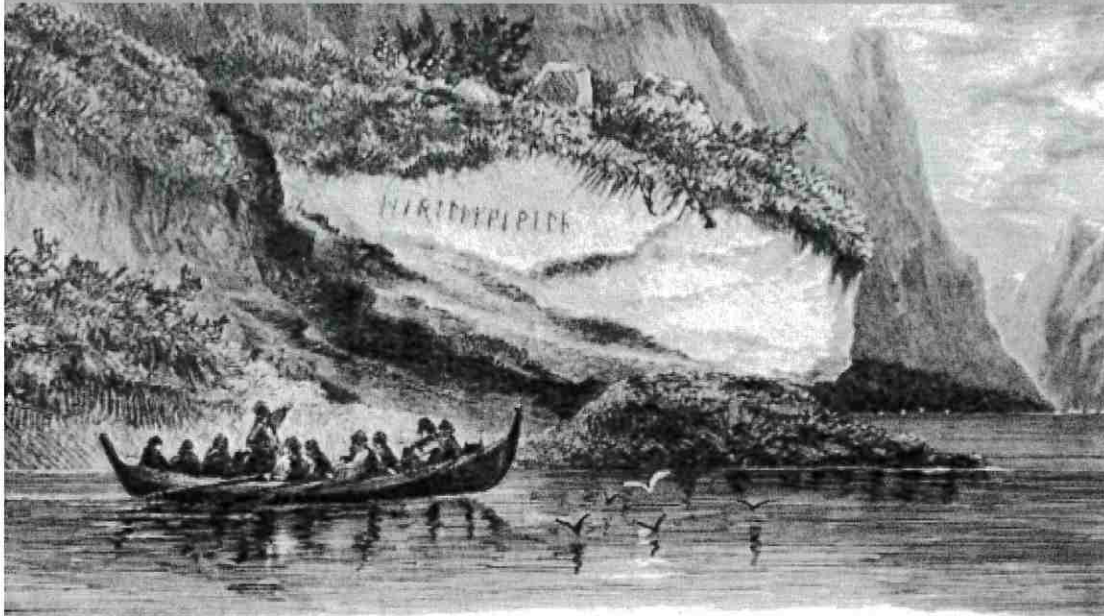




Rauma historielag

ÅRBOK FOR RAUMA 2019



MIRIFÉYPIPIK

Hensbrua, Kari Bru'n og Grøttabrua

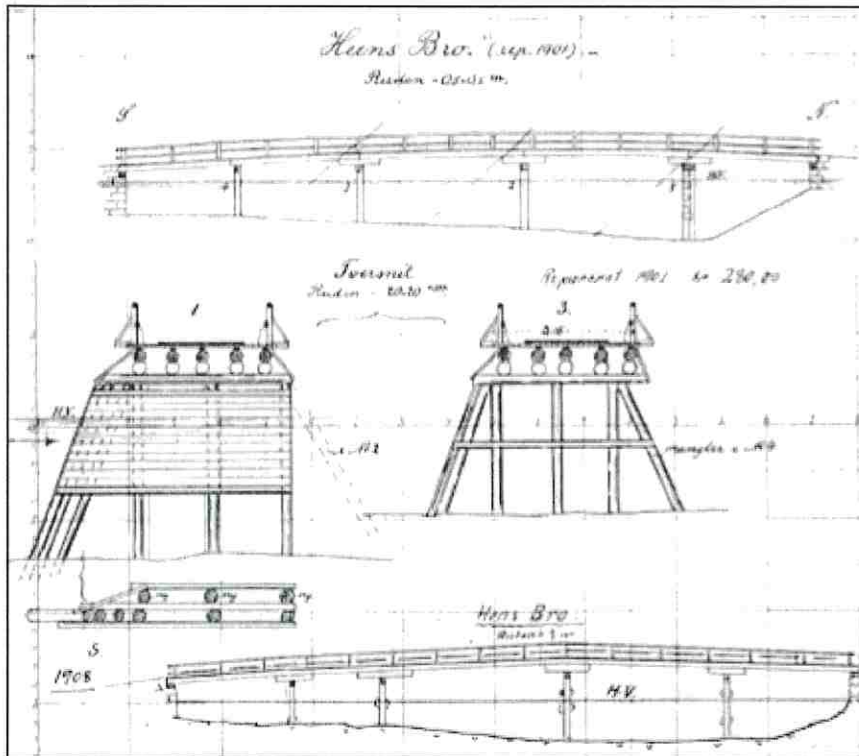
Av Edmund Sjøvik

Elvane har oftast vore eit aber for samferdselen på våre kantar. Me har ikkje store, stilleflytande elvar som eignar seg til båttransport – bortsett frå nedste delen av Rauma. Enkelte stader har elveisen vore god å ferdast på om vintrane, og somme stader har det vore tømmerfløyting. Det skal ikkje stor grova til før det blir problem med kryssing. Å byggje bruer har alltid vore ei utfordring, og ei utfordring fører gjerne til kløktige løysingar. Også i vårt område er det bygd bruer på svært forskjellige måtar.

Hensbrua

Når den første brua over Henselva kom, veit me ikkje. Det er truleg ikkje så svært langt tilbake i tid. (Når det gjeld namnet Henselva, så blir det gjerne brukt om elva frå der Isa frå Grøvdalen og Glutra frå Dalsbygda renn saman. Men somme brukar namnet Isa heilt ned til sjøen.) Det var i alle fall bru før 1901, for då vart den reparert. Den vart nok bygd nokre tiår før, frå den tida då kjerrevegane vart skikkeleg opparbeidde. Dette var ikkje riksvegen til Molde før vegen gjennom Bjørja vart ferdig i 1906.

Frå Vegkontoret har me fått papir som viser restaureringsarbeidet i 1901. Der er også ei teikning frå 1908. Då nyebrua skulle byggjast i 1913 var dekket på gamlebrua så dårleg at det måtte gjevast klår beskjed om utbetring umiddelbart.





Hensbrua i Isfjorden før ny bru kom i 1913-14. Karane har nok vore på Åndalsnes og skyssa turister. Brustaud i bakgrunnen. Foto: Romsdalsmuseets fotoarkiv

Arnold Grøvdal hadde dette biletet i Åndalsnes Avis for mange år sidan. Han skriv:

Den fremste vogna blir visst kjørt av Kristoffer Moen bosatt på Tokle, og i den fjerde vogna – med fire hjul – sitter Anders Børresen Grøvdal.

Følget skal være på veg heim etter endt skyssdag. Huset vi ser skal tilhøre den såkalte «Fin-Kari» som sies å ha vært en meget flink syerske.

Ørjar Heen skriv etter å ha sett dette biletet:

Som bildene viser, var dette en lav bru på pilarer (påler). Pålene som fortsatt kan ses viser at den gamle brua stod litt nedenfor den nye. Jeg er blitt fortalt at det var diskusjon om brua som ble åpnet i 1912 (skal vere 1914, ES) også skulle være en pilarbru, men tilhengerne for buet steinbru i ett spenn vant. Det var populært å bygge slike bruer i begynnelsen av 1900-tallet. Se bare på noen av bruene på Raumabanen. Det måtte en stor fylling til for å lede veien opp til den høye brua. (Det blei tatt ut masse frå det såkalla sandtaket der Hallen bakeri seinare bygde. Ein skinnegang gjekk ned til brua, og hestar drog vaggane, ES) For å lette adkomsten for dem som bodde i Brustauå, ble det laget en steintrapp opp til veien. Denne trappen forsvant da veien ble utvidet i forbindelse med bygging av den eksisterende brua (1994).

Brustaua og Kari Bru'n (Kari Moa)

Den sto på vår eiendom (Ørjagarden) og selv om vi slo marka rundt, var jeg aldri inne i «stauå». Jeg synes å huske at det lå en form av mystikk rundt huset, og ungene hadde respekt for henne som bodde der. Det er litt uklart når den ble revet. Kjell Hatlen og jeg er begge av den mening at Brustauå sto til nærmere 1950.

Kari flyttet fra Brustauå en god stund før den ble revet, eller skal vi si falt sammen. Hun flyttet til Stein, i huset hvor familien Odden den gang bodde. Om hun bodde der helt til sin død i 1952 er uklart. Jeg husker Kari ganske godt. Jeg husker henne i sid stakk, med sjal og skaut – alt i mørke farger. Jeg husker den pene, gamle damen komme vaggende opp Hensbøen bærende på et handlenett. Det gikk ikke fort, og hun tok seg tid til å besøke kjente på Hen. Noen ganger kom hun sammen med en annen gammel dame, også i sorte klede. Det var Fante-Karoline som var venninne med Kari og som jeg mener bodde i Brustauå når hun og familien var i Isfjorden. Kari, noen ganger sammen med Karoline, besøkte ofte min mor og satt på kjøkkenet, drakk kaffe og fortalte om gamle dager og om et liv med hardt arbeide. Som tidligere fortalt var det en kjent sak at Kari var veldig flink med alle former for sying og annet håndarbeide. Kjell Hatlen forteller at hun som et æresoppdrag fikk ansvaret for å holde prestekragene vasket og

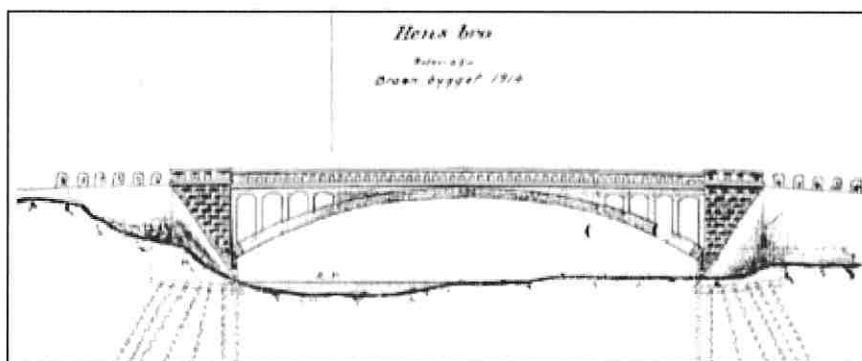
stivet. Kari ble 93 år. En liten gravstein vest for kirkebygningen på Hen har følgende inskripsjon: Kari Moa f. 19-6-1859, d. 15-9-1952. Takk for alt.

Kari døydde på gamleheimen Oluf Heen's minde på Hen, seier Elling Thokle.

I folketeljinga for 1900 på Brustauå (43/12) er utanom Kari også oppført: Ole Eriksen Moa f. 1823, hennar far, og dottera Olga Kasbara f. 1894. Olga vart gift Aleksandersen. På gravsteinen på Hen står det: Olga Hen Aleksandersen f. 21/7 1894-d. 13/7 1951. Ho hadde ein son, Anker, og han drukna nede på Hensørane, 8 år gammal: Anker Jull Aleksandersen f. 23/3 1918-d. 2/8 1926.

Nye brua

I 1913 kom dei i gang med ny bru. Vi kan lese ein del korrespondanse mellom vegdirektoratet i Kristiania og amtsingeniøren i Romsdal amt som då heitte Nils Hovdenak. Konstruksjon og materialval blir drøfta og bestemt. Som amatør kan eg undre meg over at dei våga å bygge ei kvelvbru med så slakk bue når landkara ikkje stod på fjellgrunn. Men den stod altså i 80 år. Då kunne alle observere svikt. Teikninga viser at først pæla dei grunnen under kvart landkar, så grov dei ei «fundamentgruve» og støypte fundament. Landkara vart så mura av gråstein. Arbeidet starta 26. oktober 1913. Sidan dei arbeidde om vinteren, vart det bygd «hus» av reisverk og seglduk over arbeidsplassen. Dei var ikkje «bufferedde», og dei arbeidde døgnskift til tider. Det står også nemnt at dei brukte Alladdin oljelampe til belysning og dei hadde ein betongblander som blei dreven med handemakt. Ei pukkmass-



kin blei dreven av ein 12 hk Trygg motor. Kvelven skulle murast av teglstein med minimal bruk av fugemasse. Som vi ser – og også hugsar – var kvelvingen forankra i landkara med gråstein, likeins dei siste steinane på toppen av kvelvingen. Ei kraftig «forskaling» vart bygd til kvelvarbeidet, og bøndene leverte materialen. Arbeidsrapport er datert 8. desember 1914. Det ser ut til at ansvarleg for arbeidet er ingeniør Johan Andersen frå amtet. Arbeidet er utført av murmeister Chr. Hansen frå Molde. Sluttrekneskapet ser slik ut:

<i>Fundamentgraving</i>	<i>883,61 kr</i>
<i>Fundamentpøling</i>	<i>3 789,60 kr</i>
<i>Betongsåler</i>	<i>1 162,63 kr</i>
<i>Landkar</i>	<i>9 397,70 kr</i>
<i>Hus over byggegruben</i>	<i>817,00 kr</i>
<i>Teglstensmuring m.m.</i>	<i>17 887,75 kr</i>
<i>(Vanskelig leselig post)</i>	<i>1 460,00 kr</i>
<i>Hvelvstillas</i>	<i>5 481,44 kr</i>
<i>Kegler (?)</i>	<i>1 581,15 kr</i>
<i>Sum</i>	<i>42 460,83 kr</i>

Til samanlikning var ei årsløn den tida omkring 500 kr.



Resultatet vart ei bru som isfjordingane kunne vere stolte av. Dei vart glad i brua, og då ho skulle sprengast i 1994 var det nærast sorg å registrere.

Isa har til tider vore ei god lakseelv, og under brua og like ovanfor og nedanfor er det gode høylar. Mang ein gong har Hens-karane stått på brua og glant nedi elva, og mang ein laks er dregen opp. I så måte vil vel mange hugse særleg Tori (Torbjørn) Heen.

Grøttabrua

Dette biletet er frå Grøttabrua. Etter Eilert Kavli har eg notert nokre opplysningar. Tømmeret er truleg hogd i Åslia. Åsen og Åslia ser me i bakgrunnen under Moanebba på bildet under. Her skal det fløytast på elva ned til sjøen. «Åsingane» bygde ein pram som vart brukt på elva. Den vart seinare boren opp til Venjesdalsvatnet. Vanlegvis frakta dei tømmer og «slo det ut» på Hensøran ved Stein (der den gamle fotballplassen var). Så slepa dei tømmeret ut fjorden til eit sagbruk. Eilert har notert namn på fire menn, men det er berre tre å sjå på biletet: Andreas Nerland, Ola Øren, Rikard





*Grøttabraut omkring 1920. Vegen gjennom Brauta på Grøtta ser ny ut.
Foto: Romsdalsmuseets fotoarkiv*

Grøvdal, Lars Tjelle. Tre av desse er fødd rundt 1890, så biletet kan vere frå omkring 1920. Karane har lange sløyfer, og jentene er fint kledd, så dette kan vere 17. mai, sjølv om snøen enno ligg og det må vere ein uvanleg sein vår.