

Møte i flommen

Juni 1908: Ved Storemo-brua i Lisleherad kjemper anleggsarbeiderne på tredje døgnet for å berge den halvferdige brua fra de ustyrlige vannmassene. Situasjonen er ganske håpløs. De holder på å innse at slaget er tapt. Og hva annet kan de gjøre enn å ta av lua og bøye hodet? Overbyggelederen gjør sin entré...

Sein vår, regn og plutselig sommervarme er det verst tenkelige for dem som bygger jernbanebruer mellom Notodden og Tinnoset. Når snøen smelter i høyfjellet, stiger vannføringen i Tinnåa til over 1000 kubikkmeter i sekundet. Halvferdige konstruksjoner kan ikke stå imot slikt. Alt i menneskelig makt er blitt gjort. Lokfører Aksel Lunder har kjørt dag og natt for å få fram stein, materialer og mannskaper som skulle redde brua – til liten nytte.

Verken sur eller gretten

Overbyggelederen, Sam Eyde, er blitt varslet. I sommernatten har han kjørt fra Kristiania til Graver gård i Lisleherad. Der venter lokfører Lunder og tar Eyde videre til Storemo, så han med egne øyne kan se ødeleggelsene og gi nærmere instruksjoner for det som nå må skje. Også Lunder er forberedt på at det er en sur og gretten langveisfarende gjest han tar imot. Men Eyde entret lokomotivet elskverdig og liketil og håndhilste på Lunder og fyrbøteren.

De kjører så langt det lar seg gjøre, Eyde tar et raskt overblikk. Lunder har seinere nedskrevet det som ble sagt: *"God kvæld gutter, hvordan står det til, får dere noe mat nå da de arbeider så hardt"*. Og Lunder svarer, som sant er, at det var vanskelig med maten, men at det greier seg...

Eyde henvendte seg da mot overingeniør Holmboe og ba han sørge for at folkene får mat: *"Rekvirér god mat fra et hotel, så de får spise seg mæt, og glem ikke et glas øl til, dem fortjener det"*. Lunder noterte for sin del at han "ble glad i denne mann fra samme stund".

Prosjekt som vekker beundring

Byggingen av Tinnosbanen var et ambisiøst prosjekt – både fordi det ble raskt gjennomført og fordi det var komplisert. Sett med dagens øyne kan det bare vekke beundring at man for snart 100 år siden våget å gi seg i kast med en oppgave som var så sammensatt og så krevende – og at den ble gjennomført i et slikt raskt tempo.

Sam Eydes ånd svever over prosjektet, og hans engasjement bidro til den samhörighet som med årene ble skapt mellom sjefen og arbeiderne.

I smia på Notodden Salpeterfabriker sto Saamund Bergland og var fullt beskjeftiget med å prefabrikere deler til Storemobrua. Om ikke Eyde hadde vært sur, så hadde i alle fall Bergland grunn til å la seg rive med i det som var skjedd. En av hans oppgaver var å bore flere hundre hull i ståldelene i brua. Jobben måtte, grovt sett, gjøres to ganger. Men til sist ble det bru på Storemo – og det ble kongelig åpning av banen i august 1909.

”Først blev monteringsbroen av træ revet løs av vannmassene og seilte nedover elven til Kloumannsjøen. Nå var det fare for selve broen. Det blev forsøkt å tippe store steiner ved østre brokar for å dekke dette mot flommen, og der fældtes store grantrær og blev lagt langs med elveleiet for å beskytte mot gravning, men elven grov i bunnen og der var det bare sand og grus. Det blev arbeidet nat og dag og en tid så det ut til at arbeidet skulle lykkes, men tredje dagen veltet østre brokar overende og denne ende av broen havnet i elven”.

”Så længe jeg var i Hydros tjeneste til 1920 og Eyde hadde ledelsen, hadde jeg alltid grunn til å se på ham som det store menneske og ikke bare som den store anlægsingeniør”.

Fra Aksel Lunders erindringer