

Håelva og den administrative inndelinga av landskapet

LISABET RISA

Vassdraget Håelva ligg i Time og Hå kommunar men har fleire av utspringa i Gjesdal kommune. Kommune-grensene er ikkje gamle i historisk samanheng. Men inndelinga av landet i forsvarsdistrikta skipreider og sidan også i kyrkjesokner er vel eitt tusen år gamal. Først med innføringa av formannskapslovane i 1837 vart landet også delt inn i kommunar. Frå 1840 (1851 på Jæren) vart skipreidene nedlagde og erstatta av lensmannsdistrikt. Etter skulelova av 1860 vart kommunane delt inn i mange skulekrinsar.

I denne artikkelen skal me sjå på om, og i kva grad vassdraget Håelva forma denne administrative inndelinga av landskapet på Jæren.

Eit nettverk av elver, åer, bekker, vatn og myrar

Dei første administrative inndelingane av landet vårt skjedde i ei tid då "vatn batt i hop og land skilde", som dei sa før i tida. Før vegnettet vart bygt ut på 1800-talet til køyreveggar for hest og kjerre, og endå lenger fram i tid, var "vassvegen" med sjøen, fjorden og vatna dei beste kommunikasjonsårene, særleg i kystdistrikta. Derfor er det ikkje ein naturleg regel at grensene for dei ulike forvaltingsområda fell saman med dalføre, elver, vatn eller kystlinjer.

Jæren skil seg ut på dette området på grunn av det

flate landskapet sjølv om fleire av vatna på Jæren var så store at dei fungerte som kommunikasjonsårer ved spesielle høve. Orrevatnet var for eksempel kyrkjeveg for fleire gardar i Orresokna i eldre tid. Frøylandsvatnet fungerte som transportveg for plogar produserte ved Kvernelands Fabrikk på Frøyland på austsida av vatnet, til Klepp stasjon på Anda på vestsida. Når isen var sikker på vatna i dei øvre områda på Jæren, vart dei nytta som ferdselsårer i samband med varetransport med hest og slede, enten det no var høy og torv som skulle heim til gards frå utmarksløene, eller tømmerstokkar som jærbuen kjøpte på gardar i Øvrabygda i Bjerkreim, og som vart dregne etter hesten over islagde vatn i Bjerkreim til øvre Time eller Gjesdal.

Sidan Jæren var utan dalføre og kysten utan skjærgard var det ikkje aktuelt å frakta varer ned til sjøen for vidare transport til større handelssentra. Dermed var ikkje elvene eller vassdraga på Jæren viktige kommunikasjonsårer i historisk tid. Tømmerskog og behov for fløyting var det heller ikkje på Jæren for om lag tusen år sidan og seinare. Kommunikasjonsårene gjekk frå sør til nord i landskapet, til hamna inst i Gandsfjorden, til Tananger, eller helst like til Stavanger då denne hamnebyen voks til tidleg på 1100-talet. Obrestad, Håvågen, Selvåg på Nærland og Saltevik fungerte nok



Utsnitt av det trykte Hondius-kartet fra 1647 over Stavanger stift. Kartet var teikna i Holland og vitnar om hollandske interesser i Noreg på 1600-talet. Både dette kartet og eit tilsvarende, Scavenius-kartet fra 1635, viser overdimensjonerte elver. Men elvene i Noreg var viktige for hollendarane. Tømmerhandelen mellom Noreg og Holland førte til at det var lastehamner ved elvemunningane langs heile Sørlandskysten, og også i indre Ryfylke. Derfor er det svært mange namn på kartet på stader langs kysten. Men for skoglause Jæren sin del nemner kartet stort sett berre namnet på kyrkjene. Foto: *Ove Tobias Gudmestad.

som "småhamner" i den søre delen av Jæren, også i historisk tid, sjølv om dette var hamner utan naturleg skjærgard, som Sirevåg. I landskapssamanheng høyrte Sirevåg til Dalane.

Dermed måtte så å seia alle jærboar som skulle nordover til Gandsfjorden eller til Stavanger, ta seg over ei eller fleire elver eller åer med varene sine, eller med det dei elles hadde med seg. Ei av desse ferdsselsårene gjekk nede ved sjøkanten i den søre delen av Jæren. Denne ferdsselsåra eller stien vart rusta opp på 1600-talet etter kongeleg påbod om forbetring av alle vegane i landet. Vegane fekk då namnet Kongevegen. Gangsteinane over Figgjoelva på Øksnavad er i ettertid den mest kjende staden der Kongevegen kryssa ei av dei større elvene på Jæren. Namnet Øksnavad er nemleg eit svært gammalt gardsnamn.

Dei større vassdraga på Jæren var likevel små i landssamanheng, også for tusen år sidan, sjølv om me kan tru det motsette når me studerer det eldste kartet over Jæren. Men byskrivar Ulric Frideric Aagaard sitt kart frå 1728 hadde eit spesielt føremål. Aagaard skulle teikna alle perleelvene på Jæren (sjå side 69). Dei seks elvene han namngav på kartet som "Høilands Elven, Stangelands Elven, Figgen, Nærims Elven, Varhougs Elven og Ogne Elven", ser derfor ut som store "flodar", noko dei ikkje var på 1700-talet. Men både på den tida og seinare delte desse vassdraga Jæren inn i eit nett av elver, åer, bekker og små og store vatn og myrar.

I dag heiter desse elvene og åene som vassdrag Storåna med Ims- og Lutsivassdraget, Figgjovassdraget,

Orrevassdraget med Salteåna og Håelva. I tillegg kjem småelvene eller åene Nord-Varhaugselva, Sør-Varhaugselva, Årslandsåna, Kvassheimsåna og Fuglestadåna. I daglegtalet hadde og har vassdraget Håelva mange namn, alt etter kva gardar elva renn framom, som Njærheimselva, Hauglandsåna, Undheimsåna med vidare.

Vassdraget Håelva har utspringet sitt i fleire større vatn i øvre delen av Time og i Storamaset på grensa i sør mellom Time og Hå. Fleire av vatna i Time ligg i rekkje med småvassdrag, og fleire av desse tek til i Gjesdal. I Time har vassdraget utspringet sitt i Mosvatnet, Åsvatnet og Salvatnet, i Hålandsvatnet, Sjelsetvatnet, Melsvatnet, Engjvatnet, Fårevantet og Taksdalsvatnet, og i Tjålandsvatnet med fleire mindre vatn på Sikvaland, aust for Tjålandsvatnet. Håelva renn framom dei fleste gardane i øvre eller austre delen av Time. På Haugland renn Tverråna ut i hovudvassdraget. Tverråna har hovudutspringet sitt på Lindal i Hå og renn framom Risa, Garborg, Mauland og Grødem. Frå Haugland renn Håelva framom Torland, Søyland, Nesheim, Vigre, Njærheim, Obrestad, Nærland og Hå før elva møter havet i Håvågen. Mange større og mindre bekkerrenn ut i dette hovudvassdraget, mellom anna Bøbekken og Skjerpebekken i Nærbø.

Håelva og skipreidene

Tor Obrestad viser i artikkelen sin korleis dei første menneska som vart bufaste på Jæren for fleire tusen år sidan, drog innover og oppover Jæren langs elvene eller åene, og korleis desse vassvegane var til dels mykje

større enn no. Ja, Håelva var som ein fjord ved utlaupet nede på Hå.

Då Noreg vart samla til eitt rike om lag 870, og etter at kristendomen vart innført i landet om lag hundre år etterpå, skulle landet delast inn i skipreider og kyrkjesokner. Dei fleste namnegardane på Jæren var då etablerte med gardsvald og grenser. Gardsgrensene fylgde naturleg nok vassvegane, enten desse var vatn eller elver.

Den administrative inndelinga av Jæren tok utgangspunkt i desse etablerte gardane og grensene som fanst mellom gardane. Skipreide-inndelinga skriv seg frå 900-talet og var det administrative apparatet rundt leidangen. Denne forsvarsordninga er godt dokumentert i testamentet til kong Magnus Lagabøte frå 1277. I ettertid trur ein det var kong Håkon den gode (ca. 945-960) som delte kystdistriktet inn i skipreider. Ei skipreide var eit geografisk område som skulle ha ansvar for å reia ut og utstyra eit langskip på 25 sessar med mannskap, mat og utstyr (jamfør namnet skipreide) i ein krigssituasjon. Naustet til båten og utstyret låg naturleg nok nede ved sjøen. Det spørst om ikkje denne inndelinga bygde på gamle forsvarsordningar i kystdistrikta der det store naustet på Obrestad kan ha spela ei viktig rolle (sjå side 00).

Gardane i noverande Hå og Time kommunar høyrde til tre skipreider like fram til 1851, men skipreida som forsvarseining vart nedlagd i seinmellomalderen og erstatta av ein forsvarsskatt (leidang). Det er uvisst om varene til leidangsskatten vart frakta med båtar til Stavanger frå skipreidene på Jæren, eller om dei vart



Dette kartet, *Situations Cart over Det Øvre District af Jedderen* hvorigjennem Et nyt WeiAnlæg er Udseet fra Gaarden Mossige til Postgaarden Aase, optaget i April 1816

vart teikna av Claus H. Worsøe, kaptein i det Vesterlenske Regiment, etter oppdrag frå vegmeistar Peder Klow i Stavanger amt. Når det galdt kartproduksjon, måtte nemleg dei sivile styresmaktene tyil teknisk sak kunne hjå dei militære i distriktet. Likevel er dette første kartet over eksisterande og planlagde hovudveggar på Jæren temmeleg amatørmessig teikna sett med våre augo. Oppgåva var å teikna ein høvande trasé for ein sambandsveg mellom lensmannngarden Mossige i Time og postgarden Åse ved Gandsfjorden i Høyland. Vegen vart ferdig i 1820-åra. Om lag 1840 vart han ført vidare frå Mossige til Tunheim og til Undheim i Time.

På den tida kartet vart teikna, hadde det vore stillstand i det store vegprosjektet over Jæren, den nye postvegen som skulle erstatta den gamle Kongevegen langs sjøkanten. Arbeidet tok til ved Stavanger i 1789, men i 1804 stoppa det opp på Søyland i Nærbø. Danmark si rolle i Napoleonskrigen og England sin blokade av Danmark-Noreg førte til store økonomiske problem og til vanskar med å fullføra vegprosjektet. Først i 1815 tok arbeidet til att, og først i 1842 nådde vegen Heigrestadffjellet i Ognå. Då vart han den lokale delen av postvegen mellom Kristiansand og Stavanger.

Worsøe sitt kart er det første vegkartet over Jæren sidan det viser situasjonen for dei tre hovudvegane på Jæren pr. 1816; den gamle Kongevegen, den nye postvegen som var ferdig til Søyland og den planlagde vegen mellom Mossige og Åse. Worsøe teikna inn alle bruene over vegane. Langs Kongevegen og den nye riksvegen var det mange såkalla "Amtsbroer", mellom anna brua over Håelva på Njærheim. Den planlagde vegen mellom Mossige og Åse hadde bruene over dei to

"armene" av Håelva på Fotland, "Fosseaaen 12 alen" og "ditto den anden 16 alen", som det står på kartet. Det var ikkje aktuelt for Worsøe å teikna inn dei mange gangsteinane og vada mellom gardane langs Håelva.

Sidan Worsøe si oppgåve var å teikna ein trasé gjennom den indre delen av Jæren, la han ikkje stor vekt på å visa detaljar i landskapet elles. Derfor teikna han først og fremst gardane som sokna til denne nye vegen. For dei ytre delane av Jæren teikna han berre kyrkjene og dei viktigaste gardane, som postgardane. Slik sett vart ikkje Worsøe sitt kart det første fullstendige kartet over Jæren. Det kom i 1851 med det trykte amtskartet til kaptein Georg N. Crøger.

Arkivref.: Statsarkivet i Stavanger, Amtmannsarkivet, Kaptein Klow's arkiv.

kløvde på hesteryggen til byen. Mange stader vart nok naustet frå skipreidetida til leidangsnaust, som det såkalla Bjerkreimsnaustet ved utlaupet av Tengselva (Bjerkreimsvassdraget) på Tengt i Eigersund. Det spørst om ikkje båtnausta også låg ved elvemunningane på Jæren, kanskje i Håvågen for Kvia skipreide. Kanskje var Obrestadvika ein laglegare stad enn Håvågen. Dei bevarte tingbøkene (rettsprotokollane) frå 1600-talet fortel i alle fall ved fleire høve at soknepresten på Hå hadde jekt i Håvågen, og at han dreiv litt handel, sjølv om dette eigenleg ikkje var lovleg på 1600-talet og seinare. All handel skulle samlast i byane, i dette tilfelle i Stavanger.

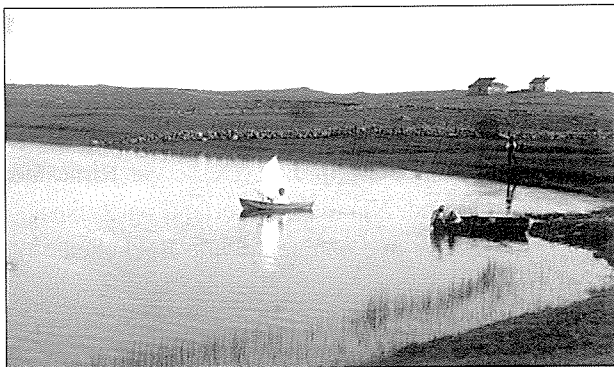
Frå seinmellomalderen tente skipreida først og fremst som tinglag i rettsleg samanheng. Kvar skipreide fekk eigne lagrettesmenn, og frå 1500-talet eigne bondelensmenn. Frå 1633 var Jæren delt inn i ni skipreider. Då vart nemleg Gjesdal skilt ut som den niande og yngste skipreida. Alle skipreidene bar namn etter sentrale gardar i området. Haug skipreide med namnetter, og tingstad på garden Hauge i Klepp omfatta delar av Klepp og Time kommunar. Haugland skipreide med namn etter, og opphavleg tingstad på garden Haugland i Time, omfatta gardar i Time og Hå (tidlegare Nærbø) kommunar. Kvia skipreide med namn etter, og opphavleg tingstad på garden Kvia i Hå (tidlegare Nærbø) kommune) omfatta gardar i tidlegare Nærbø og Varhaug kommunar i Hå. Sør-Varhaugselva, eller Bratlandsåna som den eine armen av denne vesle elva heiter ved riksvegen på Varhaug, var grense mellom Kvia og Valle skipreide.

Grensene mellom skipreidene fylgde naturleg nok elvene nede ved sjøen. I nord var Håelva grense mellom Kvia og Haugland skipreide. Dermed høyrde dei gamle gardane i noverande Hå kommune som ligg nordafor Håelva, til Haugland skipreide. Desse var Rimestad, Søyland, Høyland, Njærheim, Nærland og Refsnes. I dag ligg også dei nye namnegardane Bekkeheien og Kaffiholen på nordsida av Håelva. Alle dei andre gardane i gamle Nærbø kommune høyrde til Kvia skipreide. Grensa mellom Haugland og Kvia skipreide fylgde Håelva opp til Tverråna. Derifrå gjekk grensa langs Tverråna søraustover til Garborg, og vidare til Tunheim. Der gjekk grensa sørover i landskapet, langs vestsida av Håelva frå Storamaset. På strekningen mellom Grødem og Lende i Time var Håelva grense mellom Haugland og Haug skipreider.

Håelva og Tverråna fungerte med andre ord som skipreidegrenser like frå kysten og til Storamaset. Einaste unntaket var den delen av Håelva som låg mellom gardane Haugland og Grødem i Time. Dermed kan me slå fast at i alle fall den nedre delen av Håvassdraget vart ei fysisk grense når det galdt forsvarsinndeling, sidan som oppbeørseksområde for leidangsskatten og andre skattar, og som grense mellom to ulike rettsdistrikt.

Håelva og kyrkjesoknene

Inndelinga av landet i prestegjeld og kyrkjesokner var annleis enn skipreideinndelinga sidan desse tente ulike føremål. Håvassdraget fungerte ikkje som prestegjelds- eller som soknegrense. Dermed skildest vegane for



"Ved Vasveien, Hølen, skreiv prestesonen John Landstad om dette fotografiet han tok på Hå 22. juli 1894. Det var mange slike "vass-vegar" langs Håvassdraget. Til høgre på dette biletet ligg prammen som dei som budde på Hå, brukte når dei ville ta snarvegen til riksvegen. Tidlegare brukte også skulebarna på nordsida av Håelva prammen når dei skulle på den første faste skulen i Hå. I bakgrunnen ligg den kommunale lærarbustaden på Hovdestykkjet, men det første skulehuset på Hå frå 1846 var for lengst flytta til Motland. Det er prestesonen Georg Holm sit i kajakken til fotografen. Foto: John Landstad. Fotoarkivet Hå folkebibliotek.

mange når dei skulle til kyrkja, og når dei måtte møte på bygdetinget. Gardane som grensa til Håvassdraget, høyrde til dei tre kyrkjesoknene Time (Lye), Bø og Njærheim (dei to siste vart til Nærbø sokn i 1834). Gardane i Time kommune i dag var delt så nokolunde likt mellom Haug og Haugland skipreider før, men alle høyrde til Time sokn i Lye prestegjeld. Dermed måtte folk på alle gardane i austre og søraustre delen av Timetaseg over Håelva, og nokre også over Tverråna når dei skulle til kyrkja på Time-garden. Slik var det også for folket på Risa-garden øvst i Hå prestegjeld. Dei måtte også ta seg over Tverråna når dei skulle til kyrkja på Bø.

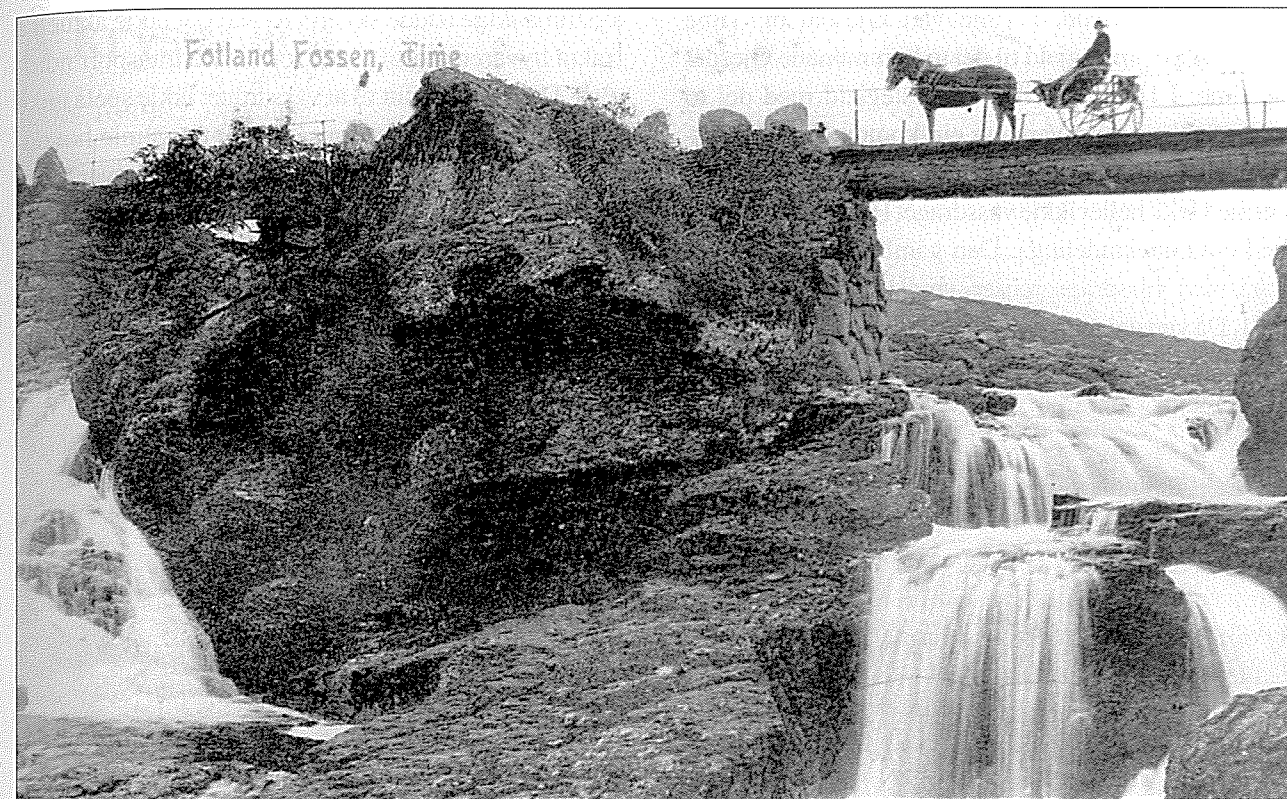
Dei seks gardane som høyrde til Haugland skipreide på nordsida av elva, var heldigare i så måte. Dei hadde kyrkja si på Njærheim, på nordsida av elva. I dette tilfellet var det gardane på sørsida som måtte ta seg over vad eller gangsteinar i Hå-elva, når dei skulle til kyrkja før brua over den nye postvegen på Njærheim var ferdig tidleg på 1800-talet. Etter 1834 tente postvegen som kyrkjeveg når folk på nordsida av elva skulle til nykyrkja på Skjerpe.

Medan mange slapp å kryssa Håelva når dei skulle på bygdetinget, eller når dei skulle betala skatten på dei lokale lensmannsgardane før, måtte svært mange langs vassdraget passera elver, åer og bekker for å koma til kyrkja. Det var mange lokale kyrkjevegar knytta til dette vassdraget i Time og Hå i eldre tid. Dette var stiar med klopper, gangsteinar eller vad over elva. På dette området fanst det ein omfattande lokal namneflora som det berre er restar av i dag (sjå artiklane til Inge Særheim og Hans Torgny Indrebø).

Etter at vegloven kom i 1824 og vart sett i verk i Stavanger amt i 1832, vart det bygt fleire bygdevegar i amtet. Desse fungerte som vegar til kyrkja og til den lokale tingstaden på lensmannsgardene, og dette var vegar for hestekjøretøy. Dermed vart det også bygt bruer over vassdraga. Slike kyrkjevegar og tingvegar vart til samlevegar for fleire gardar og grender.

Håelva og kommunane

Etter 1838 vart anlegg av bygdevegar på sokne- og bygdenivå ei av dei viktigaste oppgåvene for dei nye kommunane. Men det var først etter 1851 det kom ver-



Dette postkortet av brua over Fotlandsfossen skriv seg frå om lag 1910 og er ikkje eit typisk jærmotiv. Fleire stader langs Håvassdraget vart det tidleg bygt steinklopper eller trebruer. Over elva ved Fotlandsfossen kom det tidleg bru, truleg før det kongelegeskriptet frå 5. desember 1766 som omhandla "Nærems- og Fossebroens Bekostning". I kvernhusa ved fossen dreiv gardbrukarane på Fotland nemleg med maling av korn for sal. Det hadde dei gjort sidan før 1668. Dermed var det truleg ein del "trafikk" over elva ved fossen og tidleg behov for bru. Foto: Ingvald Dahle, Sandnes.

keleg fortgang i dette arbeidet. Grunnen var at skipreidene eller lensmannsdistrikta var vegkommunar fram til skipreidene vart nedlagde i 1851. Då fekk kommunane og lensmannsdistrikta samanfallande grenser.

Den lokale "presteveng", nokre av dei også med såkalla "prestebuer" vart ofte den første vegoppgåva for kommunane. Dette var veg frå prestegarden til hovudkyrkja og veg til annekskyrkja i prestegjeldet. Den nye kommuneinndelinga fylgde elles prestegjelds-

eller soknegrensene. I Time vart Gjesdal og Time sokner i Lye prestegjeld til dei to kommunane Gjesdal og Time. I Hå vart heile Hå prestegjeld med dei to soknene Nærbø og Varhaug ein kommune, Hå kommune (delt i Varhaug og Nærbø kommunar i 1893). Dermed fekk heller ikkje vassdraget Håelva noko å seia for kommuneinndelinga. Den gamle skipreideinndelinga med vassdragsgrenser, stod likevel ved lag til 1851. Då vart dei om lag ni hundre år gamle skipreidene erstatta av Time og Hå lensmannsdistrikt, både med same grenser som Time sokn og Hå prestegjeld.

Oppsummering

Vassdraget Håelva var stort som nettverk i jærlandskapet, og hovudelva var så pass stor at ho fekk innverknad på den første administrative inndelinga og forvaltinga av distriktet for over tusen år sidan. Dei gamle skipreidegrensene frå 900-talet stod ved lag like til 1851. Desse fylgde i hovudsak Håvassdraget.

Sidan jærlandskapet var utan dalføre, og sidan

kystlinja ikkje hadde skjærgard, var det ikkje aktuelt å frakta byvarer ned til sjøen for vidare transport nordover. Dette gjorde sitt til at vassdraget ikkje spela noko rolle som kommunikasjonsåre. Dei tre gamle hovudvegane Kongevegen, Postvegen og vegen over indre delen av Jæren, var handels- og byvegar og kryssa dei fleste vassdraga på Jæren. Også fleire av dei lokale tingvegane i Haugland og Kvia skipreider og kyrkjevegane i Lye og Hå prestegjeld kryssa Håelva eller mindre åer i dette vassdraget. Dei mange gangsteinane og vada over Håelva vitnar også om at det var nær kontakt mellom gardane på både sider av elva. Derfor er det grunn til å tru at Håelva ikkje skapte dei store praktiske vanskanne for folk når dei skulle på byferd, eller på kyrkje- og tingveg. Før var kyrkja og kyrkjebakken den viktigaste møtestaden som kulturarena for alle menneske i sokna. Vassdraget Håelva representerte truleg heller ikkje ei større kulturgrense mellom gardane på kvar side av elva i denne samanhengen.

Litteratur:

de Fine, Bendix Chr.: Stavanger Amptes udførlige Beskrivelse (København 1745. Ny utgåve ved Per Thorson, Stavanger 1952 og ved Målfrid Grimstvedt, Stavanger 1987).

Olsen, Svein Magne: Fra tråkk til motorveg (Statens Vegvesen Rogaland 1989 og 1995).

Olsen, Svein Magne: Bruer og brubygging i Rogaland (Stavanger 1988).

Riis, T. H.: Rogaland Fylkesveivesen (Stavanger 1925).

Risa, Lisabet: Den nye kommuneordninga. I boka Frå Vistehola til Ekofisk (Stavanger 1987).

Risa, Lisabet: Rettsstellet på Jæren i eldre tid. Ei skisse (Artikkel i årboka Ætt og Heim 1987)

Risa, Lisabet: Vegar og ferdsle i Bjerkreim på 1800-talet (Artikkel i Årbok for Dalane. Dalane Folkemuseum 2000-2001).

Rygh, Oluf: Norske Gaardsnavne. Band X Rogaland (Kristiania 1915).

Toftsby, I.: Stavanger Amts veivesen (Stavanger 1910).