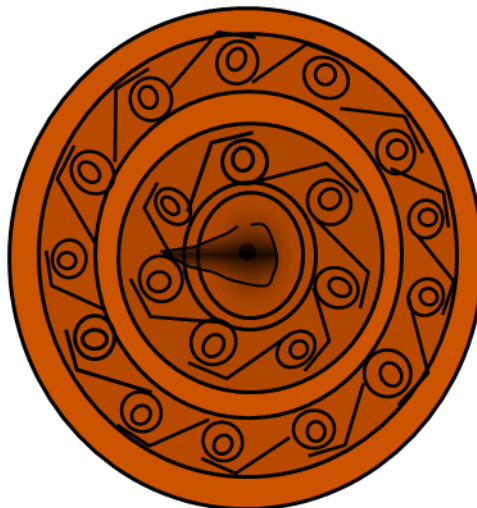


ÅRSRAPPORT 2021

SOLA
HISTORIELAG



1447

Sola Historielag 2021



ÅRSMØTE 2021

SAKSLISTE

1. Valg av møteleder og referent
2. Godkjenning av årsmelding 2021
3. Godkjenning av regnskap 2021
4. Framlegg fra styret/innkomne forslag.:

Fastsetting av årskontingent for 2021. Styrets forslag er å beholde kontingenten som i dag.

5. Valg:

3 medlemmer av styret:

- | | |
|--------------------------|------------------|
| 1. Leder: | Tor Erik Hansen |
| 2. Sekretær/Styremedlem: | Brit H. Hansen |
| 3. Kasserer: | Frøydis Krokedal |

Valgkomité:(utnevnes av styret)

- | | |
|----------|----------------|
| a. Leder | Reidar Melgård |
|----------|----------------|

Årsmelding

2021

ÅRSMELDING 2021- SOLA HISTORIELAG

Styret har bestått av:

Leder:	Tor Erik Hansen
Kasserer:	Frøydis Krokedal
Sekretær:	Brit H. Hansen
Styremedlem:	Torleif Oftedal
Styremedlem:	Inge Røyneberg
Styremedlem:	Ottar Kjørmo
Styremedlem:	Martin Hovland

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

Valgkomite:	Reidar Melgård
	Aud Hauge
	Lars Harveland

Referat fa forrige årsmøte 2020:

Pga. koronarestriksjoner ble årsmøtet avholdt i februar. Årsrapporten ble gjennomgått ved at det ble vist bilder av hovedaktivitetene dette året med gjennomgang av møtene vi har hatt gjennom året. Regnskapet ble gjennomgått og godkjent.

Valg 2020:

Styret

- a) Styremedlem: Ottar Kjørmo, gjenvalgt for 2 år
- b) Styremedlem: Martin Hovland, gjenvalgt for 2 år
- c) Styremedlem: Inge Røyneberg, gjenvalgt for 2 år

Valgkomiteen (ordnes av styret)

- a. Aud Hauge, gjenvalgt for 2 år
- b. Lars Harvaland, gjenvalgt for 2 år

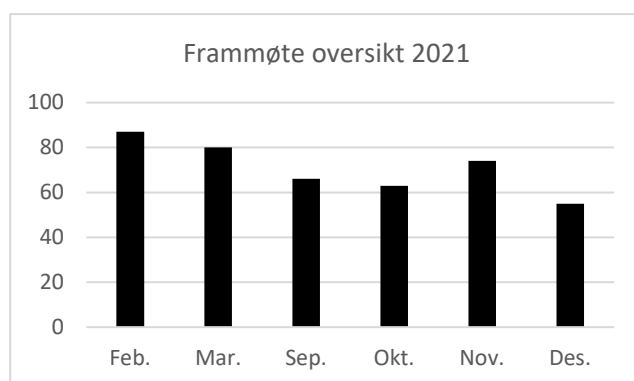
KORONA SITUASJONEN 2021:

Også dette har varierende koronarregler fra myndigheten både sentralt og lokalt ha gjort vi hatt litt begrenset aktivitet dette året. Men i forhold til andre historielag i fylket har vi i sammen med Sola Kulturhus klart å kunne gjennomføre de fleste av møtene på grunn av fastmonterte seter og at vi er definert som et åpent offentlig møte. Vi har måtte flytte noen møter fra den lille konsertsalen til hovedsalen. Senere flyttet vi tilbake. Det har i perioder vært nødvendig med påmelding på forhånd. Å holde avstand og sprite hendene har også vært et krav. Kun et møte, det i januar ble avlyst.

STYREMØTER. Det er blitt avholdt 5 vanlige styremøter i 2021 pluss et digitalt pr. e-mail. Vi har behandlet 68 saker.

MEDLEMSMØTER. Det er avholdt 6 medlemsmøter med godt frammøte.

- 18. Feb. Tor Erik Hansen: «Sola skulle bli Skandinavias hovedflyplass, men hva skjedde?».
- 18. Mar. Tor Erik Hansen og Odin Leirvåg: " Sola flyplass, en gang Norges største gård som ble til et naturreservat- ».
- 23. Sep. Egil Endresen «Etter 48 år på tur, endelig hjemme. Historien om Braathens DC-6B retur til Sola»
- 26. Okt. Ottar Kjørmo: «Lansering av årboka for 2021 og foredrag om Sola Politistasjon».
- 18. Nov. Martin Hovland: «Historien om den første Solabuen»
- 02. Des. Birgit Jaastad: «Dorthea Rabbe og Sømme Husmorskole».



Sammenligner vi summen på frammøtte fra 2020 til 2021 har det vært en økning på 30% pga. to møter ekstra.

Da korona problemene kom begynte vi også å filme møtene slik at en kan streame møtene våre fra hjemmesiden vår. Vi føler at dette også har vært vellykket.

ØKONOMI:

Laget har en god økonomi, og det ble et lite overskudd og vil gjerne legge til at laget ikke har som motto å tjene penger.

På grunn av at vi er medlemmer og av Rogaland Historielag og Landslaget for Lokalhistorie søker vi om momsrefusjon. Dette førte til at vi ved å betale ca. kr. 3 645,- i medlemsavgift til LLH så fikk vi igjen kr. 12 893,-. Vi vil også legge til at de somme tipper eller spiller Lotto, kan sette opp laget for å få en andel av grasrotandelen. Dette året fikk vi kr. 1673,-.

MEDLEMSTURER

Vi hadde to historielagsturer. En i slutten av mars i Risavika og den andre i november fra Ølbergskogen og opp til Rægehaugen.

MEDLEMSTALL

Medlemstallet øker stadig selv i disse vanskelige tider og vi var ved år slutt 214 medlemmer. På slutten av året gikk lagets sekretær siden starten for 25 år siden, Brit Hansen, bort.

ÅRBOK

For sjettede året på rad har vi gitt ut årbok. Mesteparten av skrivingen, som blir gjort av forskjellige forfattere, var ferdig til påske. Vi har et godt samarbeid med Omega trykk i Stavanger som brygger sidene og trykkere bøkene. Ordføreren kjøpte også i år 50 årbøker som

gaver til kommunestyret. Bokkomitéen har bestått av: Tor Erik Hansen (redaktør), Arvid Bærheim, Ottar Kjørmo, Brit Hansen, Paul Hogstad og Torleif Oftedal.

ROGALAND HISTORIELAG

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

HJEMMESIDE

Vi har prøvd å ha en oppdatert hjemmeside med mye nytt stoff som det tydelig er blitt satt pris på. Vi hadde også i år rundt 32 000 treff. Vi formidler også noe av dette på Facebook sidene i Sola og Tananger før-i-tiå.

For styret i Sola Historielag

Tor Erik Hansen
leder

Innkomne forslag

- Ingen innkomne forslag.
- Styret foreslår å beholde årskontingenten som før og har ikke vært forandret på 10 år.

Årsregnskap 2021

Samandrag av rekneskapet for SOLA HISTORIELAG 2021

	Inntekter	Utgifte
Medlemskontigent	25775	
Årbok salg	99160	
Tipping	1673	
MVA refusjon	12893	
Renter	1162	
Feil innbetalt	600	
Kontorrekvisita		8831
Gaver		1384
Årbok		89092
Annonser		3946
Landslaget kontingent		3675
Rogaland Historielag		17500
Visunda møte		6250
Tilbake betalt		600
Blomster		3089
Overskot		6896
Sum	141263	141263

Status	01.01.2021	01.01.2022
Brukskonto	88181.27	85915.30
Høgretekonto	153826.-	162988.-
Kapitalendring/overskot	6896.03	
Sum	248903.30	248903.30

Sola 20.01.22

Frøydis Krokedal
Kasserer

Frøydis Krokedal

Lars Harveland
revisor

L. Harveland

Vedlegg

Møte referat 2021

Møte nr. 1

Tid: Torsdag 18. februar kl. 19:00

Sted: Sola Kulturhus

Sola skulle bli Skandinavias hovedflyplass, men hva skjedde?

Ved: Tor Erik Hansen



En ideskisse over ny terminalbygning

Sola og distriktet rundt er nå tilbake til de nasjonale smittevernsreglene noe som betyr at vi igjen kan ha møter med opp til 200 personer i fastmonterte seter.

Referat møte nr. 1

Til stede: 87

Det var lagets leder Tor Erik som skulle holde foredraget denne kvelden og tittelen var: ***«Sola skulle bli Skandinavias hovedflyplass, men hva skjedde?»***

I 1935-36 da en begynte å planlegge Sola flyplass var planen først å bygge en stor gresslette med 800 meter i diameter, en såkalt «erodrom». Etter hvert som planen skred framover, ble dette forandret til 2 kryssende rullebaner i betong. Den ene på 850 meter og den andre på 920 meter. Ingen andre flyplasser i Europa hadde på det tidspunkt betongdekke. Bare på Bromma i Stockholm hadde man planer som på Sola.

Tyskerne var synlig til stede under åpningen av flyplassen i 1937 med kjempeflyet Junkers G.38, kalt «Feldmarschall von Hindenburg». Og etter okkupasjonen av Norge i 1940 var det tydelig at tyskerne visste hvordan Sola flyplass skulle utvides. Så i løpet av krigen ble rullebanen på 850 meter forlenget til 2000 meter og den andre fra 920 meter til 1800 meter. I tillegg ble det anlagt en ny øst-vest bane på 1800 meter med 180 meters bredde slik at mange fly kunne ta av på en gang. I tillegg bygde også tyskerne en flyplass på Forus, også den med tre rullebaner i betong. En på 1800 meter og to på 1200 meter.

At flyplassen var viktig for de allierte som militær flyplass var tydelig. Det gikk ikke mer enn en dag og to etter 9. mai at flyplassen var full av allierte transportfly. I løpet av to dager landet 137 amerikanske transportfly av typen Curtiss C-46 Commando. Det krydde av soldater og utstyr, men også mange sivile inne på flyplass området da portene stod vid åpne.

Straks etter frigjøringen i 1945 begynte en ny kamp om Sola. Hva skulle flyplassen brukes til. Den var jo i utgangspunktet bygget ut som en militær flyplass, men da var krefter i gang for å benytte den som sivil flyplass. Det hadde vært en rivende utvikling innen luftfarten under krigen. Det var utviklet store fly som kunne fly over Atlanterhavet og Sola mente de var meget aktuell som landingsplass.

Sola kommune hadde ikke ressurser og tid selv til å ta opp denne kampen. De hadde nok med å rette opp feil etter tyskernes herjinger. Ljosheim bedehus, Stangeland skole og Sola kirke var revet. Kommunen hadde ikke eget egnet kommunehus. Det de brukte før krigen var flyttet til Grannes. Etter mye fram og tilbake fikk de overtatt en av tyskerbrakkene i Solakrossen som da ble brukt som kommunehus og framhaldsskole. Det gamle kommunehuset ble overtatt av Ljosheim og flyttet nær Solakrossen.

Interessen for flyplassen var stor og det var flere høytstående allierte offiserer på besøk sommeren 1945, bl.a. engelske feltmarskalk Montgomery. I tillegg var kronprins Olav og kong Haakon på besøk på flyplassen dette året. Amerikanerne lanserte tidlig at man kunne ha en stor militær flybase her med opp til 4 500 mann.

Men det var som sivil flyplass, det store politisk spillet skulle stå. Det var Stavanger kommune som fremdeles eide flyplassen og de hadde ikke slike smålige problemer som Sola kommune, de ville ha økt sivil aktivitet. De jobbet med å få Oslo-pressen og Lufttrafikkstyret til å komme til Sola for å besiktige flyplassen. De ønsket at Sola skulle bli anerkjent som landingssted for flyruter, helst internasjonale og aller helst Atlanterhavsflyginger til og fra USA.

Og håpet vokste da et amerikansk fly landet på Sola i oktober 1945. Det var det amerikanske selskapet American Export Line som ville opprette en rute til Moskva via Skandinavia. Ruten skulle gå fra New York via Labrador, Grønland og Island til Stavanger. Herfra skulle flyene fortsette til Stockholm, Helsingfors og Leningrad og videre til den sovjetiske hovedstaden Moskva.

Flyet fløy videre til Gardemoen og der sa de for så vidt det samme og de endte opp med at Gardemoen var å foretrekke, etter påvirkning av sentrale luftfartspersoner i Oslo. Dette til stor skuffelse for pådriverne her i Stavanger. Det var flere delegasjoner fra Oslo for å se på flyplassen og alle var de imponerte og sa blant at: "Sola blir en første klasses flyplass, med en veldig kapasitet". Men det ble med snakket.

I november 1945 kom nok en skuffelse, da det kom en melding om at alle innenlandske flyruter ville bli innstilt. Også denne avgjørelsen, som den med Atlanterhavsruten, ble tatt i Oslo. Årsaken var at flyrutene rett etter krigen var militære og hadde sortert under Luftforsvaret, og det ble bestemt at de skulle innstilles. De skyldte også på at sikringstjenesten ikke var utbygd og at det ikke var forsvarlig å drive med flyginger om vinteren. En annen unnskyldning var at en sivil rute ikke kan holde i gang under de samme forholdene som de militære. Dette var et paradoks til at tyskerne etterlot seg verdens mest avanserte radar på Sola, men den ble ødelagt av engelskmennene i 1945 selv om den var overlevert nordmennene.

Når det gjaldt Atlanterhavflygingene kom det et bittelite håp i november samme år, da det viste seg at det amerikanske flyselskapet som var innom Sola hadde fått beskjed fra russerne om at de ikke fikk fly til Moskva.

Januar 1946 startet bra, for allerede 2. januar kom en avklaring på innenlands flygingene. Luftforsvaret ville drive flyrutene utover vinteren og senest 1. april skulle et nytt sivilt nasjonalt flyselskap overta flygingene. I mellomtiden delte luftforsvaret og luftfartsstyret utgiftene mellom seg. Det ble sagt at det skulle opprettes en landflyrute Oslo-Kristiansand-Stavanger og en sjøflyrute Stavanger-Bergen-Møre-Trondheim.

I februar 1946 legger DNL fram sine planer som er skuffende for Sola. De gikk blant annet ut på en daglig forbindelse fra Oslo over Stavanger til London. Ved å samarbeide med det britiske selskapet British European Airways, kunne man håpe på å få til ytterligere en daglig rute til den britiske verdensmetropolen. For innlandet hadde DNL planer om direkte ruter på hverdager mellom Oslo og Stavanger. Men Sola ble ikke nevnt i noen Atlanterhavsrute. Fornebu skulle benyttes til europeisk flytrafikk, mens Atlanterhavstrafikken skulle gå fra Gardermoen og Sola skulle bli brukt som alternativ landingsplass for Amerika-flygingene. Videre ble det opplyst at spørsmålet om DNLs framtidige verkstedsdrift og hangaranlegg var under utredning.

Det var også på gang et samarbeid mellom DNL og svenske SILA og Det Danske Luftfartsselskap, DDL, for å etablere et felles selskap, SAS i løpet av sommeren.

Men det var en stor dag for Sola da DNL den 8. april 1946 åpnet den første skikkelige internasjonale flyruten på Sola. Den gikk med DC-3 fra Oslo til London. Flyet startet på Fornebu klokken 8.40 og landet på Sola klokken 9.55. Det korresponderte med vestlandsruten og gikk videre til London klokken 10.10 med landing utenfor den britiske hovedstaden klokken 12.55 lokal tid. Retur var klokken 13.30 med mellomlanding i Stavanger klokken 18.15 og ankomst Oslo klokken 20.

Så i juni 1946 kom veldig positiv melding, Sola SKAL bli endestasjon for Atlanterhavsruten. Direktør Bernt Balchen i DNL skiftet mening og gikk i juni 1946 helt inn for flyplassen i vest. Årsaken var at de nye og kjempestore Boeing 377 Stratocruiser-flyene som en ville bruke i trafikken, ikke kunne gå ned på Gardermoen. Kjempeflyet skulle bli Solas redning. SAS hadde bestilt fire stykker av kjempeflyet.

Boeing 377 Stratocruiser var et stort langdistansefly som var en videreutvikling av det militære transportflyet C-97 Stratofreighter. Stratocruiserens første flytur var 8. juli 1947. Det var et avansert fly med mange nye funksjoner. Det hadde to passasjerdekk og en trykkhytte, en relativt ny funksjon på fly. Den kunne ta opptil 100 passasjerer på hoveddekket pluss 14 i salongen på underdekket. Det hadde senger, raus sitteplass og en diger lounge der gjestene kunne slappe av i sofaen med en drink.

I juli 1946 ble et utvalg satt ned for å overføre eierskapet fra Stavanger kommune til staten. Men mye måtte oppgraderes. Konkret innebar dette at en tenkte å opprette en sikringstjeneste, som trengte husrom for 35 mann, et større flyverksted, som innebar at 150 mann måtte skaffes hus, og endelig en militær flystasjon som trengte husvære for ca. 100 mann. Til sammen regnet en ut at det trengtes nærmere 285 nye husvære.

I en stortingsproposisjon om den sivile luftfart 1946-1947 ble utvidelsene av Sola drøftet. Konklusjonen var at det hele ville bli en kostbar sak. Utgiftene skulle deles likt mellom Forsvarsdepartementet og Samferdselsdepartementet. Sola ville den første tiden bli delt mellom sivil og militær trafikk, mens oberst Lambrechts mente at Forus burde benyttes

som militær flyplass. Dette ble utredet, men det ble for mye oppgradering og senere droppet. Stortinget bevilget kun kr. 1,7 mill. som skulle deles mellom Sola og Gardermoen og med dette beløpet kom en ikke langt.

I september 1946 startet det opp en flyrute mellom London og Sola for så å fly videre til Gardermoen. Det var det britiske flyselskapet, British European Airways. På veien tilbake møtte det på Sola flyet fra DNL som kom fra London. Denne måneden landet også det aller første flyet med SAS kjennetegn, en DC-4 Skymaster på Sola. Måneden etter starter så kyststruten med base i Hafrsfjord, opp igjen for første gang på sju år. Fortsatt ble Junkers JU-52 benyttet.

Den 21. januar 1947 overtok staten eierskapet av flyplassen og navnet ble forandret til Stavanger Lufthavn. Ideer for store utvidelser ble etter hvert lagt fram. To dager etter, den 23. januar kom en stor delegasjon fra SAS med eget fly for å se på flyplassen. De skulle se på Solas muligheter for å huse det store sentralverkstedet og en eventuell flyskole.

Stortinget skulle før sommeren behandle spørsmålet om utbyggingen av flyplassen. DNL hadde store planer. Verkstedbygningen ville dekke et areal på 9 mål og få en bredde på 180 meter og dørhøyden bli 14 meter, stor nok til at hangaren kunne ta imot de største flyene SAS hadde planer om å bruke. I tillegg ble det foreslått at det ble bygget en ny nord-sør bane på 2550 meter og 90 meters bredde. Den skulle kunne ta fly på opptil 150 tonn. Det ble også foreslått å forlenge øst-vest banen med om lag 600 meter slik at den totalt ble 2150 meter med en bredde på i 60 meter. De to øvrige rullebanene skulle ligge uendret. Totale kostnader var estimert til 20,8 millioner som tilsvarer 463 millioner kroner i dagens penger.

DNL hadde også andre planer. Fem Short Sandringham fly ble kjøpt og ble hentet direkte fra fabrikken i Belfast og fløyet til Sola våren 1947 for prøveflyginger. Den første maskinen landet 18. april i Sjøflyhavnen. Flyet var et britisk firemotors sjøfly med båtskrog som ble bygget i hele 750 eksemplarer og benyttet til maritim patruljetjeneste og antiubåtkrigføring.

Rett etter krigen ble et mindre antall fly konvertert til sivil. Dette var etter forholdene ett stort fly og for DNL ble det imidlertid ganske uøkonomisk i bruk. Reiseavstanden mellom hvert punkt for den svære maskinen oppover langs kysten ble for korte. Flytypen ble også rammet av flere alvorlige ulykker og tre av flyene total havarerte på bare tre år og totalt 54 personer omkom.

Framtiden for Sola flyplass drog ut og Stortinget klarte ikke å behandle proposisjonen om flyplassen som de lovet i løpet av våren. Den 24. september kom nok et negativt signal. BEA bestemte at fra 5. oktober skulle selskapet legge om ruten fra Oslo til London. I stedet for Sola ble flygingen ført via Göteborg.

Tidlig i november hadde enda ikke Stortinget behandlet proposisjonen og dette hadde svenskene fått med seg. I Sverige ble 34 millioner kroner satt av til Bromma mens danskene utvidet Kastrup for hele 130 millioner kroner.

Den 17. november kom Sola-saken endelig opp i Stortinget, men det ble kun bevilget 14,7 millioner og dette var til grunnervervelser til anlegg av rullebaner, plattformer, vei, vann, kloakk og oppføring av en ekspedisjonsbygning.

Den 2. desember var slaget tapt da styret i SAS hadde møte og behandle saken om hvor Atlanterhavsruten skulle ende. De mente at SAS ikke på noen måte hadde forpliktet seg til Sola, hverken som endepunkt for trafikken eller hovedbase med verksted for kjempeflyene. Med den forsinkelsen som myndigheten og Stortinget hadde påført dette prosjektet ville utvidelsen av Bromma flyplass utenfor Stockholm være ferdig samtidig med Sola.

Så på styremøte i SAS ble det vedtatt at endepunktet for Atlanterhavsruten skulle være Bromma. Inntil videre gikk man også inn for at flyene skulle ha vedlikeholdsbase i New York.

I 1948- 1949 var det lite aktivitet på Sola, og i sjøflyhavna jobbet ca. 100 mann på verkstedet til det stor Sandringham sjøflyet. I november 1949 bestemte DNL at dette verkstedet skulle flyttes til Fornebu.

Skipsreder Ludvig G. Braathen opprettet sitt eget flyselskap i 1946. Selskapet begynte å operere charterflygninger til fjerne-Østen og Sør-Amerika. Selskapets første kommersielle flygning tok av den 30. januar 1947. Braathen så også mulighetene på Sola og i mai 1948 hadde skipsrederen bestemt å flytte alt reparasjons og ettersynsarbeid til Sola. Aktiviteten var allikevel liten med 34 mann i begynnelsen som de håpet kunne øke til ca. 50 etter hvert.

Sola kommune var en liten ubetydelig aktør i storspillet om Sola flyplass. Kommunen slet i etterkrigstiden for å gjenoppbygge kommunen. Det manglet skoler, kirke, kommunehus og gamlehjem. For kommunen tvang det seg fram noen viktige valg. De skulle utvikle reguleringsplaner på 4000 dekar rundt sentrum. Dette var en sak som fikk hurtig saksbehandling og ble allerede lagt fram vinteren 1947. Alt i 1946 mente jo DNL at flyselskapet trengte opp mot 120 husvære for de ansatte, men det stoppet med 32 husvære fordelt på åtte firemannsboliger. De var klar til bruk julen 1948. Men DNL fortsatte å presse kommunen som de mente ikke var i stand til å ta vare på det behovet som selskapet hadde. Da bestemmelsen om å legge ned Sandringham verkstedet i 1949 hadde mange av de ansatte kjøpt seg andel i DNLs boligbyggelags husene og nettopp flyttet inn.

DNL husene som står der i dag med sin egen byggestil og store hager, er i dag det eneste minnesmerket over det store politiske spillet om Sola flyplass som Sola tapte.

Møte nr. 2

Tid: Torsdag 18. mars kl. 19:00

Sted: Sola Kulturhus

**Sola flyplass, en gang Norges største gård som ble til et naturreservat-
ved Tor Erik Hansen og Odin Leirvåg**



Flyplassområdet ble etter den kalde krigen til omtrent 5000 mål. Men ikke alt ble lagt under betong, store områder var fremdeles dyrkbare områder. Det var ca. 2500 mål i alt, hvorav 1500 ble leid ut til Rogaland Felleskjøp hvor de produserte gressmel. Lufthavnen selv dyrket ca. 1000 mål med korn. Dette var i sin tid Norges største gård. Dette jordbruket ble etterhvert redusert, men området var der og fremdeles inngjerdet. Dette førte et yrende fulg og dyreliv, som nesten fritt kunne utvikle seg. Men dette fører også med seg farer for flyene, bl.a. kollisjon mellom fly og fugler, Møtet vil være todelt hvor den første delen vil være en presentasjon av jordbruket på flyplassen og i den andre delen vil vi vise en film som ble vist på fjernsyn for noen år siden om dette dyrelivet.

Referat møte nr. 2

Til stede: 80

Leder åpnet dette møtet som var litt spesielt da det var delt inn i to deler. Begge delen omhandlet flyplass området og ikke direkte om fly. Temaet var: Sola flyplass, en gang Norges største gård som ble til et naturreservat. Første delen om gårdsbruket tok Tor Erik selv, den andre delen som var mest fra en NRK-film fra 2007 med tittel «Luftkrig», ble innledet av Odin Leirvåg som var sentral i filmen. Han forklarte om hvorfor filmen ble laget.

Sola flyplass, en gang Norge største gård

Flyplassen på Sola ble åpnet med brask og bram i 1937. Hele området hvor flyplassen ble anlagt var jordbruksjord som flittige bønder i løpet av flere år hadde dyrket opp. Området på 580 mål ble ekspropriert og omgjort til flyplass. Det ble bygget to rullebaner på henholdsvis 920 m og 850 m. I tillegg var det store områder uten betong, som skulle være sikringssoner tilfelle fly hadde problemer under landing. Fram til krigsutbruddet i 1940 ble det brukt 500 sauer til å holde gresset nede. Jobben med å hindre at sauene kom ut på rullebanen når et fly skulle ta av eller landet, vet en ikke.

Tidlig på morgenen 9. april 1940 ble flyplassen angrepet av tyskerne. De første kom dalende ned i fallskjerm. Flyplassen ble fort tatt og hundrevis av fly landet etter dette med materiell og soldater. Hvor det ble av sauene vet ingen, men vi kan jo gjette. Vi vet heller ikke hvordan tyskerne holdt gresset nede for de hadde mye materiell lagret utover.

Tyskerne utvidet flyplassen slik at etter krigen dekket flyplassen et areal på 4000 mål, men igjen lå ikke alt dette under betong. Hele 2500 mål var fremdeles dyrkbart og måtte holdes nede. Og da kom jo spørsmålet opp om hvordan holde dette store området ved like? Sauer som før krigen, var vel ikke lenger et alternativ. Ansvar for drift og vedlikehold av flyplassområdet ble gitt til Luftfartsverket (dagens Avinor) og K. Ullestad-Olsen var lufthavnsjef og den som hadde ansvar for driften.

Lufthavnsjefen hadde vært rundt på andre flyplasser for å se hvordan se løste dette problemet. På Kastrup utenfor København hadde de begynt med produksjon av grasmjøl. Etter krigen var det stor mangel på kraftfôr til bøndene og siden grasmjøl kunne brukes i kraftfôr, var dette en glimrende idé. Egg og kyllingproduksjonen kunne nyte godt av grasmjøl i kraftforet fordi grasmjølet inneholder vitaminet karoten, som var bra for kvaliteten på eggeskallet.

I 1950 foreslo lufthavnsjefen at grøntområdene på flyplassen kunne brukes til produksjon av grasmjøl. Etter mye frem og tilbake ble ideen godkjent i departementet. Rogaland Felleskjøp skulle bygge og drifte fabrikken og 1 feb. 1953 ble dette vedtatt.

For å få den rette kvaliteten på gresset så var dette vanlig gårdsdrift. Det måtte pløyes, gjødsles og såes. Det var ikke helt enkelt i disse tider med mye militær flyaktivitet pga. den kalde krigen. Innhøsting ble normalt hektisk for gresset skulle ikke være for langt. Da det var slått ute ved rullebanen, ble det som med vanlig silofôr blåst over i vogner og transportert over til grasmjølanlegget. Det var ofte flere vogner bak traktoren da den kom til fabrikken.

Så ble det kjørt til fabrikken like ved Ljosheim bedehus, nær Solakrossen.

Prosessen i fabrikken var svært brannfarlig. Gresset ble lagt på en tørkerist. Under risten var det fire tørkekammer med temperaturer som varierte fra 85 grader til 170 grader. Etter at det var tørket gikk det ned i ei kvern som laget mel av gresset. Tørkingen tok ikke mer enn 15 minutter. Siden dette var sesong arbeid fra mai til september var det tilleggsgjorb for noen bønder, men studenter ble brukt i fabrikken.

Produksjonskapasiteten dimensjonert etter Felleskjøpets sitt behov og ca. 1300 mål ble brukt til grasmjølproduksjon. Men det var ca. 11-1200 mål i tillegg til dette. Her begynte lufthavnen selv med kornproduksjon. For gårdsdriften på flyplassen fikk lufthavnsjefen i 1956, Kongens Fortjeneste medalje i gull.

I 1964 ble det bestemt å bygge ny fabrikk med høyere kapasitet. Den ble plassert inne i Ølbergskogen like ved golfklubben. I 1967 sluttet lufthavnen selv med kornproduksjon og områdene som før var brukt til korn, ble nå brukt til grasmjøl. Arealet økte da fra 1300 mål til 2500 mål kun for grasmjølproduksjon.

Opp igjennom 1970-årene var produksjonen jevn, 1300-1700 tonn årlig. I 1980-årene gikk driften dårligere og dårligere. Det var ugunstig vær og liten gressvokst. Samtidig gikk utgiftene til olje og gjødsel opp. I 1992 var det stopp og områdene ble leid ut til vanlige bønder.

Å holde gresset nede handlet egentlig ikke om gårdsproduksjon, men om flysikkerhet. Særlig på 1950-tallet med den høye flyaktiviteten pga. den kalde krigen var det mange flyhavari på flyplassen som brukte sikringssonene utenfor rullebanene.

Sola flyplass et naturreservat

Sola flyplass har to rullebaner som går ut mot sjø, mot Solastranden og mot Hafrsfjord. I slike områder liker fuglene seg. Særlig i området ved Hafrsfjord, som er et

våtmarksområde. Siden områdene er innenfor et høyt gjerde, har dette utviklet seg til et slags naturreservat. Dette har dessverre også ført til økte problemer for flysikkerheten.

For å fortelle om NRK-filmen som var laget om dette naturreservatet innledet Odin Leirvåg. Han startet med å fortelle at han i sin tid var leder for Braathens base av flygere på Sola og hadde da også ansvaret for flysikkerhet. Han hadde som en del av denne oppgaven blitt sendt på kurs og seminar rundt omkring bla. i USA. Siden han var ansvarlig for slike flysikkerhets problemer ble han kontaktet av NRK om han kunne delta i et TV innslag om dette.

Sola var den plassen i landet med størst antall «bird-strikes» eller på norsk kollisjon mellom fugl og fly. Det var opprinnelig tenkt at dette skulle bli et 5 minutters innlegg i Norge Rundt, men etter at han forklarte de fra NRK om hvor komplekst dette var, så endte det opp i et eget program på 50 minutter som faktisk er sendt 3 ganger. Programmet har også fått en pris.

Odin fortalte videre at det var ikke helt enkelt å ta opp dette programmet og kameramannen bodde hele 60 dager i telt ute på flyplassen for å komme nær nok fuglene. Odin ble etter hvert hyret som konsulent for videre arbeid.

Odin forklarte videre om problemstilling rundt dette med fuglereservat. På områdene ved rullebanene fant de ro og kunne legge egg. Området var jo innegjerdet så de ble ikke mye plaget utenom flystøy, men det ble de vant til. Det store problemet er at fuglene ofte flyr i flokker og det var jo farlig for flyene som lett kan treffe en eller flere av disse. Inne på flyplassområdet er det mange slags fugler. Det er store flokker med kråker og måker, særlig måker er et sikkerhetsproblem.

Dette med kollisjon mellom fugl og fly er et stort problem på verdensbasis og ofte veldig kostbart. En fugl i en motor koster fort en million, men verre har det vært i andre land hvor fly har styrtet og mange har omkommet pga. «bird-strikes». Det er i løpet av mange år forsøkt forskjellige metoder på å skremme fuglene, men de forstår fort at hvis skremselet ikke er farlig så overser de det. Noen fugler bare flytter seg noen hundre meter og fortsetter med det de holdt på med.

Det er Avinor som har ansvaret for å holde området sikkert for flyene. Daglig kjører de rundt på rullebanen og sjekker hvordan det ligger an. Ofte finner de døde fugler som er blitt truffet av fly, som de plukker opp. Disse fuglene får avklippet vinge og fot og sendt til Ornitologisk Institutt for registrering. Kampen mot fuglene, særlig i hekkesesongen, forsetter hvert år. Når lufthavnbetjentene finner et reir, ødelegger de ikke alle eggene for da vil fuglene legge nye. Derfor lar de alltid et være igjen slik at de fortsetter å ruge. Å holde fuglene vekke fra området er umulig og ingen god løsning er funnet, hverken ved å sende opp varselskudd eller med lydsignaler. Det er også prøvd med å sette opp figurer av rovfugler, men fuglene forstår fort at de ikke er farlige. Det som dessverre har virket best er å skyte fuglene og da særlig måkene. Dette har ikke vært populært, men nødvendig.

Men det er også mange positive observasjoner i dette reservatet. Det finnes ville dyr som rådyr og hare. De er en mulig fare, men har til nå ikke hvert et problem. De er redde når et fly kommer og flykter. Andre typer fugler som tårnfalk og svane finnes. Svaner er en mulig fare, da de er store. Et svanepar hadde reir ved innflygingen i Hafrsfjord og det bekymret lufthavnbetjentene, men naturen løste problemet selv da en mink tok den ene ungen. Da forlot svaneparet stedet.

En positiv effekt av dette med inngjerding er på vestenden av flyplassen er et fredet landskapsvernområde. I dette området har det grodd opp meget sjeldne planter til botanikernes glede.

Problemet med fugler og fly er ikke løst og vil kanskje aldri bli løst.

Møte nr. 3

Tid: Torsdag 23. september kl. 19:00

Sted: Sola Kulturhus

Etter 48 år på tur, endelig hjemme. Historien om Braathens DC-6B retur til Sola

Ved: Egil Endresen



I ti år jobbet en gjeng på Flymuseet på Sola for å forhindre at Braathens siste gjenværende DC-6B fikk samme skjebne som de andre og ble hugget opp. Tirsdag 2. juni 2020 ble en stor dag både for flyentusster. Klokka 15.23 landet det tidligere Braathens SAFE-flyet LN-SUB på Sola igjen, 48 år etter at det var her sist. Og dessuten i de samme fargene det hadde da det ble solgt i 1971. Siste stoppested for flyet blir Flyhistorisk museum på Sola.

Foredraget denne kvelden vil handle om historien til flyet og alle de problemene de møtte med å få det tilbake til Sola.

Kveldens foredrag ble holdt av Egil Endresen, styreleder for venneforeningen til Flymuseet. Han skulle fortelle oss den spennende historien om Braathens DC-6B, LN-SUB som etter 48 år var borte fra Sola for så endelig å komme tilbake. Foredraget var på en måte i to deler, den første om historien til flyet og den andre om arbeidet med å få flyet hjem til Sola.

Flyet har hatt et langt liv rundt om verden. Ikke mange mennesker har sett så mange plasser som dette flyet og flyet er en veldig gammel dame som fortjener å bli pensjonert.

Flyet ble første gang registrert som VR-HFK i 1956, altså 64 år til det ble pensjonert på Sola. Hvor mange slike fly har levd et så langt liv?

Flyets historie

Flyet fløy første gang i 1958, da for Cathay Airways i Hong Kong. Braathens S.A.F.E., som stod for **Braathens South American and Far East Air Transport** kjente nok til flyet da selskapet fløy til Hong Kong allerede i 1946-47. Og for slike lange rutene trengte selskapet Douglas DC-6-maskiner med trykkabin.

I 1962 kjøpte Braathens dette DC-6B flyet, altså 58 år før det ble returnert til Sola for siste gang. Det fikk kjennetegnet LN-SUB. Fra 1962 til 1971 var LN-SUB flaggskipet i Braathens S.A.F.E.s flåte av DC-6-B-fly.

I juni 1971 ble flyet solgt til Saga Norsk Flytjeneste på Torp som var stiftet i april samme år. Det omregistrerte flyet fikk da kjennetegnet LN-MTV. Selskapet hadde da fått oppdrag med hjelpesendinger for Kirkens Nødhjelp. I 1972 skiftet selskapet navn til Troll Air.

I begynnelsen av 1972 fikk de kontrakt med det nystartede flyselskapet Bangladesh Biman Airlines og flyet forlot Norge for en kort stund. Biman Airlines var og er fremdeles et statlig flyselskap som ble stiftet i 1972. Flyet fløy der med norske kjennemerker og kom senere samme året tilbake til Norge.

Flyet ble ikke lenge i Norge, da ble solgt til Delta Air Transport med base i Antwerpen, Belgia. De fløy bl.a. charterruter for KLM og Sabena. KLM eide 33.3 % i selskapet. I oktober 1972 er flyet registrert med to forskjellige kjennetegn. OO-LVG og OO-VGL.

I 1976 ble flyet solgt til Conair Aviation, med base i Abbotsford, British Columbia, Canada, og fikk kjennetegnet C-GICD, Der ble det utstyrt med en stor vanntank og brukt til slukking av skogbranner.

20 år senere i 1996 ble flyet kjøpt av Everts Air og fløy først for Everts Air Fuel med brannfarlige væsker rundt om i Alaska. Everts Air er et familie eid selskap under ledelse av Robert W. Everts. Hovedbasen er i Fairbanks i Alaska. Flyet fikk kjennetegnet N151. I 1997 ble det overført til et annet datterselskap Air Cargo Express og fløy frakt under dette navnet rundt i Alaska fram til 2004. Etterpå hadde det påmalt Everts Air's logo fram til 2020 da flyet ble malt om i Braathens sine farger.

Historien om hvordan flyet kom tilbake til Sola.

Allerede for over 12 år siden hadde tidligere ansatte i Braathens og Flymuseets venneforening lokalisert flyet og ønsket å få det tilbake til Norge. De tidligere Braathens ansatte hadde forsøkt å få kjøpt flyet. De hadde fått tillatelse fra Braathens familien til å bruke et fond som opprinnelig var avsatt til videreutdanning av Braathens ansatte. Da selskapet nå ikke eksisterte lenger, fikk de aksept fra familien.

Den opprinnelig planene var å flyet hit i 2019, men på grunn av flere skogbranner i Alaska så måtte de fremdeles bruke flyet, selv om det nærmet seg slutten på sertifisering.

Den neste datoen ble satt til 28. mars 2020, men da kom jo koronaen og blokkerte alle flyginger fra USA. Samtidig steg dollarprisen veldig og var oppe i hele 12,5 kroner. Nå klarte de ikke lenger å betale flyet. Dette selv om Jærmuseet var kjøper og de fikk ekstra støtte fra staten. Avtalen ble kansellert.

Men så dukket det plutselig opp en helt ny situasjon flyet, for i Alaska satt hundekjører Thomas Wærner fast sammen med de 24 hundene sine og de kunne ikke komme hjem til Norge pga. pandemien. Det fantes ingen vei hjem for dem. Han hadde nettopp vunnet det 1575 km lange hundeløpet Iditarod. Han fikk høre om planene om å få LN-SUB hjem til Norge og kontaktet sin egen sponsor om de var villige til å legge i det som manglet av midler for å flyet over og det gjorde de.

Ny kontrakt ble tegnet og Everts Air som solgte flyet lakkert det også om i Braathens farger og logo uten tillegg i prisen.

Hjemturen fra Fairbanks i Alaska skulle gå via Yellowknife hvor de skulle etterfylle drivstoff. Men på veien mot Yellowknife fikk de problemer med den ene motoren og måtte returnere tilbake til Fairbanks. Motoren ble ganske rask fikset og turen fortsatte til Yellowknife. Som en ser av bilder herfra så er det ikke bare i Alaska de flyr med gamle stempelmotor fly, også i Canada ble slike fly benyttet.

Turen videre gikk nå over Newfoundland, Grønland og direkte over til Norge. De hadde opprinnelig planlagt mellomlanding, men bestemte seg for fly direkte. Om bord var 24

hunder 4 mennesker. Eierne av flyselskapet Everst Air, Robert W. Everst fløy selv flyet. Med seg hadde han en annen flyger pluss en kombinert flyger og mekaniker. Dette var nok siste gang et fire motors stempelmotor fly fløy over Atlanterhavet.

Etter over 10 timer i luften ankom de Norge. Flygeren visste at pga. pandemien ville han ikke få se mye av Norge. Han kom derfor inn langt nord på Vestlandet og fløy sørover for å få se litt av landet. Han fløy bl.a. over Flesland.

På Sola tok flyet to «Low pass» før det landet fra sør. Det var mange tilskuere og pressefolk som ville ha dette med seg. Helt i sør ble tatt imot med vannkanoner. Flyet ble parkert i nærheten av alle de pandemiparkerte flyene til Norwegian. Da så DC-6B'n liten ut.

Flydøren ble åpnet og flyet kontrollert av politi og tollere. Ut kom mannskapet og hundeføreren samt alle hundene. Alle var glade for å ha kommet frem. Det var stor festivitas med flere takketaler. Ikke minst til den største ildsjelen for å få dette til John Stokke.

Så begynte tømmingen av flyet. Det hadde flere ekstra tanker med drivstoff. Om bord var også fullstendig dokumentasjon over flyets historie. Flytankene oljen i motorene skulle tømmes. Olje fra motorene er forventet å lekke i flere år og et system for å samle dette opp måtte lages.

I Sømmevågen var det gjort forberedelser der hvor flyet skulle stå, bl.a. støpning av fundament og graving bak flyet.

For å få flyet over veien var det mye som måtte samordnes. Alt i alt var det 11 forskjellige organisasjoner involvert. Men alle var samarbeidsvillige, og flyet endelig var der var det kun noen få minutter stopp i trafikken.

Flyet kom på plass og til slutt inviterte kommunen på lunsj som ble holdt inne blant flyene i hangaren. Til stede var representanter for sponsorene, deriblant Erik Braathen.

Andre prosjekt

Etter dette foredraget ble Egil Endresen spurt om andre planer de hadde for flymuseet. Det største var å få til et nyttbygg, et mellombygg. Det skal inneholde flere fly samt toaletter, billettluke, undervisningsrom og kontor. Totalt er kostnaden estimert til 7 mill. kr. og de har til nå ordnet 6,5 mill kr. De har også flere restaureringsprosjekt de holder på med. De har også fått lovnad om å få en Sea King og håper på en F16.

Møte nr. 4

Tid: Torsdag 23. september kl. 19:00

Sted: Sola Kulturhus

Lansering av årboka for 2021 og foredrag om Sola Politistasjon

Ved: Ottar Kjørmo



Foredraget denne kvelden vil handle om Sola Politistasjon og den rollen den spilte under krigen. Allerede det første krigsåret ble det etablert en egen politistasjon på Sola. Hensikten var å regulere forholdene mellom de tyske okkupantene og de okkuperte områdene i Sola og de nærmeste kommunene. Skulle solafolk dra lenger enn tre mil fra kommunen, så måtte de skaffe seg løyve fra Sola politistasjon.

Referat møte nr. 4

Til stede: 63

Kveldens foredragsholder var Ottar Kjørmo. Han skulle fortelle fra en av artiklene i årets bok, om Sola politistasjon.

Han startet med at fredag 15. juni 2018 ble et 113 år gammelt sveitser hus flyttet. Siden 1905 har huset stått på samme grunnmur på Grannes. På disse årene har verden sett to katastrofale verdenskriger, og menneskene har både lært seg å fly og å reise ut i verdensrommet. Dette huset har en helt spesiell historie fra krigen. Da ble det nemlig tatt og brukt av politiet. Det er også et av få hus som ble brukt under krigen, som okkupasjonsmakten ikke hadde «ødelagt».

I oktober 1940 ble Grensesone Vest opprettet. Det var kyststrekningen fra Oslofjorden og vestover, som også Sola ble en del av. Dette innebar at solabuen ble utstyrt med grenseboerbevis og passersedler som måtte vises når en passerte tyske vaktposter eller når tyskerne gjennomførte inspeksjoner. Alle voksne personer (15 år) bosatt i norske grenseområder måtte ha et grenseboerbevis. Grenseboerbeviset var et slags pass for intern bruk i Norge, det var bevis på hvem du var og at du hadde lov til å oppholde deg i det området du ble kontrollert.

Sola politistasjon ble etablert sommeren 1940 etter anmodning fra lokale politikere, mellom annet ordføreren i Sola kommune, slik at de kunne ha tilsyn med evakuert eiendom i Sola.

Hensikten med politistasjonen

Hensikten var å regulere forholdene mellom de tyske okkupantene og de okkuperte områdene i Sola og de nærmeste kommunene. Skulle Sola folk dra lenger enn tre mil fra kommunen så måtte de skaffe seg løyve fra Sola politistasjon, som ble etablert på Grannessletten sommeren 1940. Om noen skulle være misfornøyd med et eller annet i forbindelse med de tyske okkupantene, så skulle klagen leveres her. Etter hvert ble det innført nye restriksjoner.

Opprinnelig var det politisjefen og fire politikonstabler og en kontordame. I løpet av 1942 ble dette redusert til tre personer. Sjefen, en konstabel, og en kontordame.

I løpet av 1942 hadde politistasjonen 1140 ekspedisjoner, en dobling i forhold til 1941. Av disse var 217 rene kriminelle handlinger. Resten var enten forseelser eller saker som gjaldt

relasjonene mellom sola folk og de tyske okkupantene. En årsak til den økte mengden, var at hele fylket etter hvert kunne rapportere inn tvister med de tyske okkupantene til politistasjonen.

For hele 1942 meldte politistasjonen at konfliktene med tyskerne i fire av fem tilfeller ble ordnet på en slik måte at klageren ble tilfreds. I 40% av tilfellene kom tyskerne med full tilståelse, mens det i 40% av tilfellene ble løst via kompromiss. Aktiviteten til politistasjonen resulterte også i tyskerne betalte direkte to millioner kroner i erstatning til sivilbefolkningen.

Politistasjonen disponerte to biler, men på grunn av rasjonering av bensin syklet konstablene når det var praktisk mulig. Månedsforbruket av bensin var ca. 100 liter, og det rakk ikke langt!

Andre viktige roller som Sola politistasjon tok seg av, var å fungere som luftvernstasjon og nødhjelpstasjon. Som en konsekvens av dette, tok politistasjonen initiativet til å bygge splintsikre rom på de mest utsatte gårdene.

Tyskerne kontrollerer skipstrafikken i Tananger

Hvordan ble så hverdagen for noen av innbyggerne i Sola? Som et eksempel på at det var mulig å endre på tiltak som Sola folk mente var til skade for dem, har vi et eksempel på fra høsten 1942. Den femte oktober 1942 fikk sjefen for Sola politistasjon telefon fra sjefen for den tyske avdelingen som var stasjonert i Tananger. Han ville ha bedre kontroll med trafikken over havnen og krevde at alle som skulle ut og inn av havnen måtte varsle om det på forhånd. Om det ikke ble gjort, så ville tyskerne skyte på dem.

Det var en toller som fikk denne oppgaven. For fiskerne i Tananger var dette en upraktisk ordning. Politikammeret ble så kontaktet, og klage ble overlevert. Saken gikk så videre til den tyske havnekommandanten i Stavanger som endte det opp med at havnekapteinen i Stavanger grep inn og ga kontraordre. Etter dette fikk fiskerne og andre trafikkere havnen etter behov.

Tyskerne stjal bygningmaterialer

Okkupasjonsmakten kunne ellers ikke bare ta seg selv til rette som de ville. I en tidlig fase av krigen, ble et hus revet og lagret ved Haga Krossen. Plutselig en sommerdag i 1942 kom en brysk tysk soldat og spurte om de kunne få kjøpe materialene hennes. Eieren klagde til noen venner som gjorde at saken til slutt havnet på politistasjonen. Derfra sendte de en konstabel

Der kom han over en tysk underoffiser som var i ferd med å måle opp mengden av materialer. Konstabelen krevde rekvisisjon for å fjerne materialene. Da tyskeren kunne ikke fremvise til noe slikt, la den norske politimannen ned forbud mot å fjerne materialer. Saken ble så tatt videre til topps i den tyske byggeledelsen og se skulle sjekke saken. De innrømmet at de hadde tatt materialene, en det hadde skjedd helt frivillig fra eieren sin side, mot å bli lovet en betaling etter høyeste dagspris.

Fjerning av steingjerder

Noe av det som helt fra starten av krigen hadde irritert bøndene i Sola, var fjerning av steingjerder. Ikke bare var disse gjerdene en innhengning, de markerte også grenselinjer. På Risa drev tyskerne sommer 1943 og bygde vei. Ikke bare forsynte de seg av stein fra steingjerdene, de drev også og med sprenging slik at steinene ble spredd ut over markene. Bonden mente at det rett i nærheten var det stein nok å ta av i en steinrøys rett inntil veien. Det ble til at politistasjonen ble involvert. Det hele munnet da ut i at soldatene både slutte å ta stein fra gjerdet og drive med sprenging på eiendommen.

I et annet tilfelle fikk Sola politistasjon 2. juli 1943 melding at tyskerne åpnet et steingjerdet mellom en nepeåker og kornåker på Harvaland, og at kjørte steinene vekk. Kjøringen forårsaker en del ødeleggelser på kornåkeren. Tyskerne ble kontaktet og de forklarte at årsaken til fjerning av steinene var av taktiske grunner, og at det hindret skyte retningen for tyskerne. De prøvde å få utsatt arbeidet til høsten, men det gikk ikke. De lovet allikevel at det ikke ville bli ødelagt mer i det gjenstående arbeidet.

Problemer med piggråd

Et av problemene med piggtrådsperringer var at de kunne skade dyrene på gården. En slik sak havnet på politistasjonen og det endte med at tyskerne fjernet de verste og bonden fikk lov til å sette opp et gjerde som kunne skjerme mot piggtrådsperringen.

Et annet tilfelle var en bonde som ønsket å sette opp et piggtrådegjerde der tyskerne hadde tatt steiner i et steingjerde. Men før han eventuelt satte opp piggtrådgjerdet så ville han ha en garanti fra tyskerne om at de ikke fjernet gjerdet, for det var den siste piggtråden han hadde igjen. Saken ble tatt opp med politistasjonen som igjen tok den opp med de tyske sjefene.

Tyskerne støttet jordbruksdriften

Tyskerne var selv interessert i at jordbruket ble fortsatt drevet, og hadde egne jordbruksansvarlige, såkalte Landwirtar, på flyplassene på Sola og Forus. Det ble gjort for at områdene rundt stripene ble holdt produktive. En bonde på Skadberg oppdaget først i april 1943 at tyskerne var i ferd med å pløye markene hans. Han klaget til Sola politistasjon, og på ny rykket en konstabel ut. Her dokumenterte han at denne eiendommen ikke var lovlig konfiskert og at tyskerne ikke hadde rett til å nyttiggjøre seg denne. Dagen etter ble det slutt på pløyingen.

Tvangsflytting

Et annet problem som ofte kom til politistasjonen, var når tyskerne ville bruke makt og flytte eller tvangsflytte folk. I et tilfellet var da NS ordfører Stokdal besøkte Sola politistasjon, og medelte at en person på Tjelta hadde fått ordre om å flytte fra sin leilighet, til et sted som han hadde blitt anvist av ordføreren. En annen familie skulle nemlig flytte inn i hans leilighet. Til tross av at det gjentatte ganger hadde blitt gitt ordre om å flytte så var ikke dette blitt gjort. NS ordføreren ba da politiet sørge for at dette ble gjort. Politiet tok affære umiddelbart de fikk beskjed om at leiligheten innen torsdag kl. 12.00 skulle være fraflyttet og ryddig.

Et annet tilfelle var en bonde som henvendte seg til Sola politistasjon og meldte at han dagen før hadde fått beskjed om at våningshuset hans ville bli beslaglagt av tyskerne. Fristen for å flytte var satt til senest 15. april 1943. Bonden fortalte at han for tiden var sterkt opptatt med kommunale oppdrag, i tillegg til å være i full gang med våronna. Det ville si at det var helt umulig for ham å flytte på så kort varsel. Det endte med at de fikk noen ekstra dager på seg og politiet ordnet også et sted de kunne få bo.

På Haga hadde Stavanger losse og lastearbeideres 7 sommerhus som ble rekvirert av tyskerne. Sola politistasjon tok seg av saken og på dagen ble de 7 sommerhusene overlevert til de tyske myndighetene.

19. august 1943 fikk Sola politistasjon beskjed om at en tyske kaptein skulle innkvarteres på Tananger. Det ble forlangt at det skulle skaffes 1 eller 2 rom, og at de skulle stilles til hans disposisjon straks. I det huset tyskerne hadde plukket ut viste det seg at det allerede bodde 3 familier her, og av den grunn var det trangt om plassen. Men i et annet hus var det god plass og det ble bestemt at her kunne tyskeren bo. Dette selv om at huseieren ikke var til stede.

Evakuering eller flytting

Tirsdag 25. mai 1943 fikk politistasjonen beskjed fra tyskerne om at to gårder på Kolnes skulle evakueres, og at to andre gårder måtte bygningene flyttes. Dette innebar selvfølgelig ganske store utfordringer for de som bodde på disse gårdene. Bygningene på gårdene måtte flyttes fordi de kommer i skuddlinjen for de tyske batteriene.

Et annet tilfelle var på Ølberg der tyskerne mente at ei løe kom i skuddlinjen. Taket måtte av den grunn rives av løa. Ved fremkomsten til Ølberg viste det seg at hele løa allerede var revet. Ved rivningen var materialene blitt så ødelagt at bonden ikke kunne nytte disse mer. Han ville derfor heller ha erstatning.

Ulovlig beiting

Det var mange som tok seg til rette uten å spørre. Den 11. juni fikk Sola Politistasjon melding at et norsk firma hadde latt hestene beite på en eiendom uten lov. Bonden ba politiet hjelpe seg med å få slutt på uvesenet. Det endte med at firmaet sluttet med beiting og de ba klageren sende en regning på skadebeløpet, som straks ville bli utbetalt.

I et annet tilfelle på Sande hadde noen hester til et annet norsk firma hadde brutt seg ut av inngjerdingen hvor de stod, og tatt seg over til et potetstykke, hvor åker og grønnsaker ble ødelagt. Bonden fikk lovnad om at dette ikke skulle skje igjen og at gjerdet skulle bli fikset.

Miner

Sola politistasjon ble 23. juni 1943 oppringt av en bonde på Kolnes som fortalte at ved rivning av en bunkers hadde det kommet fram noe som minnet om miner. Bonden var selvfølgelig redd for at hans kyr skulle komme tilskade ved eventuell berøring av disse gjenstandene, og han ba Sola politikammer komme ut og se på forholdene. En politikonstabel reiste ut til Kolnes, og det viste seg og observasjon var helt riktig, det var miner. På to felter var 8 miner satt i sirkler, koblet sammen med en ledning som gikk sammen i en koblingsboks i sentrum.

Det endte opp med at tyskerne satte opp permanent vakt i området til det kunne bli bedre sikret.

Tore Idsøe

Under utarbeidelsen av denne artikkelen ble foredragsholderen gjort oppmerksom på en tragisk historie for et familiemedlem på gården under krigen, ja ikke bare for denne personen, men hele familien. Dagens eier, Ingfrid Margrete Vigdel forteller at familien hennes, mor og søsken samt besteforeldre bodde i det huset som ble etablert som Sola Politistasjon under krigen.

Møte nr. 5

Tid: **Torsdag** 18. november kl. 19:00

SOLA KULTURHUS

Sted: Sola Kulturhus

Historien om den første Solabuen.

Ved: Martin Hovland



De fleste eventyr begynner gjerne med setningen: «Det var en gang...», – således også historien om de første Solabuene, for mellom 10 700 og 8 500 år før nåtid. Her på Sola var en av de første stedene i landet hvor folk bosatte seg av den enkle grunn at her var det mildt og her forsvant isen først. Men det er ikke så enkelt fordi klimaet forandret seg hele tiden. Det var varme perioder og kalde perioder. I disse kalde periodene flyttet folket vekk, men arkelologiske spor viser at de kom tilbake når det ble varmere. I dette foredraget vil Martin Hovland gå inn på dette med klima og bosetninger i Sola fortelle om den aller første Solabuen.

Referat møte nr. 5

Til stede: 75

Martin Hovland tok oss langt tilbake i tid, helt til når de første solabuene kom hit. Han hadde kalt foredraget sitt «Istiden og de første som slo seg til på Sola».

Det første spørsmålet som dukker opp er. «Generasjonene før oss – hvem var de???». Og videre: Hvor kom de fra?, Når kom de?, Hvor kom de fra? Når kom de? Og hvordan kom de hit?

Norge er jo en isolert plass i Europa, hvor de som kom hit til Vestlandet, må ha kommet sjøveien. Men klimaendringene opp gjennom tidene har hindret folk i å nå fram til Norge og Sola. Fordi istiden satte en effektiv stopper for alle som ville nordover. Samtidig har havnivået som endret seg, både opp og ned. Fra et tørrlagt Doggerbank til sandstrand i Solakrossen er liksom ledetråden.

Vi kan jo også spørre spørsmålet om når kom menneskene til Europa? Vi vet at Neandertalerene kom i forrige mellomistid, Eem, men døde ut under siste istid, for ca. 40 000 år siden. Det moderne mennesket Homo sapiens, kom for 45 000 år siden og lever ennå.

Men tilbake hit, fra den første Solabuen satte sin fot på sanden i Sola, og helt fram til i dag har klimaet på Sola variert. Det viser seg at hvert tusen-år har hatt sine utfordringer klimamessig. Men, det beste klimaet forekom nok i Bronsealderen og tiden rett før, dvs. fra

6000 til 3500 år før nåtid, da havet sto høyere oppe, og selve stranden lå der Solakrossen er i dag. De fleste eventyr begynner gjerne med setningen: «Det var en gang»:

Det var en gang en fin plass langs kysten med en strand vendt mot sydvest, mot det store havet, Atlanteren. I havet var det en varm strøm som kom helt fra andre siden. Dette var Golfstrømmen, som tok med seg mye varmt vann opp mot kysten av Sola, til og med om vinteren. Denne strømmen fortsatte nordover, helt til Barentshavet, nær Nordpolen. Jegerne og samlerne hadde vandret til dette milde og fine stedet nesten hver sommer, kanskje i et par tusen år. Så merket de at det begynte å bli varmere også om vinteren, - og at isbreene i fjordene trakk seg lenger og lenger østover og inn i fjellene.

Den første Solabuen fant ut at han skulle forsøke en overvintring ved Solastranden der det hadde begynt å vokse små bjørketrær og noe lyng. Han overvintret en gang før ca. 8 500 år fnt. og møtte de andre når de kom om sommeren. Han hadde klart det bra og sa at det var både sel og reinsdyr også om vinteren. Dessuten var det mye fisk i havet og fugl på myrene. Etter noen generasjoner var det flere familier som bodde på denne plassen som de kalte Sola, fordi det alltid var lyst og mye sol her. Etter at isen forsvant helt og havet steg, ble det mye varmere og det vokste løvskog i hele området.

Nettopp slik kan vår innvandrings-historie ha begynt. Før dette kunne det ikke ha vært folk på Sola på grunn av de lange istidene som hadde herjet i flere hundre tusen år, med temperaturer på opp til 8 grader kaldere enn i nåtid. Det meste av tiden lå det store iskapper også over Sola.

Referat møte nr.5

Til stede: 74

Martin Hovland tok oss langt tilbake i tid, helt til når de første solabuene kom hit. Han hadde kalt foredraget sitt «Istiden og de første som slo seg til på Sola».

Det første spørsmålet som dukker opp er. «Generasjonene før oss – hvem var de???». Og videre: Hvor kom de fra?, Når kom de?, Hvor kom de fra? Når kom de? Og hvordan kom de hit?

Norge er jo en isolert plass i Europa, hvor de som kom hit til Vestlandet, må ha kommet sjøveien. Men klimaendringene opp gjennom tidene har hindret folk i å nå fram til Norge og Sola. Fordi istiden satte en effektiv stopper for alle som ville nordover. Samtidig har havnivået som endret seg, både opp og ned. Fra et tørrlagt Doggerbank til sandstrand i Solakrossen er liksom ledetråden.

Vi kan jo også spørre spørsmålet om når kom menneskene til Europa ? Vi vet at Neandertalerene kom i forrige mellomistid, Eem, men døde ut under siste istid, for ca. 40 000 år siden. Det moderne mennesket Homo sapiens, kom for 45 000 år siden og lever ennå.

Men tilbake hit, for fra den første Solabuen satte sin fot på sanden i Sola, og helt fram til i dag har klimaet på Sola variert. Det viser seg at hvert tusen-år har hatt sine utfordringer klimamessig. Men, det beste klimaet forekom nok i Bronsealderen og tiden rett før, dvs. fra 6000 til 3500 år før nåtid, da havet sto høyere oppe, og selve stranden lå der Solakrossen er i dag. De fleste eventyr begynner gjerne med setningen: «Det var en gang»:

Det var en gang en fin plass langs kysten med en strand vendt mot sydvest, mot det store havet, Atlanteren. I havet var det en varm strøm som kom helt fra andre siden. Dette var Golfstrømmen, som tok med seg mye varmt vann opp mot kysten av Sola, til og med om vinteren. Denne strømmen fortsatte nordover, helt til Barentshavet, nær Nordpolen. Jegerne og samlerne hadde vandret til dette milde og fine stedet nesten hver sommer, kanskje i et par tusen år. Så merket de at det begynte å bli varmere også om vinteren, - og at isbreene i fjordene trakk seg lenger og lenger østover og inn i fjellene.

Den første Solabuen fant ut at han skulle forsøke en overvintring ved Solastranden der det hadde begynt å vokse små bjørketrær og noe lyng. Han overvintret en gang før ca. 8 500 år fnt. og møtte de andre når de kom om sommeren. Han hadde klart det bra og sa at det var både sel og reinsdyr også om vinteren. Dessuten var det mye fisk i havet og fugl på myrene. Etter noen generasjoner var det flere familier som bodde på denne plassen som de kalte Sola, fordi det alltid var lyst og mye sol her. Etter at isen forsvant helt og havet steg, ble det mye varmere og det vokste løvskog i hele området.

Nettopp slik kan vår innvandrings-historie ha begynt. Før dette kunne det ikke ha vært folk på Sola på grunn av de lange istidene som hadde herjet i flere hundre tusen år, med temperaturer på opp til 8 grader kaldere enn i nåtid. Det meste av tiden lå det store iskapper også over Sola.

Møte nr. 6

Tid: Torsdag 2. desember kl. 19:00

Referat

Sted: Sola Kulturhus

Dorthea Rabbe og Sømme Husmorskole:

Ved: Birgit Jaastad



Dorthea Rabbe var den første bestyrerinna på Husmorskulen på Sømme i Sola frå 1912, og ho hadde denne posisjonen til ho gjekk av med pensjon i 1937.

Dei nye skulebygningane på Sømme i gamle Håland kommune var ikkje ferdig stilte då elevflokk innfann seg i august.

Dorthea Rabbe var tidleg samfunnsengasjerte. I juni 1912 vart også Sola Sanitetsforening skipa og i 1917 vart Haalands lokale kvinneråd stifta med Dorthea Rabbe som ein pådrivar. I 1921 vart Dorthea Rabbe vald som varamann til Stortinget for Venstre i Rogaland. Fleire kokebøker fekk ho gitt ut.

Referat møte nr.6

Til stede: 55

Før selve hovedforedraget fikk foredragsholderen Birgit Jaastad selv presentere seg. Hun var ikke fra Sola, men fra Hardanger og hadde bodd i Sola i flere år. Hun hadde bakgrunn som lektor og var svært opptatt av at også historien til kvinnene fikk mer fokus.

Med tittelen på kveldens foredrag kunne en få en til å tenke seg at det var husmorskolen på Sømme som var hoved fokus i kveld, men det var den første bestyrerinnen, Dorthea Rabbe som var hovedtemaet.

For over hundre år siden, i 1912 startet en husmorskole på Sømme. Her ble Dorthea Rabbe ansatt som den første bestyreren. Det var ikke enkelt den gangen. Det å sende unge jenter for å lære mat og husstell, var uhørt. Dette var noe de kunne de lære hjemme hos mor og bestemor. Å opprette en slik skole laget mange spørsmål for dette mannsdominerte bondesamfunnet, noe som Dorthea Rabbe fikk oppleve. For:

- Skulle dette være en skole der unge jenter, gårdskone emner, som lærte å gjøre mannen til lags?
- Og hvem var nå denne Dorthea Rabbe som skulle bli den første bestyrerinnen på Stavanger Amts husmorskole på Sømme og som det viste seg - var her i hele 25 år fremover? Og hun var til og med ikke fra en gård på Jæren en gang, men fra et handelssted inne i Sauadasjøen.
- Ville Dorthea Rabbe kunne lære unge jenter å takle nye tider – og hva kunne det føre med seg?

- Kanskje var hun en av de som i 1912 arbeidet for å gi kvinner stemmerett på samme vilkår som menn? At hun rett og slett ville arbeide for likestilling både i dagliglivet og i politikken?

Dette var spørsmål som svevde rundt i samtiden i dette bonde samfunnet. Det var absolutt ingen lett start for Dorteia.

I 1912 sto den staselige bygningen på Sømme klar til å ta imot unge kvinner til halvårslige kurs i husstell. Tanken om en husmorskole i Stavanger Amt var ikke ny. I 1883 ble det første kurset på Stavanger Amts praktiske jenteskole holdt på gården Aasland i Time. Det var slik husmorskoler kom i gang mange steder i landet. Driftige kvinner på store gårder som tok inn unge jenter og underviste de om mat- og husstell. Men litt mer system var det behov for og amtet satte i 1909 en komité for å utrede dette. Det endte til slutt med at Sømme ble valgt for stedet hvor den første skolen skulle ligge. En gård med 80 deker dyrket mark og 40 udyrket ble innkjøpt. Det ble bygd en internatbygning med 24 rom og en driftsbygning med løe.

Bygningen ble ikke å bli ferdig stilt før den første elevflokk innfant seg i august 1912.

Dette førte med seg at de unge jentene måtte hjelpe til med arbeid på bygget, bl.a. å lange takstein og sope høvelspon. Elevene som kom inn her måtte ha fylt 18 år, ha gode folkeskolekunnskaper, samt ha god helse for å bli tatt opp til de halvårslige kursene.

I desember 1912 var det åpningsfest for skolen. Til stedes var det mye fint folk som bygningskomitéen, ordførere fra både Jæren og Ryfylke samt sognepresten og lensmannen. Midt i dette var Dorteia Rabbe, en enslig kvinne blant 86 menn. Etter at alle de mannlige prominensene hadde takket og ønsket til lykke med skolen tok Dorteia Rabbe ordet. Hun sa: *Dei som trur at elevane blir bortskjemde av å bu på internat med sentralvarme og innlagt vatn, skal vite at skolen er anlagt for bondestel, slik som det findes her i amtet. Og ho slår eit slag for likestilling, for at manden skal forstaa, at kvinden er hans jevnbyrdige, hans kamerat.*

Med alle mennene som har etablert skolen i salen som tilhørere, sier hun at når begge ektefellene har allmennkunnskap og fagkunnskap, fører det til gjensidig respekt og trivsel. Uten å provosere, var hun tydelig framfor de mannlige autoritetene og de kvinnelige fotsoldatene og de uteksaminerte elevene. Vi skal huske at det var i 1912, året før allmenn kvinnelig stemmerett.

Dorteia Rabbe var født og oppvokst i Saudasjøen, hvor faren Aasmund Rabbe hadde et handel og gjestgiversted. Dorteia vokste opp med en stemor, i et miljø preget av handel, kultur og aktiv deltaking i det politiske livet.

Dorteia tok kurs ved Berger husholdningskole i Asker, der de utdannet husholdningslærere. Hun fikk etter dette arbeid ved Tofteland husholdningsskole i Søgne i år 1900. I 1903 finner vi henne som husholdslærerinne på Rygjabø amtsskole på Finnøy, og der var hun ansatt til 1912.

Dorteia var svært aktiv på skrive fronten. Hun skrev ofte i Bondevennen og det handlet om mat og matlaging. Hun var senere med å skrive en av Norges første matbøker og fokuset var å bruke råvarer fra hagen som frukt og grønnsaker. Og Dorteia engasjerte seg fort i mange lokale aktiviteter utenom skolen.

Rett etter at hun kom til Sola var hun med å starte Sola Sanitetsforening. Da var det kampen mot tuberkulose det som preget samfunnet og var i fokus. På Sømme ble det da stelt i stand kurs i hjemmelig syke- og barnestell som var viktig i tuberkulose saken, og Dorteia Rabbe ble benyttet som foredragsholder.

I 1917 ble Hålands lokale kvinneråd startet, og Dorteia var den første formannen. De hadde kurs i matlaging, som brødbaking, retter av sild, blod og innmat. Vi skal huske at dette var i tiden rundt den første verdenskrig, og da var det vanskelig med handelen til og fra Europa. Dette førte til mangel på viktige forsyninger, samt at det var stor prisøkning på matvarer.

I 1922 gikk kvinner fra Jæren og Ryfylke på ukeskurs på Sømme etter skoleslutt i desember, og dette handlet om bruk av elektrisitet i huset til lys og koking. Når travle husmødre tok en uke på kurs i julestria, da var det viktig! Kurset kostet kr 14, kost og losji

inkludert, men en måtte ha med seg sengetøy. Halvparten av deltakerne var fra Jæren og den andre halvparten fra Ryfylke og Karmøy.

I mange år var det også gårdsbruk på skolen med egen bonde. Etter en del år overtok bonden som forpakter av gården, og skolen hadde kun igjen høns og gris. Men skolen fikk kjøpe melk fra gården til meieripris.

Dorhea utviklet skolen som en mønster skole. Hun la opp et opplegg som skulle utvikle husmoren i hjemmet. Som vi ser av visjonene hennes, ville hun arbeide for å samle det med tradisjon samtidig med det å ta til seg nye tiders krav og forventninger. Hun arbeidet tydelig for å styrke kvinnen sin tro på egen verdi, og for likestilling.

Da hun ble pensjonist reiste hun hjem til Saudasjøen og slo seg ned der, men hun hvilte ikke på laurbærene. Hun var aktiv og skrev artikler i blad, aviser og bøker. I 1955 ble Dorthea Rabbe æresmedlem av Landslaget for husstell-lærarinner på en tilstelling på Sømme for hun hadde vært en pioner for husstellsaken i Rogaland.

Som vi har sett, var Dorthea Rabbe ofte den eneste, eller en av få kvinner som markerte seg på mannens arenaer. Det gjaldt skoleetablering, artikkelskriving, politisk arbeid og dannelse av foreninger. Hun var eneste kvinnelige skribenten i Bondevennen i 1909, samt i Stavanger Museums årshfte i 1940 og hun ble varamann for Venstre fra Rogaland på Stortinget.

Og i en mannsdominert verden sto hun for en oppvurdering av tradisjonelt kvinnelig arbeid og fremmet kvinnelige interesseområder, enten det gjaldt matstell og ernæring, håndarbeid eller helsestell.

Hvordan klarte hun det? Hva skulle til for å hevde disse interessene med så stor tyngde og kraft? I alle fall mot og overbevisning om at hun hadde et viktig budskap og et viktig opplysningsarbeid å gjøre. I tillegg hadde hun solid fagkunnskap og pedagogiske evner.

Da Dorthea ble pensjonist reiste hun hjem til Saudasjøen i 1937. I 1940 kom tyskerne og overtok bygningene til skolem og husmorskolen hadde etter dette en omflakkende tilværelse. Etter krigen kom de tilbake, men det var vanskelig å drive skole på grunn av flystøy. Etterhvert ble skolevirksomheten lagt ned og bygningen forfalt. I dag vet en ikkje om framtiden til bygningen som en gang lå langt ut på landet, men i dag ligger i et stort veikryss.