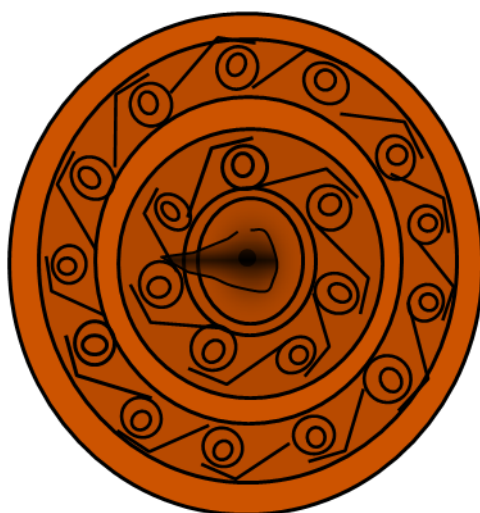


ÅRSRAPPORT 2022

SOLA
HISTORIELAG



1447

ÅRSMØTE 2022

SAKSLISTE

1. Valg av møteleder og referent
2. Godkjenning av årsmelding 2022
3. Godkjenning av regnskap 2022
4. Framlegg fra styret/innkomne forslag.:

Fastsetting av årskontingent for 2022. Styrets forslag er å beholde kontingenten som i dag.
5. Valg:

3 medlemmer av styret:
 1. Styremedlem: Inge Røyneberg
 2. Styremedlem: Ottar Kjørmo
 3. Styremedlem: Martin Hovland
Valgkomité:(utnevnes av styret)

Revisor: (utnevnes av styret)

Årsmelding

2022

ÅRSMELDING 2022- SOLA HISTORIELAG

Styret har bestått av:

Leder:	Tor Erik Hansen
Kasserer:	Frøydis Krokedal
Styremedlem:	Torleif Oftedal
Styremedlem:	Inge Røyneberg
Styremedlem:	Ottar Kjørmo
Styremedlem:	Martin Hovland
Styremedlem:	Per Inge Ruud

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

Valgkomite:	Reidar Melgård
	Aud Hauge
	Lars Harveland

Referat fa forrige årsmøte 2021:

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 2021:

Styret

- | | |
|-----------------|--------------------------------------|
| a) Leder: | Tor Erik Hansen, gjenvalgt for 2 år |
| b) Kasserer: | Frøydis Krokedal, gjenvalgt for 2 år |
| c) Styremedlem: | Torleif Oftedal, gjenvalgt for 2 år |
| d) Styremedlem: | Per Inge Ruud, gjenvalgt for 2 år |

Valgkomiteen (ordnes av styret)

Revisor: (ordnes av styret)

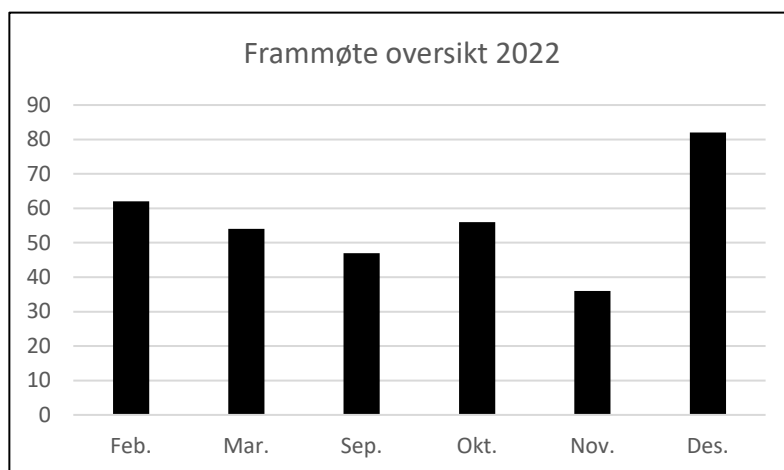
KORONA SITUASJONEN 2021:

Da det nye året startet var det fremdeles koronarestriksjoner slik at januar møtet med årsmøte måtte gå ut. Fra februar åpnet alt opp og alle koronareglene ble fjernet og vi kunne ha møtene som vanlig. Vi merket allikevel en del tilbakeholdenhet for å komme på møtene.

STYREMØTER. Det er blitt avholdt 5 vanlige styremøter i 2021 pluss et digitalt pr. e-mail. Vi har behandlet 54 saker.

MEDLEMSMØTER. Det er avholdt 5 medlemsmøter.

- 17. Feb. Tor Erik Hansen: «Historien om storgården Håland».
- 18. Mar. Martin Hovland: " Rednings-legenden 'SEA KING' –takker av fra Sola ».
- 22. Sep. Tor Erik Hansen: «Spor etter folk rundt Hafrsfjord»
- 17. Okt. Atle Skarstein: «Lansering av årboka for 2022 og historien om Napoleonskrigen i Tananger og Sola.».
- 18. Nov. Arvid Bærheim: «Riddere av den Røde Hane» –Sola brannstasjon»
- 08. Des. Torleif Oftedal: «Et tilbakeblikk til Solakrossens historie».



Sammenligner vi summen på frammøtte fra 2021 til 2022 har det vært en nedgang på 21%.

Da korona problemene kom begynte vi også å filme møtene slik at en kan streame møtene våre fra hjemmesiden vår. Dette har vi delvis fortsatt med.

ØKONOMI:

Laget har en god økonomi, og det ble et veldig lite underskudd. Vi er allikevel opptatt av å gå i overskudd og har allerede diskutert hvordan en del utgifter kan reduseres.

Vi vil legge til at vi ikke får kommunal støtte for driften, men trenger ikke å betale for leie av lokaler for møtene i kulturhuset.

MEDLEMSTURER

Vi hadde en historielagstur på Hogstad og Risa.

MEDLEMSTALL

Medlemstallet er stabilt på ca. 215 medlemmer. Noen kommer, og noen går.

ÅRBOK

For syvende 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 brenner sidene og trykker bøkene. Ordføreren kjøpte også i år 50 årbøker som gaver til

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

ROGALAND HISTORIELAG

Sola Historielag er som alle andre historielag tilknyttet fylkets historielag, Rogaland Historielag.

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 27 000 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 2022

Resultatregnskap 01.01.2022 – 31.12.2022

Driftsinntekter	Denne perioden	Forrige periode	Endring	
3100 Salgsinntekt handelsvarer, avgiftsfri	60 655,00	0,00	60 655,00	-
3200 Salgsinntekt handelsvarer, utenfor avgiftsområdet	73 714,35	0,00	73 714,35	-
Sum driftsinntekter	134 369,35	0,00	134 369,35	-
Driftskostnader	Denne perioden	Forrige periode	Endring	
4300 Innkjøp av varer for videresalg, høy avgiftssats	-79 875,00	0,00	-79 875,00	-
6553 Programvare årlig vedlikehold	-480,00	0,00	-480,00	-
6795 Annen fremmed tjeneste, ikke opplysningspliktig	-5 689,00	0,00	-5 689,00	-
6800 Kontorrekvisita	-2 143,30	0,00	-2 143,30	-
7321 Reklameannonser	-19 618,25	0,00	-19 618,25	-
7350 Representasjon, fradragsberettiget	-1 965,00	0,00	-1 965,00	-
7400 Kontingent, fradragsberettiget	-22 963,00	0,00	-22 963,00	-
7420 Gave, fradragsberettiget	-923,80	0,00	-923,80	-
7770 Bank- og kortgebyr	-1 462,12	0,00	-1 462,12	-
Sum driftskostnader	-135 119,47	0,00	-135 119,47	-
Driftsresultat	Denne perioden	Forrige periode	Endring	
Sum driftsresultat	-750,12	0,00	-750,12	-
Finansinntekt og finanskostnad, ekstraordinære poster	Denne perioden	Forrige periode	Endring	
8051 Renteinntekt bankinnskudd	1 906,00	0,00	1 906,00	-
Sum finansinntekt og finanskostnad, ekstraordinære poster	1 906,00	0,00	1 906,00	-
Resultat	Denne perioden	Forrige periode	Endring	
Sum resultat	1 155,88	0,00	1 155,88	-

Balanserapport 01.01.2022 til 31.12.2022

Kontonr	Konto	Inngående 01.01.2022	Endring	Utgående 31.12.2022
1920	Driftskonto (32062004702) vis detaljer	85 915,30	-41 671,37	44 243,93
1920	Smart kapåitalkonto (32062352883) vis detaljer	162 988,00	42 827,25	205 815,25
2050	Annen egenkapital vis detaljer	-248 903,30	0,00	-248 903,30
	Sum egenkapital (2000-2099)	-248 903,30	0,00	-248 903,30
	Sum gjeld (2100-2999)	0,00	0,00	0,00
	Udisponert resultat	0,00	-1 155,88	-1 155,88

Vedlegg

Møte referat 2022

Møte nr. 1

Tid: Torsdag 17. februar kl. 19:00

Sted: Sola Kulturhus

SOLA KULTURHUS

Historien om storgården Håland

ved: Tor Erik Hansen



Håland er i dag er en helt vanlig gård, men historien er annerledes.

Den 1.juli 1930 skilte Sola og Madla lag i det som før hadde navnet Håland herred. Sola kommune og Madla kommune ble opprettet. Men hvorfor var Sola sammen med Madla og hvorfor fikk vår kommune eller herred navnet Håland etter en liten gård langt sør i kommunen?

Referat møte nr. 1

Til stede: 62

Det var lagets leder Tor Erik som holdt foredraget denne kvelden og tittelen var: «**Storgården Håland**»

Leder startet foredraget med å si at han hadde problemer med tittelen på dette foredraget, fordi det kunne være «Storgården Håland», «Prestegården Håland» eller «Gården Håland som os vårt første kommune navn».

Men starten på foredraget ble at den 1.juli 1930 skilte Sola og Madla lag i det som før hadde navnet Håland herred og Sola kommune og Madla kommune ble opprettet. Men hvorfor var Sola sammen med Madla, og hvorfor fikk vår kommune eller herred navnet Håland etter en

gård langt sør i kommunen? Hva var spesielt med denne gården? Men egentlig handlet dette ikke bare om gården Håland, men hvordan Sola kommune ble laget.

Gården Håland er en veldig gammel gård. Det er funnet tidlige bosetningsspor på gården og det er registrert over 22 gravhauger, som er blant gårdene med flest i Sola. Dette viser at stedet har vært bebodd tidlig. En av gravhaugene er rekonstruert og bevart og kan sees i dag. Det finnes også skålgroper eller offergroper som tids dateres til bronsealderen som var for over 3000 år siden. På Håland er det også funn fra vikingtiden, noe det er få av distriktet. Den 6. desember 2018 stod følgende på internett under forskning.no: «Vikingtids hus funnet på Sola». At det har bodd folk på Håland i flere tusen år er sikkert.

Hålandgården før 1814

Men for å være mer konkret skal vi starte med det som skjedde før 1814.

Håland kirke er nevnt første gang 1298 i et skriv fra domkapittelet. I 1646-48, ble det bygget ny kirke da den gamle var i dårlig stand. Kirkesoknet var lite. Ved den første folketellingen i 1758 var det 157 mennesker og den andre i 1801- 272.

I en beskrivelse av Håland prestegjeld fra 1789 var kirken slik:

Det er en gammel tømret bygning under 3 forskjellige tak, dekket med treplater overstrøket med tjære. Kirken står på et høyt sted utsatt for vær og vind og gir stor slitasje på vegger og hjørner, særlig på sørsiden pga. mangel på skikkelig bordkledning.

Håland gård var prestegård fra veldig gammelt av, fra før svartedauden. Den opprinnelige kirkeinndelingen var basert på kirkesoknet (norrønt sókn eller heraðskirkja), dvs. at hvert lokalsamfunn hadde sin kirke og ofte egen prest som var tilfellet for Håland.

Håland prestegjeld

Noe ut på 1400-tallet kom prestegjeld første gang inn som et administrativt område og omfattet flere kirkesokn. Bakgrunnen var forandringer i hvor folk bodde og dramatisk fall i folketall etter svartedauden. Det var få prester da det jo var naturlig siden det var som oppsøkte de døende under svartedauden.

Før å løse problemet med mangel på prester gjorde soknepresten tjenester i flere sokn.

Presten på Håland ble da sokneprest for både Håland, Sola og Tjora, selv om soknet var det minste.

Gården Håland har fra de eldste tider, kanskje i 400 år før reformasjonen (1537) vært sokneprestens residens. Sola soknene var en del av Håland prestegjeld sammen med Madla (fra 1741)

Preste-enkesetet på Jåsund

Men Håland var jo ikke akkurat sentralt og ikke mange år etter reformasjonen, ca. 1597 flyttet soknepresten preste-enkesetet på Jåsund og bodde her i hele 157 år til 1754.

Gården ble i 1654 ved «lensherrens og bispens Anordning» utlagt til presteenkesete. Soknepresten hadde plikt til å forsørge enker av prester fra prestegjeldet. I begynnelsen tilhørte hele Jåsund enkesetet og underlagt soknepresten. Dette varte til 1762 da gården ble bygget bort i 3 like store bruk. Av disse var det nr. 21 som nå skulle være enkesete, men hele Jåsund lå til presteenken.

Madla blir en del av prestegjeldet

En kan jo lett undre seg hvorfor, da Madla ikke var en naturlig del av Håland. Det var jo ingen vei mellom de to delene, kun ferje.

Årsaken var at i 1722 ble sogneprest Hans Lindal utnevnt til sokneprest i Håland prestegjeld. I 1741 ble så Madla innlemmet i Håland prestegjeld.

Madla hadde før dette ligget under latinskolen i Stavanger hvor Lindal hadde vært rektor.

Latinskolen er forløperen for katedralskolen underlagt bispesetet som stort sett underviste unge gutter til å bli prest. Men i 1682 ble bispesetet flytte til Kristiansand og derfor ble latinskolens rolle svekket.

Madla var et lite sogn med kun fire gårder og en liten hvitmalt tømmerbygning uten tårn på ca. 50 m² som kirke. I folketellingen i 1801 var det kun 183 personer som bodde i dette sognet.

For Madla var det jo ganske praktisk komme inn i Håland så lenge presten bodde på Jåsund. Da kunne en bare å ta ferja over Hafrsfjord og over til presten, men det ble jo verre i 1754 da presten flyttet tilbake til Håland.

Uansett kan det ikke ha vært helt enkelt for de på Madla med presten som holdt til i den andre enden av herredet.

Upraktisk med presten helt i sør og den meste av aktiviteten lenger nord.

Med denne upraktiske løsningen kan en jo undre seg hvorfor Håland gården ble så viktig.

Selve gården var kjempestor og dekket my av Sørabygda. Selv om gården på Håland var stor i areal, men lite var dyrket. Det var flere store torvmyrer, Ølberg myren, Litlalands myren, Gjerde myren og Egebergs myren. De var viktige for å skaffe brensel.

I en beskrivelse fra 1798 er ikke gården inngjerdet og derfor ble det opprettet flere husmannsplasser. En husmann eier huset sitt, men ikke grunnen. Husmennene hadde som oftest en oppgave å gjøre for gårdeieren. På Håland hadde husmennene oppgaver for selve prestegården for det var mange bygninger som lå spredd rundt.

I 1798 hadde det som lå under prestegården følgende antall dyr:

- 4 staller med 8 hester hver, totalt 32.
- 6 fjøs med 18 kyr i hver, totalt: 108.
- Det var kviger og kalver i 5 forskjellige hus
- Samt 40 sauer.

Dette er husmannsplassene som lå under prestegården:

I innmarken til prestegården.

- Austbø skulle passe på grensen mot Litlaland.
- Bakkavolden skulle passe på grensen mot Vigdel.
- Vestbø skulle passe på grensen mot Vigdel og Ølberg.

I utmarken til prestegården:

- Østerlien skulle passe på grensen mot Ræge og Tjelta.
- Hedlebergjet eller Vesterlie skulle passe grensene mot Helleland.

Andre husmannsplasser under prestegården:

- Brådet
- Soldalen
- Trongjå

- Lønning
- Grydebakkjen

Da husmennene ikke alltid gjorde som de skulle, bestemte presten i 1802 at det skulle settes opp gjerder.

1. Kommunalt selvstyre forandret Hålands posisjon

Allerede i 1331 gikk Norge inn i en personalunion med Sverige. Det vil si at landene hadde felles konge, men var ellers selvstendige riker.

I 1537 innførte danske kongen reformasjonen i Norge og avsatte det norske Riksrådet. "Norgesparagrafen" fra Christian 3's håndfestning «Heretter skal Norge og alle dets landsdeler være og forbli under Danmarks krone.»

I 1814 gikk vi i union med Sverige og fikk tilbake mye av friheten, særlig kirken. Det ble opprettet et eget ministerium for kirkesaker i Norges nye hovedstad Christiania (Oslo). Lekfolk fikk adgang til å forkynne og den religiøse ytringsfrihet. Grunnloven av 1814 var et uttrykk for de viktigste demokratiske idealer, og satte også i gang en kirkelig reformprosess som fikk påvirkning her i Sola.

Etter at landet i 1814 hadde fått egen grunnlov og eget parlament (Stortinget) begynte arbeidet med å få landet til også å fungere ute i bygdene. I 1833 ble det lagt frem et forslag fra bondebevegelsen, med Ole Garbiel Ueland fra Lund, (tippoldefar til tidligere ordfører i Sola, Ole Gabriel Ueland som igjen var bestefar til nok en tidligere ordfører Ole Ueland) i spissen, at hver kommune skulle styres av et formannskap. Men dette ble i begynnelsen sterkt motarbeidet av sentrale politikere fra byene og ble i første omgang nektet sanksjon av Kongen i statsråd.

Men bondebevegelsen ga seg ikke og den 14. januar 1837 ble formannskapslovene innført. I den ble det bestemt at det skulle være kommunalt selvstyre det i hver herredskommune og bykommune skulle det være et formannskap og et representantskap, hvis medlemmer skulle velges ved særskilt valg.

Formannskapslovene av 1837

Formannskapslovene var to lover som ble vedtatt av Stortinget den 14. januar 1837 med gyldighet fra 1. januar 1838. Det ble opprettet nye folkevalgte organer i henhold til disse lovene både i bygder og byer.

Utover 1800-tallet ble det vanlig å kalle formannskapene for herred og på 1900-tallet ble kommune den mest vanlige betegnelsen.

Ifølge disse lovene ble prestegjeldet den primære kommunale enheten, men gav soknet et visst selvstyre i egne saker. Disse sokne kommunene, som ble styrt av soknets representanter i herredsstyret, fikk stor betydning for utviklingen av det kommunale selvstyre. En rekke lover la viktige ansvarsområder under sokne kommunen. Soknepresten fikk ansvaret selvsagt for kirken, men også for å oversikt over folk bosatt i herredet. De hadde også ansvaret for fattigvesenet og skoleverket.

Som en følge av innføringen av disse lovene ble det holdt valg på ordfører og den første ordføreren i Håland herred ble Gabriel Monsen.

Han var født 1798 og død i 1882. Han bodde i «Monsahuset» på Tananger. Av yrke var han los og i to år var han reservelos til hans far døde i 1817. Han overtok da etter faren som losoldermann, bare 17 år gammel. Gabriel Monsen var 36 år som den første ordføreren i herredet.

Den største utfordringen han hadde var at den viktigste aktiviteten i herredet skjedde i Tananger, med sildefisket, mens kan skulle forholde seg til soknepresten som holdt til helt sør i herredet.

2. Rettssystemet måtte reorganiseres

En de mest kompliserte oppgavene var å få justert de tidligere ting kretsene som omfattet det nye herredet.

Tinget var en tradisjon fra vikingtid og var opprinnelig en militær organisering. De var delt opp i skipreider som skulle mobilisere et stort vikingskip hvis fienden kom. Men det var samme organisering for tinget hvor tvister, lover og skatt ble bestemt. Det var bøndene som møttes der normalt to ganger i året for å avgjøre slike saken sammen med lensmannen. Men problemet at ikke alle gårdene som tilhørte prestegjeldet og da også herredet ikke lå i samme tingkrets. Disse måtte da flyttes over i Håland herred. Her er gårder som byttet tingkrets.

Fra Jåtun til Håland:

- Madla
- Grannes
- Saurnes
- Røyneberg
- Joa
- Sande
- Skadberg
- Austre Stangeland
- Vestre Stangeland

Fra Goa til Håland:

- Nordre Sunde
- Søre Sunde
- Revheim

Fra Håland til Høyland:

- Heigre
- Sveinsvoll

Fra Klepp til Håland:

- Øvre Byberg

Håland får en ny driftig sokneprest i denne perioden

Siden herredet var bygget rundt prestegjeldet og soknepresten var en nøkkelperson så var samarbeidet med ordføreren viktig. I 1842 ble så sokneprest Niels Christopher Bøckman valgt til ordfører bare et år etter at han kom til bygde og han fikk mange oppgaver. Han alternerte med Gabriel Monsen som ordfører i nesten 20 år fram til 1859. Han var født i Gausdal i Oppland i 1807 og død 1873 i Volda.

Bøckman var far til Peter Wilhelm Kreydahl Bøckman født 6.8.1851 på Håland. I 1893 ble han biskop i Hålogaland, og fra 1909 til 1923 var han biskop i Nidaros. En annen sønn som bemerket seg var Marius Friman Bøckman, født 23.8.1846 på Håland. Han ble stadsfysikus (kommuneoverlege) i Trondheim 1890–1919, president i Den norske lægeforening 1892–1893, ordfører i Trondheim 1888 og stortingsrepresentant 1892 til 1894. Ikke verst for to gutter født på Håland.

3. Reorganisering av kirkesoknene -ny kirke.

Generelt i landet var det å gå fra et sentralt styrt land under danskene til et lokalt styrt lokalsamfunn, var det nok fornuftig å basere dette på de eksisterende prestegjeldene. I de fleste landkommunene var nok prestegården plassert sentralt, men det var jo ikke tilfellet i Håland. Ser en på folketallet i 1801 var under en fjerdedel bosatt i sognet hvor sognepresten bodde. Det var heller ikke noen viktig aktivitet som skjedde her.

En av de første oppgavene Bøckman fikk var å reorganisere kirkesoknene i Håland. Det var vanskelig å ha fire kirkesokn med en rest helt i sør. Veiene var dårlige og en reisebeskrivelse fra 1801 forteller at veen gikk langs sjøkanten på Solasanden. Men her kunne en i perioder synke ned i kvikksand.

Litt senere fikk vi den første veien i Sola som var fra prestegården til Sola-kirke og videre til Tjora-kirke. Den var ferdig rundt 1820 men var vanskelig å holde åpent, da den ofte blåste igjen pga. sandflukt. Det var også en stor bekk som måtte krysses mitt på Solasletta. Veien til Tananger var ikke ferdig før i 1838. Noe måtte gjøres, hvordan kunne presten gjøre sitt virke?

For å løse dette problemet og det at kirkesoknene var små, så kom det opp å slå de i sammen og bygge en ny kirke. Allerede i 1839 kom en sak opp i herredstyret om å bygge ny kirke og det ble nedsatt en komité for å vurdere dette. Soknepresten var selvsagt med og de ble enige om å bygge ny kirke som erstatning for de gamle. Ved kongelig resolusjon av 19. oktober 1840 ble søknaden om sammenslåing av de 3 soknene i Sola til en og bygging av ny kirke på Utsola vedtatt. Sokneprest Bøckman ble i 1841 valgt som ordfører og fikk denne oppgaven.

Advent 27. november 1842 ble kirken vigslet av biskop J. von der Lippe.

4. Skolereformen skapte nye utfordringer for presten

Sokneprest Bøckman fikk stadig nye oppgaver å ordne opp i. Loven om almueskoler ble vedtatt i 1860. Å ha faste skoler ble da regelen og normalen, mens omgangsskoler var unntaket. Allerede tidligere enn dette var de i gang med å bygge skoler. Skolekommisjonen, som var navnet på styret for skolen, skulle velges av kommunestyret, og presten skulle være formann.

Den første skolen ble bygget var i Tananger i 1851, mens Håland fikk skole 1869.

5. Herredsadministrasjonen måtte bygges opp

De første herreds/kommunestyre møtene ble i begynnelsen holdt hjemme hos folk og alternerte rundt i herredet.

Med Bøckman som ordfører vedtok i 1850 herredsstyret i Håland å bygge skole på gården Utsola, bruk 3. (som ligger like ved Sola kapell). Det var et lite hus 14,3 meter langt og 6,5 meter bredt og selve skolestua var 6,8 meter langt med 2,5 meter under taket.

Her hadde herredstyret, 27. desember 1851, sitt første møte i eget bygg. Det gamle skolehuset på Utsola fungerte lenge både som møtested for nemder og utvalg, men det lå ikke veldig sentralt.

6. Ny prestegård

Etter byggingen av den nye kirken på Sola i 1842 og rivningen av de gamle kirkene på Håland og Tjora, i 1843, hadde ikke Håland noen framtid som prestegård. Det ble derfor satt i gang en prosess for å finne en ny, mer passende prestegård.

I herredstyremøte 23. mai 1857 ble det lagt fram et forslag fra sokneprest Bøckman om å makebytte Håland prestegård med Hetland sokneprestembete sitt enkesete som lå på Sømme. Det var full enighet i herredsstyret og Hetland sokneprestembete var villig til å gjøre et makebytte. Men ingenting skjedde.

Sokneprest Bøckman ga opp saken, og i 1861 flyttet han til Volda.

Sømme var heller ikke det eneste alternativet for plassering av ny prestegård. I herredstyret var det mange som gikk inn for å kjøpe gården til lensmann Enok Torgersen på Meling, som da var til salgs. Herredstyret gikk i 1863 inn for kjøp av lensmannsgården, men av forskjellige årsaker ble det Sømme som til slutt ble valgt.

Den nye prestegården på Sømme

Ved kgl. resolusjon av 1. juni 1867 ble bnr. 10 og senere bnr. 9 på Sømme lagt ut til prestegård. I 1868 ble satt i gang arbeid med bygging av et hus tegnet av arkitekt von der Lippe. Blant annet ble stein fra murene til kirkeruinen på Kirkesola benyttet til grunnmuren.

Den 20. juli 1869 flyttet presten inn på Sømme og Håland prestegård var historie.

Håland prestegård blir solgt

Etter at presten i 1869 flyttet fra Håland prestegård til den lagt ut for salg. I 1869 blir deler av eiendommen utskilt til tomt for lærerbolig og tomt til Håland skole.

I 1871 kjøper Kristoffer Åsland fra Time, gården og i 1874 skilles alle husmannsplassene ut som egne bruk. Prestegården er nå blitt mye mindre.

Men historien om Håland gården var ikke slutt

Herredet vokste, og innbyggertallet økte fra 2 220 i 1845 til 2 822 i 1865 som igjen førte til nye utfordrende oppgaver og ikke minst utgifter til fattigstellet.

Fram til 1889 hadde bygda ulike måter å ta seg av de fattige på. Det kunne skje ved at de ble sendt på «legd». Dette innebar at personer og familier ble sendt fra bonde til bonde som fikk i oppgave å fø dem et visst antall dager.

En annen måte var at fattigfolk ble bedt ut til bygdefolk mot betaling fra kommunekassen. De kunne også få fattigstøtte hjemme hos seg selv eller i små fattighus som fantes omkring i bygda. Et av disse sto på Holarhaien på Ræge og et annet var «Steinhuset» på Tjelta.

I 1887 ble gården solgt videre til Håland herred. I 1889 gjorde kommunen den gamle prestegården om til fattiggård, men ikke bare det den var til tider også sykeheim og gamlehjem.

Kommunegården = fattiggården

Å komme til kommunegården var på sett og vis et framskritt for de fattige, de slapp nå å bli sendt fra mann til mann i bygda. De var garantert mat og klær, lys og varme mot at de arbeidet på gården. Dels fungerte fattiggården også som et gamlehjem for folk som ikke hadde slekt til å ta seg av dem. Dels var det et sted å plassere folk som av ulike årsaker, sykdom eller andre ting, ikke greide å livberge seg. Blant annet havnet ikke sjelden enker med barneflokker hit.

Men det var ingen ideell plass for barn å vokse opp på fattiggården eller kommunegården som var det nøytrale navnet. Her var det en blanding av gamle og unge og ikke alltid var det styr på ungene.

Det var også svært «stigmatiserende» å bo på fattiggården. Det vil si at de ofte ble ansette som mindreverdige. Voksne kunne true barna med at om de ikke skikka seg, kunne de komme på kommunegården. «Ditt gikk ytterst sjelden den som kunne klare seg på et vis.»

Kommunegården blir utvidet

I 1931 ble det bygget ny stor driftsbygning og samtidig fikk det gamle prestehuset et påbygg slik at kommunegården kunne romme opp til å 48 mennesker medregnet styreren og tjenestefolkene. Det var da omkring 40 personer som kommunen kunne ta hånd om her.

Fra 1920 kunne de arbeidsløse få arbeid på kommunegården. Lønnen var 8,40 kroner timen for enslige og 12 kroner timen for familieforsørgere. Dessuten fikk de 1,70 timen i tillegg for hvert barn de hadde.

Men det ble økonomisk krise i hele landet midt på 1920-tallet og kommunen hadde ikke råd lenger til å betale dette. De enslige fikk arbeide mot fri kost og losji, mens en familieforsørger fikk kr.15 som dagslønn.

Livet på fattiggården

Som en kan forstå var det de vanskeligstilte som havnet på fattiggården. Det kunne være en enke som ikke kunne forsørge familien, syke som ikke klarte å arbeide eller f.eks. barn av fraskilte foreldre. De som bodde der fikk ikke lønn, men kost og losji.

Alle som klarte det, måtte være med på gårdsdriften, enten i fjøset eller ute på åkrene. At det var eldre og syke som måtte være i sammen med unger gjorde det heller ikke lett alltid.

Rommene måtte de ofte dele med noen de ikke kjente.

Slutten på Håland som kommunegård

Under krigen ble gården konfiskert av tyskerne. Etter krigen minket driften og det var tydelig at flere hadde kommet seg ut av sitt økonomiske uføre.

Det gikk nå mot slutten av driften av kommunegården. Da det ble diskutert salg av gården i 1959 kom det opp en mulighet til å selge gården til Stavanger kommune, som ville bruke den som arbeidsgård. Dette skapte furore blant bygdefolket som slett ikke ønsket at kommunegården skulle selges ut av bygda.

Det ble startet en underskriftskampanje mot et slikt salg. Dette endte med at formannskapet i 1960 sa nei, men allikevel ble gården drevet fram til mars 1968 da det ble bestemt å legge ned gården som sosial institusjon.

Den ble først forpaktet vekk. I 1972 brant driftsbygningen ned og 170 strøk med. En del år senere ble gården solgt til en privat person og blir i dag drevet som et vanlig gårdsbruk.

Prestegjeldet beholdt navnet Håland helt fram til 1.januar 1968, da det skiftet til Sola prestegjeld.

Møte nr. 2

Tid: Torsdag 17. mars kl. 19:00

Sted: Sola Kulturhus

**Rednings-legenden 'SEA KING' – takker av fra Sola:
ved Martin Hovland**



Onsdag 2. september, 2020 var den siste operative dagen for Redningshelikopteret 'Sea King' fra Sola Flystasjon, etter ca. 50 års tjeneste for det norske folk og andre.

Helikopterredningsskvadronen 330 på Sola utførte til sammen 7742 redningsoperasjoner med Sea King i perioden 1973-2020. Martin Hovland vil ta oss igjennom mye, men ikke alt hva dette fantastiske helikopteret har vært med på.

Referat møte nr. 2

Til stede: 54

Leder åpnet møtet og temaet for møtet var «Redningshelikopteret - Sea King, år av fra operativ tjeneste på Sola, etter 47 år». Foredragsholder var Martin Hovland som sammen med Knut Lande hadde laget presentasjonen.

Maritimt redningshelikopter, Westland Sea King Mk 43B

Ikke mint på grunn av M/F «Skageraks» forlis i 1966, ble det i 1970 vedtatt at Justisdepartementet skulle anskaffe 10 Westland Sea King Mk 43B helikoptre til redningstjenesten til sjøs. Det ble vurdert slik at det ikke fantes sivile operatører som kunne påta seg å drive en slik tjeneste, og 330 skvadron ble besluttet gjenopprettet som redningsskvadron.

Redningstjenesten

For at bruken av disse ny helikoptrene skulle være effektiv måtte også organiseringen av redningstjenesten i landet reorganiseres. Dette var et arbeid som allerede hadde pågått en tid. Allerede i 1962 kom en stortingsmelding om "samordning av redningstjenesten", som Stortinget sluttet seg til året etter. Men lite skjedde og så kom ulykken med M/F Skagerak, samt et rekordantall omkomne i påskefjellet dette året.

Det ble en sterk kritikk av redningstjenesten som førte til at det i 1968, ble opprettet en arbeidsgruppe for å fortgang i samordning av redningstjenesten. Dette førte til at Hovedredningssentralen ble opprettet og redningshelikopter fra Helikopter Service ble innleid, til de nye helikoptrene var klare.

På hovedredningssentralen fikk de en utfordrende oppgave under Arne Gravdals ledelse. Det skulle skaffes, lokaler, ansette personell, innkjøpe utstyr og ikke minst til samband. Det

skulle utarbeides instruksjoner/prosedyrer etc. Alt dette var ikke på plass da de åpnet 1.9. 1970.

Rent operativt ble helikoptrene underlagt 330 skvadron.

Basene de har operert fra

Sea King ble tatt i bruk i redningshelikoptertjenesten i mai 1973 og var da opprinnelig stasjonert på Bodø hovedflystasjon, Ørland hovedflystasjon, Sola flystasjon og stasjonsgruppe Banak.

Fra 1995 til 1998 var også et helikopter stasjonert på Ålesund lufthavn, Vigra, og siden 1999 har et vært stasjonert på Rygge flystasjon. Ett helikopter var også stasjonert på Florø lufthavn, siden 2009.

I perioden 1973 til 2020 utførte redningsskvadronen på Sola 7742 redningsoperasjoner med Sea King (i snitt 165 operasjoner per år) som er ca. én operasjon annenhver dag.

Slutten

Onsdag 2. september 2020 var den siste operative dagen for Redningshelikopteret «Sea King» fra Sola Flystasjon. Den siste maskinen som hadde operert ut fra Sola skulle nå forflyttes til Rygge før den blir endelig pensjonert, etter ca. 50 års tjeneste for det norske folk og andre.

Det ble en verdig avslutning, med fotografering og lavflyging over de som hadde møtt fram for å si farvel, inkludert oberstløytnant Svein Tore Pettersen, Skvadronsjef for 330 skvadron.

Rent teknisk hører Sea King helikopteret hjemme i en tidligere tidsepoke. Maskinen var blitt modernisert helt fram til denne siste dagen, med alt mulig nytt utstyr som gjorde den fullt ut egnet til å gjøre sine oppdrag med glans, selv i 2020. Men nå står de nylig innkjøpte, helt moderne AgustaWestland AW101-612 helikoptrene på bakken.

Operasjonene

Hva dette helikopteret har vært igjennom i nesten 50 år er ikke lett å beskrive. For her handler om alt fra små enkeltmanns operasjoner til store ulykker på sjøen. Her er en del viktige hendelser Sea King har deltatt i:

- Februar 1975- Den nederlandske tråleren 'Cornelis Vrolisjk' fikk store problemer i orkan med 10 meter høye bølger, slik at noen av besetningen hoppet i sjøen for å redde seg. «Da en av besetningen mistet taket i redningsflåten måtte redningsmannen slippe kontakten med helikoptret og svømme etter mannen i sjøen. Han fikk etter store anstrengelser tak i den forfrosne mannen, og de ble begge heist opp i helikoptret».
- 1. mars 1976-Deep Sea Driller' gikk for egen maskin langs kysten nordover til Bergen, da den grunnstøtte og kantret, den 1. mars 1976, ved Fedje. Seks personer som oppholdt seg oppå livbåten omkom under kantringen» (Store norske leksikon). ...viste seg at heisene ikke fungerte som de skulle og derfor kunne bare få av de forulykkede redde.
- 22. april 1977-Bravo-ulykken var den første alvorlige ukontrollerte utblåsning (blowout) i Nordsjøen. Ulykken oppsto på plattformen Bravo på Ekofiskfeltet.
- 27. mars 1980 - Havariet med boligplattformen 'Alexander L. Kielland', var den største og mest dramatiske ulykken 330 skvadron har vært involvert i. «Helikopteret måtte hele tiden flys ved hjelp av instrumenter. Først i høyde på 30 meter kunne de se sjøen og de skummende bølgetoppene». De klarte å heise opp én etter én av de overlevende.

- 4. september 1986 – Brann på Hotel Caledonien i Kristiansand. «Et Sea King fra Sola fikk rosende omtale over store deler av verden for sin innsats under brannen. Redningsmann Torgeir Tangen berget tre personer i livsfare fra vinduene i 9. etasje». 16 personer omkom i brannen.
19. juni 1989- det russiske cruise fartøyet 'Maksim Gorkiy' havarerte ved Svalbard. Kystvaktskipet KV Senja svarte på nødropene fra skipet ved å gå mot havaristedet, noe som tok ca. 4 timer: «Besetningen på KV Senja fikk en overraskelse. De visste ikke at havariet skyldtes kollisjon med is. -Det lå et isbelte ved havaristen, og cirka 350 mennesker hadde forlatt skipet.» Totalt kom det til tre Sea King helikoptre og totalt ble det foretatt 15 landinger. I løpet av operasjonen ble 79 passasjerer som var tatt om bord på K/V Senja evakuert videre med helikoptre til sykehuset i Longyearbyen på grunn av helsesituasjonen.
- 7. april 1990- Katastrofe-alarmen på fergen «Scandinavian Star» gikk på grunn av røykutvikling og brann, utenfor svenskekysten i Kattegat. Helikoptre fra Sverige, Danmark og Norge rykket ut. Det var 383 passasjer og 99 besetningsmedlemmer ombord på skipet. 159 mennesker omkom, hvorav 136 norske.
- 26. november 1999 - Hurtigbåten «Sleipner» grunnstøtte på skjæret Storbloksen med den tragiske følgen at 16 personer omkom: *«330 skvadrons beredskapshelikopter, under ledelse av kaptein Roy Terje Solheim, kom i luften på 38 minutter. De plukket opp 12 overlevende og 2 omkomne. Senere fortsatte de leting i området uten å finne flere. Til sammen opererte 330 skvadron med 2 helikoptre og fløy 25 timer søk i området».*
- 8. februar 1997 mottar HRS en SOS fra malmskipet MS «Leros Strength», som da var rett utenfor Jærkysten, altså ikke langt fra hvor hjelpen kunne komme fra. Men etter ca. 3 minutter mister redningsledelsen radiokontakt med skipet og det viste seg at redning dessverre var forgjeves. Skipet ble borte i løpet av ca. 10 minutt, etter at de hadde varslet HRS. Det var 20 polske sjøfolk som omkom den dagen og selv om det ikke var langt borte, kunne ingenting gjøres.
- 23. mars 2019 kom cruisesfartøyet «Viking Sky» ut for en potensiell katastrofesituasjon. Kapteinen meldte Mayday, da de mistet motorkraft midt på Hustadvika, i storm. Et par Sea King, fra 330 skvadron var med. Dette ble starten på den kanskje største heiseoperasjonen gjennom tidene under svært krevende forhold. Skipet kom i land med ca. 900 om bord, 479 var blitt løftet av med 5 helikopter.

En epoke i Solas historie var nå slutt.

Møte nr. 3

Tid: Torsdag 22. september kl. 19:00

Sted: Sola Kulturhus

SOLA KULTURHUS

Spor etter folk rundt Hafrsfjord

ved Tor Erik Hansen



Så lenge det har vært bosatt folk her i distriktet, så har området rundt Hafrsfjord vært svært attraktiv. Det finnes mange spor etter disse folkene som var her lenge før slaget i fjorden stod år 872.

Til stede: 47

Leder åpnet møtet og temaet for møtet var «Spor etter folk rundt Hafrsfjord», han var selv foredragsholder.

Var det bare en historisk hendelse i Hafrsfjord, nemlig slaget år 872?

Han innledet med å si at han synes at i anledning Rikssamlingsjubileet var det to ting som irriterte ham litt og det var.

Det ene var at alt det handlet om ved fortellingen om slaget, var at det kun var en ting som hadde skjedd historisk i fjorden, nemlig dette slaget, som stod der i år 872. Men så er ikke tilfellet og det er hva kveldens foredrag skulle handle om, nemlig spor etter folk rundt Hafrsfjord som forteller om fjorden og stedets historie.

Det andre var at han ikke forstod var hvorfor Haugesund og Avaldsnes var med på dette. Hva har disse stedene med slaget i Hafrsfjord å gjøre. Allerede i 1872 da de bygget Haraldshaugen som et rikssamlingsmonument var det feil og det verste av alt var at det var Stavangers ordførere rektor Steen som presset dette igjennom på Stortinget.

Men tilbake til Hafrsfjord og alle de historiske sporene en kan finne. Først og fremst er det en merkelig fjord med sitt veldig smale og lange innløp. Her inne var en både beskyttet, men den kunne også bli sperret inne. Uansett så har det bodd folk her i flere tusen år som har nyttet seg av landet rundt denne beskyttede fjorden.

Navnet Hafrsfjord

Hva navnet betyr beskriver historikeren som ga ut Norges første historiebok, Tormod Torfæus i 1711 slik:

- De kom sammen ved Jærens nord-kyst, og seilte inn i fjorden som på morsmålet ble kalt *Hafursfjord*, etter ordet for "bukker".
- Betydningen av dette ordet er nå glemt, og den kalles *Hafsfjord*.

- Der er to fjorder som ligger nær hverandre, som begge bærer navn etter bukker, for selv om navnene er forskjellige, har de felles betydning.
- Den andre er kalt *Buchnfjord*, et navn som også betegner en fjord med bukker
- Hafr/caper = bukk (også en betegnelse brukt på holmer)

Stedsnavnseksperter Inge Særheim, mener at det med skjær eller holme er det rette. Men kan et lite skjær som Prestaskjæret, som ligger ved dagens bru, være opprinnelsen til navnet? Kanskje kan det ha noe med bukk siden øya Håstein kan ligne på en bukk og ligger markert utenfor innløpet til fjorden.

En annen ting en kan merke seg er at rundt Hafrsfjord er noen spesielle stedsnavn som ingen vet hva betyr. Det er stedsnavn som er svært gamle. De har et kort navn, 3-5 bokstaver og alle ender på A. Historikerne vet ikke hvor, men de skal være veldig gamle. Eksempelene er: Sola, Haga, Risa, Tjora, Joa og Madla.

Steinalderen, de første folkene i området.

Her på Sør-Vestlandet var det første området i landet hvor isen forsvant og tillot folk å slå seg ned. Men bosetningen var også avhengig av klimaet og temperaturen. Som en kan se av grafen så var gjennomsnittstemperaturen mye høyere enn i dag.

En annen ting som påvirket stedene en finner bosetningsspor er landhevingen som fulgte etter at den tunge iskappen forsvant. Det betydde at i forhold til i dag, så ligger disse stedene ofte langt fra dagens havnivå og høyere oppe i terrenget. Som følge av at vannet stod mye høyere enn før så var Hafrsfjord mye større i utstrekning. Hele området rundt flyplassen lå under vann, helt ut til Solastranden. Det samme gjaldt på Tjora siden slik at Solahøyden i sin tid var en øy. Og rundt denne øya er det funnet veldig mange spor av folk fra steinalder, men også fra nyere perioder i det siste som følge av mange arkeologiske utgravninger.

Faste bosteder er det få av og de er som oftest en heller under en stor stein eller under en bergnabb. Siden de ofte bodde i telt, er det ingen spor etter disse. De var nomader og flyttet rundt hvor de kunne finne mat.

Bronsealderen (1800 f.Kr. til 500 f.Kr.)

Årsaken til at en kaller denne perioden for bronsealderen var at det var da folk oppdaget metallet bronse. Bronse finnes ikke naturlig i naturen, det er en legering (blanding av metaller) skapt av mennesket. Bronsen består av 90% kopper og 10% tinn og tinnen gjør kopperet hard og danner bronse. Bronsen er hardere enn kopper når den støpes, men allikevel for myk til å lage redskaper av. Den ble helst brukt til smykker, kniver og sverd. Den ferdige bronzen kom fra sør og øst Europe. Det finnes flere spor av folk og historie fra denne tidsperioden rundt Hafrsfjord. Vannstanden var den gangen litt høyere enn i dag, kanskje opptil 4 meter og klimaet var bra i begynnelsen, men det begynte på slutten av denne 1300 år lange perioden å bli kjøligere.

Noe av det som er typisk for bronsealderen er:

- Veldig store gravhauger plassert oppe på en godt synlig høyde. Det er fremdeles rester av flere av disse rundt Hafrsfjord.
- Flotte ting laget av bronse og disse er helt unike i landsammenheng. Som her:
- Helleristninger er et annet typisk symbol fra denne perioden. Det er flere nær Hafrsfjord, særlig på Sunde siden.

Jernalderen

Som navnet sier så er det et nytt metall som på en måte forandrer folket og hvordan de levde. Jern ble nemlig oppfunnet, det var mye hardere enn bronse. Jernet ble først utvinnet av myrmalm, senere fant man jern innblandet i stein og fjell. (jernmalm).

Bøndene kunne nå få skikkelig redskap til å pløye med, hogge og skjære. Utviklingen ble mye raskere enn før 'og folk begynte å bosette seg permanent. De dyrket jorden rundt seg og laget innhegninger for husdyrene. Ordet bonde kommer av «boende» og ordet gjerde av «gard».

Selv om klimaet nå ikke var så varmt som tidligere perioder så hadde de hus de kunne varme opp og de kunne letter skaffe seg ved. De hadde jo selvsagt også bedre og varmere klær.

Som for de andre tidsperiodene finnes mange spor rundt Hafrsfjord fra jernalderen. Noen av disse er:

- Spor etter hus bl.a. ved Solakrossen og på Sande.
- Gravhauger over rundt hele fjorden.
- Spesielle funn som gull fra Joa, glassbeger fra Stangeland.
- Nausttuffer, dvs. rester av skipsnaust rundt heler fjorden.
- Bautasteiner.
- Steinkors.
- Bygdeborger.

Avlutning

Som vi har sett så er det historiske spor etter folk rundt Hafrsfjord flere tusen år tilbake. Sporene er synlige i dag eller har nettopp hvert det ved arkeologiske undersøkelser.

Men hva så med slaget i Hafrsfjord? En får ofte inntrykk at hendelsen her i år 872 er det eneste historiske med fjorden. Interesse gruppen «Funn i Hafrsfjord» har nå i 5 år lett i hver krok og vik etter spor. Det er blitt benyttet all tenkelig moderne teknologi, men nei, ingen konkrete bevis på slaget er funnet dessverre. Uansett så er denne historien nedskrevet i gamle historiske kilder og for de andre historiske sporene vi har sett over, så ligger de der enda.

Møte nr. 4

Tid: Onsdag 19. oktober kl. 19:00

Sted: Sola Kulturhus

SOLA KULTURHUS

Lansering av årboka og

historien om Napoleonskrigen i Tananger og Sola.

Ved: Atle Skarsten



For litt over 200-år siden var Norge i krig, en krig som er lite omtalt, men var veldig alvorlig. Norge var i union med Danmark og den danske konge hadde valgt å gå med på keiser Napoleons side i krigen. Motstandere var for Norge var Sverige og England. For oss her på vestkysten var det engelskmenn som angrep. Krigen eller mer korrekt Napoleonskrigene, varte fra 1807 til 1814. Danmark-Norge hadde mistet hele sin flåte og hadde bare noen små robåter utstyrt med kanon til å bekjempe den engelske marinen. Engelskmennene utnyttet denne situasjon ved å blokkere norske og danske handelskip å forsyne landet med korn i en periode med uår i landet. Her i distriktet var det flere kamphandlinger både på land og med disse rodde kanonbåtene som var stasjonert i Tananger. Den mest berømte hendelsen var da den engelske fregatten HMS Alexandria gikk på grunn ved Kjør og angrepet av norske kanonbåter.

Referat møte nr. 4

Til stede: 56

På grunn av en misforståelse med foredragsholder ble dette vist som et tidligere streaming opptak under pandemien. Dessverre var lyden ikke god.

I 1799 ledet general Napoleon Bonaparte et militærkupp i Frankrike som gjorde at han kunne ta makten i landet. I 1804 ble han formelt erklært som landets keiser. Napoleon viste seg å være dyktig militær strateg og ivrig etter å få et enda større område å kontrollere.

I denne perioden var det flere forskjellige militær allianser i Europa, men det endte opp med Frankrike og Russland på en side med England og Sverige som motpart. Norge var i allianse med Danmark og valgte i begynnelsen å være nøytrale. Men Danmark-Norge hadde en stor marine flåte som var lagt i opplag i København. Engelskmennene fryktet at denne flåten skulle bli mobilisert og de valgte derfor å angripe København.

Etter en omfattende beleiring og bombardement av København var kongen til slutt nødt til å akseptere en utlevering av flåten til britene 6. september 1807. Totalt dreide det seg om mange skip som ble tatt av engelskmennene; 18 linjeskip, 16 fregatter, seks brigger og 24 mindre fartøy. I tillegg alt utstyret som befant seg på marinens lager.

Etter det britiske flåteranet var det klart Danmark-Norge kunne ikke fortsette å være nøytrale, og valgte da å være på samme side som Frankrike og Russland. Det betydde at de nå var i krig mot Storbritannia. Ikke lenge etterpå kom også Sverige på samme siden som Storbritannia.

Denne "krigen" ble katastrofal for Norge som i denne perioden opplevde flere dårlige kornhøster. Danmark hadde innført monopol på levering av korn til Norge og nå var kysten stengt av engelskmennene. Landet var helt omringet av fiendtlige styrker og måtte føre krig

mot Sverige i øst og samtidig forsvare seg mot blokkerende og røvende britiske sjøstridskrefter langs hele norskekysten, ikke minst i Rogaland og utfor Sola.

Etter det store flåteranet i København i 1807 eksisterte det så å si ikke større dansk-norske fartøyer som kunne ta opp kampen mot de engelske og svenske krigsskipene. Løsningen kom i form av små, men effektive kanonjoller, som etter hvert utgjorde en egen skjærgårdsflotilje. Disse jollene var de minste fartøyene i den dansk-norske flåten. Siden fienden stort sett holdt seg borte fra kyststrøkene om vinteren, ble jollene nesten utelukkende brukt i årets lyse måneder.

Kanonbåtene var lette å manøvrere, men felles for dem alle var at de store kanonene ikke kunne beveges i horisontalplanet. Man måtte manøvrere fartøyet for å sikte seg inn. Alle variantene var forholdsvis små, men hadde stor slagkraft i en eller to større kanoner, gjerne en 24- og en 8-pund, som man enkelt kunne sikte inn ved hjelp av roerne. Den lave profilen gjorde at de var veldig vanskelige å treffe for fienden. Siden de var rodde, kunne de manøvreres selv om det var vindstille og kunne gjemme seg bak holmer og skjær mens man ladet kanonen. Fra 1807 frem til 1812 ble det bygget ti kanonskonnerter, over 40 kanonsjalupper og over 50 kanonjoller på en mengde forskjellige verft langs norskekysten. Disse rodde kanonbåtene ble i kortere og lengre perioder stasjonert i Tananger. Da var man nærmere der tingene skjedde, langs den åpne Jærkysten og i skjærgården utenfor Tananger. Men, de skulle også verne Stavanger for fiendtlige angrep, deres kanskje viktigste oppgave. Det var mange hendelser langs kysten i denne perioden. Engelskmennene gjorde alt de kunne for hindre at handelsskip fikk levert varene sine. Ofte flyktet disse skipene inn mot land da de oppdaget at engelskmennene, men da satte engelskmennene ut mindre båter, såkalte barkasser med bevæpnede soldater. Noen ganger klarte mannskapet på handelsskipene å flykte, andre ganger ble de tatt. Da ble de tatt med som krigsfanger til England. Disse hendelsene er detaljert beskrevet i Atle Skarsteins artikkel i Sola Historielags årbok for 2020. Men det er særlig en hendelse som bør tas fram. Dette skjedde i mai 1811.

Den engelske fregatten HMS Alexandria hadde en tid patruljert utenfor Jærkysten på utkikk etter norske eller danske handelsskip. Det var et prektig skip utstyrt med 38 kanoner, 26 tolv-punds kanoner, ti 24-pundere og to lange 6-punds kanoner. Skipet var sjøsatt i 1806. Et skip som tatt ut fra en sjørøverfilm. Det var Robert Cathcart som hadde kommandoen om bord. Det var et mannskap på 212, offiserer, menn og gutter.

Tidlig om morgenen den 24. mai var det disig og ganske stille. Cathcart var overbevist om at han lå utenfor Kvitsøy, men de lå i virkeligheten et stykke lenger sør, utenfor kysten på Sola, på innsiden av Tjør. Strømmen førte fregatten sakte innover mot land. Klokken halv seks denne morgenen hadde vaktmannen på losutkikken på Kvitsøy sett fregatten som kom innover. Faresignal ble sendt til Tungenes og Storevarden!

Vaktmannen så fartøyet drive sørover forbi Håstein og på innsiden av Skotene, en samling små holmer øst av Tjør. Der kunne man se at ankerene ble satt. Det var så vindstille nå at nærmere land våget skipet seg ikke. Allerede i god tid før Cathcart hadde latt ankerne falle ved Skotene hadde kystvernet samlet seg. Det var ikke lenge før kanonbåtene rodde ut fra Tananger og la seg i skytestilling et stykke fra fregatten. Det var kanonskonnerter Hother og de to kanonjollene Stavanger no. 1 og Stavanger no. 2. Cathcart hadde ankret opp på 40 fots dybde, med det som britene kalte ”spring” på kabelen for å vente på vind. Spring i denne sammenheng betød at han hadde flere anker ute, slik at han faktisk kunne vri skipet litt for å kunne beskytte en angriper med sin skremmende bredside. I loggboken skriver Cathcart at han ikke lenge etter ble angrepet av en norsk kanonskonnerter og flere kanonbåter.

Straks Cathcart så den lille flåten som nærmet seg beordret han barkasser satt på sjøen, i et forsøk på å slepe fregatten vestover. Strømmen var for stri. Kanonbåtene manøvrerte seg inn litt aktenfor Alexandria, slik at det ville være vanskelig for den å besvare ilden. I tillegg ønsket han å bruke holmene og skjærene Skotene til beskyttelse, men dette fungerte ikke så bra. Båtene la seg derfor på en rekke og siktet de store 24-punds kanonene i akterenden inn mot Alexandria. Det ble beordret ild! Tre kanoner smalt på samme tid og sendte de tunge jernkulene mot briten. Hvit røyk dekket den lille flotiljen mens de ladet opp og gjorde seg klar for neste salve.

Alexandria besvarte ilden så godt det lot seg gjøre, men som regel gikk kulene høyt over de lave kanonbåtene. Kanonbåtene derimot hadde flere treff på fregatten. Kampene varte i ca. en til halvannen time og da begynte det å blåse. Dette var det Cathcart hadde ventet på og han beordret straks ankertrossene kappet. Alexandria var da bare en kabellengde (ca. 200 m) fra nærmeste holme. Etter å ha forfulgt det britiske krigsskipet i en halv time, med heftig roing, måtte kanonbåtmannskapene se byttet sitt forsvinne vestover.

Noen var nok skuffet, men ved ankomst til Tananger, ble de mottatt som helter. HMS Alexandria var såpass skadet at den dagen etter satte kursen for Skottland for å bli reparert.

Møte nr. 5

«Riddere av den Røde Hane» – Sola brannstasjon

Ved: Arvid Bærheim



Før andre verdenskrig var det ikke vanlig med et organisert brannvern på landsbygda. Egenansvaret var stort, og folk viste en naturlig og solidarisk ansvarsfølelse når den «røde hane galte». Folk måtte selv slokke brannene, men så kom krigen. Da bygde tyskerne en moderne brannstasjon og etablerte en omfattende brann- og havariberedskap på flyplassen, som ikke bare skulle redde tysk eiendom, fly, bygninger og utstyr. Tyske mannskaper hjalp også til når det var branner utenfor flyplassområdet.

Da krigen endte i mai 1945, overtok det norske forsvaret brannstasjonen fra tyskerne med alt det den hadde av tyske brannbiler, inventar og utstyr og tjenesten med å hjelpe i branner rundt i Sola fortsatte helt til 1988.

Hva de gjorde i lokalsamfunnet og ellers er temaet denne kvelden.

Referat møte nr. 5

Til stede: 36

Innledning

De som bor i Sola i dag, vet ikke hva Sola Brannstasjon var og de oppdragene de har utført. I dag har vi et interkommunalt brannvesen, så hvis det brenner her i kommunen så kommer brannbilene fra Stavanger eller Sandnes. Men sånn var det ikke før, og det har sin grunn. Kommunen er på en måte delt opp i to deler, den sivile med folk og bygninger og den på flyplassen med hovedvekt på det militære. Det var også grunnen til at vi fikk et eget brannvesen her.

Ser vi tilbake, har Sola opplevd mange dramatiske branner, både sivile og militære. På bildene er det to eksempler, som brannen på kommunegården på Håland i 1977 og en Thunderflash som buklandet i april 1958.

Historien vi forteller her handler om hvordan brannvesenet på Sola har utviklet seg etter krigen, om utstyr som ble brukt, branner, flyulykker og hendelser. I tillegg hvor viktige de var alle personene som deltok i brannvesenet og gjorde en formidabel innsats for å redde liv og eiendommer.

En grusom brann i Tananger i 1967

Denne tragedien skjedde natten 12. mars i 1967, i Tananger. Blikkslagenmester Andreas Knutsen og hans to døtre Nina, 3 år, og Bente, 14 år, omkom i brann. En gryte hadde tørrkokt og smeltet og den rant ned på golvet og satte fyr på huset. Faren og døtrene omkom antakelig av røkforgiftning. Konen Else kom seg ut og varslet brannen kl. 04:35, og den sju år gamle sønnen Roar klarte hun å berge ut av huset. Brannbilen som kom fra Sola flyplass ble forsinket pga. et teknisk problem.

Historien til brannvesenet i Norge

Før andre verdenskrig var det ikke vanlig med et organisert brannvern på landsbygda. Det var på eget ansvar, og folk måtte slukke brannene selv, gjerne med hjelp av naboer. Uten hjelp av brannbil var det brann bøtter som ble brukt. Folk stilte ofte opp i lange bøttekjeder som leverte vann til håndpumper. Nye systemer ble utviklet med «brannbiler med vann» som ble utkalt. I begynnelsen med hest og kjerre, etter hvert motoriserte brannbiler.

Stort behov for vann til slukking på Sola.

På Sola trengtes et mer effektivt brannvesen da krigen startet. Tyskerne startet derfor å utvikle dette. Men på Sola er det lite vann, ingen elver eller store vann hvor de kunne hente vann fra.

Særlig under første del av krigen var det mange bombeangrep fra engelskmennene mot Sola flyplass, og Luftwaffe fikk gjennomgå. Det krevdes mye vann til slukking av slike branner. På bildet ser vi et tysk jagerfly som havarerte på Sola i 1942 etter understells svikt – et av mange havari. Som følge av vannmangelen bygde tyskerne ut et eget vannverk, Grina vannverk, med vannforsyning helt fra Riska. Det ble laget en vannledning derifra og til Sola. Isolerte vanntanker med automatisk fylling ble satt opp mange steder, og en god del brannhydranter ble installerte rundt flyplassen, som denne vi ser på bilde fra Ølbergskogen.

Brannvesenet på Sola etter krigen

Etter krigen overtok nordmennene utstyret tyskerne hadde brukt i sitt brannvern, bl.a. biler og bygninger som bl.a. på bildet som viser Sola brannstasjon i april 1953. Steinar Kristiansen fra Stavanger brannstasjon ble hyret til å lede stasjonen. Ingen nordmenn hadde noen kjennskap til bilparken og alt utstyret, og tysk personell ble holdt tilbake for å gi opplæring til nordmennene.

Brannstasjonen ble videre utbygd i 1954, og så slik ut som på bildet Brannsjef Kristiansen var en gammel idrettsmann som likte fysisk fostring, noe som mannskapet ikke var like begeistret for. Han sluttet derfor p.g.a. samarbeidsvansker, og to sersjanter overtok midlertidig til løytnant Halvdan Kjennerud fra bil- og branninspeksjonen ble beordret til sjef i noen måneder.

Han ble i 1951 avløyst av løytnant Aage Henriksen som kom fra Oslo Brannvesen.

Brannbilene en stadig utfordring

Tyskerne etterlot seg mange forskjellige brannbiler som ikke alltid var like lette å manøvrere og brannbilparken var nedslitt, bl.a. en Kløckner husbrannvogn med vanntank, og to tyske Henschel havarivogner av gammel modell med skum- og vanntank. Da løytnant Kjennerud ble bedt om å delta på stasjonsoppstilling med kjøretøy, nektet han på grunn av den dårlige tekniske standarden. Men han fikk klar beskjed om at ordren måtte følges, og det endte med at de gamle brannbilene måtte skyves fram med håndmakt. Etterpå slapp han å mase for mye om bedre biler og utstyr.

Bilparken ble gradvis oppgradert, og i 1952 anskaffet de seg en amerikansk Reo husbrannvogn som var en ombygning av en feltvogn, og som var en ganske god brannbil. Den hadde 1100 l tank og slangeruller og utstyr på planet. Motoren var bensintørst og brukte 7 l på mila. Dette fotoet er fra 1959.

I 1953 fikk de den første pulvervognen, en hurtiggående Dodge som hadde 125 kg pulveraggregat. Her ser vi brannkonstablene Verpestad og Lea da brannbilen deltok i et 17. mai-tog i Sola i 1962.

To amerikanske O-10 havarivogner erstattet i 1954 de gamle Henschel'ene. De var utstyrt med tre motorer og hydraulisk styring, samt 84 ulike brytere og masse kompliserte instrument som ga mye hodebry. Dette betydde mye tilsyn og vedlikehold, og de blei etter en tid byttet ut med Maigirus Deutz skumvogner med 4000 l vann og 400 l skumvæske. Stasjonen hadde også mindre havarivogner som denne Dodgen som var utstyrt med et lite pulveraggregat. Den hadde 4 hjuls trekk og vinsj.

Flystasjonen og kommunen

Det hadde i alle år vært et godt samarbeid mellom flystasjonen og kommunen om brannvern. Men det var nok i begynnelsen litt uenighet om hvem som skulle betale, og i februar 1947 avviste kommunen to regninger fra brannstasjonen for slokking av lyngbranner på Skadberg og Stangeland. Men samarbeidet gikk seg godt til etter hvert, og flystasjonens brannvesen rykket utallige ganger ut for å slokke branner i Sola og nabokommuner.

En ny brannlov i 1956 forpliktet kommunene til å holde nødvendig brann- og feiervesen. I stedet for å danne eget brannvesen, forhandlet Sola seg til en avtale om brannslokking med Forsvaret, som ble inngått 22. juli 1963.

I 1958 ble Oscar Goa ansatt som kommuneingeniør, en stilling som også medførte at han var kommunens brannsjef.

Avtalen førte til en del omkostninger for kommunen og de måtte kjøpe inn en egen Fargo brannbil i 1964 og to bærbare motorsprøyter som ble stasjonert på flyplassen. Senere ble den byttet med Scania 81 brannbil i 1979. På bildet ser vi Jan Osmundsen, Ådne Mæland og Atle Eide ved denne bilen.

I tillegg ble det opprettet et kommunalt hjelpbrannvern av 15 utskrevne mannskaper med bopel nær Sola sentrum, og dessuten klokkevarsling. Kommunen sin brannbil skulle brukes ved slokking innenfor kommunegrensa, mens Sola forpliktet seg til å betale for mannskap som deltok ved uttrykning innenfor kommunegrensen.

Alltid beredt

Som i speideren var mottoet for brannvesenet **Alltid Beredt**, og det var øvelser, øvelser og atter øvelser. Alarmen kunne gå når tid som helst, og mannskapet ble kallet på oppgaver som kunne bety liv eller død. Som vi skal se var det hyppige flyhavari og branner som de måtte løse.

Telefonvaktet måtte alltid være årvåken, ta imot og svare på telefoner. De måtte også føre lister over tingenes tilstand, inventar, vask og reinhold. Radio- og annet utstyr måtte kontrolleres og prøves, ikke minst den direkte linjen til Tårnet. Det ble ført inn mange rare kommentarer i protokollen, bl.a. en som meldte fra om at det hadde vært skikkelig kaldt en natt, at «tingen» nesten frøs av ham. Utstyret ble modernisert etter hvert, som vi kan se fra bilder i vaktbua i 1958 og 1978.

Hendelser og ulykker

I den sivile delen av Sola var det særlig på våren en økt aktivitet, ikke minst p.g.a. lyngbrann. Et eksempel er da de en gang ble tilkalt for å slokke en lyngbrann på Joa, trengte de godkjennelse fra kommunen, men hverken ordfører eller lensmann svarte. De rykte ikke ut, men fikk da varsel om at det var krise i lyngen på Joa, og de måtte komme, og brannvesenet ga seg. Da fikk de vite hvorfor ordføreren ikke hadde tatt telefonen, han var nemlig i gang med å slokke lyngbrannen.

Flyulykker og havari var på 1950-tallet en relativt ofte hendelse. En av disse skjedde 14. september, 1956. Det var dagen da flymekaniker Arne Storlid stjal et T-33 jagerfly, og var i lufta 47 minutt før turen enda med en delvis vellykket landing i tredje landingsforsøk. Det var jo et under at det endte så godt – dvs. uten at menneskeliv gikk tapt – men flyet ble totalvraket. Dessverre endte ikke alle krasj med jagerfly så godt. I perioden 1950 – 1989 var det hele 161 fatale ulykker i Luftforsvaret, mange av de med base og utgangspunkt fra Sola.

Branner i Sola

Ikke bare flyulykker var det Sola Brannvesen skulle være med på, primæroppgaven var brann rundt i kommunen, og det var flere gårds og husbranner. Heldigvis var de ikke så tragiske som den i Tananger i 1967.

Men branner er tragiske uansett fordi store verdier går tapt. Mange grasbranner har også ført til at dyreliv har gått tapt, som da løa til Leiv Grastveit brant opp i 1960 og 60 griser strøk med.

Like tragiske er husbranner, som da tomannsboligen til John Utsola gikk opp i flammer i 1968. To familier som bodde i huset mistet alt de eide. I de fleste av disse brannene, kom brannvesenet raskt til, men som regel for seint til at hus og bygninger kunne reddest. Men en siste brann var da kommunegården på Håland gikk opp i flammer 16. oktober, 1977. 170 dyr brant inne, og av disse var 130 griser. Det var et betonggolv mellom etasjene som redda de fleste melkekyrne. Årsaken til brannen var unger som hadde lekt med fyrstikker.

Vi kan ikke nevne Sola Brannvesen ut å ta fram noen spesielle hendelser og personer som gjord en heltemodig innsats.

I 1949 reddet korporal Elias Nærland en ammunisjonsbil som stod i brann. Han gikk inn i førerhuset, skrudde av tenningen og slokte brannen med et brannslökkingsapparat. Han blei seinere forfremma til kaptein og fortsatte som brannmann til han gikk av i 1979.

Et anna drama skjedde 22. september 1976 da en forvirret løytnant prøvde å ødelegge 3 amerikanske Grumman Intruder jagerfly på Sola. Han satte fyr på en startvogn, men kaptein Finn Nielsen og hans team, konstabel Kjell Berstad, korporal Petter Tomren og soldatene Samuelsen og Svåsand klarte å slokke brannen før den spredde seg til flyet.

1. juli 1984 opphørte slokkeavtalene mellom Forsvaret og Sola kommune. Deretter var det Luftfartsverket som overtok ansvaret for brann/havaritjenesten på flyplassen. Sola Kommune inngikk en interkommunal avtale om sivilt brannvern i kommunen.

Møte nr. 6

Tid: Torsdag 08. desember kl. 19:00

SOLA KULTURHUS

Sted: Sola Kulturhus

Et tilbakeblikk til Solakrossens historie.

Ved: Torleif Oftedal og andre.



Det nærmer seg jul og vi skulle gjerne fått til basar og julegrøt, men det får vi dessverre ikke til. Men vi skal kose oss med gjettelek og ikke minst en historisk vandring gjennom vår kjære Solakrossen,

Referat møte nr.6

Til stede: 82

Leder åpnet møtet som handlet om Solakrossen og utviklingen av der. Det var ikke laget noe manuskript, men lagt opp til at folk i salen skulle få være med å kommentere bildene som ble vist. Det hele var et slags tilbakeblikk og mimring om den gamle Solakrossen og Solakrossen i forandring.

Solakrossen elsket og hatet, men interesserer mange også denne kvelden med over 80 frammøtte. Egentlig er navnet Solakrossen feil, da gårdsnavnet hvor dette veikrysset lå ligger er Sømme. Både gården Sande og delvis Austre Stangeland går inn i definisjonen av Solakrossen. Både Haalandskrossen, Sandekrossen og Sannekrossen er også brukt.

Navnet krossen kommer av veikrysset hvor veien fra Sandnes til Tananger krysser veien fra Stavanger til Klepp krysset hverandre. I dag er det ikke et veikryss her. COOP Mega har på en måte sperret av dette, kun en liten bit av krysset er igjen like ved det gamle meieriet.

Det var ambisjoner med utbygging av krossen og allerede i 1905 var det utarbeidet en reguleringsplan etter amerikansk mønster. Den ble aldri gjennomført av forskjellige grunner.

Meieriet, Haaland meieri, var den første bygningen her i krossen. Og som i andre slike veikryss (Klepp f.eks.) vokste det opp andre tjenester med bygninger som bøndene hadde behov for. «Forbrugen» eller handelslaget, krambu, bank, mølle, smed osv.

Særlig de forskjellige utbyggings og ombyggingsprosjektet av «Handelslaget» har påvirket utseende av krossen.

Den tredje bygningen ved veikrysset var krambua til Klingsheim, som i ettertid er benyttet til flere aktiviteter som f.eks. kolonial (Aarrestad) og malerforretning. Rett bak denne bygningen lå en liten bygning med posten og en frisør. Bort forbi der igjen Haaland E-verk (senere Sola E-verk).

Går vi videre nordover har vi Tor Klingsheim og tannlege Klepp på venstre side og på andre siden «Jomfruburet» hvor de unge damene på Handelslaget bodde. På siden av dette bygget var Sandekrossen mølle, hvor også Simonsen hadde pølsebu. Alle husker marikatten (en slags apekatt) han hadde. Deretter kom Fjælberg huset med buå.

Midt i krossen lå bussgarasjen som Martin Stangeland drev, her var det mye aktivitet og i tider fullt av alle typer busser.

Det huset som i dag inneholder blomsterbutikken «Blomstergården» var opprinnelig smed, deretter bensinstasjon og så sykkelbutikk. I andre etasje er det mange som husker skomaker Røstgård. Før i tiden fantes ikke store bensin stasjoner og i krossen var det flere plasser med bensinpumper.

Helt nord i krossen kom vi til kommunebrakka, en tyskerbrakke som en periode var rådhus og Framhaldsskole. Et nytt rådhus ble reist på andre siden av vegen og som igjen er erstattet av et nytt rådhus.

På bildene kan vi se den rivende utviklingen som ikke er lett å forsvare med tekst. Men møtet gikk veldig greit, og folk engasjerte seg og kommenterte ivrig.