

## St. Olavs og Gefreiter Nachreiner's bruer

Av Mads Almaas

Bratte og tunge bakker, snø og vind, uvær på fjellet og handelens behov, førte til at spørsmålet om ny ferdselslei mellom Levanger og Jemtland ble tatt opp kort tid etter åpningen av «Kong Karl Johans Vei» i 1835.

I 1845 — altså bare 10 år etter — ble nye veglinjer vurdert<sup>(1)</sup>, enten sør om Veresvatnet og forbi Vuku kirke, eller fra Anjan langs Skarvatnet (på svensk side) og Innsvatnet til «Kong Karl Johans Vei» et sted mellom Kongsstua og Sul. Linjen over Vera ble stukket, men funnet for dyr til at Stortinget kunne ventes å bevilge midler, og derfor skrinlagt. Det endte slik at Indredepartementet i 1856 gikk inn for en linje fra Anjan, langs Skillevatnet, nord om Innsvatnet og fram til eksisterende («Karl Johans») veg ved Ådalslia.



Med steinhoggerens hjelpelinjer ennå synlige, viser det dypt meislede årstallet at de som bygget vegen, den gang ville sette seg et varig minne.

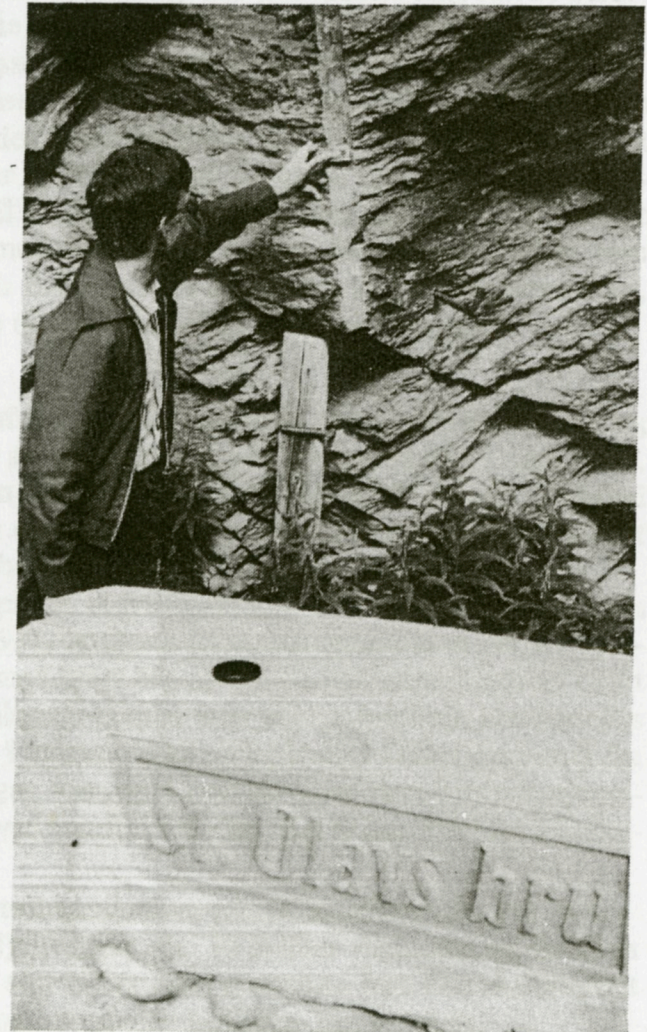
Foto: M. Almaas

Av hensyn til mulig framtidig vegforbindelse fra Sandvika til Skalstugan ble noe senere bestemt at vegen skulle gå sør om Innsvatnet, og fjellstue bygges i Sandvika. Og derfor blir det nå nødvendig med bru over Innsvatnet eller Inna ved «Skipet».

Vegen ved «Skipet» var ferdig i 1861. Årstallet som den gang ble hogget inn der står ennå klart meislet i fjellveggen.

Hele anlegget med bruer var i august 1863 ferdig til formell avlevering, og Adresseavisen hadde korrespondent med på åpningsferden. Slik beretter han om vegarbeidet ved Innsvatnet<sup>(2)</sup>:

«Men hvad de færrste vide klart, om de end faa et umiddelbart Indtryk deraf, det er hvad Ingeniørene og Arbeiderne have slidt, hvorledes de have sultet og froset saamangen Gang, hvorledes Mesterne have staaet med Angst for Arbeidernes Liv, medens disse hang med et Toug



Ved nordre landfeste for brua fra 1953, sees rekkverksstabben og en 4-toms boks fra «Gefreiter Nachreiner Brückes». tid.

Også borehull etter 2-toms fjellbor og kruttmineringen på 1860-tallet. Slike bor skal senere være funnet. Vet noen om det?

Foto: M. Almaas



om livet<sup>3</sup> over det svimlende Dyb, med en Hammer og en Bor for at drive det Hul ind i klippen, hvis Ladning skulde sprænge de hindrende Masser tilside, hvorledes Ingeniørene selv ofte have vovet sit eget Liv for at finde den Linie, som Arbeideren skulde følge, for at vise ham, hvor han skulde gribe an. Og så Tvivlen og Frykten, der skulde bekjæmpes, når Hindringerne truede og syntes at sige: Hertil og ikke længere. Da er det der trængtes Hjerte i Livet til at sige til sig selv og andre: Det skal ske, gaa paa! En Begivenhed, der indtraf under dette Arbeide, er langt fra enestaaende i vor nye Veibygning Historie. Udover en lodret Styrtning hang der en rekke av Touge, halvhundrede i Tallet, som Borerne havde forladt, da Minerne vare færdige til at antændes. Det var sidste Dag før Paaskehelgen, Arbeiderne var frie, det stod kun igjen at samle Redskaperne og tænde Minerne. Den Formand, hvis farlige Forretning dette var, gav Ordre til at løse de øvrige Touge, kun et maatte ikke løses, ved det skulde han svinge sig om en Styrtning, hvor det intet Fodfæste var, paa dets Sikkerhed beroede hans Liv. Saa gav han sig ifærd med sit Værk, men da han vilde gribe fat i den reddende Line tog han feil og greb en anden i Nærheden, der var kastet løs. Han faldt, engang 40 Fod, og endnu engang 60 Fod til, men sidste Gang lige ud i den dype Innsjø. Da han endelig dukkede op fra sit dybe Bad var hans ene Arm forslaaet og hans ene Ben af Led, saa at han ikke kunde røre dem, og dog karede



*Olaus Larsen Buraunet, f. 1831 i Sparbu, gift 1858 i Verdalen med Serianna Johansdtr. Fergerberg, f. 1825. Olaus bodde da på Dillengvald.  
Bak: datteren, Liva, f. 1861, gift med Nils Olaus Andreasen Heitlo.*

han sig i Land og kravlede op paa en Sten, hvor Arbeidets Chef strax efter kom forbi og fandt ham. Men en Uge efter meldte han sig atter til Arbeide, og vilde, om han havde faaet Lov dertil, strax atter have gaaet til sin vovelige Gjærning. En annen Tildragelse er, saa utrolig den klinger, dog bogstavelig Sandhed. Paa det samme sted ved Indsjøen laa der høit oppe i Hammeren endel løsbrudt Sten, der skulde væltes ned, medens der nedenunder stod en Del Arbeidere paa Veibanen. De bleve varslede og gik afveien, men én af Stenene tog en uventet Retning og rullede lige imod en af Folkene der stod paa Veibanens yderste Rand, hvor det atter bærer lodret udover i Sjøen. Han faldt bagover, idet Stenen kom, og ble liggende udover Randen med hele Kroppen ovenfor Knærne, men Stenen lagde sig tværs over hans Ben og skaffede en Modvægt, der holdt ham, til man fik lagt en Line om ham og trukket ham ind. Stenen havde en Krumning, saa den aldeles ikke havde berørt hans Ben, men Fødderne stak frem under Krumningen og havde stoppet op imod den svære Masse, saa Manden ingen Skade havde faaet.

Arbeidet ved Innsjøen er af en særdeles Interesse. Denne Sjø har en ganske ringe Bredde i den nederste Ende, og her findes der en isoleret Klippe, som Sagnet gjør til St. Olafs af Troidene forstenede Skib, hvilket han havde brukt til sin Fart over Innsjøen, da han drog paa sit skjæbnsvangre Tog imod Stiklestad. Denne Klippe er benyttet som Bropillar, og «St. Olafs Bro» svinger sig derfra langs Berghammeren, i hvilken er hugget Leie til Understøttelse for dens Dragere.»

Så her har arbeidsfolket og ingeniørene fått sin fortjente ros og brua er navnsatt. Vi ser at den allerede i 1863 betegnes «St. Olafs Bro», og det navnet følger den i offisielle dokument fram til vår tid. Så lokal tradisjon i Verdalen om at en omreisende fotograf i mellomkrigstiden fant på dette navnet, hører helst heime i arkiv for misforståelser.

Andre kilder supplerer Adresseavisens fortelling. I Innherreds Folkeblad for 25. juli 1930, opplyser O. S. Haugdal om at det for fjellboringen og sprenging med krutt ble nyttet 2-toms mineringsbor, og at det mange steder ved «Skipet» er spor etter slike minérhull. Det fortelles om arbeideren som falt i vannet. Han navngis som Olaus Buraunet fra Frol, «— en bekjent jæger, som også i sin tid skjøt flere bjørner, tjenes-tegjorde som «skytter» ved veiarbeidet, det vil si at han stod for å antenne minérskuddene».

Så har vi også skytterbasens navn på det rene?

Oppe i en sprekk i fjellveggen, ca. 10 m over vegbanen og ca. 50 m øst for «Kongesteinen», står et forrustet spett slått fast. Det skal være et minne om fjellarbeidet og om uhellet til Olaus Buraunet.<sup>4</sup>



Vegdirektør C. W. Bergh var forhindret fra å møte ved vegåpningen, men sendte 20. august 1863 et lengre brev til amtmann Wessel-Bergh hvor han blant annet trekker opp nye og store linjer for framtidig vegvedlikehold.<sup>5</sup> Han nevner den «særdeles Dygtighed» som var utvist av løytnantene Ramm og Castberg, av løytnant Bødtker som ledet anlegget den første tid, men særlig ville han framheve «Anlæggets Overbestyrer Capitain Lossius» for hans dyktighet, menneskelighet og evne til å få sakene til å gå på en lettvinnt måte.

Men nå sto altså brua der, som den kom til å gjøre i omtrent 60 år.<sup>6</sup>



*Brugjengen fra 1951/52. De flyttet i løpet av en strevsom natt, «Gefreiter Nachreiner Brücke» sidevegs over på nye fundamenter som interimbru. Bygget senere landkarene for ny bru, og støpte dekket på stålkonstruksjonen.*

*Sittende (fra venstre): Anleggsbestyreren Per Øgaard og Ole Martin Garberg, Inndalen.*

*Stående: Alfred Farbu, Vangshylla, Julius Kirknes, Utøya, basen Johan Hoaas, Hell, Bjarne Rygg, Sandvollan, Odin Myrvoll, Verdalsøra, Halvdan Jørstad, Sandvollan og Odin Granheim, Stiklestad.*

*En duganes gjeng, forteller Per Øgaard, som nå er plansjef ved Akershus vegkontor. Basen Johan Hoaas ver streng, men usedvanlig dyktig og godt likt. Han bevilget bare 5 minutters røykepause. Og de varte aldri 6 minutter!*

*Foto: Per Øgaard*

I 1905 ble det satt vakt ved brua. I følge humoristiske «Suuls Tiden- de», ble denne etter avstemning over flere forslag døpt til «Graaryg Skandse». Premien for beste forslag var en flaske øl, som flere under falsk navn skulle ha forsøkt å innkassere. I et nummer for 10. oktober 1905 omtales «sergeant Saur med 2 mand» som skulle « . . . undtage minerne ved St. Olafs bro». Dette siste var vel mer realitet enn spøk.

Det er som kjent jettegryter både i selve «Skipet» og nedstrøms for brua på sørsida av Inna. Om naturen på stedet fortelles i «Svenska Turistföreningens Årsskrift 1934» om vågsomme klatreforsøk etter Saxifraga cotyledon eller fjellbrud, som vokste i fjellsprekke- ne nær brua og da var fredløs og sterkt ettersøkt i Norge.

Nå nærmer den første «St. Olafs Bro» seg sitt endelige. I 1942 var «Gefreiter Nachreiner Brücke» blitt overflødig etter bygging av ny by- bru i Steinkjer. Dette var ei fagverksbru i tre som var tillatt for inntil 5 tons akseltrykk, bygget av Wehrmacht's pionérsoldater og navngitt etter en som omkom (eller tok sitt eget liv?) ved eksplosjon i spreng- stofflageret ved brua i Steinkjer. Og fagverksbrua fra 1860-tallet ble erstattet med denne tyske brua.

Den tyske brua ble først montert oppå brua fra 1863. Så ble denne fjernet, og den tyske brua ved hjelp av store «hengeskruer» i løpet av én natt senket ned slik at man nå fikk kjørebanelen oppå den. (I Steinkjer var kjørebanelen lagt inne i trekonstruksjonen.)

I 1951 var så igjen Gefreiteren's bru uttjent, og dagens stålfag- verksbru sto ferdig i 1953. I anleggstiden ble den tyske brua nyttet som interimbru.

Litt dramatisk ble det også ved dette arbeidet, da anleggsleder og kjent «friskus», Per Øgaard, uten å ha prøvd slikt før, gikk ned i dyk- kerdrakt til 10—12 meters dyp for å kontrollere undervannsarbeidene. Da han skulle stige opp slapp han litt for mye luft inn i dykkerdrakten, og fløt derfor med hode og bein lavest, «vakende» med baken i været. Fra slik stilling ble han til stor muntrasjon heist på land.

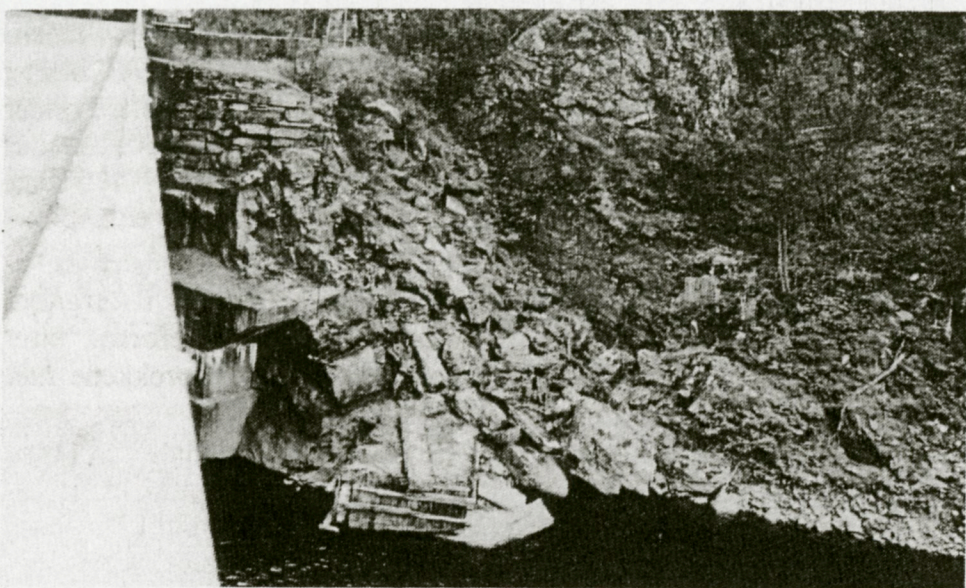
I en artikkel av Jon Suul i Årbok for 1950 side 67, forteller han også en munter historie fra «Skjippbrua».

I dag er spor etter alle de 3 bruene fortsatt å se på stedet, slik både etter den slitsomme kruttmineringen og de 2-tonns fjellborene, etter landkarene både for den første brua og for «Gefreiter Nachreiner Brücke».

Som et siste minnesmerke på brustedet, har vi steinen med Kong Olav V's navnetrekk fra hans besøk der i juli 1980.

Etter opprinnelig plan for den nye brua som er ferdig høsten 1986, skulle bestående bru rives og skjæringen på nordsiden av gammelbrua





*På sørvest-siden av brustedet ser en landkar av hoggen stein for brua fra 1863, og betongfundamentene for «Gefreter Nachreiner Brücke» under byggeperioden 1951-53.*

*Foto: M. Almaas.*



*Spettet som står igjen i fjellveggen til minne om uhellet til Olaus Bureauet.*

*Eller — kanskje helst? — til minne om arbeideren som vinters tid mistet spettet i Innsvatnet og dukket etter det. Men fikk lunebetennelse og døde. (Muntlig opplysning okt. -86 fra Dagfinn Sakshaug, Steinkjer).*

*Sikkert må være, at på 1860-tallet lot man ikke et verdifullt jernspett igjen på arbeidsstedet uten en helt spesiell grunn.*

fylles igjen. Men når dette leses har det forhåpentlig utviklet seg slik at gammelbrua fortsatt står, og at minnene om de tidligere bruene er synlige og tilgjengelige fortellinger om hele stedets bruhistorie. Det er planlagt rasteplass og opplysningstavle nær bruene. Og Jemtlandsvegen er den veg i Norge det er flest historiske minner langs, og hvor disse bevares.

- 1) St.prp. nr. 35/1845 s. 57.
- 2) «Adresseavisen» for 6. september 1863.
- 3) Jon Lein, Steinkjer, opplyser at hans «oldefar» Johannes Skjørholm fra Skjørholmen, skal ha vært med på dette mineringsarbeidet. Johannes skal ha fortalt at de sto i (sild-)tønner som hang i taugene.
- 4) Muntlig meddelelse august 1986 fra oppsynsmann Kuno Johansson som fikk historien muntlig fra avdøde vegvokter Ivar Karlgård.
- 5) Se Verdals historielags årbok 1985 s. 27 flg.
- 6) Kildene jeg har funnet fram til, inneholder merkelig nok ikke noe om selve byggingen av den første «St. Olafs Bro». Forhåpentligvis dukker noe slikt opp i Vegdirektoratet, i Riks- eller Statsarkivet, for Nord-Trøndelag vegkontors arkiv brant ved bombingen av Steinkjer i 1940.