

Å kryssa ei å

HANS TORGNY INDREBØ



*Når frostvêret heldt ved og isen vart tjukk, kunne ein ferdast trygt over Ånå. Her er Odd Njærheim på elva med tarelass i 1966. Taren vart brukt både som gjødsel og til isolering av gulrots- og rotfrukthaugane.
Foto utlånt av Ole Njærheim.*

Gangsteinar - hoppsteinar - køyrevad - bruer

"Færdselsveiene og Færdselsmidlerne var ved Aarhundredets (19. århundre) Begyndelse yderst elendige og lagde alvorlige Hindringer iveien ikke alene for al tung Transport, men ogsaa for den almindelige Færdsel

saavel fra Gaaard til Gaard som Bygderne imellom," skeiv J. Grude i boka "Jæderen" og heldt fram: "Udover Herrederne fandtes der udenom Kongsveien ikke en eneste kjørbar Vei og følgelig heller ikke noget Kjøretøi paa Hjul. Nogle Rideveie fandtes der vel i de mest

trafikerede Færdselslinier, men somoftest uden Broer over elvene. Naar disse voksede op under en Flom, stansedes derved al Færdsel."

Det var sparsomt med vegar over Jæren for to hundre år sidan. Det var heller ikkje mange bruene. Det var nok lagt ut nokre "bruer" av lyng, einer og anna kvist og kvas over eit fen, og nokre steinar lagde bortetter til å balansera på der vatnet rann litt grunt i åene. Det galdt å kjenna kor elvar og bekkjer var grunnast, finna eit vad når ein ville vassa over til nabogarden. Elles var det å spennja av seg skorne, trekkja av seg sokkane og bretta opp buksebeinet eller halda stakken oppom knea og vassa over til andre sida. Det var stader der ein måtte gå lange vegar for å finna ein høveleg stad til å vassa over.

Men folk har ikkje lete seg stansa av djupt vatn. Vinterstid med frostvêr ga god og sterk is til å gå på og køyra på med øyk og slede. For å hjelpa seg når isen bråna i flaumane seinare - same kva årstid det var - var det greitt om ein kunne ordna seg for å koma tørrskodd over når vatnet sto høgt i åa. Då vart det brukt steinslede og køyrt utpå isen store steinar som sokk når isen smelta, eller det vart hogd hol i isen så ein var sikker på at steinane kom dit dei var etla. På den måten vart det steinar til å hoppa på tørrskodd frå den eine sida til den andre. Denne måten å ordna seg på for å koma over ei å, skal det vera lite av andre stader i landet - helst bare i Rogaland. Det kan vel skuldast at åene våre her på Jæren stig fort ved nedbør og går raskt attende ved opphaldsvêr. Det er ofte bare spørsmål om nokre dagar det ikkje er vassande over. Då er store og trygge steinar



Det var mange køyrevad og gangsteinar over Håelva – og ein og annan staden la folk over ein planke til å balansere tørrskodd over, og av den grunn heiter det "planken" både den eine og andre plassen. Eit døme på gangsteinar finn vi på Grødem. Litt lenger oppe i elva var det køyrevad.

*Foto: Sonja Fosse. * Fotosamlinga i Time Folkebibliotek.*

gode å ha. Slike steinar vert kalla gangsteinar og i nokre høve hoppsteinar. I vår tid heiter det vel heller "Step Stone"?

Somme plassar vart det ordna med eit rekkverk til å halda seg i når ein skulle over, medan hesten måtte vassa over ved sida av. Slik var det ved vadet på Garpestad. Borna på Garpestad gjekk på skule på Høyland – garden på nordsida av elva, og dei måtte bruka vadet før brua kom på 1900-talet. Når det var flaum, måtte læraren følgja elevane over elva. Det var rett og slett ikkje tilrådeleg å senda dei aleine over gangsteinane.

Borna på Fotland hørde med til Vestly skulekrins og nytta gangsteinane rett nord om Fotlandsgarden.

Frå gamalt var det gangsteinar og køyrevad for folk frå Grødem som skulle til kyrkje på Time. Borna som skulle til første faste skulen på Line og seinare Haugland, måtte ta seg fram over same gangsteinane. Grødem hørde frå eldre tid til den skulekrinsen. Då flaumane ikkje tok omsyn til skuleborna, vart borna frå Grødemgarden flytta over til Mossige skulekrins så lenge det var skule på Mossige. Seinare vart dei flytta attende til Haugland. Skulehuset vart seinare flytta til Høyland, og om det var grunnen til at borna på Grødem vart flytta til Haugland - Hognestad skulekrins - eller om det vart bygt planke, skal vera usagt.

Kyrkjefolket frå Mauland og Grødem nytta eit vad mellom Grødem og Oma - "Kyrkjesteinane" - for å koma fram. Sverre Undheim nemner at folk frå Torland og nytta den vegen når dei skulle ærend nordover neset.

Seinare vart det lagt plankar til å gå på der steinane låg for langt frå kvarandre. Det var eit problem med desse plankane. Dei låg så lågt over vassflata. Når det vart flaum, hadde dei ein lei vane med å verta rivne med av vatnet og stikka til havs. Men karane har vore oppfinnsame. Plankane vart festa rimeleg godt i den eine enden medan den andre enden var fri, slik vart planken hengande i straumen til vatnet gjekk attende og planken kunne leggjast på plass att.

Pulsåra - hovudvegen over Jæren

I moderne kommunikasjon - infrastruktur - er vegane pulsåra i samfunnet. Utan vegar og bruer skrantar

samferdsla, varer og tenester når ikkje fram - eller når ikkje fram så fort som ynskjeleg. Ofte er vegar og bruer eit kjenneteikn på det som skil eit industriland frå eit utviklingsland. Vegane er viktige for å få fram varer og tenester.

Vi har båt og fly, og jernbane er strekt mellom byane. Båtar kan frakta gods og passasjerar billeg langs kysten og inn og ut av fjordar, men dei kan ikkje segla opp dalane og inn i landet. Flyplassane er dyre å byggja og flyfrakt er kostbar. Jernbanen kan frakta store godsmengder og mykje folk og er miljøvenleg. Jernbanenettet er så grismaska. Nettet av vegar bind gardar saman, knyter bygder, kommunar saman til ein tett vev slik at byar og tettstader får produkta og tenestene dei treng for å overleva.

I nyare og eldre litteratur vert det synt til at amtmann de Fine skal ha skrive at det i 1745 ikkje fanst ein veg i Ryfylke medan det var kring seks mil med veg som kunne køyrast med karjol sør for Stavanger. Den vegen fortel de Fine var ein sandveg ved strandsida som skjøtta seg sjølv utan tilsyn og reparasjon. Vegen de Fine skreiv om var det vi kallar Kongevegen som krek seg langs strandkanten. Amtmann Scheel planla og sette i gang med vegbygging frå Stavanger og sørover i 1789, og i 1805 er vegen ferdig til "Søiland i Haa". Det var ein etter måten fin veg med god standard, men det vart ein "berg og dalbane" med mellom anna Gauselbakken, Tubakken og Saltebakken for å ta med nokre av dei verste kneikane for hest og mann.

"Trods Jernbaner, Dampskibe, Automobiler, ja endog Luftskibe med, er dog Veivæsenet og Veiene

Udviklingens mest fundamentale Fremskridtsmiddel -,"skreiv lensmann M.A. Grude i "Jæderen 1814-1914. "M.A. Grude stiller seg tvilande til at det fanst bygdevegar i Time ved inngangen til 1800-talet. Det var gangstiar og ridevegar som stort sett gjorde seg sjølv. For å koma over bekker og åer måtte ein finna eit vad eller syta for at det vart lagt ut gangsteinar. Vegloven av 1824 sette fart i veg- og brubyggjinga, men den gamle skipreideordninga - som vart lagt ned i 1851 - skapte store vanskar i mange år ved at mange måtte vera med ved avgjerder om vegval, roder og fordeling av kostnader. Til Houglands Skipreide høyrde 26 gardar i Time, 6 i Nærbø og 12 i Orre-soknet og ein gard i Gjesdal, skreiv Ola Aurennes. Var det rart at det vart vanskeleg å gjera alle til lags?

Det står at "Søilandsbroen får en Hovedreparation i 1835". Det vil seia at brua må ha eksistert ei tid før for å ha hatt bruk for ein reparasjon. Den brua kom til å stå til 1944 - 2.verdskrig - då tyskarane bygde ny bru litt lenger nede. Den gamle brua hadde to spenn, det vil seia at det var murt eit brukar i stein midt ute i elva. Det brukaret er borte, men landkaret på Nesheimsida er godt synleg.

Den nye brua vart nok vel farleg for mjuke trafikanter med aukande trafikk. Det vart derfor lagt ein sykkel- og gangsti i spennbetong ved sida av for å skilja trafikken.

I boka "Hå 1837 –1937" står det om ei bru frå Hå over til Njærheim, kalla "Den gamla brua". Kva tid den brua vart bygd og riven, er ikkje tidfest, men ho fanst i alle fall i 1766. "Over Næremsbroen gaar den

almindelege Kjøre-, Ride- og Landevei over Jæderens Land." Brua var 60 alen lang og 6,5 alen brei. Brua hadde vore utsett for isgang og øydelagd sju gonger i løpet av dei 20 åra før. Men kvar gong har folk funne materiala til brua og bygt ho opp att, men siste gongen for alle materiala til sjøs. Folk som ferdast Kongevegen, skulle ha nytta denne brua. Det var i reskriptet av 5. desember 1766 at folk som mellom anna budde i Hougland skipreide vart pålagde å betala for utgiftene til denne nye brua og Fosbroen.

"Undems bro"

I arbeidet med å godkjenna dei nye vegane står det nemnt at det i 1837 var ei bru over åa på Undheim - "Undems Bro". Den brua var av tre og vart riven og materiala selde då ny bru i stein vart opna i 1901. I 1951 vart brua utvida frå ei vegbreidd på 2,5 meter til 6 meter slik ho står nå. Det var to vad ikkje langt frå brua på Undheim - Alisvadet og Skårlandsvadet.

Alisvadet låg rett nedanfor Bjørnholen ved mølla som sto her. Det var som eit vegskille der. Vegen frå Årestad kom dit saman med han frå Tunheim, så var det å vada åa for å koma til Undheimsgardane eller innover til Tjåland, Skårland og Sikveland. Det er derfor grunn til å tru at den gamle "Undems Bro" ikkje var så veldig mykje meir enn ein planke for folk til fots, ikkje noko til å fara over med hest og langt mindre kjerre. På den tid var det vanlege synet meir gåande og ridande enn folk med køyredøning utstyrt med hjul.

Sara Skårland fortalde i ein samtale at Sikvalands-folket gjekk over fjellet på nordsida av Tjålandsvatnet



Undheim bru er her under bygging i 1901. Det var nok spanande å sjå korleis det ville gå når stillaset i tre vart fjerna. Bak stillaset kan vi sjå den gamle brua omtalt allereie i 1837. Huset til høgre er Undheim meieri bygt bare eit par år før etter teikningar av meierimeister J. Grude.
Foto: Jens L.A. Bassøe * Statsarkivet i Stavanger.



Undheim bru står ferdig, og den gamle brua er fjerna og materiala selde. Det er Årestadgarden vi ser i bakgrunnen. Det vesle huset i åkanten er ei av dei mange bekkakvernane som låg til åa på Undheim.
Foto: Jens L.A. Bassøe. * Statsarkivet i Stavanger.



Undheim bru etter utvidinga frå 2,5 meter til 6 meter i 1952. Den gamle steinkvelven frå 1901 kan vi skimta under brua. Det første meieriet på Undheim låg der treklynga i framgrunnen nå står.
Foto: H.T. Indrebø.

når dei skulle nedover i bygda til kyrkje eller til byen.

Oppe i Mærliia var det og bru. Ho fekk seg ein skikkeleg trøkk under ein uhorveleg flaum i 1909. Då vart det stor skade både på denne brua og vegane i bygda.

Brua ved Fotlandsfossen

Her har vore tre ulike slag bruer ved fossen. Det er for det første brua som er her nå. Den andre som fekk avløysing, gjekk over elva rett ved sida. Det gamle brukaret ligg der og er framleis godt synleg. Denne brua hadde trestokkar som køyrebane. Den tredje og eldste brua over fossen er det knytt ein del uvisse med. Altså: Det ser ut til at det må ha vore ei tredje og eldre bru, meiner S.Undheim. Mykje kan tyda på at det er restar etter eldre brukar. Kartet frå 1816 på side 46 har teikna inn bru over fossen, dvs. to bruer, ei på 16 alen og ei på 12 alen.

I boka "Bruer og brubygging i Rogaland" står det skrive side 110: Det må ha vært en bru på Fosse helt tilbake til 1766. Ved kongelig reskript 5. desember 1766 er det bestemt at - "saavel Nærems - som Fossebroens bekostning herefter skal bestrides af den samtlige Almue i Houglands Skiprede."

Det må vera feil at Fosse bru sto ferdig i 1766. Sjå eige avsnitt. Grunnen er at Fosse bru vart bygt først då vegen Garborg - Kverneland vart anlagt i 1899.

Det er kjent at brua over Fotlandsfossen ein gong heitte Fossebroen eller Fosbroen, og fossen heitte Fosbrofossen.

1. november 1865 vart det tinglese følgjande:



Fotlandsfossen brusar heftig i haustflaumen i august-september 2004. Det er rikeleg med vatn i laksetrappa bygt i 1952. I bakgrunnen er den nye Fotlandsbrua. Brukaret til den gamle ligg bak bergknausen midt i biletet.

Foto: H.T. Indrebø

"Undertegnede ere forenede om, at der i Haa-elven fra Havet til Fosbroen skal tilveiebringes en fire Alen bred Midtstrømslinie." Laksen gjekk ikkje lenger opp enn til fossen. I møteboka for Haaelvns Laxefiskerie er Fosbroen og Fosbrofossen omtala fleire gonger frå 1860-talet og utover.

Fosse bru

Fosse bru slik ho svingar seg i betong, er ganske ny. Den eldre Fosse bru vart bygd i stein 1899 i samband med bygginga av vegsambandet frå Garborg om 1900-krossen, og ho står framleis høgare oppe i elva, rett nedanfor garden til Tarald Oma. Det er flott handverk i mura stein. Den gamle brua er framleis vegstellet sin eigedom. Den eldste brua som ber namnet Fosse bru



*Fosse bru vart bygd i 1899. Brua er nå bare open for fotgjengarar. Ho fekk avløyning av ny betongbru i 1974. Foto: Jens L.A. Bassøe.
* Statsarkivet i Stavanger.*



*Fosse bru sett frå den nye brua lenger nede i elva. Legg merke med korleis det har grodd til med tre og buskar langs åa.
Foto: H.T. Indrebø*

og som er ute av vanleg trafikk, er altså bare 105 år gammal.

1900-krossen har fått namnet etter anleggsåret, då vart det bygt ein arm på vegen ned til Bryne.

"Taksdalsbroen"

Her er eg på gyngande grunn. Den løyvinga av pengar som er nemnd 9. februar i 1889 må gjelda for brua bygt etter senkinga på 1880-talet, som i daglegtalet nå vert kalla Planken. Før var det ei trebru, men nå er det ei spennbetongbru for gåande mellom dei to gardane.

Det var ikkje vegutløyising til Sæland og Eikeland før mange år seinare, og ei løyving til bru over det nye løpet for Hå-elva, var det neppe. Brua som går over Håelva på Taksdal er bru nummer to. Den brua som står i dag, vart bygd av tyskarane under krigen. Den gamle brua sine brukar vart sprengde bort av tyskarane. Det kunne verta for lett forein eventuell invasjonstyrke å laga seg ei provisorisk bru på dei gamle brukara, vart det fortalt.

Hengebruer

Det har vore to hengebruer over Hå-elva, ei oppe på Nesheim som gjekk over til Alvaneset. Brua hadde to spenn ved at ho låg på ein stor stein midt i elva - Møllesteinen. Då det vart lagt kloakkleidning frå Nærbø ned til sjøen, vart den gamle hengebrua riven og steinen sprengd.

Lengst ned i elva er det ei anna hengebru. Ho vart sett opp i 1920. Det er ei privat bru som vert halden i god stand. Eigarane er gardane Nærland og Hå. Det er



På 1960-talet blei den gamle hengebrua på Nesheim riven og Br. Risa la kloakken frå Nærbø til sjøen i denne traudragaren. På toppen blei det montert ei ny gangbru, som framleis er i bruk. Foto utlånt av Br. Risa.

eit særmerkt kulturminne bygt for at laksefiskarane kunne koma lett frå den eine til den andre sida av åa.

"La de tusen blomster blomstre"

Ikkje alle stader var det gangsteinar og planke. Det var så si sak å vassa åa til kvardags, men til sundags og kanskje verre, når ein skulle til jenta ein var glad i, burde ein helst koma både velstelt og turr til gards. Kva gjer ein ungdom når han bur på eine sida av åa og jenta på den andre og åa går høg og stri? Jau, hestar har høge føter, og då var det bare å låna hesten på garden og la hesten ri seg over. Vel over til Taksdal, var det å sleppa øykjen som sjølv fann vegen attende og heim og guten turr fram til jenta. Koss det gjekk då han skulle heim til Undheim? Då gjorde det ingen ting, for han skulle heim og leggja seg likevel.



*Roger Risa er på veg over "Planken" – ein regnvørsdag i september 2004. Det var ein gong ei bru over åa her som fekk avløyising av denne "planken" - ei gangbru - i betong mellom Taksdal og Litla Undheim.
Foto: H.T. Indrebø.*

"Sallyplanken"

Det var ein planke over Tverrråa som batt Njølstad og Mauland saman. Tverrråa kan vera ganske strid, og kantane kan vera både bratte og sleipe. Så hadde det seg slik at på Njølstad hadde dei ei tenestejente. På Mauland var det ein gut i høveleg alder som hadde fått eit godt auge til jenta - Sally. Guten var så tittgjengd over planken at han fekk namnet "Sallyplanken." Til slutt vart det feiring og bryllaup, og det skal leva etterkomarar etter dei to, fortel saga.

Åa har vore ei naturleg grense og eit fysisk skilje

for både folk og fé, på godt og vondt. Det fortel historia om dei to på Mauland og Njølstad, men dei har nok ikkje vore dei einaste. Etter kvart kom det faste, solide bruer over Hå-elva bygde i tre og først seinare i stein. Når første brua over elva vart bygt, er ikkje tidfest.

Kjelder og litteratur:

Sjå under artikkelen "Livet langs med Ånå".