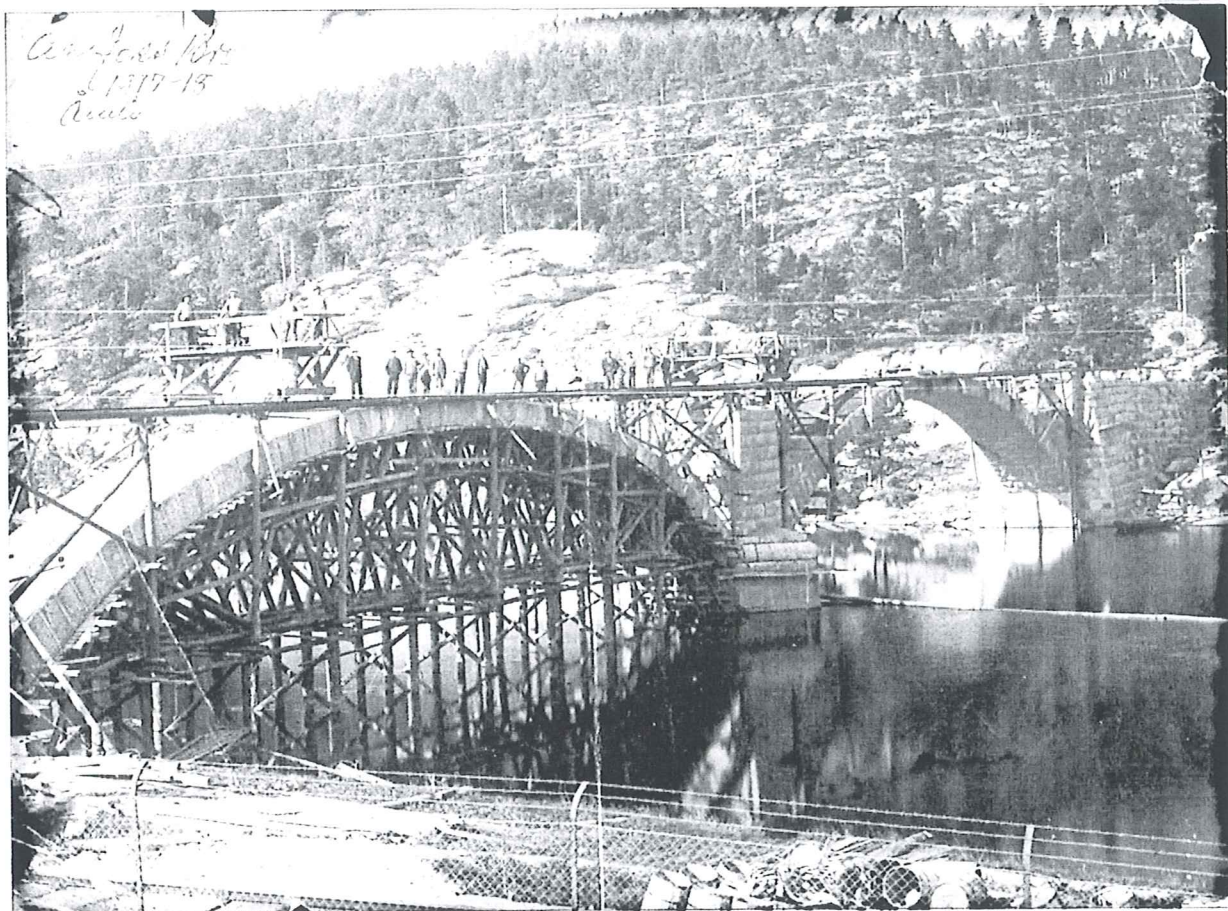


Åmfoss bru

ARILD HÅKEDAL



Brua under bygging.

Me som lever i dag kan vel vanskeleg tenke oss Åmli sentrum utan brua. Men korleis blei ho eigentleg til? Spørsmålet om ei bru over Nidelva i sentrum (Nergarden) er av gamal dato, idet fylkestinget alt i 1882 «inn-sendte andragende om en sådan bro» i samband med veganlegget Dølemo - Nergarden. «Ved dette broanlegg oppnaaes meget store fordele i trafikmessig henseende, idet man derved kunde sløife 2 store og vanskelige ferjesteder, det ene Åmlisund beliggende 3 km nedenfor broen, og det annet ved Nygaard ca 1.7 km ovenfor. Trafikken samler sig her for hele den vestlige del av Åmli herred, samt herredene Gjøvdal og Tovdal.»

Den fyrste undersøkinga blei gjort i 1887, men det var fyrst i 1911 at Stortinget bevilga pengar og at brua blei innlemma i planen for veganlegget Dølemo-Nergarden, som byrja i 1907. Det blei utarbeidd fleire alternativ

både som jernbru og steinbru. I 1913 vedtok eit bru-skjønn einstemmig alternativ VI, steinbru med 2 spenn på 40.5 m og køyrebreidde 4 m. Samanlikningar mellom jernbru og steinbru viste at steinbru blei billigast når ein tek omsyn til vedlikehald. Dessutan var det fjell i alle fundament, noko som var gunstig for steinbru. I arbeidsplanen av 1913 var prisanslaget kr. 123 900.-. Ein skulle bygge eit spenn av gonga sommarstid. Stillaset kulle brukast fyrst for vestre spenn, deretter rivast og brukast omatt for austre spenn. Tømmer skulle ved lenser avvekslande leiast i austre og vestre løp. Då det blei kalkulert med 2,5-3 mndr. mellom kvar flaum, måtte kvelvane leggest ut og samanhoggast på land.

Teikningar og utreikningar blei utført av «Nedenes amts veivæsen». Arbeidet med fundamentering starta hausten 1913 med utsprenging av vestre ende, samt mudring og utsprenging til midtpillaren. Denne

mudringa var vanskeleg då der var mykje samankitta rullestein som til dels måtte sprengast vekk. I november kom der flaum og arbeidet måtte stoppe. Støyping av ei betongkake til midtpillaren blei utført hausten 1914. Denne blei utført på den måten at ei senkekasse som var tilpassa på land etter fjellets formasjon, blei flåta ut til pillaren og samanskrudd der. Ved å legge sandsekkar på utsida av denne kassa, blei den såpass tett at støyping kunne utførast. Pukken blei ført ut i traller frå vest, mens sand og sement blir ferga frå aust. Ved hjelp av ei trallesvingekran blei så desse komponentane putta i ei blandemaskin som var handdreven. Støypinga tok 6 døgn med 2 lag på 11 - 12 mann som arbeidde 4 skift i døgnet. Støypinga blei utført lagvis med helling mot vestre spenn og armert med gamle jernbaneskinner. Dette for å tåle sidetrykket av vestre spenn. Stein til muring av midtpillaren og vestre landfeste blei tatt frå eit steintak i Hegna ca. 1 km ovanfor brua. Denne var ekstra s eig sidan den ikkje var solmorkna, men vanskeleg å kile, så det blei mykje avfallsstein. Steinen blei samanhoggen og nummerert på plassen, for seinare å bli køyrd fram på hestetrallebane. Dette arbeidet blei utført sommaren og hausten 1914. Austre landfeste blei fyrst ferdig i 1916. Steinen her var henta frå ein plass bak noverande kraftverk på Århuskleiva og køyrd fram med hest. Den vart reikna som kleinare kvalitet. Av dei som køyrde her var Per Barlinkrona med 2 hestar. Han vil for ettertida bli hugsa for å ha bore ein tunnesekk (100 kg) under kvar arm og ei fleskeskinke i munnen samstundes!

Til kvelvingane blei det henta stein frå Engenesura, 2,3 km nedanfor brua. Den var av topp kvalitet og lett å kile.

Stein som ikkje var bearbeida blei køyrd fram vinterstid, mens ferdighoggen stein blei framkøyrd sommarstid. Denne siste type stein måtte nummererast svært nøye i steintaket, mens den som blei hoggen ved brua berre blei oppstilt i rett rekkefølge. Til transport og nedlegging på stillaset blei nytta ei stor trallekran. Vestre kvelv blei ferdighogge vinteren og våren 1915. Etterat stillasen var sett opp om sommaren, blei kvelven utlagt og støypt august og september same år. Austre kvelv blei samanhoggen vinteren 1915/16, køyrd fram på stillasen og støypt juli og august 1916.

Steinane var til dels store, opp til $\frac{3}{4}$ m³. Likevel blei dei lett vint og sikkert lagt på plass. Ein gong datt ein stein ned frå 3 m høgd på stillaset, men ingen kom til skade og stillaset tålte påkjenninga. Stillaset var sers kraftig konstruert. Dette viste seg å vere nødvendig, for våren 1916 sprang ei tømmerlense og atskillig tusen tylfter tømmer la seg på stillasen trass i fleire dagars iherdig arbeid med vassen. Vatnet i elva blei då studd opp omlag 1 m.

Rekkverket i sin nåverande form blei p.g.a. omkostningane fyrst bestilt og sett opp i 1924. Då brua elles var ferdig i 1918 var det eit førebels rekkverk av tre bolta til stabbestein. Bruas vegbane var utført som vanleg puk- og grusdekke.

Det elektriske anlegget blei kosta av Åmli Forbruksforening. Lyskablane blei lagt inn i rekkverksrøyra. Lampene er gamle gasslykter frå Arendal. P.g.a. ristinga under køyring gjekk lyspærene fort i byrjinga.

Av dei som arbeidde på brua har ein funne desse: Ingeniør Horgen og oppsynsmann Mundal. Desse budde saman i eit rom på loftet hos skreddar Nilsen (Olav Olands nåverande hus). Kona Anna, heldt dei med mat. Loftsromet var og kontoret deira.

Aslak A. Engenes var den som hadde ansvaret for kilinga av stein til kvelvingane. Han stod og for sprengingar som var med krutt. Dessutan er det han som har hogge inn namnet Åmfoss Bru og årstalet 1918. Som ein kuriositet kan nemnast at det fyrst stod Åmfoss bro, men etter initiativ frå Knut Øy blei det retta til nynorsk. Det som få i dag veit er at Aslak og hogg til ein hengsla stein som kan åpnast som ei lita luke. Bak denne er det eit holrom til bruk for sabotasje. Denne ligg på øvre sida av vestre landfeste mot Elvarheim. Heldigvis blei dette ikkje bruka i 1940. Aslak datt ein gong frå toppen av stillasen og ned i elva. Då dei andre ville hjelpe han, svara han: «Redd hatten min!»

Tjostolv Bomvollen (den fyrste arbeider i kommune- styret av 1898) var tømmermann og arbeidde på stillaset.

Ei eiga smie til bruarbeide stod ved elva nedanfor der Elvarheim ligg nå. Smedar der var Teodor Finsrud og sonen Jens frå Vegårshei. Av andre har ein funne desse: Olav Kløvfjell, Johannes Mygland, Isak Netland, (opp- slagar), Svenke Olvesen (Øyestad), Søren Fjermeros (Iveland), samt ein Varum, Peder Skeimyr (Vegårshei) var med på kilinga.

Då brua stod ferdig i 1918, vart siste del av Dølemo- vegen skoten fram og stutt etter kom vegen frå Gjøv- land.

Ferjing over Nidelva var nå blitt historie.



Foto frå 1921.

Ferjesundet



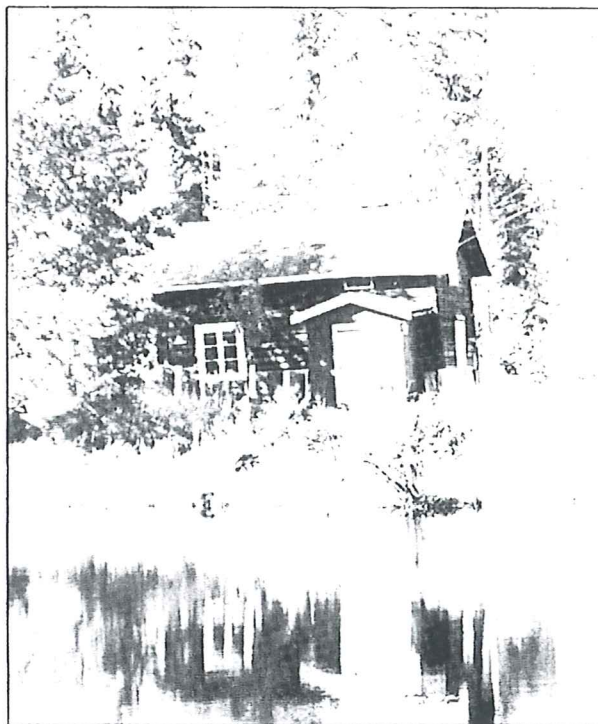
Ferjesundet, Gjermones. Ukjent år. I karjolen Olav Askland og Signe Berås.

Foto: Utlånt av Åmli historielag

Av Arild Håkedal

I dag krysser tri bruer Nidelva i og nær Åmli sentrum, Gjermonesbrua, Åmfoss bru og Javnnesbrua. Før Åmfoss bru stod ferdig i 1918 måtte elva kryssast med båt eller ferje. I dag har ein kanskje vanskeleg for å tenke seg kva for viktig funksjon ferjeplassane hadde, men det er ikkje lenge sidan dei var viktig attåttnæring. Stadnamnet Ferjesundet er i bruk i dag både om ferjeplassen ved Gjermones og ved Lillemo. Gjermones tok trafikken frå Dølemo og Tovdal, men det er det nordre ferjesund som skal skrivast om her. Jernbanens stoppestasjon «Ferjesundet» har ennå skiltet intakt. Det har ikkje alltid vore plassera slik det ligg nå. Huset til Gunvor Ferjesundet låg opphavleg på andre sida av elva og nord på Javnnesmoen med ferjerute til Gjøvlandsmoen. Her gjekk den gamle trafikken frå og til Gjøvland og Gjøvdal. Særleg er det kjent at mange bygdelag drog til Kvennfossen ved Gjøvland for å male korn då kverna her var særleg god. Vegen som gjekk frå ferjeplassen til kverna fekk då og namnet Møllevegen. I 1887 blei Gjøvlandsbrua bygd og ho feirer såleis 100 års jubileum i år. Denne var ferdigprodusera i Tyskland og klinka saman av Pusnes mek. verk. Huset på Javnnesmoen blei revet og sett opp att der det står i dag. Her var det ferjetraffikk frå 1887-1918.

Båttraffikk med lettare frakt enn hest og kjerre har sjølvsagt vore på elva i lengre tid. Nennast kan at sør for det nåverande pumpehus til vassverket var ei sto (stø,



Ferjesundet, Lillemo i dag.

Foto: A. Håkedal.

landingsplass for båt) med namnet Grefsto. Namnet kjem av at her landsette Gjøvlandsbøndane båten når dei kom på gravferd. Kista vart frakta opp vegen herifrå til kyrkja. Denne gamle vegen har nyleg fått godkjent Grefstovegen som det offisielle namn. I 1887 var altså vegen frå Gjøvdal over Gjøvlandsbrua komen fram til nåverande Ferjesund. Olav Sigurdson heitte han som dreiv ferjetrafikken. Han hadde dette som viktig attåtnering så lenge elva var oppe. Når ho fraus til dreiv han med issaging og leverte til bl.a. Åmli apotek, etter jernbanen kom i 1910 jamvel heilt til Arendal. Elva var såleis ei viktig inntektskjelde for Olav Sigurdson.

Ferja blei dregen med stålwire og trekloss som ferjemannen heldt i. Trafikken auka på med åra og i perioden 1910-1918 måtte all tungtransport som kom med jernbanen og skulle til Gjøvdal (som då var eigen kommune) over Ferjesundet.

Som det går fram av bileta tok ferja til og med bilar, sjølv om dei var sjeldsynte.

Åmli skyttarlag bygde sin skytebane på Hauglandsmoen i 1902. Dette må og ha verka inn på ferjetrafikken, bl.a. blei Amtsmesterskapet (Samlagsstevnet) halde her i 1912 med deltaking frå heile fylket. Elles vart skyttarhuset mykje nytta av ungdom til danseplass på laurdagskveldane. For dei som ikkje hadde båt vart det å vekke ferjemannen når festen var slutt. Det er neppe bare på danskeferja det har gått lystig for seg!

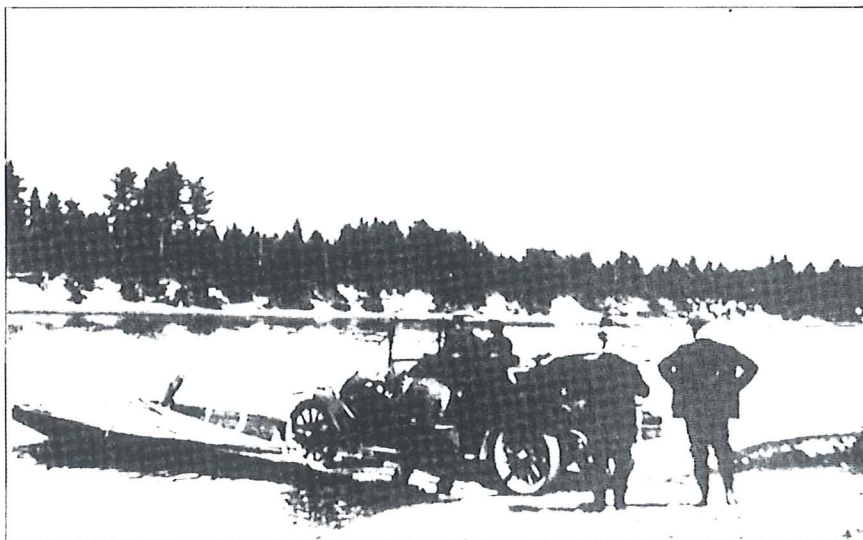
I dag er det ikkje mange spor att av ferjetrafikken, men husa ligg ennå på begge ferjeplassane med ein vakker aldersstemning over seg.

Kjelder: Samtaler med Harald Lauvland og Theodor Knutsen.



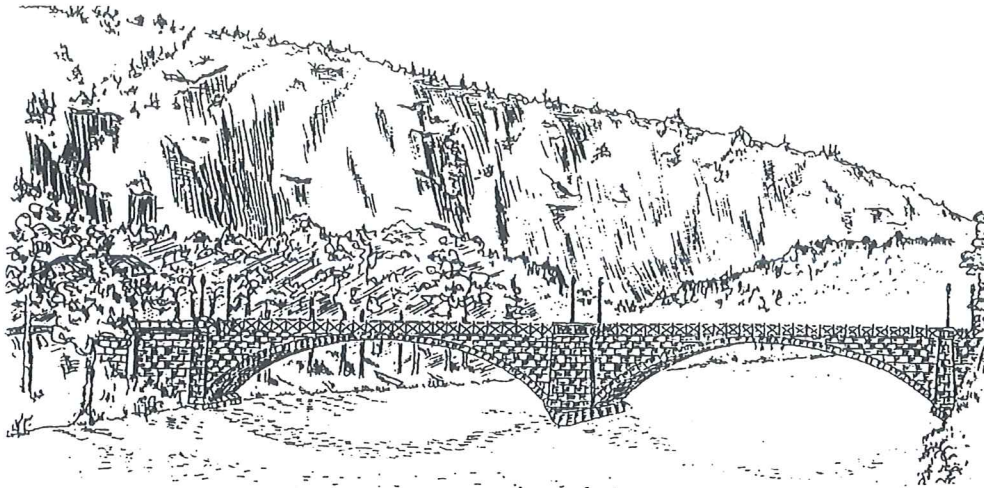
Ferjesundet, Gjermones i dag.

Foto: A. Håkedal.



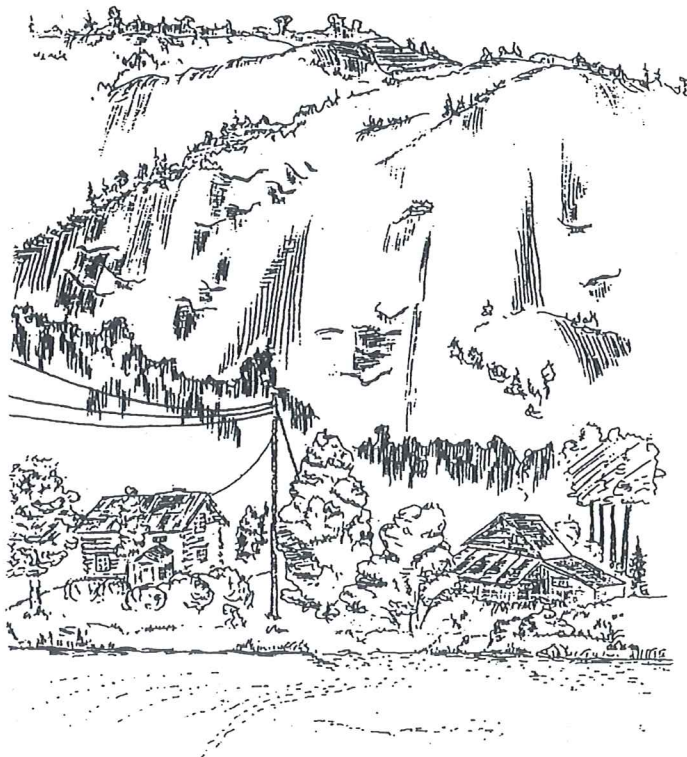
Ferjesundet, Lillemo. Ole Thommesen med fylgje på veg til Smith & Thommesen sine eigedomar i Gjøvdal. Truleg ca. 1915.

Frå boka «Arendalsvassdraget. Et vassdrag i samfunnets tjeneste».



OPPGÅVER TIL ÅMFOSS BRU OG FERJESUNDET.

1. Når starta arbeidet med Åmfoss bru, og når stod ho ferdig?
2. Kvifor blei det steinbru og ikkje jernbru?
3. Kva var det fyrste arbeidet som blei gjort?
4. Kva for spenn blei bygd fyrst?
5. Kor henta dei steinen til denne frå?
6. Kor henta dei steinen frå til det andre spennet?
7. Kor kjem lampene på brua frå, og kva vart dei bruka til før dei kom hit?
8. Korleis og kvar ifrå kom ein seg over elva til Gjøvdal før brua blei bygd?
9. Korleis og kvar ifrå kom ein seg over elva til Dølemo før brua blei bygd?



Illustrasjonar:
Odd Einar Ufsvatn