

Slusene i Skjoldastraumen

Eit smalt elveliknande sund har gjeve namnet til Skjoldastraumen. På grunn av flo og fjære vert her sterk straum som opp gjennom historia har gjort det vanskeleg å passera for sjøfarande som ville inn og ut av Skjoldafjorden nordanfor.

Kanalen:

Fleire gonger har ein tatt initiativ for å letta ferdselen gjennom Skjoldastraumen.

Dei første planane om "Skjoldestrømmens Farborgjørelse" blei lagt fram i 1850-åra.

Det blei då samla 400 speciedalar i private bidrag for å fjerne nokre store steinar i straumen som var farlege for båtfarten.

Dette arbeidet var til stor hjelp for mindre båtar, men til lita nytte for større fartøy.

I 1866 ba Skjold kommunestyre departementet om å få gjort Skjoldastaumen farbar for dampskipstrafikk. Ein gjorde undersøkingar som konkluderte med innstilling til hamnedirektøren om utdjuing av ei renne gjennom straumen.

Overslaget var på kr.14.000. "Farborgjørelsen av Skjoldestrømmen" blei også sett i samband med veg mellom Isvik i

Skjoldafjorden og Haraldseidvågen i Ålfjorden.

Dette ville gje ei smulare ferdselsleid mellom Stavanger og Bergen.

Kanalvesenet leia arbeidet i Skjoldastraumen.

Den forbetra kanalen var klar til utprøving med D/S "Skjold" i 1872. Prøveturen blei ingen suksess – båten støyte på grunn sjølv om straumtilhøva akkurat då var gunstige.

Etter endå ein mislukka prøvetur i 1873 la Kanaldirektoratet fram nye planar for utbetring av kanalløpet, men arbeidet blei ikkje sett i gong.

Sluser:

Etter kvart som byhandelen auka og stadig nye båtruter blei oppretta, stod Skjoldastraumen meir og meir fram som eit hinder for utviklinga av kommunikasjonar og næringliv.

I 1893 bad Skjold kommune Stortinget om å få laga ein kanal i det vestre løpet. Planar og kostnadsoverslag på kr.37.000 vart utarbeida, og under føresetnad av at Skjold stilte ulike garantiar, skulle staten gi tilskott. Men kommunestyret såg seg ikkje i stand til å vera med på dette.

I 1895 tok Havnedirektøren over saka. Året etter blei det lagt fram planar for anlegg av ein 460 m lang kanal med kammerluse og portar for låg- og høgvatn gjennom eit eid ved Straumsholmen.

Den skulle vera 3 m djup og 10 m brei. Kostnadane vart berekna til kr.112.000.

Etter vedtak i Stortinget i år 1900 vart klarsignal til arbeidet gjeve, men det starta først i mars 1904. Då



sluseanlegget sto ferdig hausten 1908, hadde det kosta Hamnevesenet kr.161.660.

14.november 1908 vart slusene offisielt opna ved at D/S "Karmøy" og Stavangerbåtane "Robert" og "Skjold" kom inn fjorden og passerte gjennom slusene. Dermed stadfesta dei at ein fleire generasjonars draum om lettare ferdsel gjennom Skjoldastraumen var blitt ein realitet. Bygdefolket samla seg rundt på kaiområdet og dei høge herrar og prominente gjester samla seg hos lensmann Dybdahl for offisielt å erklæra sluseanlegget for ferdig. Dampskipa frakta no i fleire tiår folk og varer mellom Skjoldafjorden og Stavanger og Haugesund.

Skjoldastraumen – ei samferdslehistorie

Mens båtarten nord/sør hadde fått tilfredstillande ferdselsårer, vart som før trafikken over sundet formidla med ferje eller skyssbåt mellom Hedleneset på austsida like nord for sjølve straumen og handels- og dampskipskaien på vestsida.

Ut på 1920-talet kom bilen og gjorde det mykje lettare å koma til Haugesund enn før.

Det store hinderet var likevel flytten over straumen. I 1932 vart derfor brua over straumen ferdig og det kom svingbru over slusene.

Sjøtransport til Stavanger heldt likevel fram, mens landevegen overtok mot Haugesund.

I 1987 kom så ein ny generasjon bruer – både over straumen og slusa.

Den gamle svingbrua over slusa vart restaurert og ligg no vanlegvis i open posisjon unntatt under den årlege slusedagen i juni.

Den nye brua er vippebru som vert nytta når frakteskuter eller større lystfartøy vil ta seg inn i Skjoldafjorden. Dermed kan ein ennå oppleva slusing i den einaste saltvasslusa i Norge som framleis er i aktiv bruk.