytt midtspenn m.v. på kr. 105.000,-, dvs. tilsammen ca. kr. 120.000,-. Med hensyn til utredning av omkostningene henvises til Veikontorets skriv av 23/4 d.å.

3. Bodal bru - riksvei 11, Rakkestad: Se tidligere innsendt skisse. Nordøstre spenn totalt sprengt. Det forutsettes at hele brua ombygges til samme belastningsklasse: Kl. 1, 6 m kjørebredde og fortau 2 x 0,75 m

Hertil kreves: kr. 13.000,-

4. Bjørnstad bru - riksvei 3, Rakkestad: Se tidligere innsendt skisse. Vestre spenn sprengt. Det forutsettes at hele brua ombygges til samme belastningsklasse: Kl. 1, 6 m kjørebredde og 2 fortau a 0,75 m.

Hertil vil medgå: kr. 16.000,-

5. Ruds bru - riksvei 11, Rakkestad: Se tidligere innsendt skisse.

Til ombygging av denne bru vil medgå: kr. 3.000,-

6. Holene bru - riksvei 3, Degernes:

Til mulig ombygging vil medgå: kr. 3.000,-

7. ✓ Fossum bru - riksvei 6, Spydeberg:
Ny bru med tilstøtende vei anslås til kr. 350.000,-
8. Tjernes bru - riksvei 23, Rakkestad: Se tidligere innsendt skisse.
✓ Belastningsklasse II, kjørebanebredde 5,5 m
Hertil vil medgå: kr. 5.000,-
9. ✓ Rørvatn bru - riksvei 23, Degernes: Se tidligere innsendt skisse.
Brua ombygges til belastningsklasse II og 5,5 m kjørebanebredde.
Hertil vil medgå: kr. 20.000,-
10. ✓ Ørje kanalbru - Øymark, riksvei 6: Svingspennet over kanalen sterkt skadd ved sprenginga. Med Veidirektørens samtykke er full **reparasjon** igangsatt for snarest mulig å muliggjøre dampskipstrafikk på kanalen.
Omkostningene hermed anslås til kr. 6.000,-
11. ✓ Ørje bru - Øymark, riksvei 6: Sprengverksbru av tre på murte landkar. Vestre landkar helt ødelagt ved sprenging, og bruas vestre ende nedfalt i elveløpet. Riving av vestre landkar, støping av nytt sådant, rep. av gammelt sprengverk og brudekke interims bru - kr. 15.000,-
12. ✓ Grislingås bru - Øymark, riksvei 2: Sprengverksbru av tre på landkar av tørrmur. Spennvidde 19,8 m. Treverket helt ødelagt. Landkar ubeskadiget. Ny bru av jernbjelker med brudekke av jernbetong
anslått til kr. 20.000,-
13. ✓ Stens bru, Aremark, riksvei 2: Sprengverks bru av tre. Spennvidde 28 m. Alt treverk er brent og helt ødelagt. For å oppnå en for trafikken mer tilfredsstillende trace foreslås den nye bru oppført på øst-sida av den gamle og mer på skrå over elveløpet. Ny bru på dette sted anslås til ca. kr. 60.000,- forutsatt kjørebanebredde 5,0 m, lastkl. 2.
14. ✓ Fossebekksundet bru - Aremark, riksvei 23: Svingbru av jern. Hele svingspennet totalt ødelagt og ligger i elveløpet. Lysåpning 8,5 m.
Tjernelse av det gamle svingespenn, oppførelse av nytt sådant med kjørebredde 5,0 m og for lastklasse 2, anslås til kr. 24.000,-
15. ✓ Strømfoss bru - Aremark, riksvei 23: Jernbjelkebru med brudekke av tre og 3 murte steinpillarer. 2 av pillarene bortsprenget og samtlige 4 spenn nedfalt. Pillarene er nå oppstøpt i betong, de gamle jernbjelker utrettet og påny opplagt. Brudekket reparert således at brua nå er som før. - Omkostningene hermed utgjør kr. 5.000,-
- Fylkesveier:
16. ✓ Mønster bru - fylkesvei 8, Trøgstad: Se tidligere innsendt skisse.
2 spenn er under sprenginga nedfalt. Utbedring således at brua blir som før, antas å kunne utføres for kr. 20.000,-

17. Grøte bru i fylkesvei 14 like nord for riksvei 1: Ett pillarben er sprengt tvers av, og en del avstivningsvinkler m.v. er skadd. Brua er midlertidig stivet opp med tømmerstokker, og trafikken går.
Til reparasjon antas å medgå ca. kr. 1.000,-
18. Nipa bru i fylkesvei 14 ved Hasle: Brua ligger helt nede i elveløpet og kan ikke brukes opp igjen. Søndre landkar er en del skadd. Det er laget en provisorisk gangbru på tømmermoser. Denne koster antakelig under kr. 1.000,-. Brua ligger i en viktig framtidig gjennomgangsvei og foreslås derfor bygd etter lastklasse 1 med stor kjørebanebredde og smale fortau. - Av hensyn til tidligere slepebåt for tømmer lå den gamle bru så høyt at det blir sterk stigning på begge sider. Den nye bru foreslås senket ca. 2 m, fløtningsforeningen har intet å innvende mot det. - Inklusive gangbru og tilstøtende vei antas ny bru da å komme på ca. kr. 45.000,-
19. Hauge bru i fylkesvei 12 like sør for riksvei 1: Nordre pillar er sprengt, og de to spenn falt delvis ned. Midlertidig løfting av de to spenn som understøttes med tømmerstokker, antas ikke å komme over kr. 1.000,-. Veien mellom Solli og Rolvsøysund vil da bli farbar for lettere vogner. Brua bør bygges helt om. Den gjenstående pillar samt landkarene kan da brukes. - Inklusive den midlertidige reparasjon antas sådan ombygging å komme på ca. kr. 15.000,-
20. Trøsken bru i fylkesvei 15 i Tune: Søndre landkar er sprengt, og søndre bruende er falt ned ca. 2 m. Gurtene i endefeltet er en del skadd. En kan gå over brua. Det er oppført et stillas til understøttelse av brua forat denne ikke skal falle helt ned. Reparasjon av landkaret er igangsatt. Utbedringa antas å komme på ca. kr. 10000,-

- - - - -

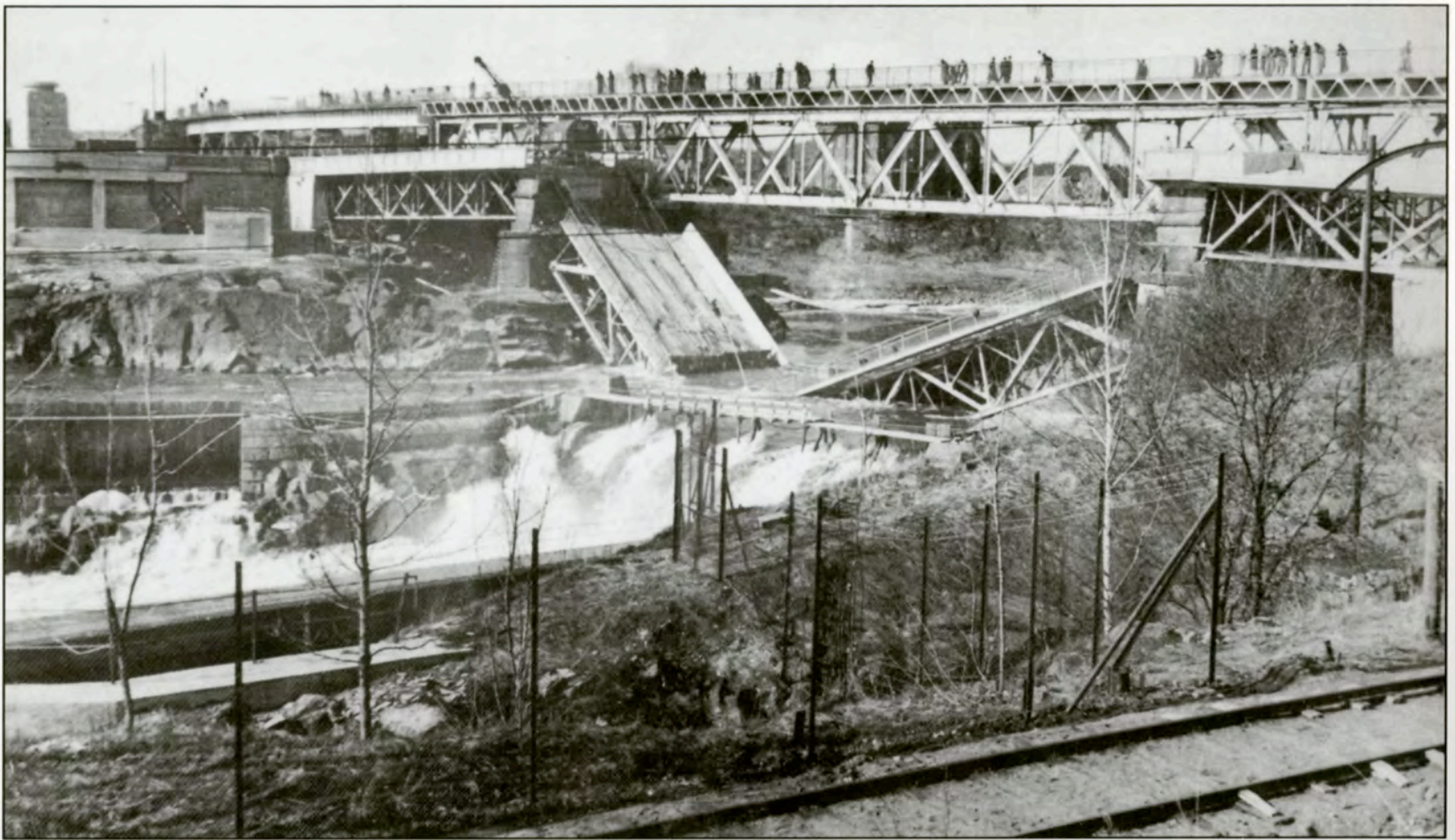
Som det framgår av foranstående vil det koste å utbedre de forskjellige skader:

| | | |
|------------------------------------|-----------|----------------------|
| For <u>riksveiene</u> | tilsammen | kr. 682.000,- |
| og for <u>fylkesveiene</u> | - " - | <u>91.000,-</u> |
| Tilsammen for riks- og fylkesveier | | <u>kr. 773.000,-</u> |

Skaden på bygdeveisbruer er av forholdsvis mindre omfang og innskrenker seg etter de opplysninger en nå har, til 7 mindre bruer i Rakkestad og Degernes.

Oppgave over omkostningene med å utbedre disse skader vil i tilfelle bli ettersendt.

A. B.



Sarpsbrua. To av pilarene ble en del skadd, mens sidespennene klarte seg bedre. Foto: Østfold fylkes billedarkiv.



Sundbrua på Eidsvoll i Akershus ble sprengt. Foto: Eidsvoll kulturkontor.

Oversikt over sprengte veibruer 1940

| Fylke | Antall | Overslag for gjenoppb. |
|------------------|--------|------------------------|
| Østfold | 25 | 534.000,- |
| Akershus | 17 | 470.560,- |
| Hedmark | 69 | 1.182.400,- |
| Oppland | 52 | 1.711.900,- |
| Buskerud | 27 | 664.700,- |
| Telemark | 4 | 45.000,- |
| Aust-Agder | 3 | 82.000,- |
| Vest-Agder | 2 | 20.000,- |
| Rogaland | 8 | 58.340,- |
| Hordaland | 7 | 56.600,- |
| Sogn og Fjordane | 4 | 138.000,- |
| Møre og Romsdal | 1 | 135.000,- |
| Sør-Trøndelag | 7 | 199.500,- |
| Nord-Trøndelag | 8 | 483.000,- |
| Nordland | 30 | 1.145.800,- |
| Troms | 2 | 26.000,- |
| Finnmark | 1 | 25.000,- |
| Sum | 267 | Kr. 6.977.800,- |

Krigens ødeleggelser

I et fortrolig notat av 5. mai 1942 ga vegdirektøren Arbeidsdepartementets vei- og jernbaneavdeling oppgave over utgifter og tap som er påført den norske stat ved krigen og okkupasjonen:

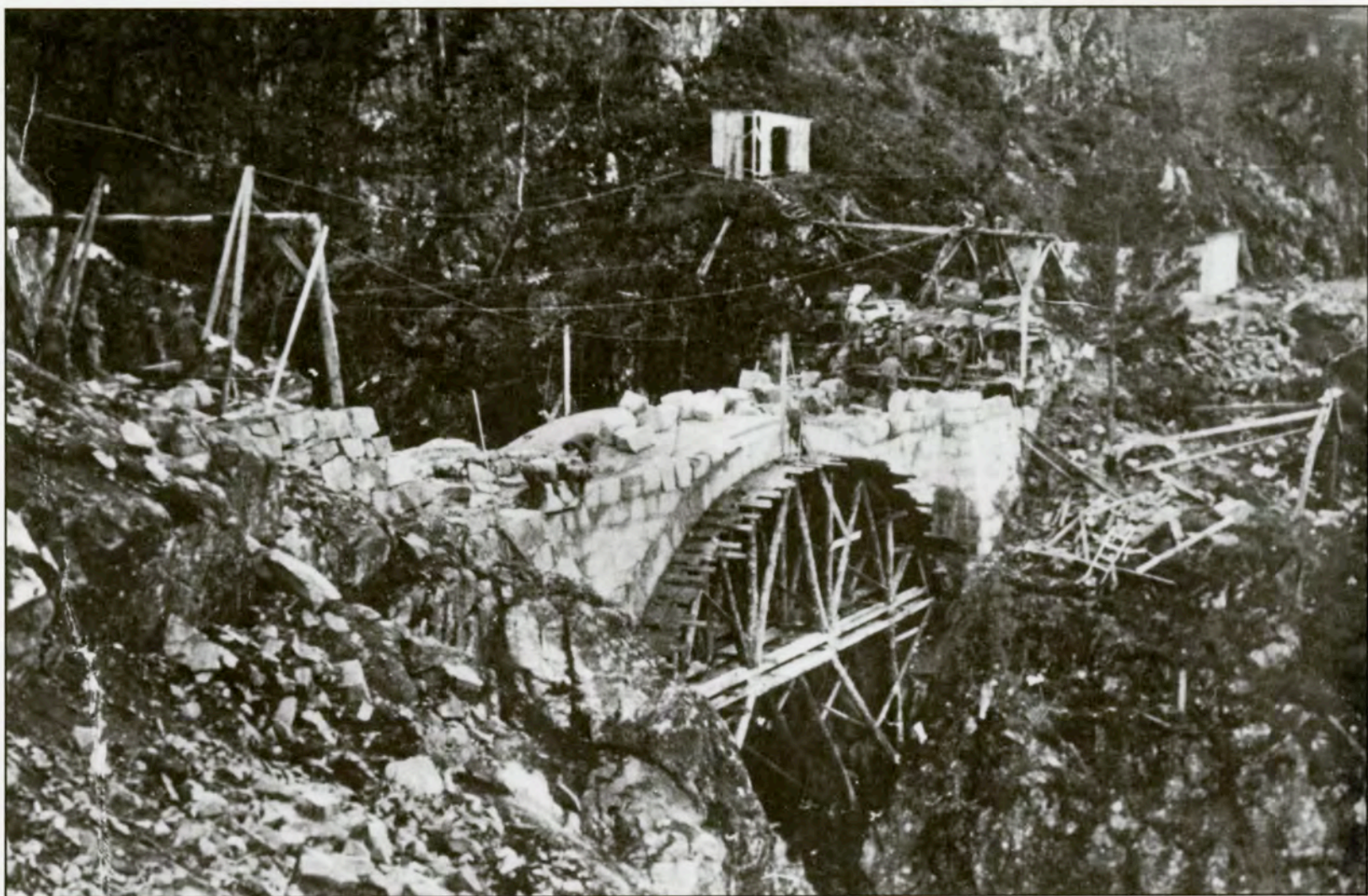
I. Direkte ødeleggelser

Herunder antas vesentlig å gå inn bruene som ble ødelagt under krigsoperasjonene i 1940. Den direkte reparasjon av skadene eller gjenoppbygging i samme skikkelse som før ødeleggelsen antas å ville ha kostet ca. 7 mill. kroner. Det har imidlertid på svært mange steder vært hensiktsmessig å bedre bruforbindelser ved denne anledning – så vel selve bruene som tilstøtende veier. Overslagene for de nye bruforbindelser vil derved komme opp i antagelig ca. 16 mill. kroner.

De direkte ødeleggelser på veiene for øvrig har ikke vært store og en har ingen oversikt over hva reparasjonen har kostet. Reparasjons-



Steinkjer bru. Denne tyske pionerbrua ble stående til desember 1941. I bakgrunnen Nordstrømgården der vegkontoret holdt til, og som gikk med i bombingene 21. april 1940. Foto: Nord-Trøndelag vegkontor.



*Skålnes bru i anlegget Kyrping–Fjæra i 1941. Steinen ble fraktet med pram, og taubane opp til bru-
stedet. Dette var den siste hvelvbru som ble bygd i Hordaland. Foto: Finn Nitter.*

utgiftene er imidlertid dekket av vedkommende veiers vedlikeholdsbevilgninger og går inn i de beløp som er nevnt nedenfor under IV.

II. Krigsbytte

Så vidt vites ble ikke noe vesentlig av veivese-
nets materiell, redskaper og maskiner tatt som
krigsbytte.

III. Rekvisisjoner

a) norske.

Ikke noe vesentlig som ikke senere er kom-
met til rette.

b) tyske.

Veivesenet er pålagt å betale erstatning for
en del materialer som ble rekvirert av okku-
pasjonsmakten til reparasjon av bruer og
veier med inntil kr. 215.000 for bruer og kr.
55.000 for riksveier, tilsammen kr. 270.000.

Disse beløp er imidlertid tatt med ovenfor
under I, krigsskade på bruer og nedenfor
under IV b) ekstraordinære vedlikeholdsut-
gifter da de er dekket av bevilgningene til
disse arbeider.

*IV. Ekstraordinære utgifter som følge av krigen
og okkupasjonen. (Ikke medregnet reparasjon av
skader som er tatt med under punkt I).*

a) Ekstraordinære utgifter til veianlegg.

Til veianlegg og -utbedringer etter krav fra
okkupasjonsmakten er bevilget tilsammen
kr. 51.445.000 på statsveibudssettene 1940/
41 og 1941/42, hvorav kr. 3,8 mill. i 1941/42
er refusjon for tysk forskudd til veianleggene
Kyrping–Fjæra–Steinsberg og Kvandal-
Eide. Disse kr. 51,445 mill. er imidlertid gått
til arbeider som antas i sin tid å ville vært
fremmet ved bevilgninger på det norske



Rombaken sommeren 1941. Noen av ingeniørene som var med å planlegge Bjørnefjellvegen. Fra venstre Kjartan Billehaug, ukjent, Johannes Groseth, Eilif Hellem og Arne Tronstad.

statsbudsjett også under normale forhold. Som ekstraordinære utgifter som følge av krigen kan derfor formentlig bare regnes ekstrautgiftene til forsering m.v., anslagsvis ca. 20 mill. kroner.

På den annen side er bevilgningene til ordinære veiarbeider i 1940/41 og 41/42 nedsatt med tilsammen vel 15 mill. kroner når en sammenligner med en normal årlig veiarbeidsbevilgning på ca. 30 mill. kroner som en hadde til disposisjon de siste år før krigen.

Siden krigsutbruddet har veivesenet dessuten selv eller ved entreprenører bygget veier for tysk regning for ca. 31 mill. kroner, hvorav ca. 25 mill. kroner er betalt av den tyske hærmakt, ca. 1,5 mill. kroner av det tyske luftvåben og ca. 4,5 mill. kroner av A/S Nordag. Av disse ca. 31 mill. kroner

skal 3,8 mill. kroner for Kyrping–Fjæra–Steinsberg og Kvandal–Eide som nevnt foran refunderes den tyske hærmakt i 1941/42 og er tatt med under IV, første ledd. Ca. 4,2 mill. kroner som er brukt til Bjørnefjellveien i Nordland fylke, skal visstnok ikke refunderes, mens de øvrige 23 mill. kroner til arbeider som inngikk i foreliggende norske veiplaner, bare regnes som forskuttet og delvis skal refunderes. Da merutgiftene til forsering m.v. endelig skal bæres av vedkommende oppdragsgiver, tør det vel være riktigst ikke å medta noen del av de nevnte ca. 23 mill. kroner blant de ekstraordinære utgifter som følge av krigen. De fleste av arbeidene pågår for øvrig fremdeles og bare de antagelige utgifter pr. 31. mars 1942 er tatt med i tallene foran.

b) *Ekstraordinære utgifter til veivedlikehold.*
Disse utgjør anslagsvis ca. 7 mill. kroner. Heri er medregnet 5 mill. kroner til det ekstraordinære vintervedlikehold i 1941/42, unntatt Finnmark og delvis Troms fylker. Utgiftene i Finnmark og delvis Troms i 1941/42, anslagsvis ca. 3 mill. kroner og for hele landet i 1940/41 ca. 12 mill. kroner, til sammen ca. 16 mill. kroner dekkes av okkupasjonsmakten.

V. *Inntektstap som følge av krigen og okkupasjonen.*

a) *Inntektstap på grunn av direkte ødeleggelser.*
Dette tap har en ingen oversikt over, men det er sikkert ikke betydelig. Det går inn i ekstraordinære utgifter til veivedlikehold som er nevnt foran under IV b.

b) *Inntektstap av andre årsaker skapt av krigen.*
(Herunder også inntektstap på grunn av rekvisisjoner.)

Inntektene av veiavgifter var i 1939/40 bevilget med 86,4 mill. kroner. Regner en med samme beløp for 1940/41 og 41/42 ville inntektene i 3-årsperioden 1939/42 blitt ca. 106,2 mill. kroner. Det antas imidlertid bare å gå inn ca. 87,2 mill. kroner hvorved fremkommer et inntektstap på ca. 19 mill. kroner.

VI. *Andre leveranser og ytelser av alle slag til okkupasjonsmakten.*

Ingen av nevneverdig betydning.

OBERST-ADLHOCH-BRÜCKE



Skiltet Oberst-Adlhock-Brücke ble plassert av tyskerne. Foto: Arne I. Torvik.



Borlaug, provisorisk bru, bygd sommeren 1940 av vegarbeidere fra Indre Sogn.

Vegsjef Arne I. Torvik var i 1940 assistentingeniør i vegvesenet i Sogn og Fjordane, og han forteller: Der hvor Hemsedalsvegen og vegen Lærdal–Filefjell møtes var Borlaug bru i Borgund. Brua ble sprengt våren 1940, men brukarene sto igjen uskadd.

Tyske ingeniørsoldater bygde først en provisorisk fagverksbru av tre, men den falt fullstendig sammen da den første bilen – en lastebil – skulle over. Bilen havnet i den strie Lærdalselva som var i full sommerflom. Men bilføreren berget livet.

Umiddelbart etter denne hendingen fikk vegsjefen i Sogn og Fjordane pålegg om å bygge ny bru.

Et arbeidslag fra Indre Sogn vegavdeling kom til stede ganske raskt. Under veiledning av Torvik, som drev med stikkingsarbeid på strekningen Oppland gr.–Maristua, ble det bygd en sprengverksbru av tømmer og plank.

Da brua sto ferdig fullførte tyskerne verket med å sette opp navneplate «Oberst-Adlhoch-Brücke».

Hvorfor det ble stående tre peleåk i elveløpet, har Torvik ingen forklaring på. Peleåket ville ikke tålt verken isgang eller flom.

Falt på sin post

Ved Kleverud, like sør for Espa, hadde de to vegvokterne Ole Bråten og Ola Ekeren påtatt seg å sprengne en vegbru på riksveg 50. Dette for å sinke tysk framrykking. Sprengningen skulle utføres så snart de norske styrkene som kjempet ved Strandlykkja, hadde passert nordover. Bråten og Ekeren hadde forberedt sprengningen, og alt var klart til å tenne lunta da de plutselig ble omringet av tyskerne. De tyske soldatene var kommet over Mjøsisen fra vestsiden. Ekeren løp opp i skogen og gjemte seg under en gran, mens Bråten løp nedover mot Mjøsa. Ekeren ble ikke oppdaget, verre gikk det med Ole Bråten. Han ble senere funnet død nede ved strandkanten. Det er uklart om han ble skutt av tyskerne eller om han ble truffet av en granatsplint fra det tyske artilleriet som skjøt fra vestsiden av Mjøsa mot Espalandet.

Ole Bråten er gravlagt på Tangen kirkegård.

Opplysningene er hentet fra boken «Da tyskerne kom».



*Vegvokter Ole Bråten
Foto: Hedmarksmuseet.*