

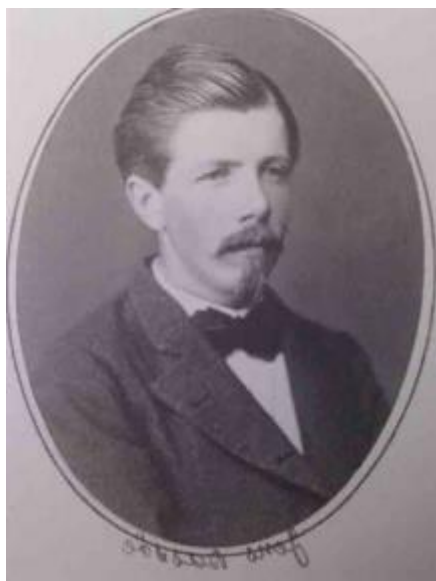
Rage bru

Av: Christian F. Uhl

Steinhvelvbruer

Rage bru er en av mange steinhvelvbruer i Norge. I følge Vegvesenets register for bruer er det omkring 282 steinhvelvbruer på det norske riks- og fylkesveinettet. Helt fra begynnelsen av 1600-tallet til midten av 1900-tallet ble det bygget steinhvelvbruer i Norge.

Steinhvelvbruer før ca 1850 var som regel bygd av naturstein uten noen bearbeiding eller bindemiddel. Senere brukte man gjerne hogd stein og la hvelvsteinene i kalkmørtel eller – som i Rage bru – med sementmørtel som bindemiddel.



Jens Laurits Arup Bassøe
(1853 - 1946)

Jens Laurits Arup Bassøe

var den første amtsingeniøren i Stavanger amt (Rogaland fylke). Han ble ansatt i 1899 med ansvar for anlegg og vedlikehold av hoved- og bygdevegene i amtet. Bassøe kom fra Råde i Østfold. Han var utdannet ved Zürich Polytech Institute i Sveits. Hans mor var Thomine Christine Oftedahl, datter av Eidsvoldsmannen Lauritz Andreas Oftedahl, som hadde sine røtter fra Oltedal. Bassøe hadde stillingen som amtsingeniør til han gikk av for aldersgrensen i 1923.

Veinettet i Norge

hadde framover mot år 1900 blitt bygd ut og modernisert slik at det framstod som meget godt til bruk for hestekjøretøy. Utenlandske turister som besøkte Norge skriver i sine reiseskildringer om "the excellent Norwegian roads" etter at de hadde kjørt de mange turistvegene med hest og karjol rundt omkring i landet.

Den første bilen ble importert til Norge i 1896. Vegene her

til lands var ikke bygd med tanke på slike kjøretøy. Det var sterk motstand mot å tillate allmenn ferdsel med automobil på vegene. Helt fram til 1915 var det mange av de folkevalgte på Stortinget som var mot å satse på bilen som transportmiddel.

I 1908 behandlet amtstinget i Rogaland "vedtægter for Benyttelse af Motorvogne paa offentlige Veie inden Amtet" på grunnlag av et forslag fra Vegdirektoratet. Amtsingeniør Bassøe hevdet da:

Det maa antages sandsynligt at Bruk af Automobiler i Fremtiden vil kunne faa adskillig Betydning, hvorfor man til en vis Grad stille sig velvillig, men paa den anden side kan det neppe nægtes, at der ogsaa er særdeles store ulemper forbundet med Brugen særlig under saadanne Forhold som her i Amtet, hvor Brugen ialfald endnu i nogen Tid vil bli meget sjelden. Det kan nemlig ikke betviles, at mange Heste vil ble skræmt, saaledes at der kan opstaa ulykker. Jeg synes derfor, at det vilde være meget rimelig, om man her i Amtet indskrænkede Tilladelser til at benytte Automobiler til slige, der skulde gaa i nogenlunde regelmæssig Rute. Slige Automobiler vil Hestene snart vænne sig til.

Derimot bør den efter min oppfatning ikke gives Tilladelse til Lystkjørsel med Automobiler, da sliig Kjørsel vil være til overmaade stor ulempe og til omtrent ingen Nytte.”

Byggingen av Rage bru



Foto: Christian F. Uhl

Så tilbake til 1900. Da var det ingen biler hverken i Gjesdal eller Høle. Og byggingen av Rage bru ble selvfølgelig gjort med tanke på å kunne komme seg fra Dirdal til Ålgård, Jæren og Stavanger på en enklere måte enn før – til fots eller med hest og kjerre.

Byggingen av brua startet med fundamentering sommeren 1900 i sterk varme. Amtsingeniør Bassøe beskriver arbeidet dette slik i sin rapport 27. desember 1900:

”På nordre side blev der til udgravningen anvendt en almindelig stor mudderskuffe med et simpelt spill bestaaende af en enkel trommel. Paa søndre side blev opsat en kran for at løfte op de temmelig store stene, som laa i røisen...

...Man forsøgte først at lave til betongen paa land under solseil og kjørte den paa skinnegang til fundamentet. Kassen (som betongen ble transportert i) ble satt på trallen og straks betongen var færdig, blev den kastet op i kassen, som derpaa blev skjøvet lige ud til taljen og firet ned. Fra paaholdningen af vand til betongen var i kassen gik 5 minutter. Fremkjøring og nedsænkning tog 2 minutter, altsaa i det hele 7 minutter, men det gik for langsomt, thi betongen bandt sig førend kassen blev nedsænket. Det var nemlig mget varmt under arbeidet. Man måtte derfor flytte blandingsgulvet bort til fundamentet og anbringe gulvet

saa, at kassen hang lige ved siden af gulvet saaledes at man skuffede betongen lige op i kassen, som derpaa øieblikkelig blev sænket ned. Da cementen var saa hurtigbindende i den stærke varmen (solseil anvendtes hele tiden) blev sand og cement efter at være grundig sammenblandet lagt tør ovenpaa puklaget og vand først tilsat efter at det hele var godt sammenblandet. Paa denne maade gik det som regel 4-5 minutter fra vandets paaheldning til betongen var i bunden og da undgik man, at den bandt sig, men det krævede mange flytninger af gulvet, hvilket var noksaa besværligt.”

Etter at fundamenteringen var unnagjort, startet arbeidet med å lage forskaling til buen. Den ble laget i to deler som så ble skrudd sammen. Forskalingen ble støttet opp av tømmerstokker og kledd med papp på oversiden.

Stein til hvelvet slapp man å kjøre langt for å hente. Samme år (1900) var det nemlig startet opp et steinhoggeri på Rage, ”Rage Gadestenshuggeri”. Snekkermester N. E. Tjensvold fra Stavanger hadde fått rett til å drive steinbrudd på Rage. Her arbeidet det 8-10 mann. Steinbruddet lå bare 3-400 meter fra brua. Det skulle produseres hogd brustein (til bruk i gater), men med uvante folk ble det mye avfallsstein. Disse kunne brukes til muring av hvelvet. Hvelvsteinene ble lagt i sementmørtel – man hadde for det meste sluttet med tørrmuring. Det hele ble så forseglet med blypapp for å hindre vanngjennomtrenging. Det var viktig å få hvelvet tett slik at vann ikke skulle trenge inn og forårsake frostsprengning. Resten av brua ble tørrmurt. Til slutt ble det satt på rekkverk av jern og plassert stabbesteiner i hver ende av rekkverkene.

Hele arbeidet var ferdig 15. november 1900. Brua inngikk som et ledd i veianlegget Rage-Dirdal. Nå var Dirdal knyttet til det øvrige veinettet på Jæren, og folk som skulle til Stavanger fra Dirdal trengte ikke lenger bruke rutebåten.

Brua var i bruk fram til 1959; da ble trafikken flyttet over på den nye betongbrua.

Kilder:

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

Svein Magne Olsen: Frå tråkk til motorveg (1995)

Rutebussen nr 3-2003, medlemsblad for Rutebilhistorisk forening avd. Rogaland

Jon Bergsåker: Høle gjennom hundreåra (1964)

<https://no.wikipedia.org/wiki/Steinhvelvbro>