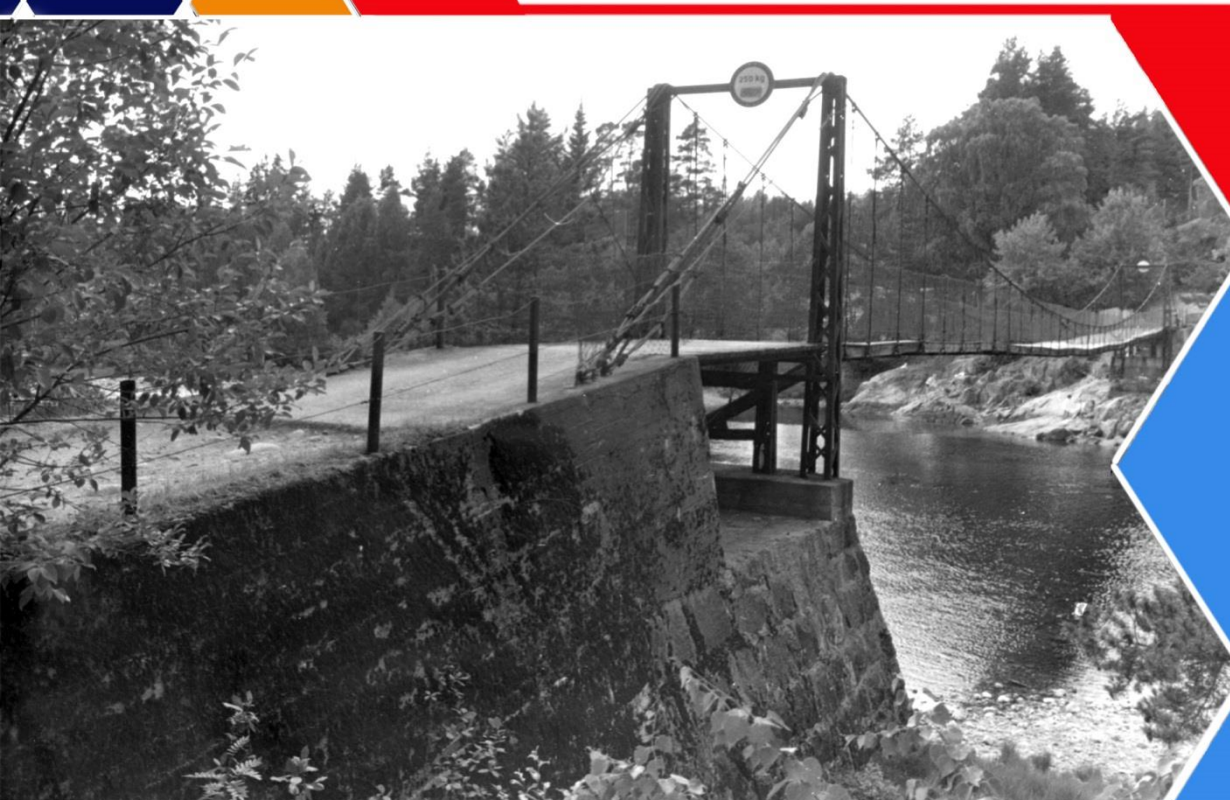




# Nyutgivelse 2020

## LOKALHISTORIE BIRKENES


Heftet var opprinnelig utgitt som et undervisningshefte for skolene i Birkenes kommune. Det er skrevet på nytt og bildene er skannet på nytt.  
Red. Per Gunnar Knutson



Den gamle Flakkebrua var i bruk fra 1913 til langt ut på 1990-tallet. Da var den i så dårlig forfatning at den ble stengt, og det ble bygd ny på samme sted.

## Fergesteder og bruer over Tovdalselva i Birkenes

Tekst: Åsmund Knutson  
Bilder: Johannes Agerbo



## **FORORD**

«Fergesteder og bruer over Tovdalselva i Birkenes» er et nytt hefte av pensjonert skolesjef Åsmund Knutson. Vi er takknemlige for å kunne få historien om de gamle fergestedene og bruene presentert for skoleelevene og andre interesserte før stoffet blir glemt. Vi vil takke Åsmund Knutson for arbeidet med stoffet, og vi vil også rette en takk til Johannes Agerbo som har tatt de fleste bildene.

Vi håper heftet vil bli mye brukt i skolen.

Veiledningstjenesten ved Birkenes skolestyrekontor, 11.06.93

Einar Ytrehus

- ped. kons. -

### **Nyutgivelse 2020:**

Noen rettinger er foretatt i teksten.

Det er også foretatt en del tilføyelser, da mye er forandret med flere av bruene siden heftet kom i 1993.

De fleste fargebilder er tatt av undertegnede når ikke annet er oppgitt.

PGK

# Fergesteder og bruer over Tovdalselva i Birkenes

Av Åsmund Knutson

I tekst og bilder vil vi vise hvor det er eller har vært fergesteder og bruer over Tovdalselva i Birkenes.

Opplysningene har vi fått i et Notat fra Vegkontoret i Aust-Agder ved Olav Dukefoss og fra lokalkjente folk i Birkenes, både skriftlig og muntlig.

Fotografiene, som er tatt av Johannes Agerbo, viser fergesteder og bruer slik de ser ut nå (i 1992).

## INNHOOLD:

Forord – Innhold	s. 2
Kap. 1. Nes fergesund	s. 4
2. Bru over Herefossen	s. 6
3. Senumstad fergested	s. 8
4. Senumstad gangbru	s. 11
5. Senumstad bru	s. 11
6. Tjærestrømbua	s. 13
7. Flå gangbru	s. 13
8. Hagestad fergested	s. 16
9. Hagestad (Slettene) bru	s. 17
10. Taubane og bru ved Slogedal	s. 18
11. Teinefoss bru	s. 21
12. Flakkebrua	s. 23
13. Mollestad fergested	s. 26
14. Mollestad bru	s. 27
15. Mollestad nye bru	s. 28
16. Rugslandsbrua	s. 29
17. Raensbrua	s. 32
18. Åbål fergested	s. 34
19. Ferger og bru mellom Grødum og Foss	s. 35

# 1. NES FERGESUND



*Nes fergesund sett mot Herefoss. Nedkjørselen ses til venstre for kirka.*

## **Notat fra Vegkontoret:**

Det ser ut til at fergeforbindelse mellom Nes og Herefoss er gammel, men jeg har ikke funnet hvor gammel. Anlegget Mjåvatn – Herefoss, som ble avlevert 15. oktober 1879, hadde fergebrygge i Herefoss og veg til brygga med i anlegget. Fylket ser ut til å ha hatt lite å gjøre med fergeforbindelsen, men vegstyret skulle godkjenne ansettelse av ny fergemann. Fra 1922 ga fylket et årlig bidrag på kr. 300,-.

## **Andreas Holm skriver:**

Nes fergesund er gammalt. Kor gammalt veit ingen. Kanskje var det fergesund heilt fra mellomalderen. Oldfunn viser at det har vore fast busetting i Herefoss frå bronsealderen si tid.

Til fergesundet kom folk frå vestre delen av Herefoss, frå deler av Vegusdal og frå Evje og Hornnes, Setesdal og Åseral. Alle som kom denne vegen måtte over den 800 m breide Herefossfjorden mellom Nes og Herefoss.

Trafikken må ein tru auka etter at Arendal by voks fram på 16-1700-talet. På grunn av nødvendig framkomst denne vegen, vart fergesundet innordna i amtet sitt vegstell. Det var før vedteke offentlig veg frå fergesundet til Vegusdal. Om sommaren hadde ein vegvaktar tilsyn med vegen, slik at det gjekk an å skramle seg fram med karjol eller firehjuls vogn. Om

vinteren vart vegen halden oppe ved at kommunane Herefoss, Vegusdal og Mykland hadde kvar sin del av brøytinga.

Avdi alle som skulle frå eller til Herefoss denne vegen måtte i båt eller ferge, vart det for lenge, lenge sidan tilsett fast fergemann. Herefoss ga eit mindre årleg tilskot mot at fergemannen heldt seg godkjent båt og ferge og heldt opa råk (kalla vok) i isen til han vart sterk nok til å gå om lag 1 km lenger ute. Når isen var klein så han ikkje bar mannen om våren, måtte fergemannen bryte vok.

Det var lita betaling for arbeidet, men det var kontante pengar og det vog mye den gongen. Fergemannen hadde faste priser å gå etter. Desse vart fastsett av kommunestyret og godkjent av fauten. I 1898 gjorde kommunestyret samrøystes vedtak etter krav av fauten: «Det anskaffes og vedlikeholdes en sortmalt tavle hvorpå takstene er malt med hvide bokstaver.»

Me minnst denne flotte tavla i tunet på Nedre Nes med takstane:

Ein person 10 øre

Sau og geit 3 øre

Ei ku 20 øre

Ein hest 40 øre

Til dette kom kr. 60 i årsløn frå kommunen.

Så langt ein kjenner soga var det med små undtak folket på garden Nedre Nes som hadde feringa. Ofte måtte kvinnene gjere teneste.

Fergeløna auka smått om senn slik at i 1917 var det 80 øre for å sette over hest og mann. #0 øre for ei ku og 7 øre for ein sau. Ein vaksen person måtte betale 30 øre, og born under 15 år 20 øre. Den faste årsløna var nå auka til kr. 80.

Omkring 1800 hadde fergemannen på Nes skjenkerett av brennevin til ferdafolk. Om dette gjorde til auke i trafikken, skal ein ikkje seie noe om, men kanskje -.

1921 var litt av eit jubelår for den som hadde feringa. Ordføraren i Herefoss, Kristian Holm, sat i vegnemda i fylkestinget, der han fekk utvirka at fylket skulle løyve kr. 300 i året til auka fergeløn. Dyrtida hadde og ført med seg at takstane var stegne til: Hest kr. 1,-, ku 50 øre, sau 10 øre, vaksen persin 50 øre og born 25 øre.

Fergesundet vart lagt ned i 1960. Då var den nye vegen frå Nes til Herefoss komen. Nes fergesund hadde gjennom dei lange tidane tent ferdafolket som skulle over Herefossfjorden på ein god måte. Ingen ulykke var skjedd, men nære på hadde det vore når bølgame i sønnavær velta seg mot ferga og slo over. Eller om hausten når det måtte brytes vok i stålisen og fergemannen og passasjeren sto i båten på glatt is og vogga så vatnet kunne skvalpa over esinga for å bryte isen, så dei kunne hanke seg vidare med båtshake.

Eg minnes ennå då Osuld og far skulle slå vok og eg som gutunge skulle være med for å kome på skolen kl. 9. Eit stykke var isen så tjukk at karane gjekk ein på kvar side og drog båten etter isen, og far sa eg skulle ta båtkjettingen og gå føre og dra. Eg var redd, men når far sa det så-. Og mindre redd blei eg ikkje då isen börja slå sprekker under beina. Så var me over den sterke delen av isen, båten gjekk gjennom og karane slengde seg oppi. Sjølv var eg snar



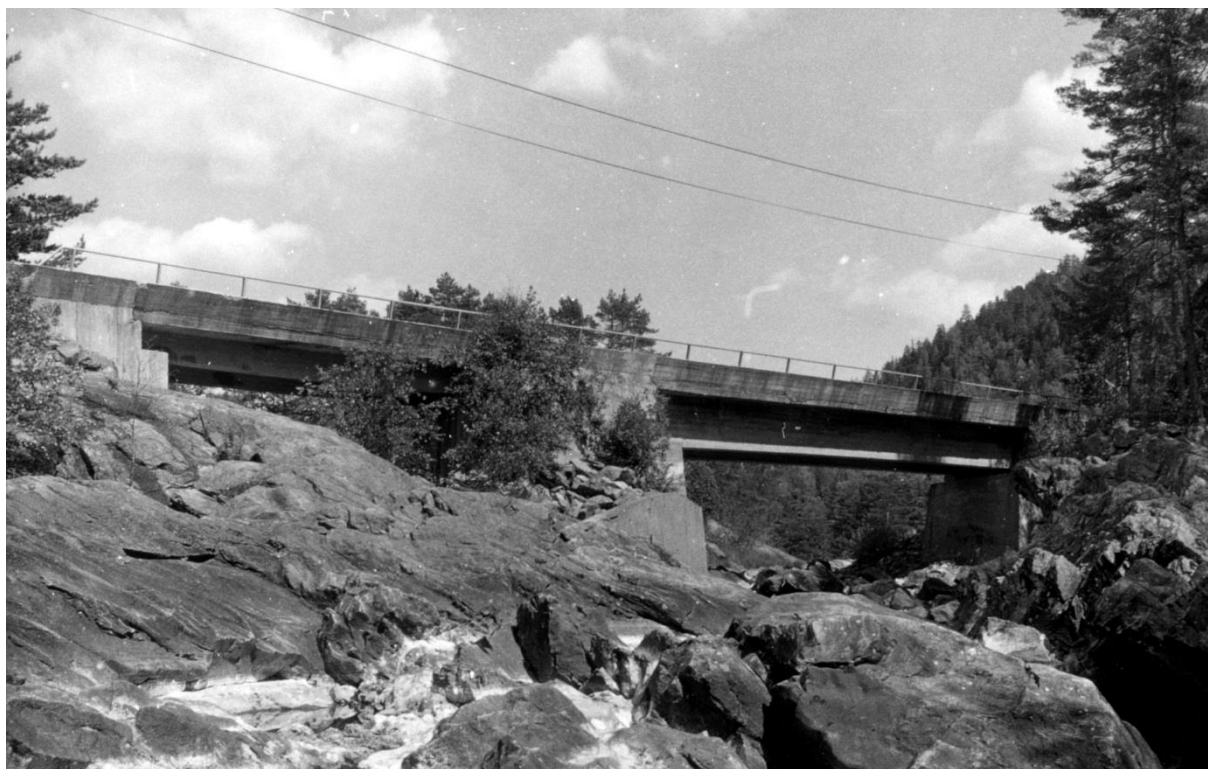
til å springe attende og kaste meg over båtripa. Slikt og liknande hende, men det gjekk alltid godt.

Fergesundet har gjort sin nytte. Det er borte, men i minnet til mange eldre menneske lever det og vil leve.

## 2. BRU OVER HEREFOSSEN

### **Notat fra Vegkontoret:**

I forbindelse med bygging av Hanefossen kraftstasjon bygde Arendal E-verk vei fra riksveien til vestsida av Uldalsåna. Anlegget inngikk ikke mindre enn 4 bruer. Lakshøl I og II, Herefoss og Hanefossen. Det er opplyst at veien ble bygd i 1959. Året etter ble det bygd fylkesvei fra Hanefossen til Nes slik at det da ble sammenhengende vei fra riksveien til Nes. Avlevering av Hanefossen – Nes fant sted 8. oktober 1960.



*Den ene av Lakshølbruene i 1992 (Vrangfoss) som var med og avløste Nes fergesund*



*Brua over Herefossen i 2001*



*Brua over Hanefossen i 2001 med jernbanebrua i bakgrunnen*

### 3. SENUMSTAD FERGESTED

#### **Notat fra Vegkontoret:**

Veien gjennom Risdalen fra Senumstad til Fidje var ferdig i 1912 (avlevert 26. sept. 1912). Det ser ikke ut til å ha vært noen organisert fergeforbindelse der i begynnelsen av århundret. Fra 1921 bevilget fylket lønn til fergemannen (kr. 300,-) og til reparasjon av ferga. Det var for private midler bygd ei hengebru ved Senumstad. De interesserte ba fylket overta denne brua til offentlig vedlikehold, men fylkestinget 1931 avsto søknaden. Begrunnelsen var at brua ikke tilfredstilte kravet til offentlige bru. Fra 1. juli 1935 ble Senumstad fergested overtatt av riksvegvedlikeholdet.

#### **Fra Birkenesboka tar vi med:**

Den 28. mai 1806 var det ei tingvitnesak ved Sand Ting om å få orden på ferginga over Senumstadfjorden:

*«Opsidderne paa Gaarden Senumstad i Birkenes Sogn Tellef Svendsen og Gunder Tellefsen androge for Retten at de som nærmest boende ved Stor Elven hvor den almindelige Vejfærd falder fra Oplandet til Christianssand, hidtil af Nødvendighed har maattet være de Reisende behjælpelig med at føre dem over Stor Elven uden at nogen ordentlig Færgeindretningder har fundet Sted, hvilket dog er nødvendig til Bekvemmelighed for de som rejser denne alfare Vej.»*

#### **Åsmund Knutson skriver:**

Vi vet ikke hvordan det gikk med denne søknaden, men da Risdalsveien ble planlagt i fellesskap av de tre kommunene Birkenes, Herefoss og Vegusdal, var fergespørsmålet ved Senumstad en del av grunnlaget for avtalen. Det ble holdt fellesmøter om dette veiprosjektet fra 1866 og utover, men først i 1896 ble det enighet om ei fordeling av utgiftene, som alle kommunene godtok på fellesmøtet i 1901:

Kommunene skulle ta hver sin tredjedel av fergeutgiftene, og Birkenes skulle i tillegg skaffe tomt til fergemannen i høvelig nærhet av fergestedet, dersom det ble aktuelt.

I 1908 ble Risdalsveien og fergestedet befart av Amtet. Fergeleiet ble da flyttet til Neset på østsiden av fjorden, og det ble strekt vaier som ferga kunne dras etter. Før måtte de ro ferga helt ned til Vinterstøa.

#### **Knut G. Rislåa har fortalt til Åsmund Knutson:**

Det ble ikke nødvendig å bygge fergemannsbolig, forteller Knut G. Rislåa. Han har funnet ut hvem fergefolka har vært fra fellesordninga begynte i 1908 til Senumstadbrua kom i 1957. Den første fergemannen i denne tida var Syvert t. Senumstad med hele familien sin. De bodde nærmest fergeleiet på Senumstad. Han hadde en fast sum årlig og kunne ta 10 øre for en mann og 50 øre for en mann med hest.

En kveld de hørte det vanlige ropet «Sett over!», skulle kona, Elen, ta ferginga. Det viste seg å være en overstadig berusa menn, som var kommet kjørende med hest og langvogn, hun



skulle få med å gjøre. Da han endelig var kommet på ferga, gikk mannen og vingla til han datt på hodet i vannet. Og da fikk Elen et enda større strev med å berge mannen i land igjen. I 1920 overtok Johan K. Senumstad ferginga. Han var ugift og hadde ingen å dele arbeidet med, så han var fergemann på heltid, 24 timer i døgnet. Det holdt han på med i 6 år. Han fikk først avløysing i 1926, da broren Arnt K. Senumstad kom heim fra Amerika. Da ble han fergemann. Men også han var ugift og måtte stå klar til enhver tid, 24 timer i døgnet. Arnt var flink til å fortelle, og underholdt passasjerene med historier, mens han dro ferga over fergesundet. Han hadde visst vært mye i Argentina, for mange av fortellingene var derfra. Og, naturlig nok, av bygdefolk ble han alltid kalt for «Argentina». Det hendte at han var så trøtt, da det kom reisende om natta, at han sa de bare kunne ta ferga. I ferien et år var han på tur sammen med noen kamerater og overnatta i ei løe. Utpå natta våknet han av biltuting utenfor løeveggen. «Argentina» var trøtt og ropte: «Ta ferga!» I 1930 tok Olaf T. Senumstad over som fergemann. Vegvesenet hadde da overtatt ansvaret for ferginga, og bilene hadde gjort sitt inntog på Risdalsveien, både privatbiler, lastebiler og rutebusser. Det måtte derfor bygges ny ferge med dekk. Det gjorde sjømann og altmuligmann Kristian Evensen på Birkeland. Det ble ei stor og grei ferge som bilene greit kunne komme inn på og ut av.



*Ferga ved Senumstad. Den første bilferga med dekk.*

Men ferga hadde en feil. Den hadde ikke stoppebommer, hverken framme eller bak, og det skulle få fryktelige følger. Den 29. september 1934 skjedde katastrofen. Fem personer skulle på bytur: Gunnar Senumstad og søstrene Ingeborg og Anna sammen med ekteparet Karl og Signe Rønningen. Gunnar, som eide bilen, kjørte den inn på ferga med alle passasjerene i. Det var tillatt i den tida. Etterpå gikk han ut og hjalp fergemannen med å dra ferga over sundet. Det var nokså vanlig.

Da de var kommet om lag midt på fjorden, begynte bilen så smått å rulle framover uten at noen merket det. Men etter hvert begynte ferga å halle mer og mer framover, og farten til bilen økte så fort at de greide ikke å stoppe den, da det ble oppdaget. Alle fire passasjerene fulgte med til bunns, der fjorden er på det dypeste. Ingeborg og Karl greide å komme seg ut av bilen under vann og kom seg opp til overflata og ble berget. Men Anna og Signe druknet. Denne tragiske hendinga gjorde et dypt inntrykk på bygdefolk. Vegvesenet tok den så alvorlig at nye regler og forskrifter om ferger og fergerutiner ble utarbeidet.

Siden gikk ferginga greit uten annet uhell enn et tømmerlass som velta, før det kom på ferga. Bilen var kommet litt skjevt til, men sjåføren tenkte han skulle nok greie å rette den opp, før han kom til innkjøringslemmen. Men det gikk altså ikke. Bilen vippa over på siden med tømmerlasset.

I 1940 overtok broren Kåre T. Senumstad ferginga. Under krigshandlingene 9. april 1940 ble det sendt en norsk militærpatrulje til Senumstad for å sørge for at ingen tyskere kom seg over Senumstadfjorden. Men under hele okkupasjonstida måtte Kåre ofte ferge tyskere over sundet.

Kåre hadde også 24 timers vaktteneste den første tida. Men trafikken økte så mye etter hvert at Vegvesenet ville ha to fergemenn ved Senumstad. Knut K. Rislåa ble tilsatt i tillegg til Kåre. De fikk ny og stor ferge, som kunne ta to personbiler samtidig. Den var og mye mer lettdrevet enn den gamle. Nå kunne de bare stå og sveive den fram.



*Den siste av fergene over Senumstadfjorden hadde plass til 2 biler*

Prisen for 2 personbiler samtidig var 50 øre stykket, men en enkel bil kostet 75 øre. Denne siste fergeperioden varte bare i tre år. Da var det slutt for godt. Den 24. august 1957 åpnet fylkesmann Hjelmtveit den nye, vakre Senumstadbrua for trafikk.

## **4. SENUMSTAD GANGBRU**

I Senumstad skolekrets lå skolehuset, som også var møtelokale for folk i bygda, på vestsida av Tovdalselva. Det var ei stor ulempe for folk som bodde på østsida av elva, f.eks. på Rislå og i Vinterstøa.

Foreldra måtte følge skolebarna over elva både sommer og vinter. Om sommeren gikk elva full av tømmerstokker, som kunne være livsfarlige, når elva var stor. Da kom stakkene farende i stor fart. Om vinteren kunne de aldri være sikker på at isen var sterk.

I mange år ble det talt om å bygge ei gangbru over elva ved fergesundet. Men det var vanskelig å komme i gang med et slikt prosjekt, når ikke kommunen tok noe initiativ.

Govert Rislåa var svært oppsett på å få bygd brua. I 1927, da Kristian Nesbu var mye på Rislå, ble bruspørsmålet drøftet med ham. Og Kristian ble interessert, og mente han kunne ta på seg det arbeidet. Da ble det fart i saka. Kristian tok seg av de tekniske oppgavene, mange bygdefolk meldte seg til dugnadsarbeid og andre samla inn bidrag, 50 kroner her og 100 kroner der. Og endelig fikk de noen hundre kroner av de tre kommunene Birkenes, Herefoss og Vegusdal.

Det var ei hengebru de bygde, men den måtte strammes så mye oppover at ikke storflommen skulle nå opp til den. Brua kom derfor til å gå i en liten bue oppover, så den ble høyest på midten.

Ut på høstkanten 1928 ble brua åpnet for trafikk til stor nytte og glede, ikke bare for skolekretsen, men og for folk lenger oppe i Herefoss og Vegusdal. Sykkelen var blitt et viktig transportmiddel i den tida. I nesten en mannsalder gjorde brua sin tjeneste til den nye bilbrua overtok i 1957.

**Fortalt av Knut G. Rislåa til Åsmund Knutson.**

## **5. SENUMSTAD BRU**

### **Notat fra Vegkontoret:**

Senumstad bru med tilstøtende vei ble finansiert som hovedveisanlegg. Brua har et hovedspenn på 93 m og 2 sidespenn hvert på 7,5 m. Avlevering fant sted 24. august 1957. Senumstadbrua er ei meget pen bru. Den ligger nydelig til og kan ses på lang avstand når en kommer oppover dalen. Den er sølv malt og virker som blikkfang på trafikanten.



*Senumstadbrua under bygging i 1957. Ferga er ennå i bruk og ses under brua*



*Senumstadbrua i 2001*



## 6. TJÆRESTRØMBRUA

Ved Tjærestrøm bygde Adolf Aanesland ei bru over Tovdalselva i 1958/60. Han hadde tenkt å bruke vaierne fra Senumstad gangbru, da den ble revet, men de var for svake til hans bruk. Det var ei bilbru han måtte ha.

I stedet fikk han kjøpt kabler fra taubanen Hunsfoss – Ålefjær, som ble demontert i den tida. Det var kraftige saker. De var laget med not og fjær, og vridd etterpå.

Vaierne festet han i fjell på vestsida av elva, og ankra dem i jern og betong på østsida. Han ville gjøre arbeidet sjøl.



*Tjærestrømbrua i 2001*

På forhånd hadde Adolf Aanesland reist rundt og studert slike broer på Sørlandet. Etter at brua var ferdig, fikk han ingeniør Bjarne Aanesland til å kontrollere og teste den. Ingeniøren beregnet brua til å kunne bære ei last på 18-20 tonn. Deretter testet de den med en 5-tonns lastebil fullasta med sand. Det gikk fint.

Aanesland hadde beregnet at brua ville koste 100 000 kroner. Han fikk 12 000 kroner i tilskudd fra kommunen.

**Fortalt av Adolf Aanesland til Asmund Knutson.**

## 7. FLÅ GANGBRU

**Kristen K. Flaa skriver:**

Denne brua har hatt stor betydning for å binde kretsen sammen. Den ble bygd i 1926. Tidligere var de som skulle krysse elva avhengige av ferge eller pram. Det var derfor et stort framskritt da brua ble bygd.

Oppsittere på begge sider av elva var engasjert i byggingen. Om den ble gitt tilskudd fra det offentlige, kjenner jeg ikke til.

Skolehuset på Flå har hele tiden ligget på østsida, det samme har offentlige tilbud, slik som bussforbindelse, post osv. Helt til for 15-20 år siden måtte oppsittere fra Vestre Flå, Lia, Tveiten og Spjote hente posten på Flå.

I dag er ikke brua åpen for trafikk. Vedlikeholdet har ikke vært tilfredsstillende. Av hensyn til sikkerheten ble brudekket fjernet for noen år siden. Om det blir satt i stand igjen får tiden vise.

Det er helt klart at siden brua ble stengt, har dette ført til liten forbindelse mellom øst- og vestsiden. Andre ting har også ført med seg at behovet ikke er så stort som tidligere.

Ved siden av at brua var et kommunikasjonsmiddel, var den også en viktig kulturfaktor.



*Flå gangbru i 1980. På brua: Tone, Åsne og Hege*





*Flå gangbru i 1980. På brua Marit Lia Knutson*



*Flå gangbru i 2001. Nedenfor brua var det vad i elva. Det ble brukt av folk fra Vestre Flå, Lia, Tveiten og Spjote før Hagestadbrua ble bygd i 1909*



## 8. HAGESTAD FERGESTED

### Notat fra Vegkontoret:

Fergeforbindelsen mellom Hagestad og Pramsnes hadde eksistert i lang tid. Jeg finner ikke noe spesielt i Vegvesenets arkiv. Birkenesboka har, som kjent, noe stoff om fergeforbindelsen.

### Åsmund Knutson skriver:

Ved Hagestad var det et gammelt fergested i 1869, da alle gårdeierne på Mosfjellheia sendte søknad til kommunestyret om å få ny vei. Samtidig ba de om å få ei fastere ordning med fergeforbindelsen over til Pramsnes.

Endelig vedtak om å opparbeide veien ble ikke tatt før i 1885, men i mellomtida var Tønnes Kristian Hagestad blitt tilsatt som fergemann. Han var samtidig fløtningsformann for Fellesfløtningen i Tovdalselva, og gift med Anne Titland fra Lyngdal.

Da Tønnes Kristian døde i 1887, fortsatte kona, Anne, med feringa til det kom bru over elva i 1909. Jenny Pramsnes Hauge har fortalt at Anne var så spent på om hun måtte ferge bispen over elva, da hun hørte det skulle være visitas ved kirka 19.-21. juni 1909 med besøk på skolene. Dessverre var det bare prostevistas denne gangen, og han besøkte bare Mollestad og Birkeland skoler, så hun gikk glipp av denne hendinga.



*Fergeplassen fra Pramsnes. Oppkjørsel mot venstre til Hagestad*



## 9. HAGESTAD (SLETTENE) BRU

### Notat fra Vegkontoret:

I 1907 ga fylkestinget 1/3 bidrag til «Anlæg av Vei fra Hagestad til Slettene med Bro over Elven ved sistnævnte Sted». Lengde av bru med tilstøtende vei 74 m, total lengde av anlegget 908 m. Kostnad kr. 19 000,-. Anlegget ble avlevert til offentlig vedlikehold 29. juni 1909.

### Fortalt av Jenny Pramsnes Hauge:

Jenny Pramsnes Hauge har fortalt at faren hennes tok henne med seg en dag i 1909 for å se på den nye brua, som de arbeidet på ute ved Slettene. Mens de var der, kom Johan Teinefoss med vafler som han hadde stekt, og spanderte på arbeidsfolka. Johan var en 60 år gammel sjømann, som på den tida budde i Teinefosshusa, og dreiv med laksefiske i fossen.



*Fra åpningen av Slettene Bro i 1909*



*Skilt på Hagestadbrua*



*Hagestadbrua i år 2001*

### **Brua blir restaurert i 2013**

Ettersom årene gikk, ble Hagestadbrua stengt for biltrafikk, og etter hvert også for all trafikk. Det ble satt opp fysiske stengsler, for det utgjorde en fare å bevege seg over brua. Folk syntes de var synd at brua ble stengt, og i 2012 ble det dannet en interesseorganisasjon, «Venner av Slette Bro». De skaffet til veie nødvendige penger og tillatelser for å restaurere brua. Etter imponerende dugnadsinnsats av mange ildsjeler og frivillige ble det foretatt en omfattende restaurering av brua. Året etter, i 2013, ble brua høytidelig gjenåpnet for myke trafikanter.

## 10. TAUBANE OG BRU VED SLOGEDAL

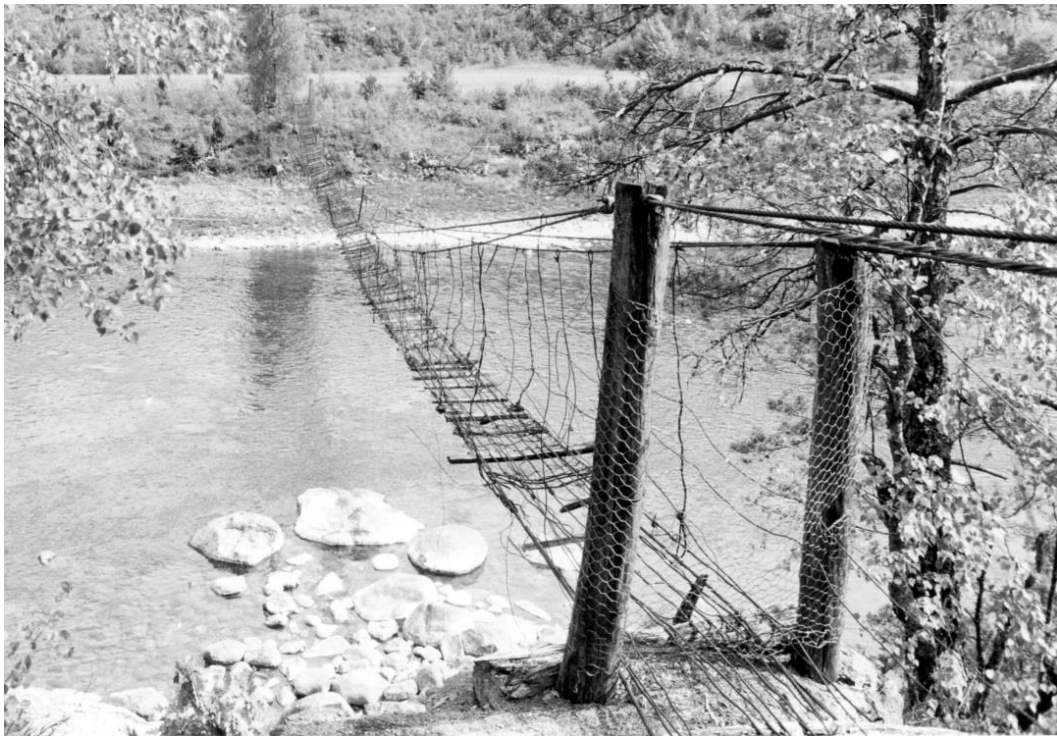
Det første brusambandet over Tovdalselva i Birkenes ble bygd omkring 1900 av Torstein Haakedal (f. 1855). Det var en taubane han fikk spent over elva fra Slogedal til Årdalen. Ved å vikle opp vaiere fra to gamle skipsrigger som han hadde kjøpt, og deretter tvinne dem sammen igjen med telefontråder, fikk han to 60 meter lange bærekabler. De strekte han over elva. På Slogedalssida kunne han feste vaierne i fjell, men på Årdalssida måtte han bygge brukar av stein til feste.



*Slogedal taubane. Torstein Haakedal trekker seg over Tovdalselva i taubanen sin med to passasjerer. Bildet er tatt mellom 1900 og 1911*

Da veien kom forbi Slogedalen i 1957, ble det ikke så mye bruk for brua lenger, og den begynte å forfalle. Men den var i bruk til rundt 1970. Da ble den stengt. Den ble savnet av mange, og en dugnadsgjeng satte i gang å restaurere brua. De la ned et enormt arbeid! Brua ble gjenåpnet i august 2005 med skuespill, taler og hornmusikk, og masse folk møtte opp.





*Slogedal hengebru i 1992*



*Slogedalsbrua i 2005*





*Slogedalsbrua under storflommen i 2017.  
Vannet gikk helt opp til brua, og den ble delvis ødelagt*

## 11. TEINEFOSS BRU

### **Notat fra Vegkontoret:**

I 1950- årene ble det nødvendig med ny bru. Fylkestinget 1954 godkjente plan for ny bru ved Slettene. Året etter ble planen forlatt til fordel for en ny plan som forutsatte vei fra Slettene til Teinefoss og bru ved Teinefoss. Samlet lengde og kostnad henholdsvis 2760 m og kr. 587 000,-. Anlegget ble finansiert av fylket og kommunen. Brua ved Flakk var svak og stengt for biltrafikk. I 1957 godkjente Fylkestinget at anlegget Slettene – Teinefoss ble forlenget til Flakk bru, lengde 620 m, kostnad kr. 49 000,-. Teinefoss bru ble åpnet for trafikk 1. desember 1957, mens den formelle avlevering av bru og vei fant sted 20. september 1958.

### **Heving av kjørehøyden.**

Det har hele tiden skjedd en utvikling på veiene, og kjøretøyene er blitt større og høyere. Teinefossbrua hadde en maks høyde for kjøretøy på 3,90 m. Dette var for lavt og førte etter hvert til at trailere som skulle til bedriften KOAB på Flakk og store tømmerbiler ikke kunne komme under tverrbjelkene. Takket være et godt samarbeid mellom flere parter, både Vegvesenet, skogbruksnæringen, KOAB og kommunen ble en i 2003 enige om å heve tverrbjelkene slik at kjørehøyden ble hevet til 4,70 m. Statens Vegvesen sto for mesteparten

av utgiftene, og arbeidet ble utført av KOAB til kostpris. Harald Moldal og Knut Solås var sentrale personer i dette arbeidet.



*Teinefoss bru i 2001. Den avløste både Hagestadbrua og Flakkebrua i 1958*



*Teinefossbrua i 2020. Her ser en den ene av tverrbjelkene som er hevet*



## 12. FLAKKEBRUA

Det var to fergesteder over Tovdalselva til Flakkegrenda. Det ene lå ved utløpet av elva til Flaksvatn, det andre der brua senere ble bygd. På begge stedene skapte tømmerfløtinga store vansker for fergene.

Fellesfløtingen, som ble gjort ansvarlig for hindringene, tilbød støtte til bygging av bru, mot at brukerne ga fra seg retten til fergestedene. Brua kom i 1913.

Det viste seg straks at brua var bygd av for dårlige materialer. Den ble for sid, så tømmerstokkene kunne rive den ned i flomtider. Den ble derfor forsterket med nye kabler, som Fellesfløtingen ga støtte til.



*Flakk hengebru rundt 1970*

Senere ble det uenighet mellom kommunen og Fellesfløtingen om vedlikehold av brua. Striden endte med at Fellesfløtingen betalte et beløp på noen tusen kroner, og skulle siden være fri for krav.

I 1935 ble det foretatt ei større utbedring av brua. Den fikk bl.a. plankedekke, så det kunne kjøres med hest og vogn over den. Samtidig ble det opparbeidet ny vei gjennom Tollenesholta fra Flakkebrua til Osen.

Brua ble også brukt av mindre privatbiler til ut på 1960-tallet. Så ble den stengt for all motorisert trafikk. Den ble fortsatt benyttet som gang- og sykkelvei.

#### **Utdrag fra Birkenesboka bind IV, Arven føres videre:**

Utover i 1990-årene ble bruas forfall mer og mer tydelig, og flere stilte spørsmål om den var trygg å ferdes på. Kommunen fikk utarbeidet en tilstandsrapport om brua. Konklusjonen i rapporten var klar: Brua var falleferdig og burde stenges umiddelbart. Det endte med at brua ble stengt for all ferdsel over 250 kg. Rapporten pekte også på at pga. bruas dårlige «almenntilstand», var ny bru det eneste som ble tilrådd. Prisen beregnet konsulenten til 1,2 mill. kroner. Dette var mye penger, og sett i forhold til mange andre «gode» prosjekter, ble Flakkebrua bare skjøvet ut i tid.

På bakgrunn av et privat initiativ av Terje Ohrvik og Terje Murberg ble det 27. sept. 2000 avholdt et møte på kommunehuset med tema: «Forslag til ny Flakkebru». Initiativtakerne hadde utarbeidet forslag med tegninger og kostnader. Dugnadsgjengen ble kalt «Flakkebroas venner». 14. desember 2000 gjorde kommunestyret enstemmig vedtak om å bevilge kr. 200 000 til bygging av ny Flakkebru. Den nye Flakkebrua ble innvidd 28. sept. 2001. Ved hjelp av omfattende dugnad samt sponning fra Birkenes sparebank og enkelte andre bedrifter i kommunen, ble prisen på brua totalt kr. 105 000. Av de kr. 200 000 som Birkenes kommune stilte til disposisjon, ble bare kr. 65 000 benyttet.

I Birkenes Historielags årsskrift 21 – 2002 er en nærmere detaljert redegjørelse av Terje Murberg og Kjell L. Andersen om «Gjenoppbygging av Flakkebroa».



*Den nye Flakkebrua i 2002. Den er bygd på de samme brokarene som den gamle brua. Brua er litt smalere, og tårnene er noe høyere enn de gamle.*





Skilt på østsiden av Flakkebrua



Flakkebrua under storflommen i oktober 2017.  
Vannet gikk helt opp til brua og skadet den. Heldigvis lot den seg reparere etterpå.

## 13. MOLLESTAD FERGESTED

### Notat fra Vegkontoret:

Med hensyn til denne fergeforbindelsen vises til hva som er skrevet i Birkenes-boka.

### Utdrag fra Birkenes-boka:

Da det kommunale sjølstyret ble innført i 1837, fikk kommunen ansvaret for bygging av veier og bruer i kommunen, og å ordne med fergeforbindelser. Alt i 1840-åra kom det krav om at den trafikkerte strekningen mellom Vassbotn og Mollestadmoen måtte bli rotevei. Men folk fra Svaland mente at Urdalslinja med bru over Tovdalselva var et bedre alternativ. Den ble vedtatt, og veien sto ferdig 18. oktober 1879. Men da var brua av økonomiske grunner blitt sløyyet.

Den gamle fergeordninga med at hver enkelt måtte sørge for seg, skulle fortsette. Men det ble bare rot. Mads Mollestad, som budde nærmest fergeleiet, tok da på seg arbeidet på det vilkår at han fikk enerett på feringa.

Noen trafikanter ville ikke respektere enerettsordninga, så Mads klagde og sa opp stillingen. Kommunen måtte da vedta politivedtekter med bl.a. dette punktet: «Hvor offentlig Fergemand er ansatt, inden Herredet, skal ingen anden være berettiget til mod Betaling at udføre Fering dersteds.»

I 1897 gikk Mads Mollestad og Martin Birkenes sammen om feringa. De fikk 80 kroner fast og kunne ta disse takstene:

Vogn med 2 hester og 1 person .....	50 øre
Vogn med 1 hest og 1 person .....	25 øre
Vogn med 1 hest og 1 person m/lass eller karjol .....	20 øre
Lass, hest og en mann .....	20 øre
Storfe pr. stk. ....	3 øre
2 eller flere personer pr. stk. ....	5 øre

De hadde feringa sammen i ett år, og da ingen andre meldte seg, tok Mads på seg arbeidet fram til 1901. Men da erklærte kommunestyret at det ikke var pliktig til å drive fergetrafikk, noe som skapte stor røre blant folk. Men feringa fortsatte på et vis likevel fram til brua kom, med Mads Mollestad som fergemann.

### Fortalt av Mads Mollestad til Åsmund Knutson:

Ferga på Mollestad var ei ro-ferge. De rodde opp langs land på den ene sida og dreiv nedover med strømmen, mens de rodde over til den andre sida.

En dag kjørte Mads Mollestad til Bua med korn på langvogna. Da han kom tilbake med mel på lasset, lå ferga på den andre sida av elva. Han lot hesten stå i nedkjørsla, mens han rodde over elva for å hente ferga. Da Mads var kommet et stykke ut på elva fikk han se at hesten kom etter, trekkende på langvogna. Det var så vidt hesten nådde bunnen, men han greidde å få sekkene velberget i land.

Det kan nevnes at nede ved Nessane lå det en pram som de reisende kunne bruke for å komme seg over elva til Huset. Den ble brukt av folk fra Svaland.

## 14. MOLLESTAD BRU

### **Notat fra Vegkontoret:**

Fylkestinget 1908 bevilget 1/3 av kostnadsoverslaget for bru over Tovdalselva ved Mollestad. Kostnad kr. 30 000,-, lengde av bru med vei 218 m (60 m brulengde). Bruanlegget ble avlevert til offentlig vedlikehold 26. september 1912.



*Mollestad bru i 1992. I bakgrunnen ses den nye brua nærmere Flaksvatn*

### **Utdrag fra Birkenesboka bind IV, Arven føres videre:**

100-års jubileet ble behørig feiret 26. sept. 2012.

I 1987 vedtok kommunestyret og nedklassifisere brua til privat vei og overføre den til oppsitterne på begge sider av elva. Oppsitterne har imidlertid aldri godtatt å overta ansvaret for brua, og kommunen har - i følge oppsitterne – senere erkjent sitt eieransvar.

Vedlikeholdsansvaret var ikke avklart i 2013.





*Skilt på Mollestadbrua*

## 15. MOLLESTAD NYE BRU

### **Notat fra Vegkontoret:**

Prosjektet Urdalen – Flakk med bru over Tovdalselva som hadde stått høyt på prioriteringslista, mistet mye av nytten etter at Flakk hadde fått ny veiforbindelse via Teinefoss bru i 1957. Det ble da viktigere å få ei ny bru ved Mollestad til erstatning for den gamle og svake brua. Den nye brua ble bygd i 4 spenn, og det ble også bygd ca. 2 km tilknytningsvei vei. Anlegget ble avlevert 29. oktober 1979.



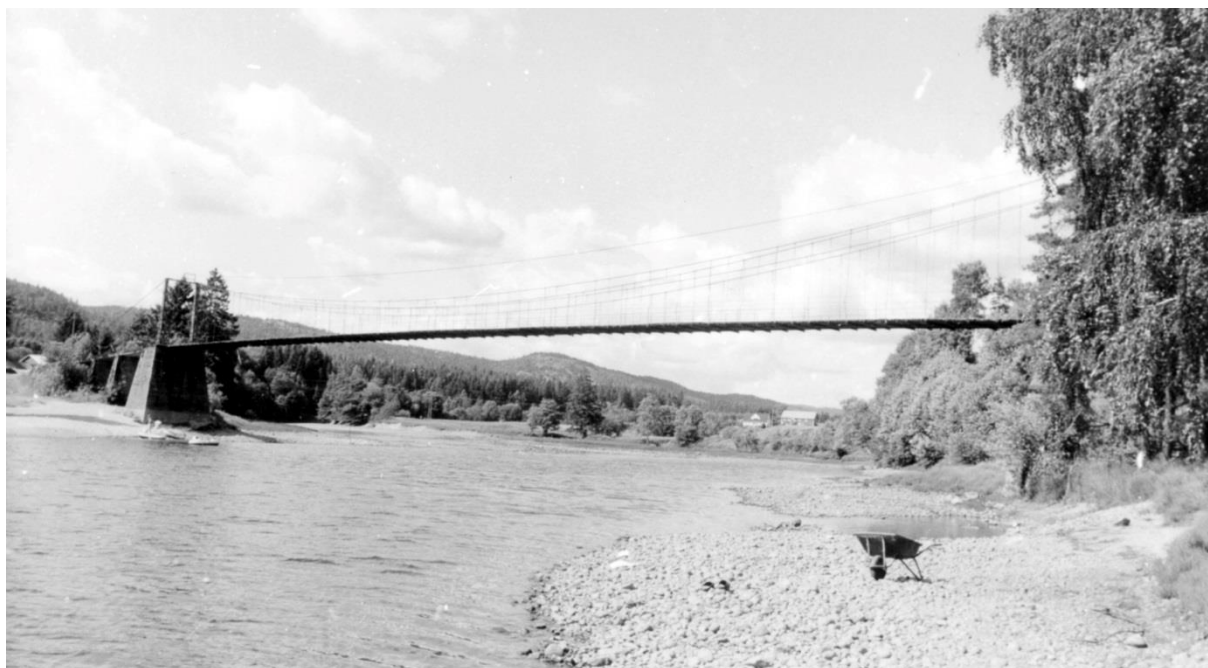
*Mollestad nye bru i 2001.*



## 16. RUGSLANDSBRUA

**Sigurd Rugsland skriver:**

*«Gjennom lange tider har det gått veier på begge sider av Tovdalselva. Forbindelsen mellom øst- og vestsiden av elva ble foretatt med robåter og ferger. Fergene kunne ta ei last på mellom 1000 og 1500 kilo.*



*Den gamle Rugslandsbrua i 1992*

*På Rugslandssida av elva var det til vanlig 3-4 prammer i Bjorhus, 4-5 ved Dalstykke og 2-3 ved Fienes. Til Fienes kom og skolebarna fra Følsvann, Bjorvann, Steane og Tonesal. Det var mange bøkker som ble bedt om at barna måtte komme vel over elva. Kirka lå på østsiden av elva. Der lå og de faste skolehusa som etterhvert ble bygd. På den siden ble også bygd bedre vei enn på vestsiden, så ønske om å bygge bru over elva ble sterkere etter hvert.*

*Det har ofte vært mange jenter på vestsiden av elva, mens det i manns minne har vært et flertall av gutter på østsiden. Da Kristen Have gifta seg med gårdjenta på Rugsland, hadde han planer om å strekke en vaier fra Have til Rugsland. Han mente han kunne bruke den til å trekke seg att og fram over elva i ei korv. Han sa og at den kunne Haveguttene bruke for å komme seg over til Rugslandsjentene med. Men C.H. R. Hauge ble en gammel mann, og fremdeles var det ikke kommet bruforbindelse over elva.*

*Alt i 1912 begynte min far, Knut, og Guttorm Rugsland å arbeide for å få bru over elva fra Rugsland. De tegnet seg til sammen for 125 % av kostnaden. Men likevel skulle det gå 20 år før det ble enighet i bygda om å gå i gang med arbeidet, og da overlot de til meg å ta alle bestemmelsene.*

*Min plan gikk ut på å få vegsjefen til å planlegge brua, men han anbefalte ingeniørfirmaet Hubert i Kristiansand. Og det kom med et kostnadsoverslag på ei bru med et akseltrykk på 6*

tonn. Etter mitt skjønn var det et beløp som lett kunne finansieres i den tiden. Jeg forlangte og at veisjefen skulle godkjenne planen.

Det ble søkt kommunestyret om bidrag, og det bevilget 2000 kroner til bruarbeidet. Men det syntes Guttorm Rugsland var så smålig at han ville de skulle gi avkall på kommunebidraget, så skulle han personlig betale det i stedet.

Så kom mureren Brun Berntsen fra Birkeland med et tilbud om å bygge ei hengebru over elva for 10 000 kroner. Den skulle være 2,25 meter brei og prøvekjøres med 3 tonns samlet akseltrykk. Den skulle kunne brukes for hest med et halvt mål ved. Men han ville ikke stå ansvarlig for noen kontroll.

Jeg var den eneste som gikk imot dette tilbudet, så Berntsen bygde brua. Den ble tatt i bruk våren 1934. Noen år senere kom det en rutinemessig offentlig kontroll. Brua ble da beregnet til å ha en bærekraft på 500 kg samlet akseltrykk. Det kom brev fra lensmannen til alle oppsitterne om å sette opp skilter på brua om dette akseltrykket.

Skiltene står fremdeles, men det går nok fort mot den tid da brua blir stengt for godt.»

Dette skrev Sigurd Rugsland i 1993.

Siden er mye skjedd med Rugslandsbrua.

#### **Åge Ragnar Hellerslien skriver i oktober 2013:**

«På grunn av alder og betydelig bruk var slitasjen på brua stor. Det kom etter hvert til et punkt der det måtte bestemmes om brua skulle restaureres eller ei.

Høsten 1997 ble det bestemt at brua skulle opprustes, men at den i framtida kun skulle være gang/sykkelveg bru.

Det ble utpekt en byggekomite bestående av Jørgen Birkenes, Arild Espegren, Sigmund Rugsland, Erling Risøy og Åge Ragnar Hellerslien.

Det ble utarbeidet en plan for hva som skulle gjøres og det ble også utarbeidet et kostnadsoverslag som viste en kostnad på ca. kr 200 000.-

De aller fleste arbeidene ble utført på dugnad og dugnadsperioden gikk fra april og til og med juni i 1998.

Følgende arbeider ble utført:

- Nye bærevaiere
- Innstøping av gamle stålgittertårn i betong
- Utskifting av alle hengevaiere
- Nye langbærere og tverrbærere og nytt ståldekke
- Nytt flettverksgjerde på begge sider av brua, også på landsidene
- Det ble asfaltert inn mot brua på begge sider

Det var stor dugnadsinnsats i hele perioden. Birkenes kommune bidro med kr 25 000. De øvrige midlene ble samlet inn lokalt.

Brua ble gjenåpnet 1. juli i 1998. Det var da en stor grillfest ved brua med mye folk til stede.

Vi hadde besøk av ordfører Harald Vestøl som foretok den «offisielle» åpningen.

En kuriositet:

*Langbærere, tverrbærere og ståldekket (gitterrister) fikk vi fra Varoddbrua i Kristiansand. Der var gangbanene ikke lenger i bruk og vi kunne derfor overta vederlagsfritt det vi hadde behov for.*

*I dag er Rugslandsbrua ei trygg og tjenlig gang/sykkelbru som på en god og nyttig måte binder Rugsland og Have/Høgilt sammen.»*



*Den nye Rugslandsbrua i 2001. Den er bygd på de gamle fundamentene.*



*Den nye Rugslandsbrua i 2001*

## 17. RAENSBRUA

På Raen hadde oppsitterne lenge sakna en bruforbindelse over Tovdalselva. Skolehuset, som også var forsamlingshus for bygda, lå på den andre siden av elva, på østsida. Før den nye veien kom på vestsida av elva, hadde folk på Raen bare en skral kjerrevei å skrangle seg fram på til andre deler av kommunen, og prammer til å komme seg over elva med.

Hele Raensbygda gikk derfor sammen om å bygge ei gangbru over elva til Åbål. Det måtte bli ei hengebru. De fikk en fagmann fra Vennesla til å hjelpe seg med tekniske problemer og til å strekke vaierne. Resten gjorde de selv.

Utgiftene delte de seg imellom etter at de hadde fått noen hundre kroner i tilskudd fra kommunen.

Brua var ferdig til bruk i 1931.

**Fortalt av Isak Raen til Åsmund Knutson.**



*Raensbrua i 1992*

Ettersom årene gikk, og det kom bilvei på Raensida av elva, ble det mindre bruk for brua, og den forfalt. Ansvaret for brua ble overført til grunneierne. De var i dialog med kommunen om midler til å utbedre brua, men kommunen viste ikke interesse, og forfallet fortsatte. Likevel reparerte de brua til en akseptabel standard. Men brua var lite i bruk og det ble vanskelig å fortsette vedlikeholdet. Brua måtte etter hvert stenges helt. Til slutt var forfallet kommet så langt at grunneierne måtte rive brua. Det skjedde rundt 2010.





*Raensbrua i 2001. Den kunne ennå brukes*



*Raensbrua i 2001*

## 18. ÅBÅL FERGESTED

### Notat fra Vegkontoret:

Åbål fergested var ett av de to fergestedene på den Vestlandske hovedveg i Nedenes Amt. Det andre var ved Holtesund i Gjerstad. I 1860-årene ble hovedveien ombygd på strekningen Åbål – fylkesgrensa – Ålefjær. Boen bru ble bygd i 1862, og antagelig tatt i bruk året etter. «Veivæsenets Historie» opplyser at Åbål – fylkesgrensa ble bygd i årene 1860-62. Det er naturlig at ferga ved Åbål da falt bort som en del av hovedveien.

Fra årsskrift 6 – 1987 sakser vi:

Ved Åbål var det offentlig fergested over Tovdalselva. I 1850 var det to ferger og noen robåter i bruk. Fergetaksten var da 7 skilling for hest og kjerre og 2 skilling pr. person. I om lag 60 år holdt fergetrafikken på ved Åbål, inntil ny vei utover dalen med bru over elva ved Bufossen ble ferdig i 1862.



*Åbål.*

*Veien ned til det offentlige fergestedet på den Vestlandske hovedveg gikk mellom husa på Åbål. Bildet er fra 1992*



## 19. FERGE OG BRU MELLOM GRØDUM OG FOSS

### Fergeplasser

Det har vært tre fergeforbindelser for folk på Foss-gårdene i Tveit til Birkenes-siden av Tovdalselva. Den øverste lå mellom Fergestaden og Åbål. Det var et offentlig fergested på Den Vestlandske hovedveg. Se ovenfor punkt 18: Åbål Fergested.

Det andre fergeleiet lå like nedenfor der brua nå ligger. Det var felles for alle oppsitterne på Foss, og godt tilrettelagt med grei nedkjørsel på begge sider av elva. Den siste ferga som ble brukt, kunne trekkes over elva etter en vaier. Vaieren var festa til ferga med to kjettinger, en framme og en bak. Ved å slakke på en av kjettingene ble ferga stående på skrå i vannet, og strømmen sørget for å bevege den i ønsket retning.

Den tredje fergeplassen var en egen for br.nr. 1, Vollane på Foss. Men det var ordna med tinglyst landingsplass for ferga på Grødum-sida av elva.

### Bru.

Bru over Tovdalselva mellom Foss og Grødum ble bygd ved det mellomste fergeleiet i 1949. Det var oppsitterne på Foss som tok initiativet til bygginga, og de bar storparten av utgiftene. Men det ble og gitt tilskudd av Tveit kommune.

Brua er opphengt i vaiere som stammer fra taubanen mellom Hunsfoss og Ålefjær. De er tykkere og sterkere enn det som hadde vært nødvendig til denne brua.

Det vaar Hans Buestad og Olaf B. Foss som sto for bygginga. Brua ble overtatt av Kristiansand kommune, som også fikk ansvaret for vedlikeholdet.

**Opplysningene er gitt av Beint Foss til Åsmund Knutson.**



*Foss bru like før den ble revet i 2007 Foto: Beint Foss*





*Den gamle Foss bru var i bruk fra 1949 til 2007. Foto: Beint Foss*

### **Ny bru**

- Brua forfalt etter hvert. En spesialkontroll av brua utført av et konsulentfirma i 2006, konkluderte med at det ikke kunne forsvares økonomisk å restaurere den. Kristiansand bystyre vedtok derfor i 2007 å rive den gamle brua, og vedtok samtidig, etter en del om og men, å bygge ny bru. Den sto ferdig i 2009.

Den nye brua er ikke hengebru, som den gamle var, og det ble derfor en del arbeid med å få fundamentert den. Brua ble, sammen med brua ved Dønnestad, lenger ute i elva, kjøpt i Polen. Den kom på 5,5 mill. kroner.



*Bygging av den nye Foss bru. Foto: Beint Foss*





*Det var mye fundamenteringsarbeid som måtte til. Foto: Beint Foss*



*Ordførerne som åpnet den nye brua var Per Sigurd Sørensen fra Kristiansand og Harald Vestøl fra Birkenes. Foto: Beint Foss*





*Den nye Foss bru ble bygd i 2009. Bildet er fra 2020. Foto PGK*



*Foss bru i 2020. Foto PGK*



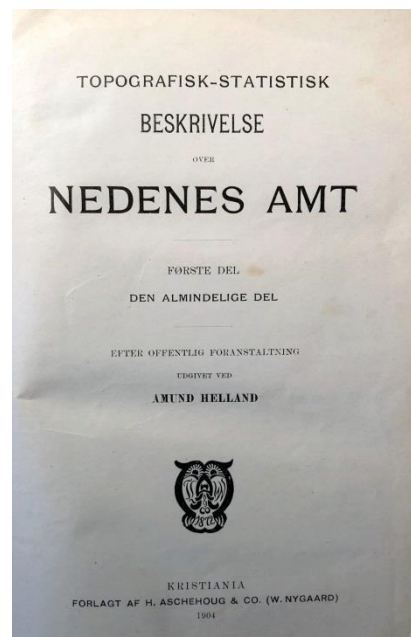
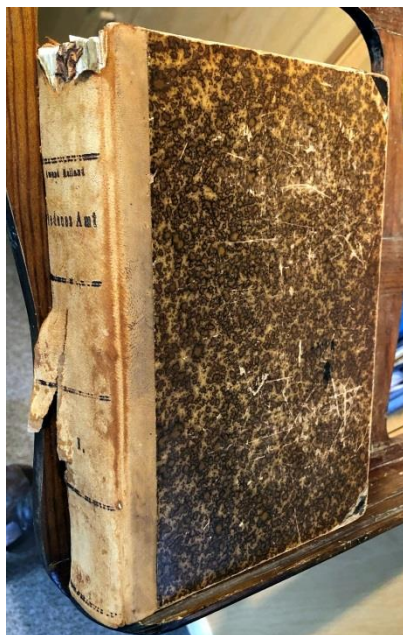
Foss bru er den nederste brua over Tovdalselva i Birkenes kommune. Grensa til Kristiansand kommune går bare noen hundre meter lenger sør på østsida av elva. Og på vestsiden av elva ligger Foss-grenda i Kristiansand kommune.

-Det kan også sies at navnet **Tovdalselva** har ført med seg en del debatt.

I boka **Nedenes Amt** Første del fra 1904 står følgende forklaring:

**Tovdalselven** gaar fra Nedenes amt ind i Lister og Mandals amt og er derfor delvis beskrevet under dette amt.

*Tovdalselven*, efter *P. A. Munch* gammelt navn *Pofn*, kaldes i den nedre del af sit løb *Tofdalselven* og skrives sædvanlig feilagtig *Topdalselven*; den danner afløbet fra den største del af den strækning, som ligger mellem Arendals vasdrag og *Ottra*; den har hovedretning fra nord til syd og falder ud i Tovdalsfjorden 7 km. nordenfor Kristiansand. Dens længde er 135 km. og nedslags-distriktets størrelse er 1885 km.<sup>2</sup>



Etter mye om og men gjorde Klagenemda for stedsnavnsaker 5. juni 2015 et vedtak på at den øverste delen av elva skal hete Tovdalselva, og navnene Topdalselva og Tovdalselva er sidestilt for den nederste del..

Uten å ta stilling til hva vi kaller elva, kan vi i hvert fall være enige om at vi er veldig stolte av den! Den er vernet mot utbygging, det finnes masse kulturminner langs elva og laksefisket er meget godt. Den er til stor glede for oss alle.

La oss si at kjært barn har mange navn, og så gjør vi det vi kan for å overlevere den til neste generasjon i aller beste stand!