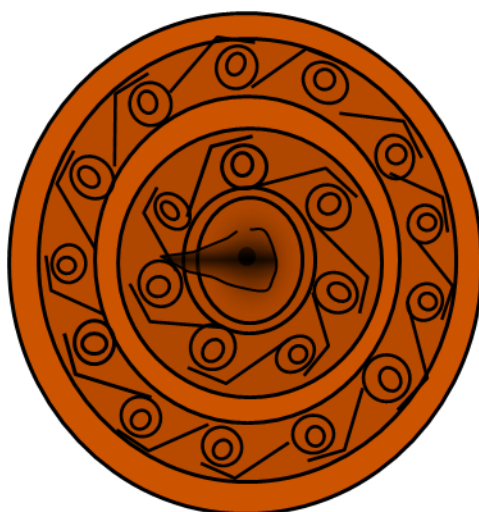


ÅRSRAPPORT 2017

SOLA
HISTORIELAG



1447

Sola Historielag 2017: 17.mai toget



Bilder fra møter i 2017



ÅRSMØTE 2017

SAKSLISTE

1. Valg av møteleder og referent
2. Godkjenning av årsmelding 2017
3. Godkjenning av regnskap 2017
4. Framlegg fra styret/innkomne forslag.:

Fastsetting av årskontingent for 2017. Styrets forslag er å beholde kontigenten som i dag.

5. Valg:

4 medlemmer av styret:

a. Leder	Tor Erik Hansen	på valg for 2 år
b. Sekretær	Brit Hansen	på valg for 2 år
c. Kasserer	Frøydis Krokedal	på valg for 2 år
d. Styremedlem	Tormod Lauvvik	på valg for 2 år

Valgkomité:

e. Leder	Reidar Melgård	på valg for 2 år
----------	----------------	------------------

Revisor:

Lars Harveland	på valg for 2 år
----------------	------------------

Årsmelding

2017

ÅRSMELDING 2017- SOLA HISTORIELAG

Styret har bestått av:

Leder:	Tor Erik Hansen
Kasserer:	Frøydis Krokedal
Sekretær:	Brit H. Hansen
Styremedlem:	Tormod Lauvvik
Styremedlem:	Arvid Bærheim
Styremedlem:	Ottar Kjørmo
Styremedlem:	Martin Hovland

Revisor:	Lars Harveland
----------	----------------

Valgkomite:	Reidar Melgård
	Aud Hauge
	Lars Harveland

Referat årsmøte 2016:

Årsrapporten ble gjennomgått ved at det ble vist bilder av hovedaktivitetene dette året. De viktigste var 17.mai toget med markering av 50-års siden starten på oljeventyret. Det ble så gjennomgang av møtene vi har hatt gjennom året.

Regnskapet ble gjennomgått og godkjent.

Valg 2016:

Styret			
b)	a.styremedlem	Ottar Kjørmo	gjenvolgt for 2 år
	b.styremedlem	Arvid Bærheim	gjenvolgt for 2 år
	c.styremedlem	Martin Hovland	ny, valgt for 2 år
a) Valgkomiteen			
	a.Aud Hauge	gjenvolgt for 2 år	
	b.Lars Harveland	gjenvolgt for 2 år	

STYREMØTER. Det er blitt avholdt 7 styremøter i 2017 som har behandlet 77 saker.

MEDLEMSMØTER. Det er avholdt 7 medlemsmøter og fremmøtet har vært vedlig godt med god atmosfære. Vi har i år vært flere plasser utenfor Sola sjukeheim med møtene, som TS'n på Stangeland, Flyhistorisk museum og den lille konsertsalen på kulturhuset. Det har vært mye spennende å lære og vi er stolte av at vi har flere foredragsholderne fra vårt eget historielag.

- 19. Jan. Tor Erik Hansen: «Veier og transport i Sola i historisk tid».
- 16. Feb. Historien til Stangeland maskin og besøk på anlegget

- 17. Mars Osk ar Goa: «En flyplass blir til, Sola flyplass 80 år» og besøk hos flyhistorisk museum
- 21. Sept. Målfrid Grimstvedt: Jærmuseet – kva historiar samlar me på?
- 26. Okt. Filmen: «13-dager i april» om forvaret av Rogaland i aprildagene 1940
- 16. Nov. Tormod Lauvvik: Taresanking en del av Solas historie»
- 7. Des. Torleif Oftedal ” Sola i bilder, før og nå!»

ØKONOMI: Laget har som før en meget god økonomi. Pr. 31. desember 2017 hadde laget på høyrentekonto kr. 111 967 og på driftskonto kr. 108 010,-

- Totalt gikk driften med et overskudd på kr. 27 736,-
- Av dette:

Inntekter:

o Salg av andre bøker:	kr. 2 000,-
o MVA refusjon og Norsk tipping	kr. 4 400,-
o <u>Renteinntekter</u>	<u>kr. 1 976,-</u>
<u>Del sum:</u>	<u>kr. 8 376,-</u>
o Medlemskontingent	<u>kr. 23 200,-</u>
<u>Sum drifts inntekter:</u>	<u>kr. 31 576,-</u>

Utgifter

- Underskudd møter:	kr. 2 510,-
- Medl. avgift RH og LLH	kr. 12 716,-
- Porto og trykksaker	kr. 5 485,-
- <u>Diverse</u>	<u>kr. 1 792,-</u>
<u>Sum drifts utgifter:</u>	<u>kr. 22 503,-</u>

Resultat drift-overskudd: kr. 9 073,-

Årboka:

- Salg av årbøker 2016 og 2017:	kr. 92 726,-
- <u>Utgifter årboka:</u>	<u>kr. 74 063,-</u>
Overskudd på årbok	<u>kr. 18 663,-</u>

Resultat 2017: kr. 27 736,-

Vi søkte ikke om sponsormidler i år da bokutgiftene i fjor gikk med overskudd.

MEDLEMSTALL

Det virker som at utgivelsen av årboka har gjort at laget er blitt mer lagt merke til. Dette har ført til en god økning i medlemstallet fra 125 i fjor til 144 i år. Dette har også ført til en positiv økning i antall fremmøtte på møtene. Vi har nå nådd maksimum antall hva vi kan ha på sjukeheimen, så styret vil nå vurdere på nytt om det finnes andre bedre egnede møtelokaler i Sola sentrum.

VIPPS

For å følg med i tiden har vi fått oss en VIPPS konto. Den har fungert utmerket og over 65 bøker er betalt med VIPPS.

ÅRBOK

For andre året på rad ga vi ut en årbok for laget. Mye av grunnarbeidet var lagt året før slik at årets jobb ble en del lettere for bokkomiteen. Vi konsentrerte oss denne gangen om artikler rundt sentrum/flyplassområdet av kommunen, men fikk også andre deler med oss. Mesteparten av skrivingen, som blir gjort av forskjellige forfattere, var ferdig til sommerferien.

Tilbakemeldingen vi har fått er veldig positiv. Ordføreren kjøpte også i 50 årbøker som gaver. Bokkomiteen har bestått av: Arvid Bærheim (leder), Ottar Kjørmo, Brit Hansen og Tormod Lauvvik.

BÅTTUR MED MS ROGALAND

Tasta Historielag hadde leiet MS Rogaland for en historisk tur langs kysten av Tasta, Randaberg og Sola. Vi i sammen med Randaberg Historielag ble invitert med på denne turen. Båten ble fort fullbooket slik at mange av de som ønsket det av lagets medlemmer ikke fikk være med. Båtturen var flott, men gikk ikke helt etter planen da det viste seg at skipet ikke hadde fått fornyet sertifikat for å gå utaskjærs. Det betydde at det ikke ble noen tur utenfor kysten av Sola. Vi endte da opp med en tur i Ryfylket i stedet. Vi som fikk være med møtte allikevel mange likesinnede medlemmer fra de to andre historielagene.

17. MAI TOGET

Opplegget vårt i toget var å markere 80-års jubileet for Sola flyplass. Vi hadde laget et «fly» av rokkeringer og presenning. Inne i flyet gikk da flere av medlemmene med forskjellige hodeplagg for å markere at dette var en internasjonal flyplass. Vi som var med hadde det som vanlig veldig kjekt.

KULTURMINNEVERNGRUPPE:

Kulturminnevernutvalget er ledet av historielagets leder og det er blitt holdt et par møter sammen med andre kulturinteresse organisasjoner i Sola.

ROGALAND HISTORIELAG

Sola Historielag er som alle andre historielag tilknyttet fylkets historielag, Rogaland Historielag. Brit Hansen er lagets representant i fylkesstyret.

SLEKTGRANSKERDAGEN

Den årlige slektsgranskerdagen som DIS Rogaland (nå Slekt & Data) arrangerer var i år lagt til Arkivenes hus på Ullandhaug. Vi deltok også i år og fikk solgt noen bøker.

SLEKTGRANSKERTREFF

Vi har hatt slektsgranskertreff på Sola bibliotek hvr tirsdag formiddag, både i vår og høst.

HJEMMESIDE

Vi har en oppdatert hjemmeside hvor nye opplysninger om Solas historie blir lagt til. Sidene er godt besøkt og det viser seg at hvis en «googler» på ord som «slaget i Hafrsfjord», «Erling Skjalgsson» eller «Bronsealder» så kommer våre sider opp på den første «Google» siden, rette etter Wikipedia og Store Norske leksikon.

Vi har også fått oss egen Facebook side.

Laget har i år eksistert i 20 år og det går veldig godt. Vi er mer aktive enn noen gang før.

For styret i Sola Historielag

Tor Erik Hansen
leder

Innkomne forslag

- Ingen innkomne forslag
- Styret foreslår å beholde årskontingeneten som før

Årsregnskap 2017

Samandrag av rekneskapet for Sola Historielag 2017

	Intekter 2017	intekter 2016
Medlemskontigent	23200	22300
Tilskudd årboka		35000
Matsalg	1716	4172
Salg bøker		4250
Utlodning julemøte	5050	5000
Slektsgranskin	2000	
MVA refusjon	4036	1401
Tipping	364	926
Årboka 2016 og 2017	92726	52750
Renter	1976	1281

	Utgifter 2017	Utgifter 2016
Matkjøp	6643	4963
Porto trykksaker	5485	3881
17. mai 2017	589	
Gaver blomster	2633	3335
Tilbakebetalt	950	200
Utgifter Årboka 2017	74063	55000
Landslaget lokalhistorie	2016	1515
Rog. Historielag (Sydvesten)	10700	10600
Årsmøte R: H.	250	500
Gebyr	3	
Overskott	27736	47086
Sum	131068 131068	127080 127080

Laget har og ein myntsamling gitt av Gvstav Rege
Historielaget har og fått kulturprisen "SØK" av Sola Kommune

Status	01.01.17	01.01.18
Brukskonto	74264,48	108043,83
Høgrete konto	118010,-	111967,-
Kapitalendring/overskott	27736,35-	
Sum	220010,83	220010,83

Frøydís Krokedal
Frøydís Krokedal
Kasserar

Sola 10.01.18

Lars Harveland
Lars Harveland
Revisor

Vedlegg

Møte referat

2017

Møte nr. 1

Torsdag 19.januar, kl 19:00

Sted: Sola Sjukeheim

Års/medlemsmøte i Sola Historielag

Veier og transport i Sola i historisk tid



Vi starter først med et kort årsmøte og fortsetter deretter med et vanlig medlemsmøte.

På dette møtet skal lagets leder Tor Erik Hansen fortelle om hvordan veier og transport foregikk før i tiden i Sola. I dag tar en det for gitt at veiene gikk der de går i dag, men det har ikke alltid vært tilfellet.

Kommunen virker flat og enkelt å lage veier både fra nord til sør og øst til vest. Men det var faktisk vanskeligere enn en kan forestille seg i dag. Midt i kommunen hadde vi en stor sandslette, hvor flyplassen er i dag. Her var det mye plage av sandflukt og vanskelig å ha en god vei. I 1810 beskriver Lieutenant P.P.Flor veien over her slik: *Sjøkanten var den sikreste ferdseleien. Lengre innpå sanden var det fare for at folk og hester kunne synke «saa dybt ned i Sanden, at de uden Hjælp ei kunne komme op igjen.»*

Lenger sør var det også vanskelig. Forbindelsen til Klepp kom ikke før på slutten av 1800-tallet, mye på grunn av Skas-Hegre og at det ikke var en bro til å krysse Figgjo-elven på Bore.

I nord var det kanskje verst. Sola og Madla utgjorde Haaland herred og eneste måten å komme dit var med ferje. Alternativet var å reise om Sola, Hinna, Stavanger og ut til Madla. Ferjen tok bare folk og broen kom ikke før i 1924.

Referat møte nr. 1

Til stede: 38

Lagets leder skulle selv holde foredraget denne kvelden. Temaet var «Veier og transport i Sola i historisk tid». Dette hadde vært et vanskelig tema, da det ikke fantes mange kilder å bygge historien opp på. Dette foredraget var også det han hadde brukt lengst tid på.

Den første veien i Sola er antatt å være Tjodvegen. Den gikk fra Solahøyden ved Erling Skjalgssons gård, gjennom hovedtunet på Joa, Sørnes og Grannes og opp på Ullandhaug. Det finnes en flott rest av veien på Joa, som tydelig viser en gammel hulvei. Kravet til slik Tjodveger er beskrevet allerede i Gulatingsloven (ca. år 950) og forsterket i Magnus Lagabøters landslov i 1274.

Det var bøndene langs veien som var pålagt å holde veien i stand. Den veilengde som bøndene hadde plikt på å holde ved like, var avhengig av gårdens størrelse.

Det var noen få, enkle regler for veivedlikeholdet:

- Veiene skulle ligge slik de hadde ligget fra gammel tid
- Veibredden skulle måles med spyd
- Den skulle være åtte alen bred (litt over fire meter)
- Veien skulle være så bred at en rytter kunne ri uten at spydet rørte ved busker og trær

For å forstå veiutviklingen i Sola etter dette, må vi først se på norsk veihistorie. De første kjøreveiene i Norge ble bygd i perioden 1624-1760. Utviklingen av postvesenet førte til økte krav til veiene. Med statsforvaltningen som ble etablert i Danmark-Norge fra 1600-tallet av, oppsto det behov for bedre framkommelighet for et økende antall embetsmenn på reise i kongens tjeneste. En rekke rideveier ble bygget om til kjøreveier i perioden 1643-1760.

Inntil 1662 hadde lensherrene ledelse og oppsyn med veibyggingen og vedlikeholdet. Ordringen virket etter hvert ikke tilfredsstillende og ble derfor lagt om. Fra 1664 ble det utnevnt særskilte embetsmenn med ansvar for veistellet i hvert sitt distrikt etter ensartede bestemmelser for hele landet. Men det var først etter ca. 1750 at det ble fart på bygging av kjøreveier rundt omkring i landet. Hvis veien var for smal, måtte den som var ansvarlig for strekningen ut med to shilling i bot. Vedlikeholdet skulle foregå to ganger i året, om våren og høsten. Det kunne være en byrde for bøndene, fordi de samtidig hadde gårdsarbeid som måtte gjøres.

Da industrialiseringen skjøt fart rundt 1850, kom dampskips- og jernbanetrafikken i gang med mer effektiv frakt av varer og reisende. Disse faktorene fikk betydning også for vei bruken. Veiene skulle knyttes til jernbanestasjoner og anløpssteder for dampskip. Fram mot 1824 ble bygging og vedlikehold av Norges veier styrt gjennom en rekke lokale forordninger. Dette ble etter hvert så uoversiktlig at det var nødvendig å lage en ny felles lov for hele landet. Den nye veiloven av 1824 overførte ansvaret for veiene til Justisdepartementet, og det lokale ansvaret ble pålagt amtmennene. Det ble opprettet en amtsveikasse som dekket utgiftene til Veivesenet. I 1846 startet endringene som førte frem til den endelige utviklingen av et veidirektorat. Det året ble ansvaret for det statlige veivesen overført fra Justisdepartementet til Indredepartementet og i 1864 ble Veidirektoratet opprettet.

Som følge av dette ble veivesenet også aktive i bygging av veier i Sola. Her er en liste fra ca. 1850 til 1900.

Veg type	Strekning	År
Bygdeveg	Haga kr. (Fv.482) - Sømme (nr. 30)	1851
"	Rege (Rv. 480) - Lønning	1851
"	Sømme - Sola krk.	1851
"	Håland kr. - Flyplass	1851
"	Tananger(Fv. 482) - Tollbetj. Hage	1851
"	Meling (Fv. 482) - Meling	1851
"	Grannes (Rv.480) - Hetland gr.	1873
"	Rege (Rv. 480) - Gimre - Høyland gr.	1878
"	Røyneberg (Rv.480) - Hetland gr.	1886
Riksveg 480	Malde gr. - Klepp gr.	1896
Fylkesveg 507e	Sande (Rv.480)- Sande (Fv. 507)	1896
Fylkesveg 507	Høyland gr. - Håland krossen	1896
"	Håland krossen Sande (Fv.507a)	1896
"	Timpelen (Rv. 480) - Klepp gr.	1900
"	Lønning - Vigdel	1904
"	Rege (Rv. 480) - Rege kapel	1908
"	Fv.482 - Myklebust	1908
"	Arm til Nordre Kolnes	1909
"	Grønneberget - Søndre Kolnes	1909

Den første kjørbare veien i Sola fra ca. 1830 og gikk fra Håland kirke til Sola kirke og videre til Tjora kirke. Presten hadde nemlig boligen sin på Håland helt fram til 1868. Det med å bygge vei i Sola ser i dag temmelig enkelt ut, hvor det er relativt flatt. Men faktisk var det vanskelig å bygge vei. Under kommer noen eksempler på dette.

Kryssingen av Sola sletta.

Området som flyplassen ligger på i dag var en stor udyrket sandslette. Området var som en ørken med perioder med stor sandflukt. Vi har to historiske referanser som beskriver dette:

I beskrivelsen, økonomisk Reise til Lister og Jedderen foretagen i Efteraaret 1810 ved Lieutenant P.P.Flor, blir veien over området beskrevet slik: *Vegen gjekk så langsmed en Vig, Solesanden kaldet, man maa holde sig nær ved Havbredden, ifald ellers Søgangen tillader det. Sjøkanten var den sikreste ferdslieveien. Lengre innpå sanden var det fare for at folk og hester kunne synke «saa dybt ned i Sanden, at de uden Hjælp ei kunne komme op igjen.»*

Særlig utrygt var det om våren når teleløysinga gjorde bekkesigene til rene kvikksandkulpene, dekket med flyve-sand slik at ingen kunne se de. Da var det slik at «enhver, endog ubetydelig Tyngde synker dybt ned deri.»

I en Stavangersk Ciceroen skrevet i 1868, står følgende: *Endvidere paastaa de, at Tananger, Thjore og Sole i Fortiden har været omflydte, idet nemlig den søndenfor liggende Solesand, som nu i lang Tid har været Kirkevej, da ikke har været passabel. Dette anbefales til vore Geologers Opmærksomhed.*

Da bureisingen startet på dette området fra ca. 1912, ble området oppdyrket og bedre veier kom. De krysset stort sett rett over området. Men dette varte ikke særlig lenge, da den første flyplass byggingen startet i 1936-37 og fortsatte med tyskernes utvidelse under krigen. Det var allikevel under den kalde krigen at den største utvidelsen kom. Vei over sletta var ikke lenger mulig og veien i nord ble lagt helt ned mot Hafrsfjord. I vest måtte det bygges ny vei forbi Strandhotellet til Ølberg. Dette ble gjort så sent som i 1952. Den dag i dag er Sola kommune delt i to, med kun en smal forbindelse i nord og vest.

Veien sørover.

Vei sørover var også en utfordring. I lang tid stoppet veien på Helland, slik at Byberg faktisk ikke hadde skikkelig vei. Mye av denne gamle veien til Helland er i dag forsvunnet, den gikk høyere oppe på åssiden enn dagens vei.

Det som gjorde problemene i sør store, var kryssingen av det flate område fra Byberg mot Bore i Klepp. Her var det myrete og vått, dette var mye på grunn av tilsig fra Skas-vannet eller Heigre-vannet. Senkningsarbeidet av dette vannet ble utført i 1863. De store myrstrekningene som før hadde ligget under vann eller jorda hadde vært vassjuk ble tørket ut. Men allikevel ble ikke vannet skikkelig uttørket. Kanalen var bare 2,25 meter dyp. Bøndene vedtok derfor å grave tre fot dypere som ble utført i 1864. Men også etter dette ekstra arbeidet kom deler av den gamle bunnen av innsjøen til å stå under vann i tider i flere år framover. Dette gjorde at det var vanskelig å bygge vei. Den første veien er indikert på kart så sent som i 1890.

Veien til byen

Sola og Madla var lenge en del av Haaland herred, men vei mellom disse stedene eksisterte ikke. For å komme dit landveien måtte en reise via Hinna og Stavanger og så ut igjen til Madla. Den først veien langs Hafrsfjord, var kun en kjerre vei som gikk lenger opp enn dagens vei. Veien vi kjenner i dag, helt nede ved fjorden kom ikke før i 1896.

Ferjetrafikken i nord

Haaland herred som bestod av både Sola og Madla var naturlig delt av innløpet til Hafrsfjord. For å komme fra en side til en annen måtte en selvsagt bruke båt. Derfor ble det tidlig etablert et ferje skyss system basert på frivillighet. Det fantes ingen annen løsning for Tananger folket enn å reise via Sola til byen.

Ikke før på 1800-tallet kom det skriftlige kilder om ferjetrafikken. Da var det en skyssmannen som ikke var fornøyd med betalingen han fikk. På siden av jobben som ferjemann var han også bonde og det var til tider vanskelig å kombinere disse to oppgavene.

I løpet av 1800-tallet hadde trafikken økt på grunn av sterk befolkningsøkning i Stavanger. Byen hadde i 1801, 2466 innbyggere og i 1837, 3777. Så kom det eventyrlige sildefisket som førte til en befolkningseksplasjon og innbygger antallet økte til 20 888 i 1875. Behovet for å få varer til Stavanger økte i takt med befolkningsøkningen.

I 1878 gikk ferjetrafikken kun mellom Meling på Sola siden og Hestnes på Madla siden. Dette var den korteste veien mellom Tananger og Stavanger. Men det var kun persontrafikk, annen trafikk som hest og kjerre måtte gå via Solakrossen til Stavanger. Alternativet til ferjetrafikk, altså bro, ble luftet allerede i 1889. Året etter kom saken opp i herredsstyret og det ble gjort et vedtak om å be en ”statsingeniør” om å beregne en bro over sundet. I 1902 kom saken opp for avgjørelse og det ble enighet om å sende en søknad om å få anlagt en bro. Men for amtet (fylket) var kostnadene for høye og amtingeniøren kunne ikke anbefale bru. Han mente at ei ferje over sundet ved Prestakjæret ville rette på de vesentligste ulempene.

I 1901 bestemte herredsstyret seg så for å legge ned ferjesambandet Meling-Hestnes for å flytte det til der hvor fjorden var på det smaleste mellom Jåsund og Nordre-Sunde. Dette ferjesambandet skulle ikke bare ta med seg folk, men også kunne transportere hest med kjerre.

I 1906 ble ferjesambandet Jåsund – Sunde åpnet.

I 1913 og jevnlig utover ble temaet om bro tatt opp igjen for trafikken økte stadig. I 1916 var det et møte mellom ordføreren, amtmannen og amtingeniøren. Nå hadde amtingeniøren forandret mening om bro. Etter mye fram og tilbake og at privat kapital ble lovet, startet i 1922 endelig byggingen, blant annet basert på bruk av arbeidsledige. Den sto ferdig i 1925. Denne første broen var i bruk fram til 13.januar 1967, da ny kom. Tilfeldigvis var dette jubileet akkurat 50-år siden da dette foredraget ble holdt.

Møte nr. 2

Torsdag 16.februar, kl 19:00

Sted: Stangeland Maskin, Sandnesveien 80

Medlemsmøte



Stangeland Maskin A/S



Denne gangen er vi så heldige å bli invitert til Stangeland Maskin, eller som vi alle sier TS'n. De er rundt oss, med lastebiler og gravemaskiner hver dag, over alt. De er en del av Solas historie og har sin egen historie. Vi vil få høre om denne fra Trygve startet det, Olav tok over og til hva de er i dag med barnebarnet Tommy som leder. Etterpå får vi en omvisning på anlegget.

Referat møte nr. 2

Til stede: 53

Denne kvelden var vi inviterte til Stangeland Maskin eller TS'n som firmaet enda blir kalt på folkemunne. Vi ble hyggelig tatt imot av Olav og Torbjørg Stangeland. Til stede var også Tommy Stangeland og Egil Bue.

Vi startet i hovedkontoret på gården Stangeland i Sola. Olav fortalt om bygget og at her hadde 70 mann i ledelsen og administrasjonen kontor. Arbeiderne på verkstedet hadde kontor i verkstedhallene. Totalt sett med Nordic Crane som også tilhører Stangeland Gruppen ca. 1000 ansatte.

Vi startet med en omvisning på dette nye flotte anlegget. Først var det kontoret hvor alle verkstedbilene ble styrt og sendt ut. Firmaet har ca. 95 lastebiler og 140 småbiler så dette krevde god styring. Deretter gikk turen over til lageret for anleggsgartner avdeling, hvor det også var lagret imponerende store dekk til kr. 50 000 pr stykk. Her fikk de også opp noen gamle gravemaskiner for museet. Vi fortsatte rundt på anlegget med bl.a. sveiseverksted, bilreparasjon, lakeringsverksted o.a. Vi ble imponert over det vi så og det var ryddig og rent, noe som var firmaets klare mål i sammen med HMS.

Vi ble så tatt inn i et auditorium som rommet 80 mann. Her ble vi vist en film om firmaets historie. Egil Bue styrte det hele her. Det hele startet i 1959, da Trygve Stangeland startet

firmaet. Tidligere hadde han drevet for seg selv med en traktor og jobbet for bøndene. Sakte men sikkert hadde han lagt seg opp kapital, som gjorde at han endelig kunne kjøpe en egen traktorgraver. De første jobbene gikk dårlig og de tjente ikke penger, men de lærte mye. Så i 1963 kjøpte han sin første Brøyt. De hadde da kontor i Søragedå i Stavanger. Det gikk stadig framover og Trygve var der da Shellraffineriet og andre nye anlegg skulle bygges. Ikke alt gikk så bra og de havnet nesten i konkurs et par ganger, men kom seg over det og firmaet vokste.

På 1970-tallet gikk alt fortere og fortere. Det var mange jobber. Nye maskiner ble innkjøpt og nye folk ansatt. Byggingen av Kongeparken i 1986 skulle være et eventyr for TS'n, men parken gikk konkurs med TS'n som største kreditor. De måtte ta et stort tap, men klarte seg igjen og firmaet vokste videre. I 1994 startet de Stangeland Kran som sener gikk inn i Nordic Crane som nå igjen er et heleid selskap i Stangeland gruppen.

I 1998 flyttet de til Maskinveien på Forus, men det ble fort for lite og i 2008 flyttet de til Stangeland i Sola Kommune. Tommy er dag daglig leder og Olav styreformann.

I dag har de, trass i lavkonjunktur godt med arbeid. Noen av disse er Torsteinsfjellet på Sviland, Midtfjellet vindpark, Tellenes vindpark, Jåttåvågen, Eiganes tunnelen, dobbeltspor, Risavika havn etc.

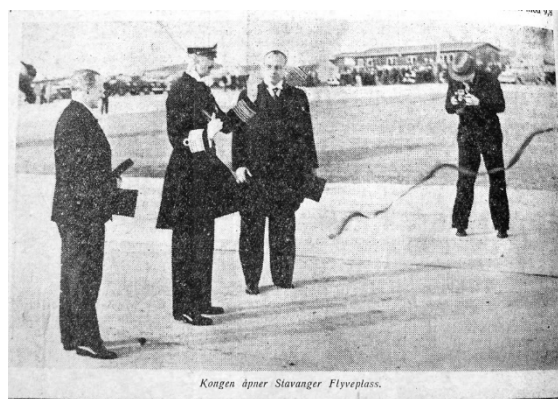
Men ikke alt settes i driften av bedriften. Stangeland Eiendom er aktive på eiendomsmarkedet på Jæren, Stavanger og andre steder i landet. Finansdirektør Egil Bue listet opp mange av disse og det er tydelig at også denne delen av firmaet er solid.

Torsdag 16.mars kl 19:00

Sted: Flyhistorisk museum, Sømmevågen
(inngang på baksiden av hangaren)

Medlemsmøte Sola Historielag

«En flyplass blir til» Sola flyplass 80-år



I anledning av at flyplassen feirer sitt 80-års jubileum vil vi markere dette med et besøk på Flyhistorisk Museum i Sømmevågen. Oscar Goa vil fortelle om historien fram til krigen og har kalt foredraget: «En flyplass blir til».

Etterpå vil medlemmer av venneforeningen til Flyhistorisk museum vise oss rundt.

Til stede: 55

Ottar Kjørmo ønsket velkommen, da lagets leder var syk. Møtet i dag hadde tittelen «En flyplass blir til, Sola flyplass 80 år». Foredrags holder var Oskar Goa.

Men først ønsket Johan P. Petersen velkommen til flymuseet. Det ble stiftet i 1984 og alt hadde, helt opp til i de siste årene, blitt drevet på dugnad av en entusiastisk venneforening. Selve museumsdriften var nå tatt over av Jærmuseet, men det var fremdeles mye dugnadsarbeid av fly som ble restaurert. Museet hadde også en original flysimulator for Boeing 737.

Så fikk Oskar Goa ordet. Som en innledning startet han med et tilbakeblikk på kommunikasjons og transport muligheter tidlig på 1900-tallet. Her på Vestlandet gikk det meste med båt eller kystruter samt at veiene var dårlige. En jernbane forbindelse helt til Oslo kom ikke før i 1944, selv om den smalsporete Jærbanen fra Stavanger til Egersund åpnet så tidlig som i 1878. I 1944 fikk den også normalt spor. Så før dette måtte en gjennom en kombinasjon av transportmidler for å komme til Oslo som båt, bil og tog.

I parallell til dette utviklet flyet og flytransport seg. Den første norske flygingen skjedde i 1912, Tryggve Grans fløy over Nordsjøen i 1914, Charles Lindberg over Atlanteren i 1927 og Thor Solberg som fløy fra New York via Grønland og Island til Bergen i 1935. I 1920 gikk den første post og passasjer rute med sjøfly fra Bergen til Stavanger, men den ble fort nedlagt da den ikke var lønnsom. I 1934-35 fikk Viggo Widerøe støtte til en kystrute fra Oslo til Haugesund, men landing i Hafrsfjord. Her ble det bygget en ekspedisjonsbygning som i 1936 ble overtatt av DNL. Selskapet hadde i 1936 fått konsesjon på en rute fra Oslo til Tromsø langs kysten. Ruten ble flydd av 4 stk. JU 52.

Lokalt i distriktet begynte også ting å skje. I 1932 holdt ingeniør Birger Hønningstad, tidligere fly konstruktør i USA, foredrag i Stavanger Ingeniørforening hvor han konkluderte at det måtte tas initiativ til bygging av flyplass her i distriktet. Han danner året etter Stavanger Flyveklubb som fortsetter arbeidet med å planlegge bygging av flyplass. Det ble dannet en hurtig arbeidende komité med prominente medlemmer. De pekte ut følgende aktuelle områder for flyplass:

- Bøsletta i Randaberg.
- Stokkavannsbunnen (Forus) .
- Sømme / Utsola.
- Boresletta

Valget falt på Sømme/Utsola. Der var de beste forholdene, område var lett å opparbeide samt det var en mulig kombinasjon av land og sjøflyhavn (Sømmevågen). Den første konkrete flyplassplanen ble framlagt 17. April 1934. Planen omfattet en sirkelformet grasslette med diameter 800 m med kryssende rullebaner (en aereodrom) hvor det kunne flys til og fra i alle retninger med ren motvind.

Alle flyplasser i Europa var til da og senere etablert med gressdekke. I Stockholm (Bromma) ble det samtidig med Sola utredet betongbaner i de aktuelle start og landingsretninger.

Flyveren Bernt Balchen som hadde solid flyver erfaring fra USA blir kontaktet og tilrårde på det sterkeste at det blir valgt fast dekke.

Samtidig viste grunnundersøkelser at det med den løse sandjorda det var på Sola, så var det vanskelig å få et skikkelig fast underlag med gressdekke. Av fast underlag var det to alternativer. Asfalt, men det krevde bærelag av pukk og asfalten var mørk og ikke godt egnet for flyving i mørke. Betong derimot kunne legges direkte på ut planert eksisterende sandgrunn og var ved sin lyse farge lite lysabsorberende. Resultatet ble da to ”flystriper” med fast dekke i betong.

Stavanger vedtok den framlagte planen i møte 23.12.1934 og søkte raskt om konsesjons og ekspropriasjonstillatelse. Ting gikk nå fort og ved kongelig resolusjon, datert allerede 25. Januar 1935 fikk Stavanger Kommune rett til å ekspropriere 850 mål til flyplass. (550 mål til flyplassen og 300 mål i reserve til senere utvidelser.)

Det ble engasjert advokat til snarlig innløsning av arealer. Flyplassprosjektet ble lyst ut på anbud med to alternativ, gressdekke og betongdekke.

Samtidig vedtok Stortinget en «landsplan for flyveplasser og flyvehavner» for de største byene. Det var i henhold til den planen en forutsetning at byene bekostet grunnerverv og at staten og byen (distriktet) delte kostnaden med selve utbyggingen. Dette ble også løsningen for Sola.

1. september 1935 ble overingeniør Nils Haavardsholm og assistentingeniør K. Ullestad Olsen ansatt som prosjekt og byggeledere. 1. Mars 1936 ble det underskrevet kontrakt med entreprenør Høyer Ellefsen om bygging av flyplassen med de to betongstripene pluss

kjørebane til Sømmebukta i betong. Betong støpningen var ferdig gjennomført i desember 1936. Områdene rundt ble til sådd og hele området inngjerdet. Total pris ble ca. 2 mill. kr.

Allerede 8. januar 1937 landet en uanmeldt DH.Tiger Mouth, med den kjente flygeren Ole Reistad på flyplassen og markerte et slags uoffisiell åpning. Han hadde også flere oppvisninger i luften over flyplassen.

26. Januar 1937 hadde Monte Carlo-løpet start i Stavanger. Søndag 24. Januar inngikk det i løpets arrangement å gjennomføre hastighetsprøver på de nye flystripene på Sola.

Åpningen av flyplassen tok sted fra 29. til 31. Mai, hvor flygeren Ole Reistad var ansvarlig for opplegget. Det ble en folkefest med over 10 000 fremmøtte, men programmet gikk ikke helt som det var planlagt.

Åpningsfesten fikk en tragisk start. 11 fly fra hærens flyskole skulle delta på åpningen, men uvær gjort at ingen kom frem. Noen havarerte, noen nødlandet og en flyelev omkom. Andre dag var det mye og sjenerende regnvær og programmet ble betydelig innkortet. I fallskjermhopp delen landet hopper Ness på betongbanen og ble skadet.

Tredje dag gikk et norsk Scimitar-jagerfly, som demonstrerte stupbombing, i bakken med en fart på 400 km/t. Flygeren Kåre Winterthun ble drept. Stevnet ble avbrutt og flaggene heist på halv stang. Flyene drog hver til sitt og flyplassens lå igjen uten fly.

Flyplassen hadde en treg start for sivilt bruk. Wessels Flyveselskap etablerte seg her med 3 fly og 3 instruktører i 1937. Samme året startet Allied Airways prøverute fra Scotland, men ruten gikk dårlig og ble nedlagt samme høst. Sommeren 1939 prøvde British Airways å få i gang rute London –Stavanger, men uroen ute i Europa vanskeliggjorde dette. DNL's sjøflyrute gikk forholdsvis bra, men etter Tysklands angrep på Polen innstilte DNL all flyging.

Men uroen ute i Europa førte til at en flyavdeling med oppgave å være nøytralitetsvakt ble plassert på Sola. 2 norskbygde MF 11 sjøfly ble beordret til sjøflyhavna i Hafrsfjord og Marinens Flygruppe, Sola ble opprettet. De første dagene i april 1940 ble flygruppens JU 52 erstattet med 1 ny He115. To dager senere ankom bombevingen/hærens flygruppe med 4 Caproni bombefly og 8 -10 Fokker jager/bombefly. Flyavdelingenes oppgave var å patruljere kystlinjen og territorialfarvannet mellom Jærens rev sør og Stord i nord. I perioden fra oktober 1939 til februar 1940 var det flere nøytralitetsbrudd både av tyske og engelske skip som styrken på Sola var involvert i.

På Nord-Jæren ble det bygget mitraljøse bunkerser flere steder fra Randaberg til sør for flyplassen. På flyplassen ble det bygget to mitraljøse blokkhus kamouflert som uthus. I tillegg var det klargjort en rekke åpne mitraljøsestandplasser på/ved flyplassområdet og tilrettelagt sperreutstyr og sprengstoff for sperring/sprenging av betongbanene.

I tiden fra 9. til 19. April 1940 ble 10 dramatiske dager for folk i Sola. Livet ble snudd opp ned med fysiske inngrep og tvang som endret så vel samfunnsstruktur som kultur.

- Det var britiske flyangrep dag og natt
- 11. April: Britisk Vickers Wellington bombefly skutt i brann og falt ned på Storhaug skole i Stavanger.
- 17. April: krysseren Suffolk og 4 destroyere angrep flyplassen med kanoner fra sjøsiden.
- Tyskerne krever at Sola kirke, den gamle kirkeruinen og Skjalgssonbautaen (avduket av kong Haakon 1934) blir revet /fjernet som landemerke.

- 19.April: Tyskerne beordrer tvangsflytting av 3000 solabuer bort fra flyplassområdene.

Selvsagt fortsatte den spennende historien om flyplassen også etter invasjonen, men denne delen må vente til en annen gang. Så Oscar avsluttet her. Han fikk en gave for et spennende foredrag.

Etter pausen ble det omvisning i flymuseet av flere av flymuseets venner. De fikk alle et eksemplar av årboka vår.

Torsdag 21.september, kl 19:00

Sted: Sola Sjukeheim

Jærmuseet – kva historiar samlar me på?



Målfrid Grimstvedt til venstre da Figgjo AS gir hele samlingen av serviser og arkivmateriale til Jærmuseets avdeling i Sandnes.



Fra

fotoinnsamlinga i Sola i 2009 som Jærmuseet var med på. Tomathenting i Tananger i 1968. Kjell Arne, Mette Karin, Marit Slethei

Ikke alle kjenner Jærmuseet og den rollen det har i innsamling, bevaring og formidling av historiske ting fra Nord-Jæren. Museene i Rogaland er organisert slik at alle Jærkommunene, inkludert Randaberg ligger under Jærmuseet. Stavanger, Ryfylke og Dalane har egne museum. Ting, samlinger, hus og bygninger som skal tas vare på fra Jæren, havner da her. Men Jærmuseet er ikke plassert et spesielt sted. Museet administrere flere steder med samlinger og utstillinger på Jæren og Sandnes. Målsetningen er bevaring og ikke minst formidling til store og små.

For noen år siden overtok også museet driften av Flyhistorisk museum og Krigshistorisk museum med målsetning om en samlokalisering av disse i Sømmevågen.

Mangeårig Solabu, Målfrid Grimstvedt som er seniorkonservator ved museet, vil denne kvelden fortelle om denne mangfoldige aktiviteten de driver på med.

REFERAT MØTE NR.4

Til stede: 34

Leder åpnet møtet, og startet med å fortelle om arbeidet som var på gang med årboka. Også i år kommer den ut med mye spennende stoff fra Sola.

Så fikk Målfrid Grimstvedt ordet, hun skulle fortelle om Jærmuseet og hva de driver på med. Målfrid har bodd i Sola, på Jåsund, i 40 år og var en av de første som ble ansatt på Jærmuseet i 1987. Hun er i dag sjefskonservator. Målfrid Snørteland er direktør for museet.

Jærmuseet er det yngste regionmuseet i Rogaland. Det ble stiftet av 7 jærkommuner i 1985. Sola kommune var en av disse. Plasseringen av museet ble på gården Kvia i Hå hvor kommunen hadde stilt tomt til disposisjon. Stedet ligger like opp til Hansabergmarka kulturminne- og frilufts område. Fortidsminneforeningen i Rogaland mente at plasseringen her var den beste da den lå i nærheten av flere kulturminner. Ambisjonen de hadde var å ta

var på og formidle den tekniske utviklingen i jordbruket. I begynnelsen bestod arbeidet stort sett i å få oversikt over landbruksutstyr og maskiner som var samlet rundt i distriktet. I tillegg ga de faglig hjelp til de lokale museene rundt omkring. For Sola var de blant annet med på fotoinnsamling i 1988-89.

Mye har skjedd siden 1985. I første fase var etableringen av Vitengården på Kvia samt konsolidering av de regionale museene hovedaktiviteten. Staten ville samle disse museene og få de inn i større enheter. Neste fase for Jærmuseet var byggingen av Vitensenteret i Sandnes i 2002. Ved utgangen av 2016 hadde Jærmuseet driftsansvaret for 62 kulturhistoriske bygninger, 47 411 gjenstander, 177 601 foto + film og lyd, samt 550 hyllemeter med arkiver. De har 134 personer på lønnslistene og 209 000 besøkene, hvorav nesten en tredjedel var skoleklasser.

Utfordringen for dette museet var hvordan de kunne få Jærbuen interessert i sin egen historie. Tradisjonelle museumsutstillinger hadde de ikke troen på. Men etter at de fikk høre om at det skulle lages «science centre» i Norge, tok de denne ideen. Dette var for 20 år siden. Dette er blitt til Vitensenteret.

I Sandnes var det 3 forskjellige små museer. Høyland bygdemuseum, Jonas Øglænds museum og Krossen Havremølle museum. De ble konsolidert til Sandnes Museum som igjen ble til Vitensenteret. Andre bygg og anlegg museet driver er Haugebakka (Klepp), Limagården (Gjesdal), Vistnestunet (Randaberg), Grødaland (Hå) og Sjøredningsmuseet (Hå). I Sola har nå museet tatt over driften av Flyhistorisk museum og Rogaland Krigshistorisk museum med målsetning om samlokalisering i Sømmevågen. Foreløpig går dette litt tregt da Krigshistorisk har sagt opp samarbeidsavtalen med museet. I Time er det Garborgsenteret som de driver i samarbeid med Time bibliotek. På Randaberg er det på gang et maritimt vitensenter hvor Kystverket er en medspiller. Her skal en fokusere på navigasjon, los og trafikkssikkerhets tjenester.

Alle stedene satser en på å engasjere barn og ungdom. Det blir holdt aktivitetsdager og Målfrid viste bilder fra en del av disse.

Museet har stadig nye prosjekter på gang og det største for tiden er bygging av nytt depot, da de var så heldige å få tildelt sysselsettingsmidler. Det nye depotet kommer godt med da andre lagringsplasser er helt fulle.

Møte nr. 5

Torsdag 26.oktober, kl. 19:00

Sted: Sola Kulturhus, den lille konsertsalen.

13- dager i april



Sola Historielag har kjøpt filmen «13-dager i april» og vil vise denne på dette medlemsmøte. Filmen forteller om kampene etter at tyskerne hadde inntatt Sola 9. april 1940. Mange mener nok at tyskerne ikke fikk noe motstand, men det var faktisk ikke tilfelle. Allerede ved Bråsteinsvannet var det trefninger mellom norske og tyske styrker. Disse fortsatte videre innover mot Figgjo, Ålgård og Dirdal for til slutt å ende opp i Gloppedalsura.

Filmen er bygget på sanne opplevelser, fortalt av 10 personer som var med på dette. Den gir et spennende innblikk i en relativt ukjent del av vår krigshistorie.

Filmen varer i ca. 2 timer og vi vil derfor ikke ha pause.

REFERAT MEDLEMSMØTE NR.5

Til stede: 71

Leder ønsket velkommen til dette litt spesielle medlemsmøte. Vi skulle vise film, en film om de hendelsene som tok sted etter at Sola flyplass var tatt av tyskerne.

I filmen fulgte vi de norske troppenes tilbaketrekninger og kamper mot tyskerne opp mot Dirdal og til Gloppedalsura. Filmen var basert på intervjuer av noen av de norske soldatene som deltok.

De første dagene etter 9. april skjedde det meste i Stavanger området, med bl.a. senkningen av det tyske lasteskipet Roda og så angrepet og senkningen av den norske torpedojageren Æger.

Oberst Gunnar Spørck, sjefen for hæren i Rogaland, vurderte tidlig at det var mest hensiktsmessig å ikke møte fienden på Stavangerhalvøya. Han ville kjøpe seg tid til å mobilisere IR8, Rogalandsbataljonen, som hadde depot i meieriet på Sviland. Med to ferdig oppsatte bataljoner ville oberst Spørck ha rundt 1600 mann med våpen. Han beordret derfor evakuering av Jegerbataljonen fra Madlaleiren allerede klokka 06.15 den 9. april.

Bataljonen, var allerede klokka 06.30 lastet opp i biler og på vei til Sandnes. Der ble det etablert en meget kortvarig kommandoplass på Hotell Sverre.

I Oltedal etablerte styrkene seg med hovedkvarter i strikkeriet. Ett kompani ble sendt til Gloppedalsura for å sikre mot tysk inntrenging fra Egersund. Kompaniet var på plass i ura allerede klokka 10.00 om morgenen den 9. april. I løpet av dagen og natten til 10. april ble materiellet fra Sviland flyttet til Dirdal der mobiliseringen av IR8 fortsatte under forholdsvis fredelige forhold. Tyskerne hadde stort sett nok med å konsolidere seg i Egersund og på Nord-Jæren der britiske fly daglig angrep flyplassen.

Men Oberst Spørck ville ta soldatene med videre til Setesdal for å slå seg sammen med de norske styrkene der. Sjefen for IR8, major Fredrik Oscar Brandt, og flere med ham, mente en slik fjelltur var galskap. Lørdag 13. april tok Spørck likevel av sted fra Gilja med de første troppene fra Jegerbataljonen. Som oberst var det hans ordrer som gjaldt, og ordren hans gikk ut på at de andre skulle følge på etter hvert. Med biler, og fra Øvstebø hester og sleder, tok de seg til Sirdal der de fikk beskjed om at styrkene i Setesdal hadde kapitulert. Da var det bare å returnere, og 17. april var de tilbake. De var temmelig utkjørte. Og Oberst Spørck, var sannsynligvis frustrert over hva han måtte gjøre med Brandt som rett og slett hadde ignorert ordren om å følge etter.

Major Brandt hadde på sin side brukt tiden godt. Han var i full sving med fremstøt utover mot Ålgård, Høg-Jæren og Vikeså. Tanken hans var å avskjære tysk forbindelse mellom Egersund og Stavanger. Alt for å skape vansker for tyskerne, og i forventning om britisk landgang. Og britene var da også aktive med angrepstokter over Sola flyplass nesten daglig. Den forventede i landsettingen av allierte styrker uteble. Søndag 14. april sendte Brandt avdelinger utover til Ålgård, Figgjo og Bråstein. Dagen etter ble styrker sendt over Byrkjedal til Vikeså. Mandag 15. april kjørte en taxi med fire tyske offiserer rett i fanget på de norske soldatene ved Bråstein skole. De tyske offiserene ble tatt som krigsfanger, og ble naturlig nok savnet da de ikke returnerte. Hele handlingen her ble fortalt av norske veteraner som var med på trefningen. Dagen etter ble en tropp tyskere sendt oppover for å undersøke hvor det ble av dem. De traff på de samme norske soldatene med fenrik Sømme i spissen, og det kom til heftige skuddvekslinger før alt roet seg om kvelden. Tyskerne trakk seg tilbake og nordmennene omgrupperte. Onsdag morgen 17. april angrep tyskerne igjen ved Bråstein skole. Denne gangen med betydelig større styrker.

Det var umulig for de norske styrkene å stå imot de tyske angrepene som hadde flystøtte. Dette rammet hardt de norske styrkene ved Figgjo og Ålgård. Etter harde kamper trakk de norske styrkene seg ut, og Ålgård var under tysk kontroll i løpet av ettermiddagen. Noen av de norske soldatene fortalte at mens de hadde blitt enige om en kort våpenhvile for å utvekslet fanger, så forflyttet tyskerne seg i området. Dette hadde de ikke hadde forventet. Videre kamper var ikke mulig med tyskere over alt.

Samtidig som forsvaret av Ålgård gikk i oppløsning, oppsto en skarp situasjon på Fiskebekk. Den såkalte frivilligtroppen - frivillige fra distriktet – under ledelse av Alf Gowart Olsen, angrep en lastebil med tyske soldater som kom sørover. Lastebilen som også hadde kanon ble ødelagt i det som var en meget offensiv operasjon.

Mens tyskerne posisjonerte seg på Ålgård, trakk de norske styrkene sørover. Dels over Undheim til Vikeså, og dels mot Bollestad og Lima hvor de posisjonerte seg. Kampene blusset opp igjen klokka 08.00 lørdag morgen. De norske styrkene ble nå presset innover. Ved Bergsvatnet og Lomeland hadde de gode stillinger og forsinket tysk fremrykking. Det samme gjaldt ved Malmeim i Bjerkreim. Likevel, tyskerne var definitivt på offensiven. I løpet av søndag 21. april ble de norske soldatene presset helt tilbake til Dirdal. Fra Bjerkreimskanten hadde de norske styrkene trukket seg til Gloppedalsura. Nå var hele den

norske styrken samlet i dalføret mellom Gloppedalsura og Dirdal. To bataljoner pluss mannskap fra Bombevingen - til sammen 1700 mann. Nå forberedte de seg for det som viste bli de avgjørende kampene i Rogaland.

Hele søndagen og mandagen ble dalføret utsatt for beskytning og bombing fra tyske fly, mens tyske infanterister prøvde å ta seg ned veien i Røyr dalen. Mandag 22. april 1940 angrep så tyskerne med bakkestyrker og fly for å knuse de norske styrkene som forskanset seg i Gloppedalsura. Flyene la også inn flere skuddsalver mot ysteriet og angrep en bilkolonne med forsterkninger til de stridende i ura. Hele dalføret var nå under angrep fra to kanter, men de tyske styrkene ble likevel gang på gang slått tilbake på begge frontavsnittene.

Mandag 22. april gikk en avdeling tyske soldater over fjellet fra Oltedalskanten mot Dirdal. Major Brandt forutså dette og hadde derfor beordret folk i stilling mot fjellsiden ved kapellet. Men selv om mistenkelige skikkelser og lys var observert i fjellsiden utover kvelden, klarte de tyske soldatene å komme helt ned i dalbunnen ved kapellet der de gjemte seg bak et steingjerde nær veien. Samtidig kom major Brandt og løytnant Brath gående for å inspisere de nye stillingene. I skuddvekslingen som fulgte, ble begge skutt. Brath døde umiddelbart, mens Brandt ble transportert til sykehuset i Stavanger der han døde 24. april. Øverstkommanderende oberst Gunnar Spørck, som holdt til på Gilja, vurderte nå situasjonen som håpløs. Selv om han fremdeles holdt et av de siste frie områdene i Sør-Norge, var soldatene isolert, utslitt og så å si tomme for ammunisjon. Han ga ordre om våpenstillstand fra klokka 02.00 tirsdag 23. april. En del av de lokale soldatene gikk da bare hjem uten mere om og men. Andre tok til fjells i håp om å fortsette kampen andre steder, og noen hadde allerede rett og slett rømt. De fleste ble likevel tatt som krigsfanger og satt en periode internert i Stavanger.

En flott og til dels ukjent del av norske krigshandlinger. Filmen var flott satt sammen av intervjuer av personer som hadde opplevd hendelsene.

Møte nr. 6

Torsdag 16.november, kl. 19:00 (rettelse på dato)

Sted: Sola Sjukeheim

Taresanking en del av Solas historie



Tarebrenning



Taresanking utfor Tananger på 1970-tallet

Taresanking er ikke noe som praktiseres i dag, men har allikevel vært en viktig del av vår historie. Tare har i liten grad blitt brukt til mat, men de gangene den likevel ble brukt, ble den malt, blandet med mel og kokt til grøt. Som medisin har den vist seg effektivt middel blant annet mot skjorbuk og kjertelsykdommer. Men den viktigste bruken var for bøndene var til fôr og gjødsel. På 1870 tallet oppdaget de at taren inneholdt mye jod. Den ble først brent her lokalt for så å bli sent videre for jod produksjon. Alt dette og mer vil Tormod Lauvvik fortelle om på møtet.

Det blir også anledning til å prøve smake på tare-te.

REFERAT MEDLEMSMØTE NR.6

Til stede: 75

Leder ønsket velkommen til møtet Owsom hadde rekord oppslutning. Tormod Lauvvik fikk så ordet. Han skulle fortelle om «Taresanking og bruk av tare».

Han startet med å vise et bilde fra en vik utfor Sola hvor det var en forskjell på fargen i sjøen. Dette skyldes tare. Her i distriktet sier vi tare til alt, men det er en forskjell på tang og tare. Det gror ca. 60 millioner tonn tang og tare langs kysten, hvorav en har 300 arter utenfor Sola. 80% av dette er stortare. Tangen vokser øverst og langs land mens stortaren vokser lengst ute. Tareskogen er det mest produktive plantesamfunn vi har og meget viktig for fisk og skaldyr. Stortare kalles også for «tonglatare» her i distriktet. «Tarebru» er områder hvor stormene legger igjen tare på land.

Bøndene langs strendene i Sola hadde vanligvis en tinglyst rett til å sanke tare. Sanking og bruk av tare var for dem svært viktig og en god inntektskilde. Høstingen av tare skjedde vanligvis på våren etter at vinterstormene hadde skyllet taren i land. Det var en hard jobb. De rygget kjerrene sine ut i sjøen for å lesse oppi. Det var viktig å sikre at kjerra og hjulene satt godt i sammen. Hvis ikke fikk de problemer da kjerra kunne flyte opp og hjulene ramle av. Hjulene lagde dype spor på land som gjorde det ekstra vanskelig. Tormod hadde et

barndomsminne fra dette problemet med dype hjulspor, da de som unger hadde oppgave å fjerne vipeunger fra hjulsporene, så de ikke kom til skade.

Taren er ikke mye brukt til mat. Søl, eller sukkertare kan spises, men i små mengder da den også inneholder mye jod. Etter foredraget fikk de som ville smake tarete og tarekaffe, levert av fra butikken «Kant» i Stavanger. Flere bønder brukte den også til fôr og navn på noen tarer gjenspiller dette som kutare, grisetang og sauetang. Tangen og taren inneholder mye næringsstoffer. Taren ble også brukt til isolering for vinterlagring av gulrøtter.

I mer enn 1000 år har tang og tare blitt brukt, til gjødsel. Slik kunne mange bønder doble avlingen. Enkelte strandgarder i Sola, har jord med lite humus/mold. Der ble taren brukt til å heve moldinnholdet. Slik jord var utsett for sandflukt, og det ble strødd på tare for å hindre dette. En ulempe med tare var at det fulgte med mye ugrasfrø.

Rundt år 1750 fant en ut at tareaske kunne brukes til utvinning av soda til glass, såpe og jod produksjon. Dette ga en god ekstra inntekt for bøndene, men ikke uten problemer. Det var bare bøndene som hadde tarerett som hadde anledning til dette og tarebrenningen på stranden ble en plage for bøndene lengre vekk fra stranden. Tarerøyken lå tykk og mange mente de ble syke av dette. De klaget til amtmannen, men han mente det var «Misunnelses-syken». På grunn av denne økte muligheten til ekstra inntekter, ble gårder som ble solgt med slik rett, mer verdsatt. Det var også mange som leide tarerett.

Men i 1939 var det slutt på tarebrenning. Jod kunne produseres billigere på andre måter. Alginat er også et produkt av tare. Det blir brukt som et tilsetningsstoff i mat og gjør at det fremdeles er litt høsting av tare i landet.

Denne utrolige ressursen vi har er lite brukt i dag, men det drives en del forskning og utvikling for ny bruk. Så kanskje en gang i fremtiden vil dette råstoffet igjen bli mer brukt. Tormod holdt et engasjerende foredrag med mange illustrerende bilder.

Møte nr. 7

Torsdag 7.desember, kl. 19:00

Sted: Sola Sjukeheim

JULEMØTE I SOLA HISTORIELAG

Sola i bilder, før og nå!



Vi prøver igjen å få en skikkelig gammel før-jul stemning. Men først skal **Torleif Oftedal** vise bilder. Han har samlet gamle og nye bilder fra Sola som viser hva vi har glemt, nemlig hvordan det så det ut før.

Og som vanlig er dette møtet innledningen til jul og god julestemning. Vi vil etter foredraget også i år gjenscape basaren og ha utlodning. Så husk å ta med penger.

Og til slutt blir det jo ikke jul uten tippelek. Så her gjelder det å skjerpe hjernen som på all julemøtene i historielaget.

Referat møte nr. 7

Til stede:60

Leder ønsket velkommen til julemøtet som igjen hadde veldig bra oppslutning. Det var mye på programmet så det var bare å sette i gang. Torleif Oftedal fikk ordet, han hadde kalt foredraget sitt: «Sola bilder Før og Nå, Ca1930 – 2017, med bilder fra Widerøe – Sola Bladet og privat arkiv.

For å få litt system over bildene hadde han delt de inn i skolekretser. Bildene var hovedsakelig flyfoto. Han startet med sentrumsnære bilder. Vi så den enorme utviklingen det hadde vært her med mye bebyggelse ikke minst de 10 siste årene.

Her er noen av titlene på bildene fra dette området i Stangeland skolekrets:

- Sandekrossen bilder sammenlignet fra 1930,1950,1962,1979 med 2009. Og 1962 med 1980.
- Sande og Joa bilder sammenlignet fra 1956,1959,1979 med 2009
- Skadberg bilder sammenlignet fra 1956,1959,1974 med 2011, 2016 og 2017

Litt utenfor sentrum, men fremdeles Stangeland skolekrets. Her var det mindre utbygging, men allikevel forandringer.

- Stangeland og Soma sammenlignet fra 1954,1956 med 2009 og 2011
- Gimra og Rege sammenlignet fra 1954,1956,1970 med 2009 og 2015

Lenger sør i Sola i Håland skolekrets med stedene Ølberg, Ølberg havn, Hellestø, Håland hadde heller ikke vært utsatt for de største forandringene. I Dysjaland skolekrets var Torleif godt kjent så der var vi innom mange gårder. Siste området han dekket var Røyneberg skolekrets med gårdene Joa, Sørnes, Røyneberg og Grannes. Og igjen hadde Torleif gjort en enorm jobb med å finne gamle og nyere bilder som dekket de samme områdene.

Uten tvil har Torleif bygget opp et stort bilde arkiv av kommunen. Dessverre var ikke opplegget i rommet vi brukte og med den skjerm størrelsen, det beste til å få med seg alle detaljene. Folk trengte kanskje også litt mer tid pr. bilde for å kjenne seg igjen, men tid hadde vi ikke mye av på dette julemøtet da det var mer på programmet.

Det ble så pause med julegrøt. I denne pausen gikk folk rundt og så på de forskjellige plakatenes Ottar Kjørmo hadde laget tippeleken. Det viste seg til slutt at det bare var to som hadde 12 rette og de fikk en gavepremie fra Sande gård.

Til slutt var det den tradisjonelle basaren med mange flotte premier. Alt i alt et koselig julemøte som det virket som mange var fornøyd med.

Sola 21.februar 2008
(med rettelse 21.jan 2016)

VEDTEKTER

FOR

SOLA HISTORIELAG

Stiftet 2. oktober 1997

Vedtatt på årsmøtet den 15.januar 1998
Revidert på årsmøtet den 21.februar 2008 *

- § 1 Sola Historielag har til formål å fremme interessen for lokalhistorie og kulturvern og samle inn og ta vare på alt som har betydning for bevaring av og formidling om folks livsvilkår og næringsdrift i Sola gjennom tidene.
- § 2 Aktiviteter innenfor formålet kan være:
- egne aktiviteter: arrangere møter, kurser, ekskursjoner, registreringer, innsamling av muntlig, tradisjon, musikk, målføre, stedsnavn, fotografier og annet av historisk interesse
 - samarbeide med tilsvarende lag og organisasjoner: spesielle tiltak for vern av fornminner og kulturminner, utarbeidelse av skriftlige materialer, formidling overfor myndigheter, skoleverket og generelt overfor befolkningen
 - samarbeide med Sola kommunes kulturkontor: bistå som høringsinstans, bidra med innspill til planer, utføre definerte oppdrag i kommunen.
- § 3 Laget står tilsluttet Landslaget for lokalhistorie og Rogaland historie- og Ættesogelag.
- § 4 Medlemmer av laget er:
- Personlige medlemmer som betaler den årlige kontingent.
 - Æresmedlemmer etter § 9.
- Kontingenten fastsettes av årsmøtet.
Utmelding skal skje skriftlig.
Styret kan beslutte å slette et medlemskap når kontingenten ikke er betalt ved årets utløp.
- § 5 Laget ledes av et styre på inntil 7 medlemmer. *
- Årsmøtet velger:
- leder for 2 år *
 - kasserer, sekretær og 4 styremedlemmer, alle for 2 år *
 - 1 revisor for 2 år
 - valgnemnd på 3 medlemmer for 2 år
- Styret blir sammenkalt av lederen.
Styremedlemmene skal få innkalling minst 3 dager før møtet.
Styret er beslutningsdyktig når minst 4 medlemmer er til stede. *
Styret kan utpeke nemnder til å utføre spesielle oppgaver.
- § 6 Regnskapet skal føres for hvert kalenderår og legges fram for årsmøtet til godkjenning i revidert stand.

- § 7 Årsmøtet holdes hvert år innen utgangen av februar. Det skal kunngjøres i lokalpressen med 14 dagers varsel.
Årsmøtet skal behandle:
- årsmelding
 - revidert regnskap
 - valg
 - fastsettelse av kontingent
 - innkomne forslag
- Alle som møter personlig og som har betalt kontingenten for siste år, kan stemme. Saker som ønskes behandlet på årsmøtet, må være innkommet til styret senest 8 dager i forveien.
- § 8 Ekstraordinært årsmøte kan innkalles når styret bestemmer det, eller når 10 stemmeberettigede medlemmer krever det.
For innkalling og varsel gjelder de samme regler som for årsmøtet. Ekstraordinære årsmøter kan bare behandle saker som er annonsert i innkallingen.
- § 9 Årsmøtet velger Æresmedlemmer etter forslag fra styret
- § 10 Lovendringer kan foretas på årsmøte med 2/3 flertal
- § 11 Oppløsning av laget kan skje når 2 påfølgende årsmøter beslutter det med 2/3 flertall. Lagets arkiv, aktiva og midler går over til Sola kommunes kulturkontor
- .