

23. RAGE BRU

GJESDAL KOMMUNE

Rv. 45. Ved Ragsvatnet, ca. 2 km øst for Oltedal sentrum.

Brutype: Steinhvelvbru

Byggeår: 1900

Lengde: Ca. 26 m

Lysåpning: 14,0 m

Bredde: 2,5 m kjørebanebredde

Byggekostnad: kr 5399,63

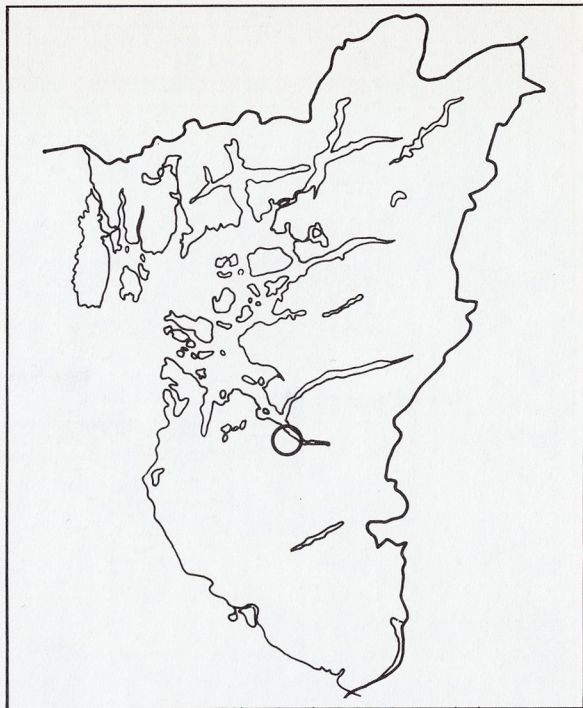
Det foreligger en utførlig beskrivelse og dokumentasjon av byggearbeidet på Rage bru:

Brua ble fundamentert på hard grusbunn etter at løsmasser og stor stein var fjernet.

«På nordre side blev der til udgravningen af fundamentet anvendt en almindelig stor mudderskuffe med et simpelt spill bestaaende af en enkel trommel. Paa søndre side blev oppsat en kran for at løfte op de temmelig store stene, som laa i røisen. Bruen av mudderskuffen krævede 8 mand», skriver amtsingeniør Bassøe 27.12.1900.

Fundamentene er i støpt betong. Man hadde liten erfaring med sement-arbeid og i særdeleshet med støping under vann, slik det fremgår av Bassøe sin rapport fra vårt første famlende forsøk med betongarbeid:

«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.

Rage bru sett fra vest. Foto: A. Follaug, 1984



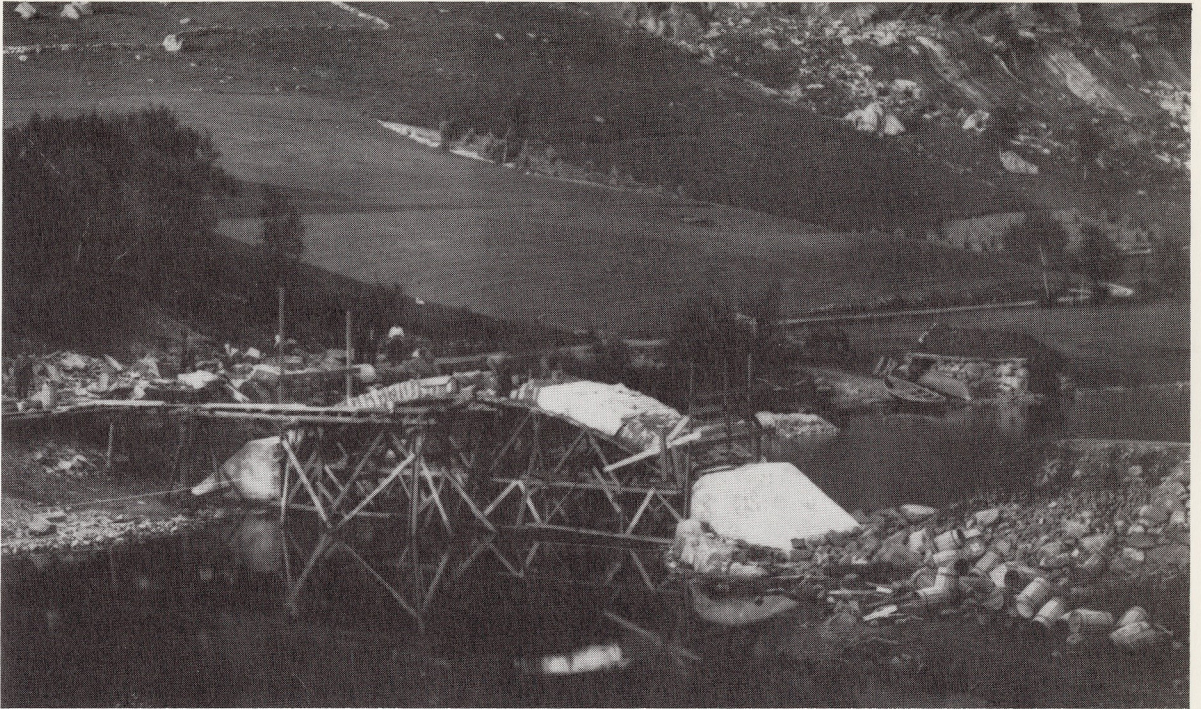
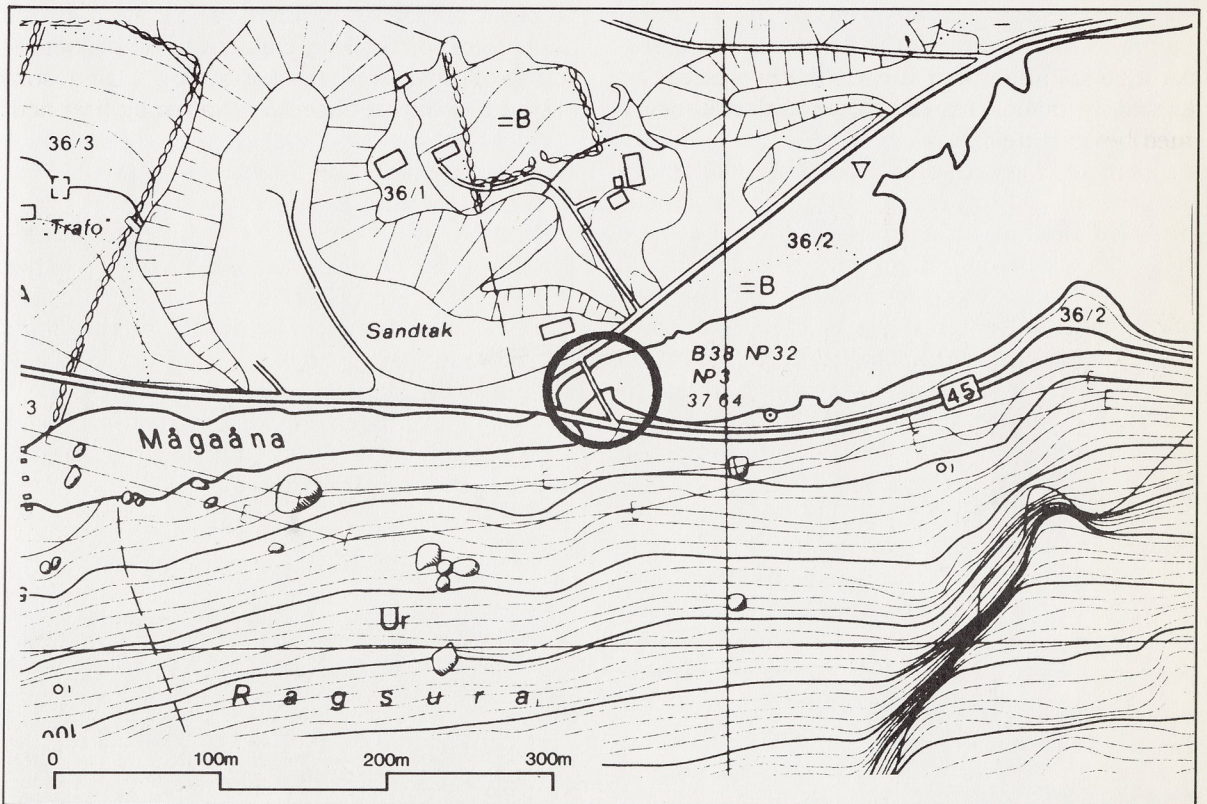
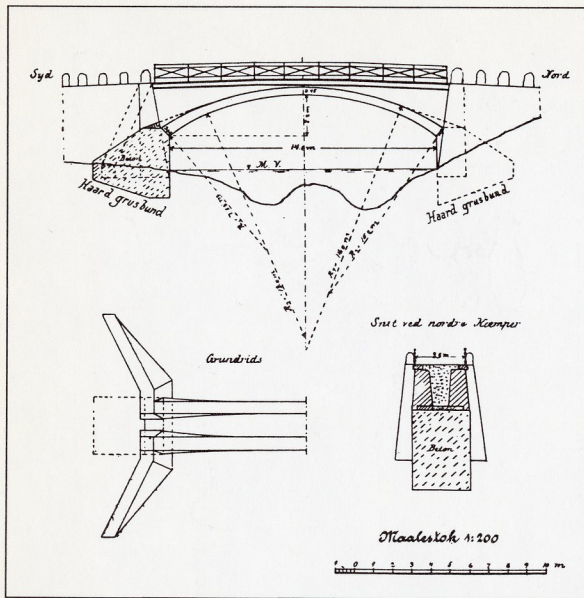


Foto: J. L. A. Bassøe, 1900





Fra paaheldningen af vand til betongen var i kassen gik 5 minutter. Fremkjøring og nedsænkning tog 2 minutter altsaa i det hele 7 minutter, men det gikk for langsomt, thi betongen bandt sig, førend kassen blev nedsænket. Det var nemlig meget 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.»

Forskalingen til hvelvbrua ble laget av 3 lerbuer, som ble satt sammen på land etter at hele buen var tegnet opp på et plankegulv. Forskalingen (buen) ble laget i to deler som ble skrudd sammen på bryststedet. Den ble støttet opp av tømmerstokker og forsvarlig skoret av. Plankegulvet som hvelvsteinene skulle legges på ble kledd med papp.

Stein til hvelvet kom fra Rage steinhuggeri som lå 3–400 m fra bryststedet. Steinhuggeriet var

nylig startet og det skulle produsere hogd kantstein, men med uvante folk (nybegynnere) ble det mye avfallsstein, som ble brukt til muring av hvelvet.

Steinen var 15–25 cm tykk, 25–40 cm bred og opptil 100 cm lang, så man hadde lite arbeid med å kile den til for å kunne mure med den.

Steinen ble transportert på skinnegang på solide trebukker fra veien og ut langs hvelvstillaset.

Hvelvsteinen ble lagt i sementmørtel, og hele hvelvet ble dekket med et betonglag på 2–4 cm. Dekket ble så forseglet med et lag blypapp. I skjøtene mellom blypappen ble det smurt tjære. Det vanlige på denne tiden var å bruke jutestrie mettet med bek eller tjære for å få hvelvet tett slik at vann ikke skulle trenge inn og frostsprengre vinterstid.

Muringen av hvelvet ble utført i tiden 4. – 21. september og krevde 18 dagsverk.

Resten av brua er tørrmurt. Gesimsstein ble levert ferdig tilhagd fra steinhuggeriet. Rekkverket er i jern med stolper av firkantjern og med rekker og diagonaler av flatjern over buen. I endene er det rekkverk av stabbestein.

Hele arbeidet var ferdig 15. november 1900. Dagslønnen for formannen var kr 4,- mens de andre tjente kr 3,50 pr. dag. For hest og kjører til transport av stein betaltes kr 4,50.

Under siste krig ble rekkverket tatt av og brua utvidet i bredden ved å legge på et plankedekke. Dette ble imidlertid fjernet, og rekkverket ble satt på plass igjen etter at krigen var slutt.

Brua ble bygd som ledd i veganlegget Rage – Dirdal i Høle, som knyttet Dirdal til det øvrige vegnett på Jæren. Før denne vegforbindelsen kom, var man avhengig av rutebåt for å komme fra Dirdal til Stavanger.

Brua var under ordinær trafikk fram til 1959 uten nevneverdige vedlikeholdskostnader. Fra 1959 ble trafikken flyttet over på ny betongbru noe sørvest for «gamlebrua».

Foto: A. Follaug, 1986.

