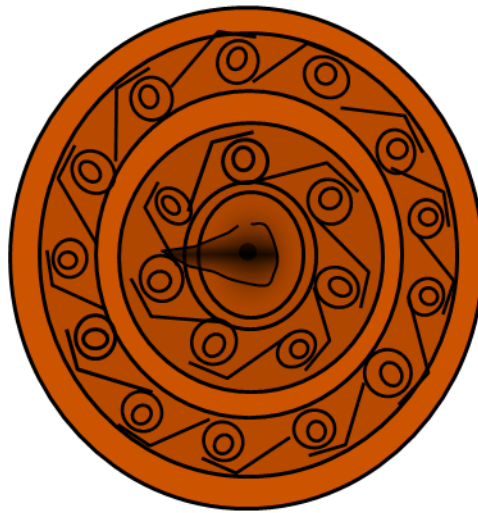


ÅRSRAPPORT 2024

SOLA
HISTORIELAG



1447

ÅRSMØTE 2024

SAKSLISTE

1. Valg av møteleder og referent
2. Godkjenning av årsmelding 2024
3. Godkjenning av regnskap 2024
4. Framlegg fra styret/innkomne forslag:
Fastsetting av årskontingent for 2024.
5. Valg:

3 medlemmer av styret- alle for 2 år:

- | | |
|-----------------|----------------|
| 1. Styremedlem: | Inge Røyneberg |
| 2. Styremedlem: | Martin Hovland |
| 3. Styremedlem: | Ottar Kjørmo |

Valgkomité:(utnevnes av styret, hvis nødvendig)

Revisor: (utnevnes av styret, hvis nødvendig)

ÅRSMELDING FOR ÅRET 2024- SOLA HISTORIELAG

STYREMØTER. Det er blitt avholdt 7 styremøter i 2024.

MEDLEMSMØTER. Det er avholdt 7 medlemsmøter.

Jan.24- Luftkampene over Sola 1940-45	288	frammøtte
Feb.24- Boddy og Sande Gård – Fra mark og mold til kultur og olje	116	"
Mar.24- Tjora gårdens unike historie	118	"
Sept.24- Historien om tyveriet av et jagerfly på Sola	197	"
Okt.24- Seladons forlis	90	"
Nov.24- Flyhistorisk museum- fra vrak til fly	94	"
Des.24- Sagaøya Rott gjennom tidene	<u>100</u>	"
Totalt:	1002	

FRAMMØTTE

Sammenligner vi antall frammøtte med året før, er det økning på 300, dvs. 30%. Dette kan være på grunn av fengende tema, men også at vi har flyttet permanent møtene til hovedsalen på kulturhuset. At vi har hatt to fellesmøter med venneforeningen for Flymuseet har nok også en betydning. Dette samarbeidet kommer jeg tilbake til under. Vi har fortsatt med å «streame» møtene våre fra hjemmesiden vår.

ØKONOMI:

Laget har en god økonomi, og det ble et lite overskudd. 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. Grasrot andel av spillemidler. Vi fikk i 2024 inn kr. 6 669,- på at noen ga spillemidlene til historielaget. Det er 14 givere, men vi ønsker enda flere.

MEDLEMSTALL

Medlemstallet var på 224 årets slutt.

ÅRBOK

For niende 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. Bokkomitéen har bestått av: Tor Erik Hansen (redaktør), Arvid Bærheim, Ottar Kjørmo, Torleif Oftedal og Per Inge Ruud.

SAMARBEID MED VENNEFORENINGEN FOR SOLA FLYMUSEUM

Vi har i år startet et samarbeid med Venneforeningen for Sola Flymuseum, hvor vi ønsker å ha fellesmøter hvor temaene er fly eller flyplassen.

DUGNADER

Vi har tatt på oss 2 oppdrag for Sola kommune som var å oppgradere Domsteinane og sette opp skilt i Sømmevågen. Til dette har vi fått henholdsvis kr. 40 000,- og kr. 23 000,- i støtte.

ROGALAND HISTORIELAG

Sola Historielag er som alle andre historielag tilknyttet fylkets historielag.

VIKINGLØYPA

Vi jobber med et konsept som vi kaller vikingløypa som er ei løype hvor en besøker utendørs steder/ting fra vikingtid. Løypa starter ved ruinkirken og går innom to steder med Erling Skjalgssons kvilesteiner, samt vikingkorsene på Tjora samt Hafrsfjord. Det er satt opp flere nye skilt og løypa er merket. Vi mangler fremdeles et skilt som vi nettopp fikk bevilget midler til fra Rogaland Fylkeskommune.

SAMARBEID MED SOLA KOMMUNE OG ROGALAND FYLKESKOMMUNE

Vi har hatt flere møter med Sola Kommune (ordfører, kommunalsjef og kultursjef) og representanter for Rogaland Fylkeskommune, kulturvern.

FOREDRAG FOR ANDRE FORENINGER

Vi har jevnlig hold foredrag for andre lag/foreninger som Mannkan, Sola Sjueheim og andre.

HJEMMESIDE

Vi har prøvd å ha en oppdatert hjemmeside med mye nytt stoff som det tydelig er blitt satt pris på. Da vi nå har så mye stoff på hjemmesiden, så ser vi på å forbedre layouten.

REGNSKAP OVERSIKT

Sum på konto 1.1.24=	kr. 233 105,-
Sum på konto 31.12.24=	<u>kr. 235 684,-</u>
Driftsresultat:	kr. 2 579,-

INNKOMNE FORSLAG

- Styrets forslag er å beholde årskontingenten på:
 - Kr. 250,- for enkeltmedlem
 - Kr. 350,- for familiemedlemskap
 - Kr. 150,- hvis hovedmedlem i annet lag

VALG

Styret for 2024 har bestått av:

Leder:	Tor Erik Hansen
Kasserer:	Ragnhild Oftedal
Styremedlem:	Torleif Oftedal
Styremedlem:	Per Inge Ruud
Styremedlem:	Inge Røyneberg
Styremedlem:	Ottar Kjørmo
Styremedlem:	Martin Hovland
Valgkomite:	(styret oppnevner hvis behov)

Årsmeldingen godkjent av årsmøtet den 18. januar 2025.

For styret i Sola Historielag

Tor Erik Hansen
leder

Vedlegg

Møte referat 2024

Møte nr. 1



SOLA
HISTORIELAG

MØTE

tor-erik.hansen@lyse.net

Tid: Torsdag 25.jan. kl. 19:00

Sted: Sola Kulturhus

Luftkamper over Sola 1940-45

Ved: Atle Skarsten



Sola flyplass var ekstremt viktig for tyskerne under 2. verdenskrig. Derfor benyttet Hitler sitt hemmelige våpen, de tyske fallskjermhopperne, for å ta flyplassen raskt, før britene. I april- og maidagene 1940 var det nesten kontinuerlige britiske angrep mot flyplassen, slik at tyske fly fra Sola ikke skulle kunne angripe britiske landstyrker på Østlandet. Under resten av krigen var Sola flyplass stadig et viktig mål for allierte fly.

Tyskerne sendte regelmessig langtrekkende fly på etterretnings- og meteorologiske oppdrag fra Sola, og utførte flere ti-talls bombeangrep fra Sola mot Skottland og England. Atle Skarsten vil fortelle om dette og flere andre dramatiske hendelser fra luftkampene over Sola.

Gratis adgang.

Til stede: 288

Referat møte nr. 1/24

Det var rekordoppslutning med hele **288 personer**. Vi hadde en liten anelse at dette skulle kunne skje og ha derfor flyttet møtet til hovedsalen. Årsaken var nok temaet som «Luftkampene over Sola 1940-45» med Atle Skarsten.

9.april 1940

Han hadde forberedt seg godt og hadde mange bilder, de fleste nye for folk flest. Han startet selvsagt med morgenen 9.april 1940. For like før klokken 8. om morgenen hørte bøndene på Tjelta motordur på utsiden. Da de kikket ut, måtte de se NED, der så de en mengde svartmalte fly, lavt over bakken, i dalen som tidligere hadde vært Skas Heigre vatnet. De hadde store hvite kors på siden. Hva i all verden var det som skjedde?

Solabuen hadde litt tidligere fått en skikkelig påminnelse om at det faktisk foregikk en verdenskrig, 3. april, da en tysk Ju 88 kom flygende mot flyplassen skadeskutt, etter å ha angrepet en konvoi fra Bergen til England. Den indikerte først at den ville lande på Sola, men svingte brått av mot markene på Forus, hvor den landet og mannskapet satt fyr på flyet, før de ble tatt til fange og ført til Madla. Dette var en vekker for mange. Krigen hadde plutselig kommet mye nærmere.

Flyplassen på Sola var en topp moderne flyplass med to betongrullebaner. Det var den mest moderne i Norge og en av de mest moderne i Europa. Ikke en eneste flyplass i Storbritannia hadde betongrullebane på den tiden. Samtidig var det den flyplassen i Norge som lå nærmest Storbritannia, bare 270 mil fra den britiske flåtes hovedbase Scapa Flow, og hadde i tillegg en egen sjøflyhavn. Flyplassen var derfor ekstremt viktig for både tyskerne og britene.

Samme morgenen den 9. april hadde en Lockheed Hudson fløyet inn mot Sola. Han speidet etter tyske styrker og skip. På Sola flyplass så alt fredelig ut, noe han rapporterte til basen. Han skulle bare visst hva som var i emning.

Hitler hadde bestemt seg for å benytte sitt hemmelige våpen Fallskjermjegerne for første gang, under angrepet på Norge, for å kunne ta konge og Regjering i Oslo og ikke minst flyplassen på Sola og Stavanger havn raskest mulig. Før britene.

Først skulle angrepsområdet mykes opp av Messerschmitt 110 og Junkers 88. Rundt klokken 8 slapp de bomber og beskjøt de åpne stillingene på og rundt flyplassen, før de trakk inn over Stavanger. Kun to Bf. 110 nådde Sola på grunn av dårlig vær underveis og sannsynligvis minst en kollisjon. Nå pepre de alt som beveger seg på flyplassen. Etter litt trakk også 110'ene seg og unna. Fra sør hører man en ny motorlyd. Det var flyene med fallskjermjegerne som nærmet seg kysten, og sør av Sola, gikk de ned i 30 meters høyde.

De kom inn over land like nord for Grudavatnet og fløy over bunnen på det drenerte Skas Heigre vatnet. De var da ute av syne for folkene på flyplassen. Etter å ha fløyet nordøstover et stykke, nesten på høyde med Sandnes, dreide flyene mot venstre, gikk opp i 120 meter, og de 12 junkersene la seg i to rekker, på en nordvestlig kurs, mot datidens terminalbygg. I to rekker hoppet 132 fallskjermjegere ut over flyplassen, og gikk straks til angrep mot de norske forsvarerne. Etter bare en halvtimes kamp, var flyplassen på tyske hender. Soldatene kunne heise hakekorsflagget.

Straks flyplassen var ryddet kunne alle flyene som sirkler sør av Sola lande. Først landet jager- og bombeflyene som hadde angrepet flyplassen. Dermed startet verdenshistoriens største luftbro. Gjerdene rundt flyplassen ble fjernet og flyene trukket ut på markene, for å gjøre det vanskeligere for britiske fly å bombe dem.

Siden ble en mengde soldater sendt innover mot Madla og Stavanger, og tok begge stedene uten at et skudd ble avfyrt.

10.april

Selv om britene ble tatt på sengen lot de ikke vente på seg. Allerede dagen etter, 10. april, klokken 14.15 britisk tid tok tre Blenheim av fra Lossiemouth i Skottland, og satte kursen over Nordsjøen mot Sola.

To fly måtte snu på grunn av været, men et fly ga seg ikke og klarte å komme seg helt til Sola. Her fløy han mot hangaren mens han slapp en serie med bomber, og skjøt det han kunne med det han hadde av skyts. En av bombene traff en parkert Junkers Ju 52, som nettopp hadde landet fra Tyskland. Mannskapet hadde akkurat forlatt flyet da bomben traff. – Dette var det aller første allierte bombeangrepet mot landmål i Norge.

11.april

Dagen etter, 11. april, fikk en britisk skvadron ordre om at seks Vickers Wellington skulle angripe Sola flyplass. Dette var således et historisk oppdrag, da det var første gang i historien at allierte fly fikk ordre om å angripe mål på fastlands-Norge. Det var flere angrep mot flyplassen hele denne dagen, så det var en hektisk og kaotisk dag for de tyske forsvarerne. De seks flyene kom utpå kvelden.

De kom i bølger to og to. To av flyene stupte ned mot flyplassen og pepret de tyske flyene på plassen. De trakk ut av stupet så sent at de slet med å komme seg over høydedraget på Utsola, omtrent der Ruinkirken står. To av de andre flyene beskjøt og bombet sjøflyene i Sømmevågen. Flere tyske fly ble ødelagt og ikke minst hadde bombene gjort stor skade på rullebanene. Flere tyske fly ble ødelagt da de siden forsøkte å lande. Andre holdt på tippe over da de landet på de myke markene utenfor rullebanen. Fire tyske fly ble ødelagt under landing på flyplassen og et nord av flyplassen. Flere ble også skutt ned under luftkampene med et totalt tap på ni drepte. En britisk Wellington fly ble også skutt ned, med tap av alle seks om bord.

Siden var det angrep mot Sola nesten hver eneste dag i hele april og starten på mai. Dette som et ledd i å forsøke å gjøre flyplassen ubrukelig, for å hindre at tyske fly angrep de britiske landstyrkene øst og nordøst i landet.

17.april kom det et overraskende angrep, denne gangen fra sjøen. Det var den britiske krysseren Suffolk, som angrep. Det første angrepet mot en flyplass fra sjøen i verdenshistorien. Suffolk ble guidet inn ved hjelp av en britisk ubåt og la seg på utsiden av Tjør sammen med eskorten, klar for å skyte.

Et Lockheed Hudson fly skulle like før angrepet fly inn over Sola like før angrepet og så etablere kontakt med Suffolk. Med seg hadde han en offiser fra Royal Navy som skulle ta seg av kommunikasjonen med skipet. De hadde og med seg en helt ny type brannbomber til å starte branner som skulle markere målet. I tillegg bluss som kunne skytes ut fra flyet.

Men med en sol som sto opp i øst var det ikke lett for ildledningen på Suffolk selv å se nedslagene. Klokken 04.35 slapp flyet alle brannbombene og skjøt ut blusset. Like etter ble de angrepet av en Ju 88 og flyet måtte returnere til basen.

I tillegg til dette flyet, hadde Suffolk med seg to egne sjøfly av typen Walrus, for observasjon og ildledning i en egen hangar på dekk. Disse flyene ble skutt ut fra en egen katapult. Dessverre fungerte ikke radioene på begge Walrusene og etter angrepet kunne de ikke heises opp på Suffolk, som måtte komme seg unna så raskt som mulig. De fløy i stedet tilbake over Nordsjøen.

Den første salven ble avfyrt fra Suffolk klokken 05.13, og 217, 20,3 cm granater ble skutt. Dette var mer eller mindre i blinde og i motlys fra solen som sto opp i øst. Den aller siste salven derimot traff sjøflyhavnen, hvor den ødela fire Heinkel 115 og fire Heinkel 59, en lastebil og et bygg.

Det må også nevnes at Suffolk ikke fikk den fly eskorten som den skulle hatt, og ble nesten kontinuerlig angrepet under returen. Et under at den overlevde, men bare så vidt. Den ble så skadet at den måtte rennes på land ved Skapa Flow for å unngå at den sank. 32 mann om bord ble drept, 38 skadet.

Men RAF fortsatte med bombeangrep på Sola hele resten dagen og utover kvelden, et massivt angrep mot flyplassen.

19-20.april

Alle som bodde innenfor en radius på fem kilometer fikk den 19. april beskjed om at dagen etter måtte de forlate husene og gårdene sine. Når de spurte hvor de skulle dra, hvordan de skulle få med seg eiendelene og hvor lenge dette ville vare, fikk de ikke noe svar. De måtte ordne seg selv. 3000 av Solas befolkningen på 4000 måtte dra. Lørdag 20. april måtte de som evakuerte trekke enten nordover, østover og ikke minst sørover og håpe å finne tak over hodet hos venner eller kjente. Heldigvis fikk de fleste returnere etter noen måneder da de verste britiske angrepene hadde roet seg. Tyskerne gjorde faktisk dette for å spare norske liv. De visste at om nordmenn ble drept, selv av britiske kuler og granater, så ville de få skylden.

23.april

Etter angrepet fra sjøen bestemte tyskerne seg for å bygge en ny flyplass på Forus sletta. Det er rykter som sier at dette hadde tyskerne planlagt tidlig, men det vet vi med sikkerhet at de planla som en direkte følge av Suffolks angrep. De første arbeiderne var 350 norske krigsfanger. Parallelt med dem jobbet det frivillige og godt betalte nordmenn. Arbeidet ble påbegynt 23. april og allerede i juni landet de første flyene. Flyplassen hadde til slutt tre rullebaner og en mengde taksebanen og hangarer.

Sommeren og høsten 1940

Angrepene mot Sola fortsatte med så å si uforminsket kraft. Midt i juli 1940 rapporterte tysk media at de hadde skutt ned 12 britiske fly under ett angrep, ”Luftslakt over Stavanger”. Dette tallet stemte ikke helt, men de var likevel ikke langt fra sannheten.

8. juli hadde rekognoseringsfly observert store mengder tyske fly på flyplassen på Sola. Om morgenen dagen etter lettet seks Blenheim fra en skvadron og seks fra annen skvadron og angrep flyplassen i bølger av tre og tre fly. En Dornier 215 ble ødelagt og flere andre fly skadet og to personer på bakken drept. Like etter tok 20 tyske jagerfly opp jakten. Bare 20 minutter etter at den første bomben eksploderte falt det første Blenheim flyet ut av himmelen. Uten noen skyer å gjemme seg i var de relativt lette mål for de raske jagerflyene. Da kampene var over hadde totalt syv britiske og et tysk fly forsvunnet i havet. Alt i alt døde 21 britiske og tre tyske, unge menn denne dagen, som følge av dette ene angrepet.

15. august. Men det var ikke bare angrep mot Sola, for vi skal heller ikke glemme tyskernes bruk av flyplassen til oppdrag mot Storbritannia. Under planleggingen av Operasjon Sjøløve, det planlagte tyske angrepet på de britiske øyer kom man til at det viktigste og faktiske eneste målet i oppløpet før operasjonen var å slå RAF, for å få et fullstendig luftherredømme. Gøring garanterte at Luftwaffe skulle bekjempe RAF både i luften og på bakken. Derfor ble operasjon Adlertag planlagt for 15. august 1940. Nærmere 2000 fly fra kontinentet og Norge skulle settes inn.

Over åtti fly var plassert på Sola for angrepet. I ukene før angrepet ble det masse trening i formasjonsflyging, der tre og tre fly fløy sammen, sammen med eskorten og beskyttelsen som besto av Messerschmitt 110 jagerfly. Før storangrepet ble det fra Sola utført mange mindre angrep mot fabrikker og flyplasser i det nordlige England og Skottland.

Så på dagen 15. august lettet alle flyene og fløy vestover for dette store samlede angrepet. Da de kom inn over flyplassen Outstun ved Newcastle ble bombene droppet, kontinuerlige angrep av britiske jagerfly og luftverngranater. Flere tyske fly ble skutt ned under angrepet.

12. oktober Etter evakueringen fikk noen av bøndene bla. Samuel Øvstebø etter noen måneder returnere for å drive gården, like øst av flyplassen, rett ved dagens

Stangelandsenter. Huset var blitt okkupert av rundt 20 soldater. Tyskerne brukte deler av marken deres til flyparkering, mens han fikk drive resten. Denne dagen holdt han på med å hente opp årets potethøst, sammen med sønnene sammen andre hjelpere. Mens de sto der lettet to Messerschmitt 109 og svingte nordover. ” Hadde det bare skjedd någe” kom det håpefullt fra en av dem. Da de andre kikket overrasket på ham sa han lakonisk, ” Det kunne jo ramlet ned et fly?” Ingen av dem hadde noen sympati for de tyske flygerne. De fortsatte arbeidet og litt senere hørte de motordur.

Et av flyene kom lavt inn over flyplassen og vinket med vingene, som gutta hadde fotstått betød en nedskytning. Like etter hørte de motorduren fra det andre flyet, med ujevnt turtall. Flyet var ute av kontroll og i et stup mot åkeren hvor de sto og kikket opp. De fikk slengt seg bak et steingjerde mens en av dem som var litt bak dem, bare slengte seg flatt ned på bakken, noe som trolig reddet livet hans. Flyet traff bakken med et brak og vrakdeler fløy i alle retninger. Selve motoren fløy over en kornhesje før den traff bakken bare noen meter borte. Det gikk ikke lenge før det var tyskere på plassen og samlet restene etter flygeren og bar han bort i hans fallskjerm.

29. april 1941, sent på ettermiddagen var Berthon Rott og moren ute på åkeren ved huset på Rott deres og plukket stein, da de plutselig hørte motordur. Like etter så Berthon det som han raskt identifiserte som to små britiske to-motors bombefly. Kunne de være den store lyskasteren som tyskerne hadde plassert bare hundre meter lenger borte, som var målet.

Denne dagen hadde 15 Blenheim fly tatt av med norskekysten som mål. To av dem satte kursen mot Rogaland og Rott.

Etter å ha fløyet over lyskasteren og åkeren til familien Rott, gjorde de to flyene en stor sving over havnen på Rott. Fra det ene flyet ble det observert et eller annet som var dekket av presenning nede i havnen. Skytteren i tårnet på flyet pepret dette. Dessverre var det bare Thomas Rott som hadde båten sin under presenningen for å pusse den opp. Nå ble det mye ekstra arbeid på ham.

Det første flyet slapp bombene sine, og Berthon så dem fly over lyskasteren før de eksploderte. Like etter stupte også det andre flyet og det kom inn langt lavere enn det forrige flyet. Bombene traff bakken nesten rett under flyet.

11. desember 1941 lettet tre Bristol Beaufort fra Leuchars, for anti-shipping patrulje på norskekysten. De oppdaget en tysk konvoi sør av Sola som de angrep, men bombene fløy over skipet. Like etter ble flyet hans truffet i høyre motor av tysk luftvern. Flygeren svingte vestover, men måtte like etter nødlande på sjøen to mil til havs. Hele mannskapet klarte å komme seg i livbåten. Det ble et langt opphold i gummibåten. Først to dager senere, 13. desember, etter 45 dyvåte timer i åpen gummibåt midt på vinteren, ble de reddet utfor Jøssingfjorden. De ble tatt til fange og havnet i tysk fangenskap.

23. desember 1941, lille julaften, kom et enslig tomotors britisk fly nedover Rogalandskysten. De var på jakt etter tyske skip. Hudsonflyet ble fløyet av Jack Hall på 21 år, sammen med Christopher Henderson, Harald Hamer og Stanley Price. De hadde tatt av like før klokken 12 fra flyplassen Wick i Skottland.

Like nord av Feistein så Hall en konvoi på vei nordover, med flere større skip eskortert av mindre fartøyer. Dette var mål han kunne like.

Han dykket ned mellom de spredte skyene og siktet seg inn på det ene skipet. Samtidig ble han også oppdaget av luftvernsskytterne på Vigdel fort. De fyrte løs med det de hadde og laget etterpå en detaljerte treffingsrapport med tegning.

I det Hall bøyde seg frem for å slippe bombene kom et skudd gjennom vinduet på venstre side. I stedet for å treffe han, traff det kameraten Henderson i setet ved siden av. Selv ble han slått i svime og flyet gled ut av kontroll og krasjet i sjøen. Hall kom til bevissthet i det kalde vannet og kom seg raskt ut av flyet. Kun han og Price hadde kommet fra det uskadd.

Price hadde fått de to andre ut. Like etter sank flyet. Hamer var sterkt skadd og døde. Gummibåten deres blåste av gårde i vinden. De var mange hundre meter fra land i det iskalde vannet. Med kameratene på slep forsøkte de på den håpløse svømmeturen mot land.

På land hadde heldigvis Sven Hellestø og sønnen Bjarne sett det som skjedde og kommet seg ned i straen og rodd ut mot forlisstedet. De klarte å få alle fire om bord i den lille robåten, før de rodde mot land. Der sto tyskerne og ventet på dem. De overlevende fra det britiske mannskapet ble forhørt i Stavanger og endte i fangeleirer på kontinentet, men overlevde.

20. januar 1942 Tyskerne fløy også en mengde etterretning- og værobservasjons oppdrag fra Sola. Disse fløy svært lange turer. Noen måneder tidligere hadde Wetterkette Stavanger fløyet værrekognosering fra Sola.. Turene varte gjerne mellom 8 og 13 timer. Tankene ble fylt til randen og de hadde ekstratanker under hver ving.

23. februar 1942. Mange skvadroner hadde brevduer med flyene. De var alet frem og trent av lokale brevduceiere i nærheten av flyplassen og tatt med på tokt. Skjedde det noe kunne de sende ut duene med posisjonen i en beholder festet til foten.

Denne dagen lettet seks Bristol Beaufort fra Sumburgh flyplass. De kom inn ved kysten ikke langt fra Sola. De så ingenting under patruljen unntatt et enslig norsk skip som ikke ble angrepet. Under returen fikk de alvorlige problemer med flyet og det måtte til slutt nødlande på sjøen. To duer ble sendt avgårde og den ene returnerte til eieren. Dermed kunne man sende redningsmannskap i rett retning og ikke mange timene senere ble de funnet.

I 1943 ble det som følge av denne hendelsen innstiftet en egen medalje for dyr som gjorde en innsats. Winkie ble den alle første mottakeren av Dinkin-medaljen.

27. september 1942 meldte batteriet på Vigdel at et britisk jagerfly de trodde det var en Hurricane som hadde passert over batteriet i en forrykende fart. Nærmere 600 kilometer i timen, i knappe 15 meters høyde.

Den polske flyveren på dette flyet var nylig utsjekket som var en ny amerikansk Mustang-jagerne. Han var utdannet ingeniør og med stor begeistring for flyet satte han seg ned og ønsket ut en metode for å gjøre drivstoffplanleggingen bedre. Han mente at det lille jagerflyet ville kunne krysse Nordsjøen, noe sjefene var uenige med og han fikk ikke prøve. Derfor ba han i stedet om å få testfly lokalt. Tillatelse ble gitt, og da han dro la han alle utregningene og planene igjen i operasjonsbygget. I loggboken skrev han «oppdrag; Rhubarb Stavanger Area». Deretter satte han kurs over Nordsjøen, svingte over Sola og satte kursen vestover igjen. På basen lurte man på om han hadde hoppet av til tyskerne med det nye flyet. Første gang i historien at en P-51 Mustang entret luftrommet over Norge. Da han returnerte fikk han husarrest og skikkelig irettesettelse, men etterpå ble han tildelt utmerkelse for det han hadde gjort

28. desember 1942 kom et tomotors sjøfly av typen Heinkel HE115 inn for landing i Hafrsfjord. Under landing ble den ene flottøren revet av og flyet snurret rundt. Man klarte å berge begge flottørene og den ene motorer før flyet sank og ble liggende i Hafrsfjord på 45 meters dyp. Der ble den liggende til den ble funnet og siden hevet av flymuseet på Sola i 2012 i fantastisk stand, og er nå i ferd med å bli konservert og restaurert.

29. Januar 1943, klokken 6 om morgenen forlot kjøleskipet Kaldnes som var i tysk tjeneste, Kristiansand med eskorte. I lasterommet var det 1370 tonn med frukt, det meste epler, som var hentet i Flensburg og Århus. Nå hadde de Porsangerfjorden i Finnmark som mål.

Klokken 15.35 hadde de passert Feistein, da flyalarmen gikk. Man hadde observert fly nede ved Revtangen på vei nordover. Det var syv Handley Page Hampden eskortert av fem Beaufighters. Hver Hampden hadde en torpedo hengende under buken.

Flyene angrep det store skipet som hadde kurs mot land, for å komme under beskyttelse av Vigdel fort. Flyene siktet seg inn og slapp sine torpedoer. Tre torpedoer traff, Kaldnes brakk i to biter og sank på under ett minutt. Likevel ble 38 av mannskapet berget, mens 11 omkom.

Ut av lasterommene fløt en mengde epler og på Vigdel og på Rott drev det store flak med epler i land. På Rott så mye at man brukte det som for til kyrne. Flere plantet frø og fikk epletrær.

6.-9. februar 1943. Den tyske oppklaringsavdelingen 120 fikk fast tilhold på Sola, først med Dornier Do 17P og senere hovedsakelig Junkers Ju 88. 1943 startet med tragisk og hektisk uke for avdelingen. 6. februar, forsvant en Ju 88 fra Sola med hele besetningen etter rekognosering ved Færøyene. Dagen etter 7. februar krasjet enda en Ju 88, også det fra Sola, ved Bergen med hele besetningen. 8. februar forsvant en Ju 88 fra Sola ved Færøyene med hele mannskapet. 9. februar dro neste Ju 88 ut på oppdrag fra Sola. Klokken 13.15 meldte flygeren at de fløy på én motor, men like etter forsvant det sporløst med hele mannskapet. Avdelingen hadde mistet fire fly på bare fire dager. Dette har nok satt spor hos de gjenværende besetningene.

9. juni 1943. Tyskerne fløy også en mengde etterretning- og værobservasjons oppdrag fra Sola. Disse fløy svært lange turer. Noen måneder tidligere hadde Wetterkette Stavanger fløyet værrekognosering fra Sola fra 20. januar 1942. Turen varte gjerne mellom 8 og 13 timer. Tankene ble fylt til randen og de hadde ekstratanker under hver ving. Etter avgang klatret de skremmende langsomt, om de i det hele tatt kunne klatre før de hadde brent av litt drivstoff. Et fly fra avdelingen skapte rekord 9. juni 1943. Syd for Island stoppet den ene motoren og de returnerte på en motor, 1350 kilometer fra Sola. De kastet ut alt løst om bord, men likevel sank flyet lavere og lavere. Da de nærmet seg Sola var de nede i 50, men flygeren klarte en fin landing på Sola. Totalt 13 timer og 26 minutt, hvorav 6 timer og 41 minutter på en motor.

12. august 1943 returnerte en annen Ju 88 fra Westa mot Sola. De hadde problemer med begge motorene og slet med å komme seg hjem. Da de nærmet seg Sola stoppet den ene og flygeren valgte å nødlande på Karmøy. På tross av mange steingjerder klarte han dette. En Fieschler Storch ble sendt opp etter mannskapet, men ble nok litt tung og havarerte etter avgang på Karmøy, uten personskaide.

30. april 1943. Et annet JU-88 mannskap opplevde noe vel så skremmende i april 1943. En Ju 88'en fra 120. oppklaringsavdeling, tok av fra Sola tidlig om morgenen 30. april 1943 på et rekognoseringstoktene mot Storbritannia og Færøyene. De fløy lavt for å gå klar den britiske radarkjeden. Under et øyeblikks uoppmerksomhet og blankt hav, tok propellene nedi sjøen med et veldig slag og rystelser.

Flygeren klarte imidlertid å få kontroll over flyet, fikk stabilisert motorturtall og vant langsomt høyde med de nesten halverte propellbladene. Tresplinter og glass hadde føket om ørene på mannskapet uten at noen ble nevneverdig skadet. Heller ikke flyet ble særlig skadet, bortsett fra de splintrede propellbladene og skader på glass og skrog i snuten på flyet. Fly og motorer holdt seg utrolig nok sammen på tross av de voldsomme vibrasjonene. Langsomt haltet de seg hjemover og til slutt dukket den norske kystlinjen opp, og de kunne lande trygt på Sola.

16. juli 1943 lettet syv Handley Page Hampdens fra Leuchars, med forskjellige steder på Rogalands kysten som mål. Da de nådde kysten skulle de dreie nordover, på jakt etter tyske

konvoier. Da de kom innover land var det spredt skydekke under dem og like sør av Sola ble det til et tett skydekke.

På flyplassen hørte de flere fly passere, men på grunn av de lave skyene ble ingen fly sendt opp. Da de passerte Kolnes begynte utrolig nok granater å eksplodere rundt dem. Det var fra batteriet på Kolnes, som sommeren hadde blitt utstyrt med de aller største luftvernkanonene, 10.5 cm, Flak 39, også hadde blitt utstyrt med Wurzburgh Dora luftvernradar, hvor man ved hjelp av radaren kunne styre ildgivningen.

Ikke bare fløy de over ett av to steder med disse kraftige kanonene, men og det eneste stedet med en sik radarstyring. Det verste stedet de kunne være. Og resultatet lot ikke vente på seg. Splinter fra granatene hadde truffet flyet og de sank stadig lavere og lavere og flygeren klarte til slutt å sette det på sjøen vest av Kvitsøy, hvor alle fire kom seg ut og opp i en gummibåt. Først dagen etter ble de plukket opp av et tysk minesveiper sør av Bokn. De satt i tysk fangenskap resten av krigen.

30. juli 1944 For å bli mer effektive i luftkamper utviklet RAF såkalte Strikewings, som besto av store mengder fly, hver gruppe med sin spesifikke oppgaver. Noen fly skulle ta seg av tyske jagerfly, noen av luftvernet og andre skulle senke skipene med torpedoer eller raketter. 30. juli 1944 lettet og dro en slik enorm Strikewing mot Rogalands kysten. Det var 15 Torbeaus med torpedo, sammen med 23 Beaufighters, eskortert av ti Mustang jagerfly.

Utfør Egersund ble det en heftig luftkamp mellom tyske fly fra både Sola og Lista. De polske flygerne i Mustangene klarte å skyte ned hele fem Messerschmitt 109 mot kun tap av en Torbeau.

8. august 1944 ble en ny Strikewing satt opp. Med en massiv alliert flystyrke på 39 Beaufighter væpnet med raketter eskortert av 51 Mustang-jagerfly fra tre amerikanske skvadroner, inn mot rogalandskysten. Dette var det eneste Strikewing angrepet utført i Norge med amerikanske eskorte. To Beaufightere styrtet i sjøen tidlig i angrepet. En luftverngranat rev vingen av ett av flyene, som så krasjet inn i det andre. Også en Mustang krasjet brennende i sjøen.

Fra verken Sola eller Lista ble det sendt opp et eneste jagerfly, etter det som hadde skjedd for en uke siden. Mens Beaufighterne og en del av eskorteflyene satte nesene vestover, fløy åtte Mustang-jagere nordover i håp om å finne egnede mål, helst tyske jagerfly. De angrep flyplassene på Sola og Forus, samt skip ved Tungenes. Men møtte også en vegg av luftvern, av alle slags kaliber. To Mustang fly ble skutt ned av det intense luftvernet rundt flyplassene.

I februar 1945 hadde tyskerne overført det første jetflyet til Sola, en Arado Ar 234. Den var alene på Sola og opererte som rekognoseringsfly en måned. Disse flytene hadde en toppfart på 736 kilometer i timen. I mars fløy det over Skottland da den ene motorens temperatur begynte å stige, så han svingte mot Sola. Da han nærmet seg flyplassen fikk han ikke ut hjulene, så han sirklet mens han pumpet ned hjulene manuelt. Samtidig stoppet den ene motoren, så han siktet seg straks inn på nærmeste rullebane. Han nådde ikke helt frem og krasjet inn i noen trær.

Like før frigjøringen ble det fløyet opp flere Aradoer til Sola, slik at de til slutt var ti stykker på plassen. Britene og amerikanerne var jo veldig interessert i slike jetfly.

I dag eksisterer det kun et slikt fly, på National Air and Space museum i Washington og det kom fra Sola.

9.mai 1945, klokken 15.30, landet de fire første allierte flyene på Sola, med britiske soldater og utstyr, som skulle forberede ankomsten av de allierte styrkene. Det var Sola og Gardermoen som var de to flyplassene som ble benyttet av allierte flystyrker under Operasjon Domsday, frigjøringen av Norge.

Avslutning. Med dette var snart tyskerne sendt hjem og krigen var over. Som en oppsummering var trefninger mellom alliert fly og tysk luftvern mange og tapene store. 191 ødelagte allierte fly er dokumentert. Så langt har MHFR avdekket at 650 medlemmer på allierte flymannskap fra 13 forskjellige nasjoner falt. Det er et tankekors at unge flygere fra hele verden kjempet og led over våre kystfarvann i kampen om friheten. Bare 106 av disse ble funnet og gravlagt i Rogaland. Det betyr at de fleste forsvant over havet og ble aldri funnet. De fikk en våt grav og endte opp i krigens dystre statistikk. Det har også gjort at familiene deres aldri har hatt et sted å gå, for å minnes eller legge ned en blomst.



tor-erik.hansen@lyse.net

MØTE



Tid: **ONSDAG 21.feb. kl. 19:00**

Sted: **Sola Kulturhus**

Boddy og Sande Gård – Frå mark og mold til kultur og olje, ved: Arvid Bærheim



Bonde, oljearbeidar, gründer, fotograf, revymann, tekstforfattar, lærer, lagersjef, politikar, fotballspelar, historielags formann, – ja, lista er lang når du skal summera opp alle rollene som Erik Lawrence Sande, eller Boddy, fylte og spelte i sitt mangslungne liv.

Norskamerikanar kan ein gjerne tilføya til alle nemningane som passar Boddy, for det var i USA, i Twin Falls, Idaho, han blei fødd 23. august, 1933. I 1925, hadde faren Mikal Sande som 18-åring reist til Cartwright, Nord-Dakota, der onkelen Martin hadde ein farm. Mikal jobba hardt på garden sammen med sine to brør, Einar og Per, som og ville prøve lycka i Amerika. Han og brørne jobba og sleit døgnet rundt, og det var tøffe tak på farmen.

Gratis adgang.

Til stede: 116

Referat møte nr. 2/24

Leder åpnet dette medlemsmøtet som hadde fått tittelen: **Boddy og Sande Gård – Fra mark og mold til kultur og olje**. Det var Arvid Bærheim som var foredragsholder.

Sande gård

Han startet med flyfoto av Sande gård og kalte den for «Solas navle». Rundt Sande Gård er det fra bilde fra ca. 1960 ser en den gang nytt kommunehus/rådhus, kommunebrakka der framhaldsskolen og kommune-administrasjonen holdt til før. Fra et bilde i dag er det forandringer, men gården er fremdeles sentral. Vi har kulturhuset, nye Sola kirke, bensinstasjon, butikker, boligblokker etc.

Oppveksten til Boddy

Men som vi skal se var dette langt tilbake i tid først og fremst en stor gård styrt av dyktige gårdbrukere. Her var det at Eric Lawrence Sande, med kallenavnet Boddy, vokste opp. Han var i utgangspunktet bonde, men kom i livet til å spille mange roller: oljearbeider, politiker,

lærer, selvstendig næringsdrivende ja, ikke minst amatørskuespiller, i det en må kalle et eventyrlig liv.

Men det var ikke på denne gården han ble født. Det var i USA i Twin Falls, Idaho, Eric Lawrence Sande ble født 23. august 1933. Faren Mikal hadde reist fra Sande gård i 1925 til Cartwright i Nord Dakota som 18 åring der onkelen Martin hadde en farm, Han jobbet hardt på denne gården sammen med sine brødre, Einar og Per. På nabogården traff han ei vakker jente, Mabel, som var datter av Knut og Anna Poulson, emigranter fra Ulvik i Hardanger. Mikal og Mabel giftet seg i 1931 og to år etter fikk de sønnen som fikk navnet Eric Lawrence. Lawrence etter broren til Mabel som drukna i 1931 etter å ha reddet ei jente fra drukningsdøden og Eric etter bestefaren. Erik – Mikal går igjen som navn på førstefødte gutter i denne Sande-familien. Mora kalte ham alltid for «buddy» og hjemme i Norge ble det til Boddy som var klengenavnet som ble hengende ved ham hele livet.

Familiebakgrunnen

Farfar til Boddy var Erik Mikalsen Sande, og farmoren Maren Kristina fra Folkvord. Erik var en staut kar, mest 2 meter høy og en driftig gårdbruker. Han satt i Håland herredstyre i 1920-årene.

Erik Sande hadde 6 barn: Aslaug, Rolf, Maria, Erik, Einar, Per og far til Body, Mikal.

Gården var på 400 mål og fjøs med plass til 30 kyr, stall til 6 hester, etc. Erik kjøpte den første traktoren i Sola – såkalt «jernhest». Selv om bestefaren til Boddy var en dyktig gårdbruker så ble det for mye og i 1934 sendte han brev til sønnen Mikal i Amerika og sa at han måtte komme hjem om han ville overta gården som odelsgutt. Da drog Mikal hjem og overtok. Kona Mabel kunne ikke et ord norsk, så det var nok en tøff overgang for henne. Bestefaren bodde i folgehuset. Boddy fikk etter hvert søsken – Anne Marie, kalt Syster i 1936 og Inger Karin i 1938.

Krigen

Så kom krigen. Som så mange andre solabuer måtte Boddy og familien flytte fra gården da tyskerne invaderte Norge. De havnet på gården der bestemoren kom fra, på Folkvord etter først å ha flyttet til en gård på Mauland i Time. Dagen før de kom til Folkvord mistet tanten Ellen Folkvord tre sønner, da en bombe eksploderte som de skulle desarmere på et jorde. Boddy begynte i 1. klasse på Malmheim skole. Da han begynte i 5. klasse, flyttet de nok en gang – denne gangen til familien Raugstad nær Malmheim-krossen. Faren måtte daglig reise med hest og kjerre fra Folkvord til Sande for å drive gården.

Som bønder hadde de godt med mat under krigen og led ingen nød. Verre var det med fanger fra Sovjetunionen som bodde i fangeleirer rundt om på Jæren. De ble dårlig behandlet. I Sola bodde de første fangene i løa til Torgeir Joa og litt senere i løa til Lars Dyngeland. Mange frøs og sultet i hel, særlig den første vinteren. En av de største fangeleirene var på Sande der Sola idrettsplass og videregående skole ligger i dag. Fangene ble brukt til bygging av Løwenstrasse, steinbryting og uttak av sand fra sandtak, spesielt et stort på Bærheim, og til ulike anlegg på og rundt flyplassen. Boddy fortalte at de ofte heiv mat over gjerdet til fangene.

Krigen tok jo slutt, men med tragisk utfall for søsteren Anne Marie. Britiske Red Devils soldater hadde landet og tok over flyplassen etter tyskerne. På en fin augustdag i 1945 ble Syster overkjørt av en engelsk lastebil og drept. Selvsagt til stor sorg for familien. Begravelsen fant sted i det gamle heimehuset siden Sola kirke var revet.

Etter krigen

Boddy var odelsgutt, men før han kunne ta over gården måtte det skolegang til. Han hadde gått det siste året 1947 på Røyneberg skole, der han debuterte som skuespiller i teaterstykket «Askeladden som målbandt prinsessa.» Dette ga ham nok smaken på å opptre på scener senere.

Så ble det Sola framhaldsskole der Trygve Bratteteig var en inspirerende lærer. Der ble det nok en rolle i en juleforestilling der han og Eli Sola spilte et døvstumt par som var på lysing hos presten. Men da de ikke kunne snakke, svarte de presten med melodier når han kom med spørsmål. For Boddy ble det etterpå realskole på Kongsgård fra 1948.

I 1948 skjedde en ny tragedie, far Mikal døde av tuberkulose, 10 år etter at sykdommen var blitt påvist.

Livet går videre

Det er vel ikke feil å si at Boddy hadde draget på damene, og på ei dans på Dåsen på Dysjaland i 1950 ble han bydd opp på damenes dans av Ine Risa – ei flott jente som han hadde et godt øye til. Da var det gjort.

Mer skolegang ble det i 1952 til 1954 da han tok jordbruksskolen på Øksnevad. Han fikk gode karakterer, og særlig i norsk stil utmerka han seg. Sommeren 1952 var han kontrollassistent og kjørte rundt på gårder i sin Tempo motorsykkel og tok melkeprøver.

Tilbake til USA

Boddy ble innkalt til sesjon i det militære i Norge i 1954, men hadde lite lyst på militærtjeneste her. Han ville heller tilbake til USA til slekta og jobbe der, og han hadde jo amerikansk statsborgerskap. Så etter en del om og, men kom han seg til New York med et Loftleidir fly i oktober 1954. Via bussturer med Greyhound, og en siste biltur med onkel Arthur som hentet ham i hovedstaden i Nord Dakota, Bismarck, endte han opp på gården til mormora Anna Poulson og onkel Carl på prærien Cartwright, Nord Dakota.

Men Cartwright var ikke hovedmålet. Etter 14 dager hos mormoren gikk turen til onkel Per og tante Frances i Twin Falls, Idaho. Det var der Boddy var født. Anton Sande, bror til Boddys bestefar, hadde bygd opp en solid bedrift der med å selge isblokker til kunder. De hadde også senere fryselager der og en kornmølle som rensket korn og frø. Her jobbet Boddy en tid med rensing av soyabønner og pakking av kjøtt.

Anton som ikke hadde barn, var en generøs mann som ikke hadde glemt Sola. I 1938 ga han jordstykket der Soltun aldersheim ble bygd, men det skjedde først i 1957 at aldersheimen stod ferdig. Han donerte også 1000 kr til gjenreising av Sola kirke.

Militærtjenesten

Men selv om at han hadde lite lyst på det militære i Norge, var lysten til å gå inn i forsvaret i USA desto større. Med amerikansk statsborgerskap vervet han seg til 4 års tjeneste i det amerikanske forsvaret og gikk gjennom rekruttskole på Parks Air Force Base i California i 1955. Han endte opp på en fotografiskole i Denver, Colorado, og Ine, som kom over til USA, fikk jobb hos en bilforhandler der.

Det ble giftermål og bryllupsfeiring på flybasen i Colorado 3. sept. 1955.

Etter fotoutdanningen i forsvaret ble det tjeneste på en flybase nord for Paris. Der fikk han og drive med fotball og spille på baselaget som var best i Frankrike og om bl.a. førte laget til England hvor de spilte andre militærlag.

I Frankrike kom også nyttårsbarnet Irene til, 1. jan. 1957.

I 1958 fikk han tilbud om røntgenfotografering, og den viste at han hadde en flekk på høyre lunge. Tuberkulose ble konstatert, og det førte til isolat på tre måneder i Frankrike Så gikk turen tilbake til USA og rekonvalesens.

Tilbake til Sola

I mars 1961 var han fornøyd med USA og drog hjem med kone og barn med MS Oslofjord. Om bord hadde han en flott Ford Galaxy 1959 modell som ble svingt i land med masse tilskuere på Vågen etter ankomst i Stavanger.

Nå var det slutt på militæret. Hardt gårdsarbeid stod for tur. Der hadde søsteren Karin og mannen Audun Salte drevet gården fra 1959 til 1962 da Boddy tok over selv og kjøpte dyrene av svogeren.

Boodys nye roller på Sola

Boddy var en veldig allsidig mann og hjemme igjen på Sola fikk han utfolde disse. Blant mange roller han tok var som engelsklærer. Først var han på Stangeland skole, med to timer i uka. Deretter fortsatte han som lærer på ettermiddags- og kveldskurs i kommunebrakka og på ungdomsskolen, og underviste i pensum opp til 9. trinn i en 12-års periode.

I 1972 hadde han vært bonde i 10 år, og han sleit litt med en vond skulder. Ferie ble det også vanskelig å få til, så han gikk lei av bondeyrket. Strengt tatt passa han ikke til å være bonde har mange fortalt. Han trivdes ikke med gårdsarbeid.

Så utadvendt som han var fikk han tilbud om jobb i «oljå» og begynte først i et firma som hette Molen Chemical, der han var lagersjef. Så skiftet han firma og gikk over til et selskap som hette Norbo, der han ble materialsjef, og solgte sveiseutstyr. Han gikk inn med glød og sjel i alt nytt han foretok seg. Det siste selskapet han var i før han starta for seg sjøl, var UNOCO, der han var innkjøpsjef. Det gikk ikke så bra med dette selskapet, og Boddy var en av mange som ble oppsagt i 1983. Men dette skulle bli en ny start

Da han ble oppsagt i 1983, fikk han tilbud om 65 000 kr fra UNOCO, men han sa fra seg erstatning hvis han fikk selge Phillips Petroleums olje smøre produkter. Det fikk han ja til, og det skulle vise seg å være en genistrek, og det ble starten på Sande Gård i 1984.

Løa ble ombygd til forretningsbygg i 1987.

Sande Gård

Det ble store forandringer på eiendommen hans. Sønnen Mikal tok mer og mer over og i 1992 kom datteren Irene ble med i driften som butikksjef. For Boddy ble driften av selskapet for mye og i 1996 lot han sønnen Mikal overta roret, og et aksjeselskap ble dannet der Mikal og Irene fikk bli med. De har gjort det bra og har i dag mange ansette på lønningslista og gode omsetning var med på så mye i Sola. Fotball var en interesse hele livet – både som aktiv fotballspiller og i det militære som vi har sett. Han var med i mange organisasjoner, bl.a. i Sola idrettslag der han også var formann et par år. For mange er det

nok som amatørskuespiller han er kjent – i mange roller på Sola Amatørteater. Men mest kjent er han som revyskuespiller.

Boddy var og engasjert i politikk som senterparti-politiker. Han var jo flink til å ta ordet, og ble en leder også der en periode for Rogaland Senterparti.

Og så må vi ikke glemme det viktigste bidraget hans til kulturen i Sola – hans rolle i Sola historielag. Etter oppsetningen av Rygekongen i 1996 i forbindelse med Sola sitt 1000 års jubileum fikk han en telefon fra Marianne Næsheim Hall om han ville være med og stifte historielaget i Sola. Det sa han selvsagt ja til. Laget ble stiftet i 1997, og han var formann i 8 år.

Men så er livet slik at det tar slutt en gang. Det var tungt for han da kona Ine gikk bort i juli 2012 etter hjerteproblemer og svikt i mange år. Savnet var stort og han mistet mye av livsgnisten, og var mye syk, og det var inn og ut på sjukehus. 15. april 2018 sovnet han inn på Sola sjukeheim.



**SOLA
HISTORIELAG**

tor-erik.hansen@lyse.net

MØTE



SOLA KULTURHUS

Tid: TORSDAG 14.mar. kl. 19:00
Sted: Sola Kulturhus

Tjora gårdens unike historie
ved: Tor Erik Hansen








Tjora er i dag en blanding av jordbruk og industri. Mye av industriområdet i Risavika ligger på Tjora gården. Gården har opp gjennom tidene vært viktig samtidig som jorden har vært lett å dyrke.

Det er blitt gjort mange arkeologiske funn på gården i de siste årene som dokumenterer hvor viktig Tjora har vært. Tjora er den gården som har flest myntfunn fra vikingtid i landet. Dette indikerer en utstrakt handel. Det er heller ingen andre gårder med så mange steinkors fra vikingtid, hvorfor vet en ikke.

Alt dette er det aldri blitt sett på i sammenheng, noe som vil bli gjort på dette møtet.

Gratis adgang.

Til stede: 117

Referat møte nr.3/24

Leder skulle selv holde dette møtet som skulle handle om **Tjora gårdens unike historie**, et tema som spente over flere tusen år.

Navnet:

Allerede med navnet Tjora merker en noe spesielt. Tjora og flere av gårdsnavnene langs Jærkysten er språk og ordformer som det ikke ser ut til ha å forekommet i eldre skriftlige kilder på norsk eller tilknyttede språk, jf. → *Tjora, Sola, Rjoa, Tjelta*....

Slike navn **inneholder ikke ord som er kjent i språket vårt**. Og det synest i slike tilfeller å være frittstående ord uten direkte språklige paralleller. **Navnene er svært gamle**, flere av de sannsynlig laget i bronsealderen (Særheim 2004).

Skriveformer i middelalderen: Ca. 1270: þiorom, 1297: de Thiorom, 1298: de þiorom (lat) , gammel norsk: órar.

De første folkene:

Som for resten av Jæren var Tjora en de første stedene hvor isen forsvant etter istiden for ca. 10 400 år siden. Klimaet og vegetasjonen forandret seg my opp gjennom de neste tusen

årene. For 8 600 år siden var det mye skog og strandlinjen varierte og for ca. 6 000 år siden var den varmeste perioden og høyere vannstand enn i dag.

Under utgravningene før byggingen av Shell- raffineriet på 1960-tallet ble «Tjorahelleren» undersøkt og er fant spor av folk fra 6500-6700 år siden. En heller er en stor stein hvor en kunne søke ly under. Et annet sted på Tjora er det funnet bosetningsspor som er datert til 6000 – 5300 år før nå tid. Det var rester etter en tofaset hytte med torv vegger. Fiskekroker og harpun i bein ble også funnet her. På den tiden levde folk av fiske og jakt og bodde nær sjøen, ved vann eller elver. De brukte redskap av stein og flint og bodde under hellere eller i telt. De var nomader og flyttet fra sted til sted.

Norges eldste landsby (4300 før nå tid)

Som en del av industriutbygging og veibygging ble det over flere år gjort arkeologiske undersøkelser og da høyrer opp på Tjora. Utgravningene skjedde i perioder fra år 2008 til 2021. Og dette forandret mye av hvordan man oppfattet ting var på slutten steinalderen her i landet.

På Orshaug fant man i 2009 omfattende dyrkingslag med dateringer tilbake til 2300 f.Kr. Fast bosetning i bygninger begynte på Tjora så tidlig som i yngre steinalder, som også kalles også sen-neolitikum. Dette er en periode som strakte seg fra år 2300 – 1800 f.Kr., eller 4300 – 3800 år før nå tid. Dette er et av de eldste slike bosetninger funnet i Norge. Og dette var i området på og ved Orshaug. Dateringer viste at husene var i bruk mellom 2000 og 1500 f.Kr. det vil si i slutten av steinalderen og begynnelsen av bronsealderen. Denne hustypen er den eldste typen lang-hus en kjenner, og det er uvanlig å finne mer enn ett eller to slike hus samme sted.

Større konsentrasjoner med to-skipete lang-hus er langt mer vanlig i f.eks. Danmark og Sør-Sverige og man mener at menneskene her har bodd i landsbyer.

Det kunne skilles ut 18 bygninger og hele 10 av disse var såkalte to-skipete hus. De har en stolperække i midten. Bosetningen her så ut til å opphøre i yngre bronsealder. De ellers så sindige arkeologene gikk ut i vitenskapelige media og proklamerte dette som «**Norges eldste landsby**».

Arkeologenes tolkning hvor man hadde så mange hus samlet på et lite område her var at for 4000 år siden var det omfattende import av flintdolker fra Jylland til Jæren. Disse ble fraktet sjøveien og distribuert via sentrale gårder. Kan denne handelen ha ført til at det etablerte seg en landsby på Tjora?

Bronsealder (1800-500 f.Kr.)

Husene på Orshaug ble også brukt i eldre bronsealder, men forsvant etter det. Noen midre funn er også funnet på Tjora.

Det som er typisk for bronsealderen er store gravhauger og det finnes synlig spor av slike flere plasser i Sola. På Tjora er det også registret flere store gravhauger som er antatt i være fra den samme tiden, men det er lite spor av de i dag. Her er listen over de største på Tjora:

- På Kongshaug D= 16 m x H=2,5 m
- Svarthaug D= 27,5 m x H=1,8 m
- På Vardåsen D= 15 m x H= 1,0 m
- Eldhaug D= 18,5 m x H= 2,5 m
- På Orshaug D= 21,5 m x H=

Romertid (500 f.Kr. – 400 e.Kr.)

Utgravningene fortsatte etter noen års opphold og i 2017 og 2021 fant en enkelte spor etter bygninger mor øst og sørøst for Orshaug, men ingenting i nærheten av den omfattende

bosetningsstrukturen som det var i foregående utgravings periode. Men det viste seg at det her var graver fra langt flere perioder enn man kunne forestille seg. Et stykke ut i før-romersk jernalder, omtrent på 300 tallet f.Kr., ser det ut til å finne sted en stor ekspansjon av bosetningen.

Bygning 15 er en bygningstype som ikke har sin like noen steder i Rogaland. Det var totalt 36 meter langt og 4,5 til 6 meter bredt. Dvs. det var lenger enn en håndballbane. Det er mulig at bygningen har hatt en tømmerlagt møkkarenne midt i huset.

Bosetningen i før-romersk jernalder på Tjora har også et lignende landsbyaktig preg. Mengden korn som er funnet her er enestående i Rogaland og overgår selv resultatene fra Forsand. Rundt 100 f.Kr. tar det brått slutt.

Jernalder (400-800 e.kr.) og vikingtid (793- 1060 e.Kr.)

Når vi kommer til vikingtid og noen hundre år før i det som kalles jernalderen, så er ikke bare arkeologiske funn som kan gi en beskrivelse av hvordan det var på Tjora.

Vi begynner med utgravningene utført på Tjora. Også i denne tidsperioden dukker det opp mange bosetningspor. Det ble funnet flere hundre stolpehull både i form av grophus og treskipete bygninger. Fordi fra 1500–1300 f.Kr. bygget man treskipede hus hvor takonstruksjoen er holdt opp av ytterveggene. Det gir bedre utnyttelse av husrommet. Her på Tjora var det faktisk så mange hus at de kan defineres som en vikinglandsby.

Spørsmålet vi har er om at dette kan det være at hirden til Erling Skjalgsson bodde? Han hadde alltid en hird på 100 mann rundt seg og de måtte jo bo å leve en plass.

Et annet spesielt funn var en båtgrav oppe på Orshaug. Graven var uåpnet, og var derfor ikke plyndret. I graven fant de et spinnehjul og to skålformede spenner i bronse med sølvdekor som den begravde kvinnen hadde ved brystet. De fant også en kniv, en nøkkel, en sigd, noe de antar er en øreskje og mange perler av bronsetråd, kleberstein og glass.

Kvinnen ble grav

lagt mot slutten av 800-tallet e.Kr, altså i midten av vikingtiden. Arkeologene kalte kvinnen for «Tjoraprinssessen».

Drageid fra Hafrsfjord.

Tjora grenser både til Hafrsfjord i øst og til havet på utsiden via Brunnavika i nord.

Hafrsfjord har vi kun om et innløp i dag og det kan lett blokkeres, da det er smalt og det er mye strøm i vannet.

Har det vært andre utganger som f.eks. drageid. Et drageid er sted hvor de kunne dra skip over land. Det finnes et dokument som nevner dette. Det ble utgitt i anledning Kong Haakon og Dronning Mauds signingsferd i Stavanger og besøk til Hafrsfjord 26.juli 1906- Professor Yngvar Nilsen utarbeidet et historisk hefte, som gave til kongeparet. Der står dette:

Forbi Sola er det et ganske lavt eid over til havet fra Hafrsfjordens sydvestlige bunn. Alt dette var i gamle dager av stor betydning. For med dette ble en hel halvøy åpnet for ferdsel, såvel til lands som til lands. Hafrsfjord var i oldtiden, til tross for at den i dag kun har et utløp, tilgjengelig minst fra tre sider. Der var det lett å dra den gang brukelige skip over eider og ferske vann til havet forskjellige veier. Antageligvis var dette det sørligste eidet, nord for (gården) Sola, som var best.

Det er aldri blitt gjort noe vitenskapelig arbeid for å finne ut om dette er sant, men det legger noe til Tjoras historie.

Stornaust rundt Hafrsfjord fra jernalder/vikingtid

Arkeologene har i mange år undret seg over antallet nausttuffer rundt Hafrsfjord. De få som er datert. De har forundret seg over hva er betydningen av et slikt stort antall nausttuffer akkurat her og var mulig å bemanne alle de skipene. Flere av disse naustene har rommet store skip, større en det største som er funnet i Norge, Gokstadskipet. De få som er utgravet og datert er fra sein jernalder/vikingtid.

Arkeologen Perry Rolfsen som på 1960-tallet var ansvarlig for å grave ut 3 nausttufter på grensen mellom Nord-Kolnes og Tjora før utbyggingen av Shell-raffineriet definerer en nausttuft som: ”.....sammenraste veggvoller eller steinmurer av form som et åpent rektangel beliggende ved sjøen eller ved sjøen eller ved elver, vann og innsjøer. Den åpne gavlgveggen vender mot sjøen. I enkelte tilfeller kan også båtstø og båttopptrekk være bevart i tilknytning til nausttufter. Forhistoriske naust ligger høyere i terrenget enn dagens naust på grunn av vedvarende landheving siden istiden.”

Et av problemene arkeologene har undret seg over hvorfor det er så stor tetthet av skip akkurat her på Sola. Tar en for eksempel og ser på området rundt gårdene Sola og Tjora så finnes det ca. 10 store nausttufter fra jernalderen samt ca. 20 relativt store skipene i Sola kommune totalt. Ut fra naustenes dimensjoner beregner omtrent hvor store skipene var. Til de 10 skipene fra Tjora-Sola og til de totalt sett 20 store skipene i Sola kommune ellers behøvdes det henholdsvis 300-350 mann og 530-600 mann. Dette blir høye tall når de antar at antallet gårder i Sola kommune i 4. - 5. århundre var omkring 60 og at det gjennomsnittlig har vært ca. 10 mennesker på hver gård, inklusive barn og gamle. Kan områdene rundt gårdene Sola og Tjora fungert som hovedgårder for en egen marine base. En skal også merke seg at ikke alle skipsnaustene er inne i Hafrsfjord, flere lå ut mot stranden på andre siden kanskje for å hindre at ble lukket inne i fjorden.

Myntfunn fra vikingtid.

Tjora er den gården i landet hvor det er gjort flest myntfunn datert fra vikingtid. Hel fire forskjellige funn hvorav tre av dem i nærheten av Risavika og ett høyrer oppe på Tjora.

- På spissen av Tjora-neset, hvor Shell raffineriet ble bygget, i en hustuft, funnet en sølvmynt. Mynten er av kufisk opphav, det vil si at den er arabisk, og ble myntet en gang rundt år **806**.
- Under en stein på Hundshaug, i skiftet mellom Tjora og Hogstad, lå det også et skattefunn under en stein. Hele 19 norske mynter fra **1065–1080** var lagt ned her.
- På Hammaren, på Tjora ble det i 1886 funnet 578 hele mynter og 800 myntfragmenter gjemt under en stor stein. Dette skattefunnet ble lagt i jorden **mellom 945 og 1017** og inneholder 534 mynter fra England, 7 falske engelske mynter, 18 mynter fra Skottland, 2 fra Danmark, 16 fra Tyskland og en fra Bysants.
- 8 år etter kom det for dagen 19 sølvmynter med relieff av Harald Harråde datert **1046-1066**.

Vikingkorsene på Tjora.

Det er registrert 31 frittstående steinkors i Norge, alle på Vestlandet og halvparten av disse i Rogaland. Disse korsene står alltid for seg selv i motsetning til kirkegårdskors.

Det er antatt at de er reist før de første kirkene, fra ca. år 950, altså fra midt i vikingtiden. Av hvem vet en ikke. Det kan ha vært misjonerende irske munk.

Av de 15 korsene i Rogaland, er 6 funnet i Sola og av disse 4 her på Tjora. Hvorfor Tjora har den størst samlingen av slike steinkors har ekspertene prøvd å finne ut av. En teori satt fram av proff. B. Myhre mener at det kan være pga. handel. For hvis en ser dette i sammenheng med myntfunnene vet en at det ble ofte krevd at de som drev handel, var kristne eller aksepterte kristendommen. For å markere dette, ble det reist kors.

Det står kun to steinkors igjen her. Et ble ødelagt da de skulle flytte det til Bergen. Deler av korset finnes i dag på Arkeologisk Museum i Stavanger. Det fjerde korset klarte de å flytte uten å ødelegge det. Det står utenfor Fantoft stavkirke ved Bergen. Det største korset som står på Tjora i dag, ble også flyttet til Bergen og stod der i over hundre. I 1986 klarte Sola kommune å få det returnert.

Runesteiner fra Tjora.

En runestein som ble funnet i steingjerdet på Tjora kirkegård ble i 1866 sendt til Bergen museum. Den ligger i dag i et magasin på Fana.

Innskriften er tolket slik: † ARTIÞA TAHR BIARNAR ULFKÆISS UNAR ER TUÆIM NOTOM FYRIR MARIO . . . (

Bjørn Ulvgeirssøns aartidedag er to nætter før Marie[pmesse]).

Runeskriften er datert til ca. år 1150.

Dessuten synes det også å være tale om en annen runestein fra Tjora kirke- gård. Foreløpig er det bare et riss av Gerhard Munthe fra 1828 man har å holde seg til. Det viser en langstrakt stein med skrift i to linjer langs kanten av langsiden og «*med et stort, slankt «liggende» kors i den ene ende, i det brede mellemrum mellem innskrifts linjene*». Steinen er nå forsvunnet, men det kan være en svak mulighet for at det her kan dreie seg om en likstein som idag muligens er murt inn i taket på en potetkjeller like ved den gamle kirkegården.

Bautasteiner på Tjora.

På en stor gresskledd fjellhaug som kalles **Kongshaug** stod det en stor bautastein. Den er nå ødelagt.

Like ved «Orshaug» stod i «Kapt. Svendsens» hage stod det en bautastein som ble brukt som flaggstangstøtte. Det stod tidligere oppe på **Orshaug**. I dag står det inne i foajeen til kontorene til Baker Hughes på det som en gang var Orshaug.

Av Erling Skjalgssons kvilesteinar står to av disse på det som i dag er gården **Hogstad**. De står på et lite fjell som er kalt store Ringberget, det ligger ca. 250 m fra dagens grense til Tjora. Studier av gårds og jordbruks utviklingen på Jæren, utført av professor Ottar Rønneseth indikerer at Hogstad tidligere var en del av Tjora gården. Noe som også kan bekrefte dette er at det første bruket på Tjora ble opprettet tidlig på 1600-tallet.

Middelalderen på Tjora

Etter vikingtid var det stort sett landbruk og Stavanger tok over handels rollen. Men Tjora var en god gård og en av de rikeste på Jæren, skriver professor Ottar Rønneseth i sin bok «Gard og gjerde: faser i utviklingen av Jærens kulturlandskap.»

De første skattelister kom i 1723 og her lå Tjora på topp. Det betydde også at de hadde råd til å betale for hjelp til å drive gården. Dette betydde at Tjora var den med mest folk. I skjeleregister for 1758 bodde det 34 voksne personer på gården Tjora. Men som for resten av Sola var og ble det gårdsbruk og litt fiske som dominerte helt fram til nyere tid.

Tjora kirke

Tjora var en storgård gjennom hele middelalderen og de hadde egen kirke som betydde makt. Her stod det en liten trekirke og den var sognekirke for alle gårdene på Fjorenes halvøya. Når den ble bygget vet en ikke, men den er første gang skriftlig nevnt i et brev fra år 1270. Men de kan være eldre da den ene runesteinen over, som er brukt som likstein er datert til ca. år 1150.

Hvorfor en bygde denne sognekirken såpass Sola sogns kirke på Solahøyden, vet en heller ikke. Kan det ha vært en stormann som ville markere sin makt?

I pavelige regnskap av 1327, ble Tjora kirke omtalt som stavkirke. Stavkirka ble revet i 1620 - 30 og erstattet av ei tømmerkirke. Utvendig var stavkirka tjærebredd med spontak, slik som var vanlig byggestil på den tida. Etter de gamle kirkestol-regnskapene synes kirken å ha vært godt utstyrt og vedlikeholdt.

1839 ble det besluttet at de tre kirkesognene i Sola, skulle slåes sammen. Dette var starten på slutten for den fine kirken på Tjora. 18. desember 1842 ble siste gudstjenesten holdt i Tjora kirke, av sokneprest Bøckmann. Sola nye kirke stod da ferdig og Tjora sogn gikk inn i Sola sogn. Kirken ble revet året etter. Håland kommune overtok og kirkegården da Tjora kirke ble nedlagt. Inventaret i kirken ble solgt på auksjon.

Solas første industribedrift kommer til Tjora

Sola var og ble en jordbrukskommune med litt fiske i mange år. Det første nye som skjedde var flyplassen om ble åpnet i 1937, men ikke noe annet utenom det.

Så i begynnelsen av 1960-årene begynte Shell å se seg om etter en tomt for å bygge et oljeraffineri i Norge. For etterspørselen etter oljeprodukter i Norge var sterkt økende. Etter å ha undersøkt mange andre steder langs kysten, falt søkelyset på Tjoraneset. Og tenkt dere hva ordfører Reime og rådmann Sortland, tenkte da de fikk besøk av pent kledde hollendere som ønsket å kjøpe fjellknausene på Tjoraneset og bygge raffineri. Et område med mye stein og fjell og kun et gårdsbruk. Selvsagt fikk Shell kjøpe området og planleggingen unne starte.

I april 1965 informerte Shell Industridepartementet om at de var klar til å bygge et raffineri i Risavika dersom tilfredsstillende avtaler ble oppnådd. Både Regjering og Storting var positive til søknaden om bygging.

Startskuddet for byggingen av raffineriet gikk 29. juni 1965 ved at den første salven med 150 kg dynamitt ble avfyrt. Det var ordføreren i Sola, Rasmus Reime, som vridde hendelen som utløste sprengningen. Og den 24. oktober 1967 ble den første råoljelasten på 17000 tonn levert fra Rotterdam. Den 29. desember 1967 startet produksjonen av oljeprodukter. Selv om dette i begynnelsen var en industrisuksess, så var det ikke helt populært blant bønder og fiskere og det ble mange protestsaker.

Driften av raffineriet varte i 20 år, men økonomien ble dårligere og dårligere samtidig som det var overkapasitet i Europa. Den 28. november 1998 melder så Shell i fra om at de skal avvikle driften.

Riving og oppryddingen startet, et arbeid som tok flere år. Det var symbolsk da raffineripipen ble revet 20. April 2000.

Tjora i dag, et av distriktets største industri områder.

Etter at raffineritomten ble ryddet, ble det bygget en ny dypvannskai og ferjeterminal. Store områder også utenom raffineritomten ble planert ut og huser i dag mange bedrifter, de fleste knyttet til oljeindustrien. Området på Tjora er et av de største industriområdene her i distriktet og det er visst ikke slutt enda.

Tjora, gården med spennende historie gjennom mer enn 4000 år.



Sola
Historielag

tor-erik.hansen@lyse.net

MØTE



Tid: **ONSDAG 11.sep. kl. 19:00**

Sted: **Sola Kulturhus-hovedsalen**

Historien om tyveriet av et jagerfly på Sola

ved: **Ottar Kjørmo**



Dette er et fellesmøte med Venneforeningen til flymuseet, da vi ønsker å presentere flyhistorie sammen med dem.

Dette var en dramatisk hendelse på Sola i 1956. En flymekaniker hadde veldig lyst å fly, men kom aldri inn på flyskolen. Han snek seg til en mulighet og stjal et T-33 jagerfly. Han hadde sittet i baksetet på flyet og lært seg rutinene. Han kom seg inn i flyet, taxet ut og kom seg opp i luften. Man da det kaos når detet ble oppdaget.

Vi vil også ha en presentasjon av flytypen av en tidligere flyger
Knut Lande

Gratis adgang.

Til stede: 197

Referat møte nr. 4/24

Leder åpnet dette medlemsmøtet sammen med Egil Håland, leder for venneforeningen til Sola Flymuseum. For dette var vårt første fellesmøte og det så vi på fremmøte. I kveld handlet det om en helt spesiell hendelse i Norges historien, en flymekaniker stjal et jagerfly og overlevde. Det var Ottar Kjørmo som holdt dette foredraget og i tillegg fortalte Knut Lande om historien til denne flytypen, en T-33 T-Bird.

Hendelsen vi skal høre om fra Sola er ikke helt unik. For en italiensk mekaniker som stjal et av sitt lands jagerfly (F-16) under et besøk på Ørlandet Hovedflystasjon. Flyturen ble kort, endte med en tragedie. Flyet gikk i bakken og krasjet rett etter avgang, og mekanikeren omkom.

Torsdag 13. september 1956, en spesiell dag på Sola.

Men denne spesielle hendelsen vi skal fortelle om, skjedde på Sola denne dagen og flygeren, Arne Storli i dette tilfellet landet, og overlevde. Men før vi går inn på denne hendelsen må vi vite mer om bakgrunnen.

Sola midt i 50-årene.

Sola var på 1950-tallet sterkt preget av virksomheten på flyplassen. Som en del av Marshall-hjelpen og den kalde krigen fikk Norge mange jagerfly av forskjellige typer. Men ikke alt var samkjørt fordi flere flyplasser som Ørlandet, Bodø og Rygge var enda klare for å motta jagerfly og de havnet derfor på Sola i en periode.

Så enhver ung gutt med respekt for seg selv skulle bli jagerflyger og for mange ble interessen for fly så stor at det grenset til galskap. Men det var utallige nåløyer som skal passeres før man kan bli flyger.

Arne Storli var 19 år gammel og vokste opp ved på Joa like ved flyplassen. Hans far jobbet også med fly. Da Arne var liten gutt var det flere flyvrak i området, hobbyen var å rote i disse vrakene. Det var klart at han hadde en større interesse for fly enn kameratene. Den eneste målsettingen han hadde i livet var å bli flyger.

Men han kom ikke inn på flyskolen.

Men Arne kom ikke inn på flyskolen, men han ville i alle fall arbeide med fly. Derfor søkte han og kom inn på tekniske kurser under førstegangstjenesten.

Men for ham var dette for å skaffe seg kompetanse som skulle føre til at han ble kvalifisert til å søke flygerskolen.

20 år gammel kom Arne tilbake til Sola. Han hadde fått god kompetanse, ble sersjant og crew-chief. Dette betydde at han ble ansvarlig for det daglige ettersynet med et bestemt fly mens det var på bakken, det var en T-33 (T-Bird). Flyet skulle klargjøres med etterfylling av drivstoff og lignende gjøremål.

Farlige planer!

Etter at det gikk opp for Arne at han neppe kom til å bli flyger på vanlig måte, begynte han å spekulere på hvordan han skulle kunne overbevise folk om at han var den fødte flyger.

Mens han syslet med sine daglige gjøremål ved flystasjonen, la han planer for hvordan han skulle gå frem og etter hvert som tiden gikk, formet planene seg i Arne sitt hode.

Han bestemte seg for at han skulle tyvlåne et fly og fly dette alene.

Forberedelsen

Det vanskeligste ville bli å få tak i fly utstyr, få det på seg og komme seg av gårde med flyet.

Han mente imidlertid selv at han hadde det hele under kontroll.

Han hadde sett at ett av de andre flyene, **DP-M** dro ut på flyging midt på dagen. Flyet ville lande og komme tilbake til oppstillingsplattformen på et tidspunkt som passet for ham.

Første forsøk!

En korporal ble forespurt om han kunne kjøre startvognen inntil flyet og koble til. Men korporalen lurte på hvorfor Arne skulle starte flyet. Han fikk til svar at Arne skulle taxé – det vil si å kjøre flyet bort til hangaren for en nærmere sjekk.

Korporalen fant dette merkelig, han nekte å koble til startvognen og fjernet seg.

Andre forsøk!

Arne stanset ny korporal nettopp ankommet, og ba ham koble til startvognen, ta bort bremseklossen under det venstre hjulet. Han vegret seg, men da brukte Arne sitt kraftigste tonefall og sa at dette var en ordre.

Den ferske korporalen torde ikke annet enn å følge kommandoen han fikk. Startvognen ble koblet til og Arne startet flyet. Bremsekloss ble fjernet, - Arne taxet flyet i retning hangaren.

Arne (via radioen) tok kontakt med tårnet.... (han hadde lært seg radioprosedyrer)...., og det var ingen i tårnet som fant at det var noe uvanlig med oppkallingen.

Arne var nå klar ved enden av flystripen og fikk sin klarering fra tårnet. Ga gass, var i luften nøyaktig 7 min og 40 sek etter den første radiokontakten med tårnet.

Tårnet kaller opp Arne fordi kallesignalet var i bruk av en annen flyger som var i luften. Han endret kaldt og rolig signalet til en flyger som var fraværende. Flygere blandet ofte sammen kallesignaler. Ingen i tårnet som reagerte på dette.

Arne Helvik - vakthavende flygeleder.

Han husker episoden godt. Flygelederne oppgaver var bl.a. å følge de forskjellige flyene med øynene når de passerte tårnet. Helvik syntes at flyet hadde en noe urolig avgang i det fine flyværet. Og da han også fikk se at det bare var en flyger i flyet, reagerte han. Uvanlig at man på denne flytypen ikke hadde med seg en elev, eller passasjer.

13. september 1956 klokken 15:08 kom følgende melding til Brann- og havaritjenesten på Sola, En mekaniker har stjålet en T-33, og tatt av.

Flere fly er ute og leter etter han, og han er ventet tilbake om ca. ½ time. Brannmannskapet kjente denne situasjonen, og fikk nærmest panikk, var det virkelig alvor denne gangen? Snart visste de mer. Ja, det var alvor og fyren sitter i baksetet uten fallskjerm for den ligger i forsetet, derfor kan han ikke hoppe ut.

Skyte han ned? Nei, det går ikke. Alt personell i området går i dekning. Det falt personalet naturlig å fantasere over hvilke oppgaver de kunne vente å bli stilt overfor. Det var en måte å forberede seg på, - forberede seg på det verste.

Full beredskap

Flygeleder Helvik tok kontakt med vakthavende flyger på skvadronen og de hadde allerede oppdaget hva som hadde skjedd. Skvadronssjefen var på vei til tårnet for å følge den ulovlige luftferden derfra og lede redningsaksjonen.

Fire - fem brannbiler, et par ambulanserbiler ble kjørt frem - i tilfelle krasjlanding og ta fyr. Et fly som var på vingene, fikk beskjed om å gjøre seg klar til å assistere ved siden av Arne.

Andre flygere i luften fikk beskjed om å holde seg klare dersom det trengtes ytterligere assistanse.

Feil fly

Et av flyene som var i luften svingte inn mot Arne, og det hele utviklet seg til en heftig «luftkamp». Til slutt kom et fly så nær Arne at han kunne se kjenningsbokstavene de hadde fått oppgitt (DP-M), men skjønnte at det umulig kunne være Arne som fløy, for det var en av de andre instruktørene som fløy.

Samtidig kom skvadronssjefen inn på radioen og beklaget at han hadde gitt feil kjenningsbokstaver på flyet som egentlig var **DP-I**.

En Lt. Kavli fikk øye på et fly i stor fart utenfor kysten av Jæren i ca. 2.000 fots høyde. Han tok avskjæringskurs på flyet og nådde det igjen utenfor Egersund. Fikk etablert radiokontakt og spurte høflig om han kunne komme inn og fly på vingen hans.

Arne svarte positivt på det, for han hadde fremdeles behov for formasjonstrening!

I posisjon på vingen hans - ikke for nær, for han virket noe ustabil - forklarte flygeren han så rolig og beskrivende som mulig det som var nødvendig for innflyging og landing.

Løytnant Inge T. Kavli ...

Kavli ble utdannet til flyger i 1951 og hadde både krigsskole og stabsskole. Han hadde tjenestegjort som flyger, instruktør og skvadronsjef ved 334, 717 og 718 skv. Senere ops gruppesjef på Sola. Han hadde fløyet over 5000 timer på jagerfly.

Innflyging

Arne ble bedt om å svinge 90 grader til venstre mot kystlinjen for å komme inn mot riktig kurs nordover mot banen som var i bruk.

I venstresvingen lot Arne nesen på flyet falle nedover uten å korrigere med det resultat at flyet til slutt havnet i en spiral nedover mot sjøen.

Arne ble fulgt et stykke og innstendig forklart hva han måtte gjøre for å komme ut av spiralen og til slutt gjorde han det riktig.

Etter mye om og, men fikk de manøvrert seg inn på en lang, rett innflyging.

Hele tiden fikk Arne beskjed av Kavli om hastighetsjusteringer, ved setting av understell, flaps og stupbremseser. Litt opp og ned gikk det innover, men han fulgte utrolig godt med på de instruksjonene han fikk.

På grunn av den noe ustabile flygingen holdt de hastigheten 20 - 30 knop over det som er normalt for slik innflyging.

Landingsforsøk 1

Begge flyene nærmet seg enden av rullebanen i en passende høyde med en hastighet over det foreskrevne, og det hele så brukbart ut.

Rett før de passerte banekanten kom skvadronssjefen inn på radioen - noe som virket forstyrrende på selve landingsfasen. Samtidig med dette ropte flygeren fra baksetet i «hjelpflyet» at hangar 3 lå rett foran flyet.

Flyet ble trukket opp over hangartaket og så full konsentrasjon om Arne igjen.

Han traff rullebanen hardt med for høy hastighet og spratt i luften igjen.

Arne fikk beskjed om å gi full motor og komme frem med stikka med det resultat at han så vidt unngikk kollisjon med innflygingslysene i andre enden av banen.

Landingsforsøk 2

De to flyene nærmet seg rullebanen igjen for at Arne på ny skulle forsøke å lande.

Denne gangen viste det seg tidlig under innflygingen at Arne hadde dårlig kontroll over flyets bevegelser. Da han nærmet seg flyplassen hadde han altfor lav høyde, han kom skjevt mot plassen og hadde også for stor hastighet.

Landingsforsøk 3

Ved tredje forsøk kunne ikke Kavli assistere pga. lavt drivstoff nivå og måtte lande og en annen instruktør overtok. Arne kom i innflygingsposisjon for tredje gang, nå fulgt av det andre flyet.

Også denne gang hadde han altfor liten høyde idet han nærmet seg rullebanen, han måtte avbryte og forsøke enda en gang. Han ga imidlertid blaffen i denne ordren for han hadde bestemt seg for å fullføre landingen denne gang. Da Arne var over rullebanen på det sted hvor flyene vanligvis tok bakken, var han fortsatt høyt over normal landingshøyde,

Arne gjorde så en temmelig brå bevegelse nedover med flyet og landet. Men han hadde ikke kontroll og flyet skar ut til høyre og ut av rullebanen og i retning av en rekke oppstilte fly. Hovedhjulet knakk og flyet stoppet og da flyet ble liggende stille, var kl. 15:21.

Ankomsten

Ned på baken sto Arne med fly hjelmen i hånden og virket helt avslappet og rolig. Han rakte frem hånden og takket for "samarbeidet" som han kalte det.

Men Lt. Kavli på det første hjelpeflyet var ikke så høflig som han var i luften. Han unnlot å ta Arne i hånden og ba ham om å dra et visst sted. "Det var synd at landingen ikke gikk bedre" var Arnes lakoniske bemerkning.

Han ble straks tatt hånd om og ført til sykehuset hvor han ble tatt i forvaring.

Etterspill-rettsaken

6. mai 1957 måtte Arne (var da avskjediget fra Luftforsvaret) møte i forhørsretten. Han fikk

120 dagers ubetinget fengsel, samt dømt til å betale erstatning for de skader han hadde påført Staten. Kanskje for oss en symbolsk erstatning på kr. 47.000,- som i dag ville vært kr. 790 000,-.

Flyet hadde en verdi på 1,7 millioner kroner. Det ble reparert og solgt til Frankrike.

Arne og hans forsvarer anket saken til Høyesterett og ba om ubetinget fengsel. Høyesterett konkluderte med at i denne spesielle saken var det ikke fare for gjentakelse og ut i fra allmennpreventive hensyn var det ikke nødvendig med ubetinget fengsel.

Hvordan gikk det så med Arne Storli?

Arne sine foreldre reiste fra landet og etablerte seg i USA. Arne ville følge etter dem, men så lenge han hadde den uoppgjorte erstatningen med staten var dette umulig for ham.

Et års tid etter rettsaken søkte Arne om å få ettergitt erstatningen slik at også han kunne få etablere seg i utlandet. Totalt sett fant man at det var viktigere at Arne kunne få legge denne meget tankeløse, handlingen bak seg og heller få en ny start i livet i utlandet.

Erstatningen ble ettergitt, Arne emigrerte og har siden klart seg godt i en ny livssituasjon i California. Arne som hadde kjæresten i Stavanger fikk henne over. De giftet seg der og fikk 3 barn.

Familien bodde rett ved Los Angeles Internasjonale flyplass (LAX) i mange år. Arne var nå flytekniker hos American Airline. Etter en tid sluttet Arne som flytekniker og etablerte sin egen virksomhet i San Pedro, her hadde han en båt.

Gravsteinen etter Arne

Arne sin urne er satt ned på Øystese kirkegård. På gravsteinen er det inngravert en T-33 T-Bird fra undersiden.

Arnes unnskyldning var at «Jeg ville bare bevise at jeg kunne fly. Jeg var lei av å fylle ut skjemaer til flyskolen og hadde forberedt meg målbevisst til flyturen»

Flytypen T-33 T-bird

Etter at Ottar var ferdig med sitt foredrag holdt Knut Lande et innlegg om opprinnelsen og historien til T-33.

Lockheed T-33A T-Bird er et enmotors, toseters jettreningsfly produsert av Lockheed flyfabrikk i Burbank, LA California. Flytypen ble konstruert av Lockheeds sjefskonstruktør Clarence Leonard «Kelly» Johnson.

Flytypen er en videreutvikling av jagerflyet P-80, som var USAF's første operative jetjagerfly. F-80 Shooting Star fikk sin ilddåp under Korekarigen (1950-53), først som jagerfly, senere som jagerbombefly.

Flytypen er også kreditert med den første luftseier mellom jetjagerfly, da løytnant Russel J. Brown skjøt ned en MiG-15 over Korea 8. november 1950.

Norge fikk levert 22 T-33A i tiden 1953-58. Det ble satt i tjeneste ved 718 Jet treningsskvadron (JTS) som erstatning av DH 110/115 Vampire. Av T-33 flyene gikk 7 tapt i ulykker, hvor 6 flygere og 2 pax omkom. 4 flygere og en pax reddet seg i fallskjerm. Flyet var i tjeneste 1953-68 og ble avløst av F-5A/B i 1968.



Sola
HISTORIELAG

MØTE



tor-erik.hansen@lyse.net

Tid: Torsdag 17.okt. kl. 19:00

Sted: Sola Kulturhus-hovedsalen

**Lansering av årboka og en historie om:
«Seladon-ma'en» fra Tjelta – Solas egen Robinson Crusoe
Ved: Per Inge Ruud**



Vi starter møtet med å lansere den nye årboka, samt presentere forfatterne. Boka vil være til slags. Kr. 300,-



Natt til 7. august 1896 forliste seilskipet Seladon fra Stavanger. Mannskapet drev 30 dager over havet i livbåter. Tilslutt nådde de en liten atoll i det polynesiske landet Tuvalu, hvor de bodde i nesten ett år før de ble reddet. På Niulakita finner du fortsatt graven til den norske sjømannen som døde på øya.

En av de som forliste var Solamannen Abraham Halvorsen Tjelta. En dramatisk fortelling som kan gjentas mange ganger.

Gratis adgang.

Til stede: 90

Referat møte nr. 5/24

Per Inge Ruud holdt kveldens foredrag som hadde tittelen: «Seladon-ma'en» fra Tjelta – Solas egen Robinson Crusoe. Dette handlet om Abraham Tjelta og han fikk dette kallenavnet senere da han holdt foredrag.

Abraham Tjelta

Han ble født 8. januar 1875 og var yngst av 10 søsken. Ei søster og en bror døde som små. Broren Hallvard døde 17 år gammel. Da var Abraham 8 år. Hans seks gjenlevende søsken var jenter. Dermed ble Abraham odelsgutt.

Abraham dro som mange andre til sjøs rett etter konfirmasjonen, 15 år gammel. Det var små kår hjemme og da var det greit å få noen av barna ut av huset så foreldrene slapp mat og utgifter på dem. I stedet kunne de etter noen år komme hjem med penger i lommen. Dessuten var det ennå lenge til han kunne overta garden.

I perioden 1885-94 var rundt 60 % av dem som begynner som sjømenn 15 år. Første året var de dekksgutt, det andre jungmann og det tredje året lettmatros. Så kunne man bli forfremmet til matros og leder av dekksgjengen. Matrosen var underoffiser direkte underlagt 1.styrmann.

Sjømannen Abraham Tjelta

Abraham hadde først vært om bord på en annen båt, før han mønstret på Seladon i 1892. Skipet var bygd som fullrigger. Men i 1892 kolliderte Seladon i den Engelske kanal med en tysk fullrigger og ble sterkt skada. Det var Abraham som hadde stått til rors da ulykken skjedde, forteller han i et intervju. Han måtte møte i retten i London hele fem ganger. Det var det tyske skipet som fikk skylden og rederiet fikk stor erstatning. Seladon ble reparert og samtidig bygd om til en bark.

Den største fordelene med å bygge om fullriggeren til bark, var at da kunne rederne redusere antall personer på dekk. Mens en middels fullrigger krever 25-30 mann totalt, klarer en bark seg med betydelig færre. Seladon hadde bare 16 mann totalt. Dette gjorde at utgiftene selvsagt ble betydelig redusert. Det var nødvendig etter at dampbåtene i stor grad hadde tatt opp konkurransen med seilbåtene. Rederne i Stavanger hadde i siste halvdel av 1880-tallet mer enn 600 seilskuter, på verdens hav.

Seladon siste reise- Hawaii neste?

27. mai 1896 hadde Seladon ankommet Newcastle i Australia for å transportere kull til Honolulu på Hawaii. Den 13. juli ble Seladon slept ut fra havn og begynte seilasen som var antatt å vare 45 – 50 dager. Det var altså ventet ankomst Hawaii i slutten av august.

Kaptein om bord var Adolph Emil Jæger fra Stavanger.

Jungmann Hans Tollefsen på 18 år var yngstemann og søskenbarn til matros Abraham Tjelta.

Under turen var kaptein Jæger blitt stadig dårligere av tuberkulose og holdt seg for det meste i sin kahytt.

Alle mann i livbåtene

For Seladon var vindforholdene gunstige. Skuta gjorde god fart, tross full kull-last, og humøret var på topp. Men rundt halvveis ble alle mann purret på dekk.

Mannskapet forteller i et brev de sendte fra Sydney 5. september året etter til redaktør Lars Oftedal i Stavanger Aftenblad. De skriver at den 8. august grunnstøtte de på øya Starbuck. De prøvde å få skipet av, men til ingen nytte og så oppdaget de at skipet hadde begynt å ta inn vann. De bestemte seg da for å forlate skipet og satte to av de største livbåtene på vannet. De tok med seg lite proviant og lå og ventet over natten for å se om de kunne komme om bord igjen for å hente mer, samt klær og skipperens oktant.

Men det var umulig å komme om bord. Det var heller ikke mulig å komme i land på øya og de bestemte seg for å forsøke å nå Maldenøya, ei øy som lå noe lenger nord i dagens Kiribati.

De hadde kart og kompass med seg, og trodde de skal nå fram i løpet av kun få dager. Men uten oktant, kronometer og faste holdepunkter, bare hav og himmel så langt øye kunne se, var det ikke lett å navigere. De måtte også starte med streng rasjonering av mat og drikke fra dag en. Det er to «måltider» til dagen, kl. 6 morgen og kveld. Måltidet består av fire skjær vann til hver, litt brød tilsvarende en halv engelsk skipskjeks til manns og en halv boks laks på deling til 16 mann. Dette gjaldt både morgen og kveld. Men hvor lenge skulle provianten vare? Hvor mye kunne en spise hver dag?

Ingen land i sikte

Ganske raskt fant de ut at båtene måtte bindes sammen fordi den største av livbåtene seilte fortere enn den andre. Etter fire døgn gav de opp å finne Maldenøya og svingte vestover i håp om å finne Christmas Island som i dag heter Kiritimati. Men fant den ikke, det eneste de kunne håpe på, var at de ble oppdaget av ei skute.

To av mennene om bord hadde lidd skipbrudd før og de advarte de andre om å drikke sjøvann. Da 8 dager var gått, var vannet nesten oppbrukt.

Mannskapet forteller i brevet sendt til Aftenbladet fra Sydney, at fredag 14. august ble det regnvær og mannskapet kunne drikke seg utørste og dagen etter fikk de fylt opp vanddunkene igjen. De brukte seildukene til å samle vannet i og helle over i dunkene.

Ting blir stadig verre

Tirsdag 18. august, etter 10 døgn i livbåtene, blåste det opp til uvær med vind og høy sjø. Plutselig ble den minste båten snudd rundt av en bølge og alle åtte i båten havnet i sjøen. Sju av dem kommer seg opp på kjølen. Ved hjelp av tauet mellom båtene klarer de ved felles anstrengelser å dra båten bort til den andre. De sju blir dratt om bord, men den åttende, så de ikke mer til.

Nå var de blitt 15 mann om bord, og den samlede restmengde mat var halvert. Vannkannen fra den om kull-kastede båten var blitt berget. Sjøen gikk helt opp til det øverste bordet i båten. Neste morgen fikk de snudd den forliste livbåten og gjorde forsøk på å øse den. Det lot seg ikke gjøre da den hadde fått for store skader.

Slutt på mat

Søndag 23. august om morgenen delte de ut den siste rasjon brød. Brødet så forresten ikke ut som brød lenger. Det hadde blitt bløtt opp av sjøvann da de forliste og hadde begynt å mugne allerede i starten.

Mandag 24. august rundt kl. 17 døde kapteinen stille og rolig. De fikk sydd han inn i en sekk og 2 timer senere og etterlot ham til havet.

Abraham forteller at da var de «så svake at de lenge ikke klarte å få liket over bord. Til slutt fikk vi stukket rorpinnen inn under ham og veltet ham på sjøen.»

Nå måtte de kutte ned på de små matrasjonene, og det ble bare servert ett måltid til dagen, men litt vann fikk de både morgen og kveld.

Iblant kom det flyvefisk seilende over båten. Da var de raske med å fange dem og puttet dem rett i munnen. De var ikke større enn sardiner.

Mandag 31. august fordeler stuerten de siste smulene av provianten og rundt båten ser de haifinner. De òg venter på et måltid. De satt der uten mat og noe tegn på land.

Hvor lenge kan de utpinte mennene holde ut? Ei spiseskje vann morgen og kveld er det som skal holde liv i dem. Men hvor lenge?

Endelig land i sikte

Søndag 6. september syntes stuert Tønnesen å ane noe i det fjerne. Var det syner og nok en gang falske forhåpninger? Etter hvert ble det flere og flere trær og så kunne de se at det tydelig var en kokosbevokst øy.

I løpet av 2 timer var de kommet tett inntil øya, men det var rev over alt hvor veldige sjøer ble kastet i luften. De prøvde å gå rundt øya, men uten å finne et eneste landingssted.

Endelig kom det en mann til syne og tente opp et stort bål på stranden, for nå begynte det å bli mørkt. Mannskapet gikk ut fra at dette måtte være veien inn og la seg to mann på hver av de fire årene inn i brenningene. Første bølge fylte båten og heiv den på siden og alle mann kastes i sjøen. Men nå har de plutselig fått uante krefter og får snudd båten. Et par har lagt på svøm mot land, resten er kommet om bord igjen og de fortsetter å ro mot land til båten braser på grunn og mannskapet kan vasse mot land.

Niulakita

Øya var bebodd av to familier med til sammen 10 personer. De hadde vært livredde da de så nordmennene komme i båten.

Å ha fast grunn under føttene var ikke det samme som at alle problemer var løst. De var mer levende skjeletter bestående av skinn og bein enn mennesker av kjøtt og blod. De visste at de måtte innta svært lite vann og mat i starten for så å øke inntaket gradvis.

Først etter tre dager var de i stand til å sette føttene under seg. De fikk ligge i det lille huset til de innfødte og i 8 dager fikk de mat og stell av dem. Etter det klarte de seg selv utenom tømmermannen som døde. Han ble gravlagt på øya.

Livet på øya

Maten de spiste bestod i stor grad av bananer, kokosnøtter, kokoskrabber og skilpaddekjøtt tilberedt på ulike måter. Skilpaddeegg var også å finne. Dessuten fugler i måkefamilien og dens egg. I et halvt år hadde de fuglekjøtt og bananer til nesten hvert middagsmåltid. Når bananene ble kokt umodne, smakte de som kokt potet.

Skilpadder av forskjellige typer ble også en viktig mat ingrediens. Skilpaddene kom til øya de første tre månedene de var der, men så forsvant de - for først å komme tilbake 6 måneder senere. Dette visste de innfødte. Derfor fikk de fanget en del skilpadder og hadde dem i dammen inne på øya. Dammen var grunn med noen dype hull i så det stod alltid sjøvann i den. Så kunne de en gang innimellom ta en skilpadde og slakte den. Da hadde de skilpaddekjøtt nok til alle morgen, middag og kveld. Inni skilpadden kunne det være opptil 500-600 egg på størrelse med plommer, en ren delikatesse fortalte de. De innfødte hadde dessuten svin og høns som de delte.

Det var mange kokospalmer på øya og de innfødte hadde som oppgave å samle inn kokosnøttene for å lage kopra. De skar opp kjernene i små stykker og tørket dem i sola. Da kunne de holde seg i årevis. De innfødte presset også en del olje ut til eget forbruk. Mannskapet fikk også olje som de brukte i sine oljelamper, halve kokosskall med en bit tøy surret rundt en pinne. Disse lot de brenne hele natten for øya var full av polynesiske rotter. Disse er litt mindre enn den sorten vi har her hjemme. Rottene kunne bli nærgående så snart det ble mørkt.

Redningen

To ganger skimtet de røyk av en damper og en gang en seiler, men de var alt for langt borte til at de kunne oppdage signalet.

Den 17. juli 1897, 10 måneder etter at de ankom Niulakita, så de igjen noe komme opp i horisonten. 5 mann heiv seg i båten, en kano som de innfødte hadde laget av en trestamme de hadde hult ut. Heldigvis var det lite brenninger, så de kom seg helskinnet igjennom hullet i revet, fikk satt seil og padlet for livet utover. Dampskipet som kom, het «Clyde» og var et oppsynsskip fra Fiji. Det hadde gått nær inntil Niulakita for å kontrollere posisjon og instrumenter. Men kapteinen mente båten var for liten til å ta de 13 med om bord. Om bord i «Clyde» var de 15 mann og de hadde ikke mat til så mange ekstra. Seladongutta hadde liten lyst til å vente enda lenger på å komme seg bort fra øya, og de ba innstendig om å få bli med. Da de fortalte at de kunne ta med 4 skilpadder som proviant, fikk de til slutt lov å bli med.

De ble værende om bord i «Clyde» i 16-17 dager da båten var innom både Funafuti i Tuvalu og Rotuma før de gikk i land i Suva, hovedstaden på Fiji. Der var det stor glede å møte «siviliserte» mennesker.

I Suva lå barken «Ellen» av Grimstad ferdiglastet og klar til avgang. Den skulle til Sydney med et opphold på Auckland på New Zealand for bunkring av proviant og vann.

Ryktene sprer seg

Hjemme i Stavanger hadde det gått både høst, vinter og vår uten at de hadde hørt noe om «Seladon». Det var lite håp var det blant de hjemme, men det ble mindre og mindre dag for dag.

Barken «Ellen av Grimstad» tok mannskapet på Seladon med videre. Flere av mannskapet hadde store kvaler med å bli med denne båten. Seilbåt hadde de fått nok av. Bedre ble det ikke da de kom ut for et forrykende uvær. 24 dager brukte de på turen fra Suva, Fiji via Auckland, New Zealand til Sydney. 9 dager var normalt.

Lørdag 21. august 1897 mottok Aftenbladets redaktør Lars Oftedal telegram sendt fra Auckland på New Zealand som meldte at 13 av de 16 menn om bord i Seladon var reddet. Redaktøren fikk slått opp flere oppslag rundt om i byen og det ble stort oppstyr. Men en ting var uklar. Det ble oppgitt at de 3 som var døde var kapteinen, tømmermannen og en matros. Det var i alt fem matroser om bord, Abraham var en av dem. Når familien på Tjelta fikk beskjeden om at 13 av mannskapet var reddet, vites ikke, men det må i alle fall for

dem som fikk beskjed, vært ulidelig spennende å fortsatt måtte gå i uvisse om sønn, ektemann eller kjæreste var blant de reddede.

I Aftenbladet mandag 23. august, var det på framsiden oppgitt at Abraham kunne være en av de savnede. Aftenbladet mente det kanskje kunne være en feil oversettelse i tittelen. Det viste seg at det engelske ordet «mate», som den norske oversetteren i NTB hadde oversatt med matros, betyr styrmann. Dermed måtte det være 1. styrmann Kristian Nielsen som var blant de omkomne.

Hjemturen

For mannskapet gikk den lange ferden videre. I Sydney ble de tatt godt imot av blant andre konsulen i byen og gjort stas på.

Fra Sydney mot England gikk reisen i dampskipet «Orizaba», via Suezkanalen og ankom London 6 uker etter. Derfra til Newcastle og med «Venus» til Stavanger der de ankom mandag 25. oktober i halvfjere-tiden på natta. Kaien var full av folk som hadde ventet siden kvelden før for å ta imot dem. Med et «Leve Seladons mannskap!» og mange hurrarop ble de tapre sjøgutter hilst velkommen hjem.

Abraham Tjelta

Abraham giftet seg i 1903 med Ane Elisabeth Sviland og fikk 7 barn. Fem av dem bosatte seg i Sola.

Abraham var aktiv i lokalpolitikken og satt i kommunestyret og ulike kommunale utvalg. Han var også en etterspurt foredragsholder som fortalte om oppholdet på Niulakita mange steder i Rogaland. Han skal etter sigende ha gått under navnet Seladon-maen.

Abraham døde 16. desember 1955, nær 81 år.

Seladon forliset etterpå

Interessen for Seladon og hennes menn har gått i bølger siden den gang.

I 1981 gav Halvor Pedersen ut romanen «Seladon og hennes menn». Og i 1996 dro Gjert Meling fra Stavanger sammen med fotograf Tor Helge Svendsen til Niulakita i et forsøk på å finne spor etter Seladonmannskapet. Etter mye strev kom de seg dit. Det var ikke så ofte de fikk besøk på øya. De fant etter mye strev graven til Tollak Olsen.

I 2008 dro Wincent Rege og Ragnar Hellestø fra Sørabygda i Sola til Niulakita for å oppleve stedet der mannskapet fra Seladon fant sin redning. Da de kom fram fikk de problemer med å komme seg videre. Men til slutt fikk de være med en delegasjon med den nyvalgte statsministeren som skulle på offisielt besøk til Niulakita.

Da Wincent og Ragnar kom hjem, ga Wincent sammen med kona og sønnen ut boka «Seladons forlis Stavangers egen Robinson Crusoe historie».



tor-erik.hansen@lyse.net

Tid: TIRSDAG 26.nov. kl. 19:00

Sted: Sola Kulturhus-hovedsalen



Flyhistorisk Museum, fra vrak til museum gjennom 40 år.

Et fellesmøte mellom Sola Historielag og Flymuseets venner.



I hele 40 år har fly entusiaster jobbet i det det stille i den gamle tyskerhangaren i Sømmevågen. De er drevet av genuin interesse for gamle fly. Flymuseet er underlagt Jærmuseet, men det er venneforening som står bak gjenoppbygging og restaurering a disse gamle flyene. Mange av flyene ble funnet på havets bunn som vrak og har gjenoppstått som hele og komplette fly.

Dette har skjedd gjennom akkurat 40 år i år. Dette vil markere i møtet i kveld hvor Egil Endresen vil fortelle om flyene og museets historie. Dette er helt unik Sola historie.

Gratis adgang.

Til stede: 94

Referat møte nr. 6/24

Leder åpnet dette medlemsmøtet som var et fellesmøte med flymuseet. Temaet denne kvelden var «Flyhistorisk museum- fra vrak til fly». Foredragene var av Roar Henriksen og Egil Endresen, begge tidligere ledere i den frivillige organisasjonen for museet.

Historien til Norsk Luftforsvarsmuseum

Den første delen handlet om fly og hvordan det faktisk ikke var noe museum som tok vare på gamle fly klenodium. Det første flyet i Norge, «Start», fløy i 1912 og var et av marinens fly. De hadde og laget flere fly og det samme hadde hæren, men ingen av de to tok vare på gamle fly i sine museer i Horten og på Akershus fort. Norsk teknisk museum ble etablert i Oslo, som tok vare på noen få fly, men ingen av disse var flymuseum.

I 1967 ble Norsk Flyhistorisk forening stiftet. De ble en pådriver for å etablere et norsk flymuseum. De fikk også æren for at Forsvarsdepartementet opprettet Luftforsvarets bedømmelseskommisjon i 1973. Denne foreningen satte opp en liste over fly og flyvrak som de mente var verneverdige.

De første innsamlede objektene var fra en liste som foreningen hadde utarbeidet. Så i siste halvdel av 1970 tallet ble en rekke fly samlet inn fra forskjellige flystasjoner og lagret i en

hangar på Gardermoen. Lageret vokste, men kun med spesielle avtaler ble lagersamlingen vist frem. Etter hvert kom frivillige entusiaster/medarbeidere på banen og samlingen holdt mer regelmessig åpent om sommeren.

Etter hvert utviklet det seg en heftig diskusjon om hvor et fremtidig Luftforsvarsmuseum skulle ligge. Og i begynnelsen stod det mellom Kjeller eller Gardermoen. Så kom det et forslag inn om Bodø og det skapte mye vondt blod i det flyhistoriske miljøet. Og dette ble det politikk av og Bodø ble bestemt i Stortinget 31. mars 1992. Museet åpnet 15. mai 1994.

Men hva med det som ble igjen på Gardermoen. Ikke alt kunne flyttes til Bodø og stod nå en gammel hangar og en ny ble bygget. Flyene som ble tatt vare på her fikk benevnelsen Forsvarets Flysamling Gardermoen og er underlagt Luftforsvarsmuseet i Bodø.

Historien til Sola Flymuseum

Helt utenom det som skjedde på Østlandet var det ildsjeler her hjemme som mente at på Sola var det absolutt en plass egnet for et flymuseum. Og allerede i januar 1983 tok Mauritz Rossavik, som da var formann Norsk Rederforbund, Stavanger, initiativ til å opprette et museum. Han fikk flere entusiaster med seg og senere samme året hadde de et stiftelses møte for Rogaland Flymuseum. Og øynene falt selvsagt på Sola sjø og hangaren der. Foreningen ble offisielt vedtatt den 26.1. 1984 og fikk nå navnet Flyhistorisk Museum Sola.

De første flyene

Det var tydelig at det vare mange engasjerte som allerede hadde tanker om fly som kunne fylle hangaren. Og som vi skal se at dette ikke har vært en enkel oppgave, ferdige fly var det ikke mange av, de fleste var i en eller annen form vrak. Og derfor har vi kalt dette møtet for «fra vrak til fly».

Men det startet med et helt fly, men viktig fly. På Geiteryggen flyplass ved Skien stod i 1983 et Heron fly, et fly som Braathens hadde hatt mange av i tjeneste. Flyet hadde vært i drift mange steder i verden og siste operatør var Fjellfly. Dette selskapet hadde gått konkurs ti år tidligere og Rossavik/FMS kjøpte det i 1983 og fikk det over til Sola. Ved hjelp av gode teknikere fra Braathens ble det malt opp i dette selskapets farger.

Men de hadde i begynnelsen litt søkelys på andre prosjekt. Det første flyet var en tysk flybåt, Blohm & Voss 138, som noen mente lå Hafrsfjord, men det viste seg feil. Et fly ble senere lokalisert lenger nord på kysten ved Hamarsøy. Dette ble prøvd hevet, men de feilet.

Den entusiastiske gjengen visste om flere fly som stod gjemt bort. De fleste hadde havarert på et eller annet vis og forsvaret ville ikke reparere dem. De var ikke helt vrak og kom etter hvert til Sola, hvor skadene ble utrettet. Det var:

- Republic F-84G Thunderjet som stod utenfor messen i Sola Sjø.
- Lockheed T-33 som de fikk fra Danmark.
- North American F-86K som hadde havarert og stod på Lista flystasjon.
- North American F-86F som hadde havarert og stod på Rygge og så på Flesland.
- Republic F-84F. Thunderflash, fra 717 skvadronen som hadde hatt et større havari på Rygge.

Andre fly eller rester av fly som kom til var **Fiesler Storch** fra Roman i Frankrike som det kun var rammeverket av og måtte bygges opp fra bunnen av. Et «**vrak til fly prosjekt**»

Consolidated PBY-5A Catalina. Allerede helt i begynnelsen var det ønskelig å få fatt i en Catalina, en flybåt som hadde hatt base i Sola sjø. De kom over et fly som ikke hadde vært på Sola. Det hadde i 1969 havarert i Danmark etter mange år i dansk tjeneste. Etter fram og tilbake med både danske og norske myndigheter fikk de etter forhandlinger kjøpt flyvraket i 1989. De klarte å lirke det ut fra der det var lagret og transportert til Sola. Og etter flere års arbeid var flyet restaurert. Et virkelig fra «**vrak til fly prosjekt**». Catalinaen var et av Venneforeningens tre prioriterte restaureringsprosjekter.

Messerschmitt Bf 109G. Så dukket det opp et vanskelig, men veldig interessante prosjekt, en Messerschmitt Bf 109G. Det hadde dukket opp i en trål utenfor Egersund. De fikk beskjed om at de kjapt måtte komme og hente vraket og det gjorde de, men det var lenge før dette flyet kunne utstilles. I 1997 kom hjulene på og samme året startet oppbygging av motoren, da hadde de allerede brukt 30.000 timer. I dag etter ukjent antall timer er vraket endelig blitt et fly. Også et virkelig fra «**vrak til fly prosjekt**».

Convair CV 440 Metropolitan.

Et fly som absolutt ikke var et «**vrak til fly prosjekt**», var Convair CV 440 Metropolitan. Det ble bygget 199 stk. av denne versjonen. Dette flyet ble kjøpt av SAS i 1956 og etter mange års tjeneste i 1975 solgt til Nor Fly Charter og fikk norsk reg. LN-KLK. Nor Fly bestemte på 1980 tallet å selge sine 2 stempelmotor fly.

Det ble i 1984 solgt til Norsk Metropolitan Klubb, en gjeng av fly entusiaster som ønsket å bevare flyet - i flydyktig stand. De ble etter hvert en hyppig gjest ved flystevner over hele Europa, men i august 1987 ble vedlikeholdskostnadene for store og flyet satt på bakken. Det ble gitt som gave til FMS i 1991 og innlemmet i samlingen.

Norduyn Norseman

Det ble anskaffet fra Kåremo Flygmuseum i Sverige og krevde mye arbeid. Det kom til museet i 1994, men ble videresendt til Kjevik for trekking av duk. Kom tilbake til Sola ferdig trukket 1998 og i 2000 var flyet ferdig lakkert og er en viktig del av samlingen. Også et fra «**vrak til fly prosjekt**».

Caproni Ca 310

Flyet var et av 4 Capronier som var på Sola 9. april 1940. Tre av flyene var klare akkurat da tyskerne angrep, kun to kom seg av gårde. Det ene var blitt skadet under angrepet og fløy på en motor. Etter en tid landet det på et jorde ved Åna Fengsel hvor mannskapet satte fyr på flyet. Det siste klarte å ta seg videre og var innom flere plasser og havnet til slutt ved Vangsmjøsa. Der ble det stående og om ikke videre. Etter hvert forfalt flyet. I 1999 ankom flyskroget Sola, men ble videresendt til Kjevik hvor de startet for trekking og trearbeid. Flyet kom etter hvert tilbake hvor et møysommelig arbeid startet. En prøvde å anskaffe originale deler, men det var ikke lett så flere måtte lages. Flyet er nesten ferdig og er faktisk det eneste i verden som er bevart. Også et virkelig fra «**vrak til fly prosjekt**».

Douglas DC-6B

Et prosjekt som ikke var vrak, var å et tidligere fly som hadde vært i Braaten SAFEs tjeneste fra 1962 til 1971. Det hadde kjennetegnet LN-SUB. Allerede for over 12 år siden hadde tidligere ansatte i Braathens og Flymuseets venneforening lokalisert flyet og ønsket å få det tilbake til Norge. Flyet ble nå brukt til brannslukking og frakt. Finansiering for kjøp av flyet ble ordnet.

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 sertifiseringen.

Den neste datoen ble satt til 28. mars 2020, men da kom jo koronaen og blokkerte alle flyginger fra USA. Samtidig steg dollarprisen vov 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 hundekjøperen 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.

Flyet ble fløyet over av eieren av flyet og landet trygt på Sola og står nå utenfor. En god del gjenstår innvendig, men arbeidet er på gang.

Fra «vrak til fly» prosjektene fortsetter

Men selv om flymuseet er blitt 40 år stopper ikke restaureringen opp.

Arado Ar 96 B-1.

Det er et tysk avansert trenings- og kommunikasjons fly. Den første versjonen fløy første gang i 1938. Flyet var i 1943 på vei til Sola, da det fikk motorproblemer over Bømlo og flyet nødlandet på Storavatnet ved Bremnes. Det ble hevet i 1992, og var i forholdsvis god stand, men restaureringen er likevel et omfattende arbeid. Første fase av restaureringen, flykroppen, ble ferdigstilt sommeren 2010. Det gjenstår noe arbeid på vingene før disse kan settes på. Også et virkelig fra «vrak til fly prosjekt».

Arado Ar 66

Det var et tysk treningsfly utviklet på begynnelsen av 1930-tallet. Etter krigen ble endel vrak av denne typen funnet i Nord-Norge, og museet har fått to av disse som for restaurering. Også et virkelig fra «vrak til fly prosjekt».

Super Puma

Flymuseet fikk to flyvrak i gave. Det ene (LN-OMC) havarete i Wijdefjorden på Svalbard mars 1996 og det andre fikk et totalhavari etter nødlanding i Nordsjøen Sør-Vest for Egersund i 1996. Disse to helikoptrene er nå blitt kombinert til et komplett helikopter. Prosjektet nærmer seg ferdigstillelse. Også et virkelig fra «vrak til fly prosjekt».

Tiger Moth

Det første flyet som landet på Sola i 1937 var en Tiger Moth. FMS kom over et vrak på Østlandet og fikk kjøpt det. Det er nå nesten ferdig restaurert. Et virkelig fra «vrak til fly prosjekt».

Heinkel He 115

Det største fra «vrak til fly prosjektet» som er på gang nå, er Heinkel He 115. Dette tyske flyet havarete i Hafrsfjord og sank. Det ble hevet i 2012. Det er et meget sjeldent fly og i en uventet god stand. Flyet er et unikt i den forstand at det er ikke kjent at det er andre bevarte eksemplarer av denne flytypen i verden. Men det hadde ligget i saltvann i mange år og måtte da gjennom en avsaltings prosess for å unngå rust. Dette ble gjort i et nybygget vannbasseng.

Planen er at museet skal vise frem et helt fly. Det vil si at vi ønsker å sette det på flottører og sette på plater og andre deler som mangler om vi finner dette nødvendig. Samtidig er det ønskelig å bevare mest mulig av det opprinnelige i form av struktur, overflatebehandling og annet

Flymuseets venneforening har satt opp følgende prioriteringsliste

- Gjøre ferdig mellombygget, og åpne nybygget 9 april 2025
- Oppgradere utstillingen i den gamle hangaren.
- Gjenoppbygge det gamle kontrolltårnet på Sola inne i hangaren
- Ferdigstille Arado 96 og 66
- Ferdigstille He 115
- Restaurere en Ju 52
- Restaurere Sikorsky H 19
- Være et senter for flyhistorie

Selv om flere andre fly i samlingen kunne være nevnt så fikk vi alle et innblikk i det fantastiske arbeidet som er utført. Flyhistorisk Museum Sola er nå langt opp på listen over flymuseum av betydning i Norden og Europa.



tor-erik.hansen@lyse.net

Tid: TIRSDAG 3. des. kl. 19:00

Sted: Sola Kulturhus-HOVEDSALEN



Den historiske Sagaøya Rott gjennom tidene.

Ved: Atle Skarsten



For de fleste av oss er den største øya utenfor Sola ukjent. Mange har vært der, men vet lite om øyas historie. Atle Skarsten vil i møtet fortelle om øya Rotts fantastiske historie, fra steinalderen, via vikingslag, dramatisk loshistorie, strandinger og forlis, unik fuglefangst, bombeangrep under sist krig, flykrasj og kongebesøk. Det blir mange spennende historier og rikelig med bilder.

Visste dere f.eks. at de det i 1187 var et stort sjøslag her og opp mot 2500 kriger her!

Siden dette også er julemøtet vil vi ha den årlige tippelenken.

Gratis adgang.

Til stede: 100

Referat møte nr. 6/24

Leder åpnet møtet som var todelt. Den første delen var av Atle Skarsten og hadde tittelen «**Sagaøya Rott gjennom tidene**». Den andre delen var ved Ottar Kjørmo og han hadde den årlige gjetteleken med fine premier.

Øya Rott

Den ligger, for de som ikke vet, rett vest for Tananger og er den eneste bebodde øya i Sola. Atle og familien var heldige og fikk kjøpt et hus her i år 2000. Å komme til Rott er spesielt, når en kommer ut hit, så er det som å komme på en annen planet, med lukt av tare, grusveier, måkeskrik og saueskitt og ingen biltrafikk. Her finner en roen.

Øya Rott var nok en av de første stedene som ble bosatt etter istiden. Her var det rikelig med mat og mange hellere de kunne bo under. Det er funnet en del ting fra denne perioden som steinøks og flintskraper. Fra senere tidsperioder som bronsealderen og jernalderen er det funn uten at arkeologene har funnet interesse av å sjekke dette ut.

Rott var et kjent sted, som man seilte innom for å overnatte, søke ly i dårlig vær. Det var ferskvann og ikke minst nyheter fra det steder man var på vei mot.

Det som er interessant er at første gang Tananger nevnes i kildene 1608, var det med referanse til nettopp Rott. Øya blir nevnt flere ganger i de gamle sagaene om de norske kongene.

Birkebeinerne og slaget på Rott

Dere kjenner filmen Birkebeinerne, som handler om hvordan kong Sverres sønnesønn, kong Håkon Håkonsson ble reddet unna fienden. Med kong Sverre Sigurdsson som leder hadde birkebeinerne kommet til makten i 1184.

Det var en vedvarende strid mellom Jon Kuvlungs folk og Kong Sverres Birkebeinere. I 1187, ønsket Sverre et avgjørende oppgjør, og seilte sørover med en stor styrke. Det ble ikke noe stort slag. Mens Sverre inntok Bjørgvin (Bergen), klarte en del av kuvlungenes flåte å flyktet sørover. Sverre sendte seks skip etter dem. Sent en kveld seilte de innover mot Rott. Der hadde kuvlungene lagt seg til for kvelden, med hele tjue skip, med over 100 mann i hvert skip sikkert over 2000 krigere totalt.

Da Birkebeinerne rodde innover mot havnen i Rott oppdaget de at fienden allerede lå der med en overlegen flåte. Mens de nærmet seg fiendens skip, fikk lederen alle mennene å brøle kongens hærrop høyt og slå på skjoldene. Kuvlungene trodde det var selveste kong Sverre som kom med hele sin flåte. De forsøkte derfor i panikk å komme seg unna, i kaoset ble det en heftig kamp på liv og død. Over 2500 krigere i et digert og så og si ukjent sjøslag. To av kuvlungenes skip ble bordet, og hver eneste mann hugget ned. Restene av Kuvlungenes flåte ble spredt for alle vinder den kvelden.

Men det var ikke ferdig med det. Også Sverres sønn, kong Håkon Sverresson var også på Rott, et par ganger tidlig på 1200-tallet og ved en anledning fikk han informasjon om at Baglerne lå i Stavanger. Dagen etter var baglerflåten på vei mot Rott og Håkon dro ut for å møte dem. Det ble et heftig sjøslag, nord av øya og som Håkon vant.

Geografi

Rott består jo av to øyer, Heimøynå og Øynå, og her bruker de ikke så veldig med avanserte stedsnavn. Det store vannet på Øynå, det nest største i Sola, kaller man derfor Vatnet. Øyene er bundet sammen av en liten landtunge. Før veien ble bygget kunne man ved springflo ro over sundet.

Det som i dag heter bruk 5 er det eldste bruket her ute og det var kun dette bruket frem til 1612, da dagens bruk 1 ble skilt ut. Gårdene ble etter hvert delt opp i mindre og mindre bruk, med mye ny-rydding og til slutt var det på det meste 9 gårder på Rott, og i dag er det totalt 25 boenheter.

Skipstrafikk ga inntekter

Det var jo farlige farvann rundt Rott og stadig vekk forliste det skip i området. Her var det og penger å tjene. Høsten 1748 hadde Tjøl Nilsen og Søren Samuelsen, begge fra Rott, hørt rykter om at det hadde drevet inn vrakgods på Sele og Hodne. De dro derfor utover til Tjør hvor de fant vraket av et skip. Bergerne fikk vanligvis 1/3, Staten 1/3 og eierne av vraket 1/3. De hadde nok lurt unna litt, som var helt vanlig på den tiden, men lensmannen kunne ikke bevise noe.

Det var ikke første gang de to karene på Rott var i lensmannens søkelyst. 20 år tidligere, like før påske 1723 hadde et skip lastet med vin grunnstøtt i nærheten av Rott. Noen dager senere var Tjøl og Søren inne i vågen og henter tare, da de oppdager et oksehode med vin. Et oksehode er en tønne med plass til rundt 230 liter vin. De kastet seg i robåten og rodde rundt øya på jakt etter flere tønner, og fant mange

Fuglevær og måkeball

Rott var frem til 1920-årene Norges sydligste fuglevær, med tusenvis av fugler av mange arter. Det var alke, toppskarv og masse lundefugl. Det ble selvfølgelig både jaktet, men og høstet egg og fugler.

På Rott hadde man meget spesiell måte å fange måker på. Allerede brukt tilbake til midt på 1700-tallet.

Straks måkeungene klekket, gikk man rundt og brakk den ytterste delen av den ene vingen på måkeungene før de forlot reiret. Et antall som gjorde at det var nok igjen til neste år. Deretter lot man foreldrene fore dem opp.

Da de ble flygedyktige, jaget man alle måkene på sjøen, de som kunne fly fløy bort, mens de andre løp på sjøen. På sjøen ble de jaget videre inn på vågen hvor de ble fanget og slaktet, ribbet og saltet på tønner i store mengder.

Om kvelden ble holdt en stor fest, der folk fra fastlandet kom ut og deltok i, Måkeballet.

Havnen på Rott

Havnen på Rott ligger på utsiden i en lun vik. Havnen mudret ut til en brukbar dybde og en fin molo og et par skjermende steinmurer ble anlagt og da kunne det endelig bli anlagt en skikkelig fiskehavn. Det bli fisket mye sild som ble levert til fiskehandlere i Tananger. Men det var ikke bare sild det var mye av, men også hummer. Under hummersesongen bodde hummerfiskerne i skjærgården hele uke og kom kun inn til Tananger på lørdag for å selge hummeren og kjøpe seg forsyninger. Det var bøndene på Rott som disponerte alle øyene rundt Rott. Der bodde hummerfiskerne i små hytter i sesongen og fisket.

Uvær, forlis og loser

Det var ikke bare fiskere som ferdes i farvannene rundt Rott, som opplevde tøft vær ved Rott. Den indre leden nordover langs norskekysten starter her, på innsiden av Rott og her har dert fra tidenes morgen vært stor skipstrafikk.

Det er ikke uvanlig med dårlig vær langs Jærkysten og spesielt utfor Sola er det urene farvann, med masse holmer, grunner og skjær. Man kan forstille seg seilskipene som manøvrerte opp og ned langs kysten, uten skikkelige kart eller navigasjonsutstyr, i all slags vær, til alle døgnet tider. Det ikke rart at det var mange skip som forliste.

For å seile her måtte disse skipene ha hjelp og det var losen sin jobb. Fikk man los om bord så var man selvfølgelig langt bedre stilt. Her var det derfor fra de tidligste tider vært loser som kunne guide skipene gjennom de farlige farvannene, eller inn til Tananger. Likevel skjedde det jevnlig at båter forliste.

Det ble etter hvert ble loser på Rott. Midt på 1800-tallet oppsto det nærmest et losdynasti, som til slutt hadde 17 loser og en mengde losbåtførere i sine rekker. De mest kjente av disse var de såkalte Svarte Rott'ane.

Jakob Rott og Nieroth

Den eldste losen vi kjenner navnet på i Sola var en skikkelig fargerik karakter og som kom fra Rott, Jakob Ommundsen, mer kjent som Jakob Rott. Han levde fra 1671-1720.

I 1711, under den store nordiske krigen, lå han og losgutten nede ved Jærens rev og ventet på skip. De så et, men da de nærmet seg så de at det var et svensk krigsskip, som vi da var i krig med. De snudde, men et par kanonkuler stoppet dem. Det var Nieroth, en svensk kaper. Kaptein Bruse fortalte de ville inn til Tananger og gi seg ut for et fransk skip for å lure til seg mat. Jakob sendte losgutten til land etter mat og vin, i den raske losbåten.

Da han returnerte forsvant mannskap og offiserer ned i rommet for å spise. Jakob bandt rattet mot Flatholmen og hoppet på sjøen. Dro inn til Tananger og varslet. Da norske soldater rodde ut mot Flatholmen, hadde de fortøyd Nieroth på innsiden av holmen. Nå tente kaptein Bruse fyr på skipet sitt, i stedet for å la nordmennene ta det, og overga seg og mannskapet. Litt senere skulle de transporteres ned til KRS med skipet Elisabeth, da kapret de like godt skuta og dro til Gøteborg.

Jakob følt seg som en helt, som hadde reddet hele Norge. Han ble vill og raserte flere kroer i Stavanger, når ingen ville spandere øl. De hadde jo ikke hørt om dette. For dette ble han dømt til to måneders fengsel. Han rev dommen i stykker i raseri. Flyktet til Rott og da lensmann, fut og 6 mann skulle arrestere ham, jaget ham dem bort fra øya. Siden flyktet han til Nederland og seilte på Ostindia et år før han returnerte til Rott og kona. Kort tid etter rodde han ned til Kristiansand for å sone straffen. Men, fikk ikke uten papir. Måtte ro tilbake og ned igjen før han fikk sonet ferdig. Han omkom senere under arbeidet som los da han forliste ved Kvitsøy påskedag 1720. Men historien om Nieroth var ikke helt ferdig. I oktober 1979 ble vraket av Nieroth funnet. Det hadde ballastesteiner, kanoner og anker som lå på sandbunnen innfor Flatholmen.

Museet foretok en utgraving og fant i første omgang 2 anker og 7 kanoner. Sener økte det til totalt 20 kanoner.

Dampskipet Norge

26 desember 1891 blåste det storm fra sør og plutselig skar en nødrakett gjennom luften, fra et godt stykke nord av øya, oppe mot Frøsholmene. Losbrødrene Rasmus og Tønnes fikk beskjed om blussene. De satte av sted for å gjøre innsatsen som trengtes.

Dampskipet Norge var på vei fra Newcastle til Bergen som hadde gått på grunn. Da losene Da nærmet seg havaristen, heiste de en parafinlampe opp i masten. Kort tid etter fikk de svar fra havaristen. Folkene ombord i DS Norge gikk i livbåtene og med tre livbåter på slep seilte så de to brødrene inn til Tananger.

Slaget ved Tjør

Noe som skjedde snaue 100 år før dette forliset, var en spennende hendelse under Napoleonskrigene i 1808. Den engelske fregatten Tartar hadde gått på land på Tjør og fanget flere okser. Dette ble oppdaget og tre rodde kanonbåtene kom ut fra Tananger og jaktet den britiske fregatten, som flyktet. Først sent på kvelden måtte nordmennene gi opp jakten og da var det så sendt at de rodde inn til Rott.

Fruktskipet Kaldnes

29. Januar 1943 var det tyske fruktskipet Kaldnes på vei nordover lastet med epler hentet i Tyskland og Danmark. Det hadde akkurat passert Feistein da det ble torpedert av allierte fly. og Kaldnes brakk i flere større biter og sank på under et minutt. Ut av lasterommene strømmet det med epler, enorme mengder. Disse ble samlet over hele Jæren og på Rott førte det etter hvert at det vokste opp epletrær over hele øya.

Rottsamfunnet og skole

På Rott hadde det etter hvert blitt et lite samfunn og da må man ha en egen skole. Den bygget øyas befolkning selv 1875, Først var det omreisende lærere. Men i 1916 fikk man en fast lærer, med egen bolig på Rott. Men etter hvert ble det mindre og mindre klasser på grunn av fraflytting. I 1963 var det tre elever her og i 1964 ble skolen derfor stengt.

Poståpneri ble åpnet i 1913 og var der i 60 år, til 1973 da det ble stengt.

I 1929 fikk Rott telefonforbindelse, men først i 1950 fikk man endelig lagt en strømkabel ut til øya.

Etter krigen har det i hovedsak vært gårdsdrift folk har levd av her ute. Etter hvert var det flere og flere som flyttet fra øya.

I 1986 besøkte kong Olav øya og signerte på en bergknatt.

I dag er hoved hendelsen på øya, Rott dagen som blir arrangert hvert år.