

## Nybrua

### Ny bydel

Gjøvik fikk sin byutvidelse i 1921. Tongjordet og deler av Øvre Gjøvik inngikk her med vesentlige arealer. Målsettingen var selvsagt å legge til rette for tiltrengt bygging av boliger. Den første tiden ble resten av arealene på Gjøvikjordet opp til det som i dag er Jonas Lies gate bygget ut. Det skulle ta tid før det kom nye hus på Tongjordet. Det presserende behovet som Gjøvik i 1919 hadde brukt som argument for grensejusteringer møtte økonomiske realiteter utover på 1920-tallet. Kommunens ledelse hadde andre presserende oppgaver og begrenset handlingsrom. Men private boligbyggere presset på for nye tomter.



Nybrua med det unike naturelementet i canyonen og Hunnselva var en attraksjon. Bilde: Alf Rønning

Det første som registreres i pressen om utnyttelse av dette tomtepotensialet er en større artikkel i Vestopland 16. april 1932: «Skal byggevirksomheten i Gjøvik fortsette som de siste år blir det snart mangel på byggetomter. Imidlertid finnes det også på Gjøvikjordet adskillige utviklingsmuligheter, spesielt da på Tongjordet og på Øvre-Gjøviks grunn. Arealene er på private hender. Det vil neppe gå lang tid før det blir aktuelt å begynne utparselleringen av disse områder til byggetomter».

### Utbygging i trange tider

Men Gjøvik skulle ikke bare finansiere et tomtekjøp. Bygging av infrastruktur ville kreve sitt, men det store spørsmålet var: Hvordan skal vi komme oss til Tongjordet? Leif Castberg berørte dette i et innlegg i bystyret i 1934. I Velgeren 30. juni 1934 er dette gjengitt slik: «*Han (Castberg) nevnte videre at byens forskjellige deler må bindes sammen, og pekte spesielt på at øvre del av Gjøvikjordet, Tongjordet, ikke har annen forbindelse med byen enn en geitesti.*» «Geitestien» må være vegen som gikk langs brinken ved Hunnselva fra støperiet til nedre del av Tongjordet. Velvillige Alf Mjøen hadde i lang tid stilt dette området til disposisjon for idrettslige aktiviteter. De to andre mulighetene til å komme dit gikk over tunet på Øvre Gjøvik og over brua i Brufoss. Den sistnevnte innebar at kjør-ende ferdsel måtte gå over Mustads grunn på Kallerud.

### Den nye, svære broforbindelse over Hunnselven i Gjøvik.

Det arbeides med den økonomiske løsning. — Kan broarbeidet begynne ivinter? — Nødvendig å få bro med tanke på bebyggelsen av Tongjordet.

Vestopland 24. oktober 1936

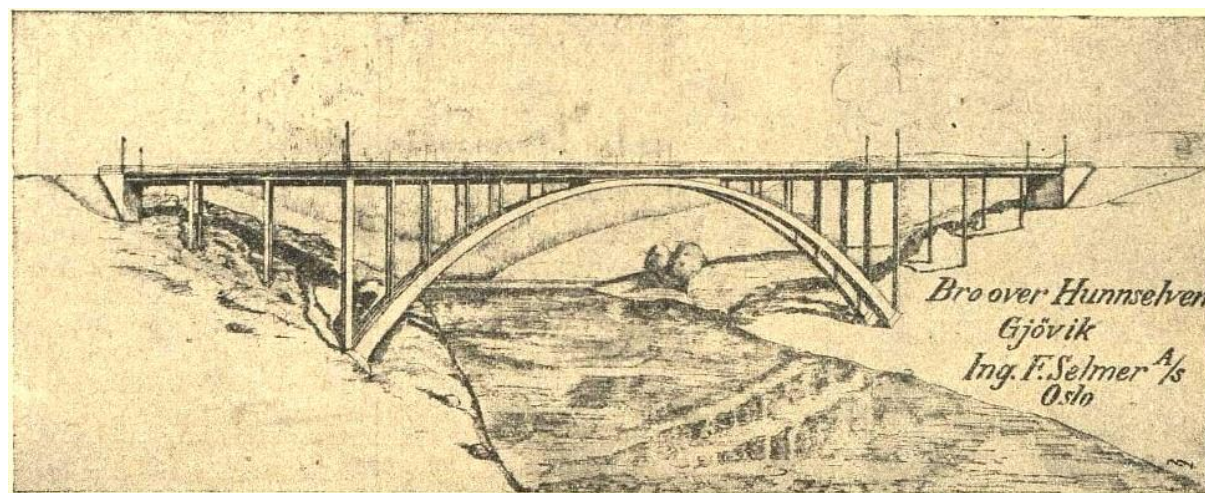
### Det store tomtekjøpet

I 1935 var tiden inne for erverv av områdene sør for Hunnselva som hadde kommet inn under Gjøvik. Behovet for å løse forbindelsen til byen ble presserende.

### Den nye bru over Hunnselva blir litt av en attraksjon.

Og for bebyggelsen av Tongjordet er det absolutt nødvendig at den kommer snarest.

Velgeren 6. februar 1937



Vestopland skrev 24. oktober 1936 om «Den nye, svære broforbindelse over Hunnselven i Gjøvik. En av de store kommunale opgaver i Gjøvik er å få en moderne broovergang over Hunnselven ved elektrisitetsverket for å skaffe forbindelse mellom chausséen på nordsiden av elven og kommunens arealer på Tongjordet og Øvre Gjøvik».

**INGENIØR F. SELMER A/S**  
 Entreprenørforretning  
**OSLO**

utfører alt henhørende til byggefaget; dessuten dykkerarbeide, mudringsarbeide, tunnelsprengninger etc.

I januar 1937 var bystyret sikre på at finansieringen kunne løses og innbød tre Oslo-firmaer til anbuds-konkurransen. Disse var Ingeniør F. Selmer A/S, A/S Høyer-Ellefsen og diplomingeniør Kaare Backer. Allerede i begynnelsen av februar var konkurransen avholdt og Selmer utpekt som vinner. Kontraktssummen for en bru med lengde 88 meter og bredde 8,5 meter med kjørebane 6,5 meter var 119.000 kroner. Den skulle ha utgangspunkt ved Mathias Topps villa. Selmers mannskaper satte i gang oppmåling og undersøkelser og kom til at plasseringen måtte endres. På sørsiden var det ikke mulig å finne fast fjell og brua ble derfor flytte 30 meter oppover. Fordelen var at spennet ble mindre, men ulempen at vegen på sørsiden måtte begynne med en krapp sving rett etter enden på brua.

## Den nye bru over Hunnselva vil koste 119.000 kr.

Fr. Selmers tilbud på en buebru med 8.5 meters bredde skal legges til grunn. — Saken vil bli søkt løst så hurtigt at arbeidet kan begynne i vår.

I Gjøvik formannskaps siste møte forelå tre tilbud på den nye bru over Hunnselven. Det var fra firmaene Ingeniør F. Selmer A/S, A/S Høyer Ellefsen og diplomingeniør Kaare Backer, alle Oslo.

Ved tilbudenes åpning viste det seg at prisen lå fra 114 000 kr. til 134 500 kr., beregnet etter bredde og brutype.

Formannskapet besluttet å legge det billigste tilbud for en buebru på 8.5 meters bredde (6.5 m.

kjørebane og 1 m. fortau på hver side) til grunn for den videre behandling, og i henhold hertil å forhandle om kontrakt med anbyderne, ingeniør F. Selmer. Prisen på denne bru er 119 000 kr. med vanlig forbehold for arbeidslønnings stigning.

Kontraktsforslag skal med det første forelegges formannskapet, etter at det er forelagt byingeniøren og en teknisk sakkyndig til uttalelse. Det er meningen å søke spørsmålet løst så hurtigt at arbeidet kan påbegynnes i vår.

Velgeren 4. februar 1937

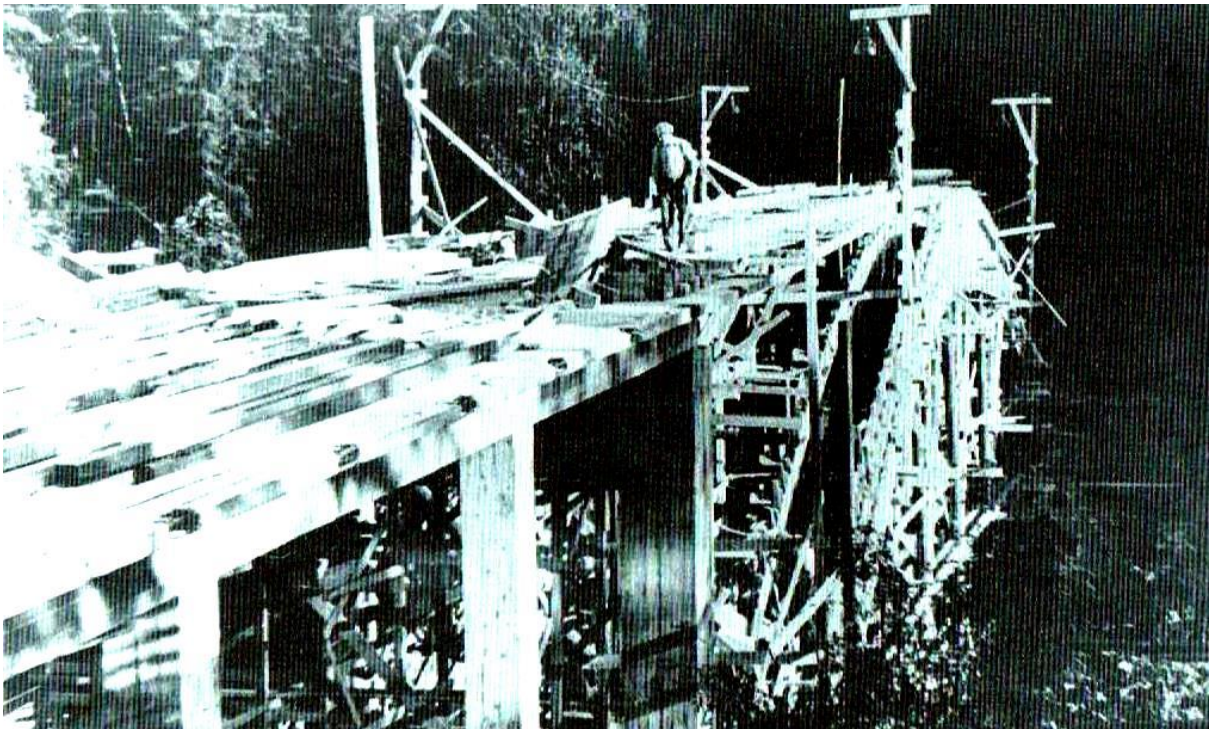
## Bystyret „strør sand“ på den nye brua over Hunnselven.

Castberg og Herheim yder svak motstand.

Oppland Arbeiderblad 8. april 1937. Som i de fleste andre saker var det også partipolitiske overtoner når det gjaldt den nye brua. I ettertid var imidlertid herrene Castberg og Herheim såre fornøyde.



Bilde: Fra Leif Blichfeldts arkiv



Bilde: Fra Leif Blichfeldts arkiv

16. Nybrua 05.01.22



Bilde: Oppland Arbeiderblad



Bilde: Gjøvik 100 år

## Effektiv bygging

Med Selmers evne til å organisere arbeidet og gode fagarbeidere kom brukonstruksjonen raskt opp. Byggearbeidet startet i slutten av mai og var ferdig midt i oktober. På 4 ½ måned klarte de det med datidens hjelpemidler. Selv i dag ville det vært en god prestasjon. Ikke alle var enige i at det skulle bygges en bru. Finansieringen var nemlig muliggjort ved ekstraordinære skattemidler. Noen, helst på borgerlig side, mente at pengene skulle vært brukt til å sette ned skatteøret. Avisinnlegg på denne tiden var kjennetegnet ved at de oftest var anonyme. En som kalte seg «Ajax» skrev i Vestopland: *«Imidlertid har Vardal store mul- og herligheter – om enn ikke av betong – så det spørs om ikke Gjøvik snarest bør lansere en ny attraksjon. «Sukkenes bro – også kalt «De små innskyteres minne» - vil neppe strekke til i lengden. Foreløpig blir det nok helst broens bitre skjebne å føre - tilsynelatende meningsløst – bort i ville skogen på sydsiden av elven. Men det blir hyggeligere for den til sommeren når barn med niste og spann kommer for å dra på blåbærtur».*



En del av arbeidsstokken ved bygging av Nybrua: Foran fra venstre: Jens Rotstigen, Oskar Schjøtz, Alfred Løkken, Oskar Høiden. Stående bak: Hans Kristiansen, Bernhard Martinsen, Andreas Johansen, Mauritz Wilberg, Bernt Snuggerud, Paul Strandvik, Ragnar Bremseth, og Hjalmar Kristiansen

Men om brua ble bygget i rekordfart sto tunge oppgaver igjen før Tongjordet fikk sin etterlengtede tilknytning. På sørsiden måtte kommunen engasjere et stort arbeidslag som brukte hele sommeren 1938 på å grave seg gjennom den mektige

16. Nybrua 05.01.22



Modell av Nybrua oppbevares i Kauffeldtgården.  
Det er ukjent hvem modellbyggeren er.

ravinen som gikk helt ned i Hunnselva. Deretter kunne de begynne på opparbeidelse av gater og annen infrastruktur.

### Hva skal brua hete?

I alle sammenhenger hadde man snakket om «den nye brua». Tiden var kommet for å finne et passende navn på byens nye attraksjon. Kommunen satte ned et topptungt navneutvalg under ledelse av ordfører Niels Ødegaard. Ved siden av brua skulle det også sette navn på de framtidige gatene på Tongjordet. Oppland Arbeiderblad satte i gang en konkurranse om navnet, noe som fikk stor oppslutning. Avisen var ikke helt fornøyd med forslagene og skrev 8. november 1937:

«Atter er det strømmet inn en bunke forslag om navn på den nye brua. Det er nok å velge mellom nu, men de fleste forslag kan ikke sies å være særlig originale så det er god plass for gode idéer». Forslagene kan nok for senere generasjoner synes originale nok: Den hvite bru, Berghammerbrua, Allemanns-brua, Volla bru, Utsiktsbrua, Lykkedalbrua, Fjellhaug bru, Gjøkebrua. Forslagene kom fra folk i hele distriktet, men Sverre Fremstad fra Hov stakk av med seieren med «Ny-Brua».



Oppland Arbeiderblad 4. november 1937

### Ny navnekonkurranse i 1990

Da Nybruas arvtager ble bygget i 1990 mente administrasjonen i Gjøvik kommune at det gamle navnet skulle beholdes. Byplansjefen mente at også andre forslag skulle vurderes og mottok forslag som Tonga bru, Tongabrua, Mustad bru, Briskeby bru, Berghus bru, Huntonbrua, Juvet bru, Gjøvik bru, Gjøvikbroen, Tongbrua, Byforbindelsen, Berghus-brua, Øvre-brua, Skolebrua, Middelveien, Storbrua og Briskebrua. Men det var selvfølgelig umulig å utrydde navnet som hadde prydet forbindelsen til Tongjordet i mer enn 50 år.

### Tiden renner ut for Nybrua

Nybrua ble en attraksjon for Gjøvik og gjorde den unike naturen i canyonen som naturen hadde skapt for 10-12000 år siden. Den tjente byen og beboerne på Tongjordet i sorg og glede fram til riksveg 4 skulle føres gjennom Gjøvik. Etter lang tids vurderinger og diskusjoner ble traseen for Rv4 i hovedtrekk bestemt i 1979. Vegvesenet kom i 1986 med forslag til løsning av vegtraséen i Hunnselva. Da kom idéen om å legge elva i fjelltunnel, erstatte Nybrua med en enklere bru



og legge vegtraséen nede i elveleiet. Forslaget innebar også at gangforbindelsen man hadde ved Støperikanken, ble fjernet uten å bli erstattet av gangbru. Det tidligere forslaget gikk ut på å legge Rv4 i skråningen under den tekniske skolen. Da kunne man ha spart så vel Nybrua som elveleiet.

Vegvesenet med nye planer for Rv 4:

17-9-86

## Nybrua rives, Hunnselva legges i rør, vei i bunnen

- ★ Hunnselva lagt i fjelltunnel i en lengde av 200 meter i området ved Nybrua.
- ★ Den gamle Nybrua rives og erstattes med en enklere og kortere konstruksjon.
- ★ Den nye riksveitrasseen legges i bunnen av dalen - i det uttørrede elveleiet.

Veisjef Jan Søylen opplyser at man har drøftet saken med Gjøvik kommune med det for øye å ikke få et så stort inngrep i skråningen ved ingeniørhøgskolen:

- Nettopp på dette punktet har vi foreslått å bygge en fjelltunnel og lede elvevannet gjennom den, sier Søylen.

- Dette er en relativt grei sak å gjennomføre. En slik løsning medfører at Nybrua erstattes med en mindre og enklere brokonstruksjon. Nybrua slik det står i dag, er jo en eldre og noe dårlig bro som kommunen skal overta ved åsskiftet - i og med nedklassifiseringen av fylkesveiene.

- Selve veitrasseen vil da helt

Dette er i korthet veisjefens nye planer om forlengelsen av riksvei 4 fra Mjøsstranda og opp i Hunndalen. De foreliggende planer går ut på å legge veien godt oppe i skråningen - noe som nødvendiggjør store skjæringer om mye tiloversbleven masse. Dette mener man nå å unngå i og med det nye forslaget fra vegmyndighetene.

i bunnen av dalen - i det uttørrede elveleiet.

- Dette mener vi gir en rekke fordeler:

- Vi slipper de store inngrepene i skråningene. Vi slipper vedlikehold på den gamle Nybrua. Og vi tror at dette ikke vil være noen dyrere løsning.

- Spørsmålet fra Gjøviks side

gikk naturlig nok på om dette ville forsinke utbyggingen av Rv 4. På det spørsmålet svart vi at det trodde vi ikke.

- Saken har vært forelagt Gjøvik kommune og formannskapet, og den vil bli fortsatt drøftet forholdsvis snart, avslutter Søylen.

## Vil bygge ei kjørbar bru

20-2-90



# Fakkeltog for Nybrua

2-12-89

Mandag 4. desember samler befolkningen seg i Gjøvik og arrangerer fakkeltog mot riving av Nybrua. Til nå har i underkant av 4 000 personer satt sitt navn på protestlisten.

- Vi må tro at fornuften en gang vil seire i denne saken, sier Einar Grastvedt, som sammen med andre beboere på Tongjordet var samlet til et møte i går kveld.

HEIDI PLEYM

Fakkeltoget starter fra Nybrua mandag kveld og skal fortsette ned Storgata via «Knivstikker'n» og fram til rådhuset.

- Der vil vi overrekke en appell til representantskapet i Gjøvik Arbeiderparti, som etter hva vi har fått opplyst har møte den kvelden.



Fritz Amundsen (t.v) leder an i fakkeltoget mot riving av Nybrua sammen med Arve Mathiesen, Aadne Øvland, Ivar Godal, Bjørn Normann Eriksen, Bjørn Bekkevold og Einar Grastvedt. (Foto: Brynjar Eidstuen)

Oppland Arbeiderblad 2. desember 1989

# Frykter vårflommen skal ta nye Nybrua

3-3-90

Komiteen for bevaring av Nybrua gir seg ikke. Komiteens medlemmer mener fortsatt at Nybrua bør rehabiliteres framfor at det bygges ny kjørebri over elvegelelet.

Komiteen sier at den billige bruløsningen som nå er lansert vil bli konstruert slik at en eventuell vårflom nedover den nye riksveien kan ta brua med seg.

- Dette er virkelig skummelt. Den nye brua skal tåle et akseltrykk på 10 tonn. Brua blir billig - den skal ikke koste mer enn tre millioner kroner. Dette hører forlokkende ut. Men brua er en enkel bru med tre spenn. Den får kjørebane og gangbane. Runde søyler ned på støpte «puter» i veimassen, som er fylt opp, skal holde brua oppe, sier Einar Grastvedt.

- Hvis vi får en flomsituasjon og demningen må åpnes ved Einavatnet og omløpstunnelen for elva ikke klarer å ta unna vannmassene, hva da? Jo, da kommer vannmassene nedover riksveien og da går brua. Dette vil ikke skje med Nybrua (den gamle), den står på fjell, fortsetter Grastvedt.



Komiteen for bevaring av Nybrua gir ikke opp. Til tross for forslag om å bygge ny kjørebri med gangbane, kjemper de fortsatt for bevaring av den gamle. En argumentsamling er overlevert kommunestyrerepresentantene. Fra venstre Bjørn Normann Eriksen, Einar Grastvedt, Ivar Godal og Finn Olav Rolijordet.

Oppland Arbeiderblad 3. mars 1990

Vegvesenets forslag om å rive Nybrua skapte voldsomme reaksjoner. Folket på Tongjordet engasjerte seg sterkt i et forsøk på å redde det som ble beskrevet som et klenodium og landemerke. En aksjonskomité ble dannet, det ble arrangert protesttog til rådhuset, og avisinnlegg kom hyppig med sterke utfall mot kommunen. Et av argumentene for rivning var at utbedringsbehovet for brua fra 1937 var uforholdsmessig stort. Vegvesenet og styrende krefter i kommunen mente i tillegg at den kunne erstattes av en bru for kun gang- og sykkeltrafikk. Dette ble vedtatt av kommunestyret i 1988. Men folkets røst skulle for en gangs skyld bli hørt. I februar 1990 ble det kjent at vegvesenet hadde gått med på å bygge kjørbare bru.

## - Nybrua skal hete Nybrua

Hovedutvalget for teknisk sektor i Gjøvik skar igjennom i går og besluttet at Nybrua skal brukes som navn på den nye brua over Riksvei 4, akkurat som den gamle.

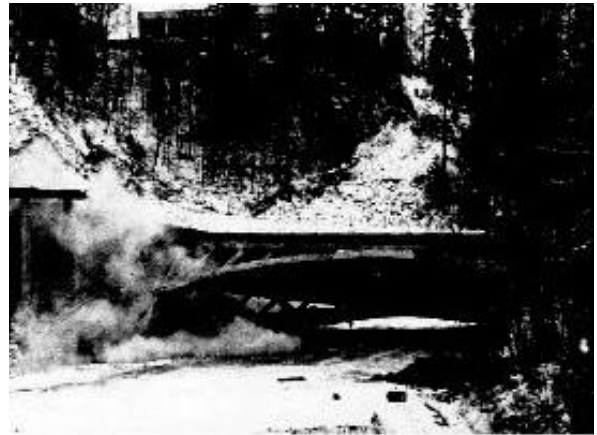
Vedtaket i hovedutvalget var enstemmig. På bordet lå en lang liste med forslag til navn fra en rekke personer. Men Nybrua ble altså valgt.

Oppland Arbeiderblad 8. februar 1991



Fra Vegvesenets film 25. oktober 1990

16. Nybrua 05.01.22



Bildeserie fra Oppland Arbeiderblad viser sprengning av Nybrua 23. november 1990



Fra Vegvesenets film 30. november 1990. Kranbil trekker ned resten av brua.



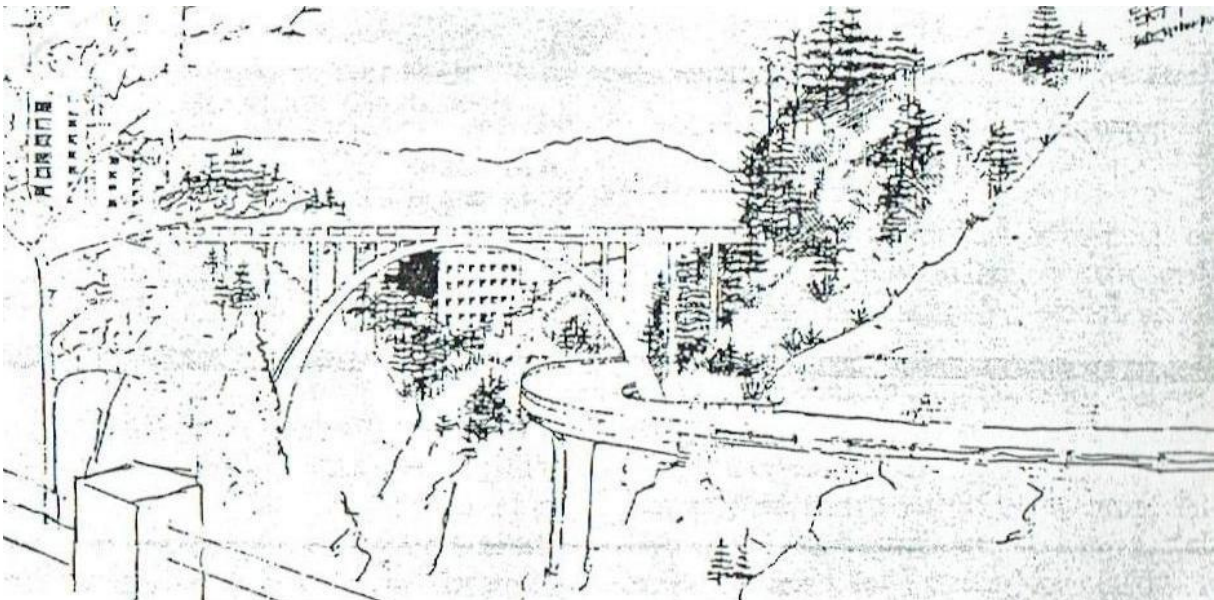
Fra Vegvesenets film 18. april 1991



Fra Vegvesenets film 5. juli 1991



Fra Vegvesenets film 19. juli 1991



I vegplanen som gjaldt fram til 1986 var riksveg 4 tenkt ført gjennom Hunnselv-kløfta som tegningen viser. Det er ukjent hvordan denne løsningen var vurdert innad i Gjøvik kommune. Fra Vegvesenets side må dette kun ha vært en luftig tanke. Den ville ikke vært gjennomførbar meg hensyn til geometri og heller ikke ut fra geologiske forhold. I 1986 ble denne idéen forkastet det ble arbeidet med løsningen som ble den endelige.

Kilder:

Statens Vegvesen: Prosjektarkiv for riksveg 4  
Nasjonalbiblioteket: Norske aviser