

Sjøen som ferdselsveg

Hamner

Losar i Hå

Redningsstasjonane

Fyrstellet

Bruksbåtar – Farty

Me kjenner til frå meldingstenesta i radioen kvar sommar at folk som vil ta seg over Jærhavet, kan få eskorte frå Egersund i sør til Tananger i nord eller motsett. Det skal ikkje stor fantasi til å forstå at det er eit rimeleg vanskeleg havstykke å ta seg over. Det finst knapt ei einaste brukeleg hamn mellom nettopp Tananger og Egersund om vêret skulle slå seg vrangt.



Mange vil protestera på at det ikkje fanst hamner på Jæren, og fort rekna opp hamnene i Hå: Holmane, Sirevåg, Kvassheim, Madland og Obrestad. Dei naturlege hamnene har først og fremst vore Holmane og Sirevåg der større farty kunne søkja ly når vêret sto på, og så har Obrestad, Madland og Kvassheim kome til seinare.

Så kan det tenkjast at somme vil ila til og seia at det gjekk vel an å ta seg fram på land. Jærbanen vart først opna på slutten av 1870-talet. Det var bokstaveleg tala ein stubb jernbane som gjekk frå Egersund til Stavanger og var smalspora. Kilometer med veg for kjerrer var det ikkje særleg mange av, i alle fall ikkje slik som me kjenner veglengda i dag. Det manglar det mykje på. Kongevegen langs Jærstranda var ein ride- og gangveg. Alle små og store beker og åer som renn på tvers av lengderetninga av Jæren, fløynde opp ved nedbør, og store område var våtmarker som var vanskelege å ta seg over. Så hadde ein sjøen å lita på, han låg der.

Naust

Det ser så romantisk ut med færing og større båtar på stranda eller liggjande i støa, men ville ein ta vare på reiskapen, måtte han under tak, elles ville vêr og vind, sol og regn snart ta knekken på treverket i båten. Han gisna og vart lek.

Det var fleire naust langs Jærstranda før enn det er i dag. Dei aller fleste av nausta er bygde med steinmurar med sperr og pannetak over. Naustet

tente fleire føremål. Det fremste var vern mot sol, vêr og vind for trebåten, men det var og staden der fiskereiskapane vart hengde opp til tørk og lagra til neste sesong.

Kikar ein inn i ei sprekkje for å sjå kva det er som skjuler seg innom dørene, er det båten som ligg på lunnar støtta opp med krakkar. Når auga har vent seg til mørket innafor, kjem hummarteinene til syne. Hummarkista står oppe ved veggen, og kleppane heng på veggen. Oppe på slindrene ligg pådastengene og årane. Borte ved eine veggen ligg det ein haug med garnstein. Eit garn heng til tørk. Naustet er eit luftig hus for småbåtar og fiskereiskap.

Eit sjøhus er gjerne eit større hus med kai eller brygge. Det er mottaksplass for fiskefangstane og lagerplass for fiskereiskap samstundes med at ulikt arbeid med tilknytning til sjøen skjer der, reparasjon av reiskap og m.a. bøting av garn, fiksing av teiner, flekking og salting av fisk.

Støer

Ein av dei verkeleg gamle landingsplassane for småbåtar og oppankingsplass for større farty har vore Selvåg nord for Reftangen eller bare Tangen ved osen av Håelva. Det er mange spor etter naust og støer der. Sjøen er så grunn i Selvåg nå at det ikkje er plassen for større farty. Det er lagt inn så mykje sand i bukta.

Kvar einaste garden langs stranda frå sør til nord hadde ei eller fleire støer, og det var mange naust



Garna og anna fiskereiskap heng luftig og godt i naustet til Sverre Varhaug på Husvegg. Foto: Forfattaren.

knytta til støene. Nå er det bare merke etter naustmurane og støene som ligg att og fortel om aktivitet i farne tider.

Ein kan la fantasien få frie tøyler og tenkja seg attende 150 år: Karane har vore ute og fått fisk – mykje fisk. For eit liv i støa og på stranda med folk som ville vera med på å berga maten heim. Det var mange som gledde seg til kokt, fersk fisk, kokt lever. Det vart festmåltid for store og små i dei låge stovene. Mor og born skunda seg heim medan karane måtte gjera seg klare. Årar og segl skulle bergast sikkert på land og inn i naustet. Var det ikkje faste lunnar i støa, måtte dei på plass før ein sette i gang med å få båten trygt opp på land og helst i hus.

For det meste kunne ikkje båtane vera større og tyngre enn at dei kunne trekkjast på land, for vêret kunne skifta fort. Dei opne båtane som var i bruk til kring 1900, var likevel så store at dei kunne segla ut med losane i temmeleg grov sjø.

Sjølv om ein gard ikkje grensa til sjøen, så hadde garden veg- og strandrett til stø, båt og naust.

Det var støer og naust i Selvåg, Reftangen, Fuglavika, Obrestad, Reime og Sør-Reime, Grødalandspodl, Nord-Varhaug og Varhaug, Bodle, Husvegg, Madland, Årsland, Stavnheim, Hårr, Øyren, Kvassheim, Holmastø, Sirevåg, Haver, Kinnarvåg, Stølen, Holmane og Moivika.

Det er framleis støer på dei nemnde stadene. Der det før sto fleire naust, er det mange stader bare få om noko naust att. Støene var altfor utsette for vêr og vind, og det kravde at båten ikkje kunne liggja fortøygd i støa natta over, men måtte på land. Så skjedde det at fleire og fleire bønder konsentrerte seg om jord- og husdyrbruk og interessa for sjøen minka. Naust, båt og fiskereiskap vart verande ubrukne og morkna med åra til alt var ubrukande.

Bonden som framleis kan tenkja seg å henta heim fersk fisk frå havet, har nå ordna seg med plastbåt som ligg i ei av hamnene som er utbygde i kommunen. Det står mange plastbåtar med påhengd motor på traller i gardsrom, garasjar og låvar. Den båten er ikkje så utsett for skade av vêr og vind, men er lite brukande i uroleg vêr på sjøen.



Færing i stranda ein stad på Jæren i 1908. Mange av færingane på Jæren kom frå Hardanger og hadde tre bordgangar slik som denne.

*Foto: A. B. Wilse.
Norsk Folkemuseum.*

Lunnar

Me kan ikkje nemna støer, båtar og naust utan å ta med eit viktig hjelpemiddel når båten skulle på land. Ein la ut lunnar, dvs. trestykke som vart lagde på tvers av retninga ein drog opp båten i. Lunnane låg ganske tett, for dei skulle verna og spara båtkjølen mot slitasje anten det var steinur, sand eller singel båten skulle halast over. Andre stader kunne det vera sandbotn i støa, og utan gode lunnar ville kjølen skjera seg ned i sanden, og båten verta mykje tyngre for ikkje å seia umogleg å få på land. For å gjera lunnane ekstra gode og glatte vart det av og til stroke talg på dei.

Når båten var komen på land eller inn i naustet, vart han sett opp på lunnar og kvilte på kjølen. For å halda han rett, vart han støtta med krakkar på kvar side. Det var og viktig at båten kvilte jamt på kjølen, for elles kunne han verta skeiv og ville skjera ut under roing.

Holmane

Holmane har lenge vore ei rimeleg trygg hamn for skøyter. Namnet Holmane fortel om naturforholda. Ei rekkje med holmar skjermar og gjev godt ly. Hamna vart betre då det vart bygt molo, først ein på 1940-talet, og seinare to til. Det var sterke krefter i

sjøen som raserte dei to første forsøka på kunstig vern mot storsjøen.

Sirevåg

Sirevåg vart kalla ei uthamn, ei hamn der større farty søkte ly når mannskapet elles ikkje fann bru-keleg hamn andre stader. Slik det var med kaptein

Smit som la ut med skipet sitt i året 1445 frå Danzig med hansabyen Brügge i Flanderen som mål. Skipet kom ut for eit overhendig vêr og kom heilt utav kurs og søkte ly i Sirevåg 30. november same året. Der vart skipet liggjande vêrfast.

Ryktet spreidde seg om skipet som låg i Sirevåg. Eit par norske embetsmenn tok saka i egne hender.



Tananger var ein av dei få gode, naturlege hamnene på Jæren. Me ser både ein kutter og andre fiskefartøy på hamna.

Foto 1936, A. B. Wilse. Norsk Folkemuseum.

Her låg eit skip med verdfulle varer som dei gjerne skulle hatt hand om. Riksråd Erlend Eindrideson og slottsherren til Bergenhus, Olav Nilssøn, tok seg inn i Sirevåg med 60 mann og kappa fortøyningane til hansaskipet slik at det rek på land. Då meinte nordmennene med medhjelparar at dei kunne sjå på dette som eit forlis og "berga" godset om bord. Det vart sjølvsgagt gjort mot viljen til mannskapet, som elles var ute i lovleg ærend. Då dei to karane var ferdige med å ta det dei ville, tok dei skipsbåten med seg for at ikkje tyskarane skulle få berga noko av det som var att.

Sirevåg var ikkje rekna for noka god hamn. Historikaren Jens Kraft skreiv i 1842 at Sirevåg er "en maadelig Sommerhavn, men som med Storm fra NV er utsatt for svær Dynning, og hvorfra man kun med sydlige og østlige Vinde kan komme ud. Her boe en del Familier paa Ougne Gaards Grunn."

Det var gjennom århundra jamt høg busetnad i Sirevåg av husmenn og strandsitjarar. Sirevåg låg under Ogna. Det var fleire generasjonar av familien Hiorth som åtte heile Ogna-garden, Hetland og Sirevåg. Jørgen Hiorth fekk garden med gifta i 1714. Han budde truleg aldri på Ogna. Bruket var ått av familien Hiorth heilt til siste eigar kom i økonomisk uføre i 1901. Skipsreiar Jonas Schanke Monsen i Stavanger kjøpte då bruket, men selde vidare til fem karar i 1907. Ein av dei, Ola Tobiasson Fuglestad, vart sitjande som eineeigar til slutt. Han selde alle husmannsplassane, mellom anna heile nordre sida av

Sirevåg. Først nå vart folk i Sirevåg eigarar av hus og grunn.

Nå vart det meir fart i utviklinga av Sirevåg. Jernbanen kom i 1878 med stasjon på Ogna. Det budde meir folk i Sirevåg, men det var på Ogna jorddrotten budde, og av den grunn vart stasjonen lagt dit. Først i 1882 vart det stoppestad i Sirevåg og i 1888 stasjon. Vegutløyising fekk Sirevåg i 1908 og første verkelege kaien i 1916. Bilete frå tida kring 1900 fortel at det var ein viss aktivitet i Vågen.

Situasjonen vart ikkje endra for Sirevåg hamn før langt innpå 1900-talet då første moloen vart bygt i 1935. Kaiar vart sette i stand for å ta imot større farty. Hamna var likevel ikkje av beste slaget. Innløpet var trongt, og sjølve hamnebassenget kunne vera ganske uroleg når sjøen sto rett inn. Noko heilt anna vart det då den store skuldermoloen kom i år 2000. Nå er Sirevåg ei trygg hamn for større farty. Styresmaktene har funne ut at det må byggjast sikringsgjerde kring hamna der dei største fartya legg til.

Obrestad hamn

"På ei av dei ytste strendene. Ei lita vik med kvit sand. Raudbrun og svart tare kransar sanden. Bak taren ei stor flate med sandjord og gras. Opp frå flata ei brekke i veret på tre sider. Vika er ei gryte, ein svær stadion utan tribunar på eine langsida. Der rullar nakne havet. Ikkje øyar, ikkje skjer der ute, bare himmel og hav."

Slik skriv Tor Obrestad i "Vind". Det er nett slik eg ser for meg Obrestadvika med hamna.

Obrestad har vore brukt som landingsplass for skip heilt frå dei eldste tider. Sør for dei nausta som står der, er det spor etter langnaust, truleg frå vikingtida.

Obrestad hadde støer og naust før utbygginga av hamna starta i 1877 til vern mot storsjøen. Den lange strekningen mellom Tananger og Sirevåg eller Egersund utan ei skikkeleg hamn for robåtar, motorbåtar og skøyter var eit sagn. Hamna vart utvida i 1891. Folk som satsa på fiske med å investera i større farty med motor, måtte søkja til Sirevåg før den tid.

I mange år var Obrestadhamna i flittig bruk av yrkesfiskarar. Det kunne liggja toppen ti makrellskøyter inne. Hamneanlegget har vore til særleg nytte for nettopp makrellfiskarane, men har og tent som lossehamn for trelast og naudhamn for mindre farty frå tid til anna.

Største djupn i hamneanlegget var på seks fot. Allereie kring 1905-06 vart det sett i gang meir arbeid for å rusta opp hamna. Og så seint som i 1960-61 vart det lagt ned omfattande arbeid med nytt kaianlegg. Hamna held nå på å gro til. Ho er fylt opp med sand slik at det bare er mindre farty som kan ta seg inn der. I mange år var det fiskemottak for Rogaland Fiskesalslag og Norges Makrellag i hamna. Den verksemda er heilt slutt.

Det er båtane til dagfiskarar frå gardane, pensjonistar og hobbyfiskarar elles som tek opp plassen i hamna i 2008.

Nausta på sørsida av hamna er i privat eige. Det er Hå kommune som eig grunnen.

Madland

Stranda sør for Obrestad har ikkje naturleg vern mot større sjø. Det vart av den grunn sett i gang med eit hamneanlegg for småbåtar på Madland på 1930-talet med stønad frå staten. Det var lite og inkje arbeid å få i dei tidene. Ungdom sto i kø for arbeid. Reiestad og Obrestad skreiv i 1937 at "Varhaug fekk sin første båthamn for 2-3 år sidan." Arbeidet vart sett i gang for å gje arbeid til folk i ei økonomisk vanskeleg tid. Hamna vart utvida på innsida av nordre molo i 1960.

Madland hamn er svært utsett når det vert mykje vind og stor sjø. Hamna er bare eigna for mindre båtar, og ho er til god hjelp når vêret ikkje er for grovt. I uroleg vêr må båtane trekkjast på land. Berre i sommarmånadene kan småbåtar liggja her.

Kvassheim hamn

Ein arbeidde parallelt med Kvassheim og Madland hamner. Kvassheim vart bygd rett nedanfor fyret på Kvassheim. Hamna her er betre enn den på Madland. Fleire og større båtar kan finna ly her. Frå tid til anna vert hamna på Kvassheim fylt med store mengder tare.

Truleg ville det vore eit betre val om hamna hadde vorte lagt til Øyren, men slik vart det ikkje.

Hamnene Madland og Kvassheim vart til med spesiell stønad frå staten. Det galdt òg bygginga av moloen i Sirevåg i 1935.

Havet har sjel

Sjømannen kallar storsjøen for "Store Rasmus". Han (sjøen) er ein mann og vert omtala i hankjønnsforma av eit personleg pronomen. Han er grove i dag, vert det sagt når han vaskar dekksp plankane og toppar seg med grunnbrot på 20 famnar. Kanskje det med å gje sjøen og havet sjel, har med havguden Neptun å gjera, ikkje veit eg.

Folk ved kysten nemner ikkje sjøen eller fjorden, men seier "han". 'An er blank og fin i dag', eller: 'I dag e'an tung/grov'. På Husvegg heiter det "høg lensing" når det er dryge/store dønningar. Dersom det var høg lensing, kunne ein og høyra at det vart sagt at det var 'drag' i sjøen. Båtane lensa unna eller sløra når dei strauk unna med vêret.

Dersom ein var utpå og sjøen ikkje var heilt fin, måtte ein 'løya', dvs. ein måtte skoda – liggja og venta på at det ikkje var brotsjø når ein skulle inn i støa. Det var tilsvarande likt når ein skulle ut i uroleg vêr, då løya ein i støa til ein såg at nå var det klar bane, og så sette ein spenntak i spantet og rodde på det ein var god for for å koma klar av brota. Ein måtte læra å oppføra seg – ein sette ikkje livet på spel. Sverre Varhaug meinte at ein av grunnane til at berre få som losa ut frå Jærstrendene omkom, var nettopp at dei hadde relativt små farkostar og av den grunn måtte vurdera sjø og vind nøye før dei kunne leggja utpå. Ein såg etter kor sjøane tok land, for det vart kvitt når båra slo mot land. Slik kunne karane finna ut kva tid det var klar bane ut av støa. Det er

klårt at ein som var oppvaksen ved sjøen og hadde fylgt gamlekarane når dei gjorde seg klare til ein tur ut på havet, fekk med seg kunnskap som det ikkje alltid vart snakka så mykje om – den kunnskapen hørde med til oppsedinga.

Bølgjer har vore eit framandord langs kysten. Lengst nord på Jæren sa dei olle, lenger sør vart det bråd eller rie, og braut sjøen ute på havet, var det kalla fadl (fall).

Orda naust, flo og fjøre held på å gå i gløymeboka. Dei danske seiingane båthus, høyvann og lavvann er i ferd med å ta over, diverre.

Respekt for havet

– Eg var aldri redd for ungane når dei gjekk til stranda for å leika eller bada. Eg ba dei passa på kvarandre og ta seg i vare. Men redd, nei, det var eg ikkje, seier Olaug Varhaug.

– Eg var redd for mannen min første tida me var gifte og han reiste på sjøen, men eg fekk grei beskjed om at han passa på seg sjølv. Han hadde respekt for sjøen, sa han.

Mi mor var alltid redd for oss ungane på Bø. Me spelte oss i strandkanten – på land eller i sjøen – heile sommarhalvåret. Me låg på steinane og fiska krabbe, og det hende at ein av oss datt i sjøen og treskoa låg og flaut som småbåtar. Me lo og hadde det gildt. Me var forsiktige og hadde respekt for sjøen.

Færingane som låg i støene, hadde me ikkje lov å røra, men då mor ikkje kunne sjå oss frå kjøkenvind-

auga, så løyste me båtane og dreiv "dampskipstrafikk" med passasjerar frå den eine øya (les steinen) til den andre. Det var ein uskriven regel som me var nøye med å hevda: ingen hadde lov til å stå i båten. Einaste gongen det var lov til å stå i båten, var når me stakk ut færingen med årar frå støene. Å, for sæle minne frå ein lukkeleg barndom.

Losar i Hå

Jærkysten og Jærhavet var og er ein frykta havstrekning, meir før enn i våre dagar med alle slags elektroniske hjelpemiddel og mykje betre og sikrare båtar, båtar med motor som ikkje er avhengige av muskelkraft eller vind. Straum i sjøen, vind og storbåre kan me ikkje gjera noko med.

Landet hevar seg slakt frå flomålet og innover ei mils veg før auga får kvila på ei låg fjellrand. Det var nok ikkje like lett å få landkjenning i skodde, snø- og sluddbyger og i mørkret vinters tid og elles med dårleg sikt. Fyr, bøyar, stakar og andre seilingsmerke mangla i all hovudsak heilt fram til midten av 1800-talet. Var skipperen ukjend med méd og fjellgarden, var det lett å segla feil.

Kanskje trudde mang ein skipper at han var langt til havs då han fekk auga på fjellgarden, men då sjøen braut rett framom, var det for seint å styra unna. Straumane i sjøen og sterk vind har nok også vore medverkande årsaker til mange strandingar og tap av menneskeliv på Jæren. Mange vintrar tidleg på 1800-talet var det jamt ti strandingar årleg.

Det er lett å tenkja seg at når forfedrane ville ta ein tur til frendar på Austlandet eller dra sør til Danmark, segla dei langs strendene våre i dagslys og fann seg ein lagleg plass for nattelegje anten det var i Tananger eller i sunda innom Eigerøy.

Kysten vår er for farleg å ferdast på for ukjende, og det har til alle tider vore brukt kjentmann til å hjelpa seg i ukjent farvatn. Det var bruk for folk som hadde lokalkunnskap om straumar, båar og skjjer og kunne finna ei trygg lei. Draft var det smått med, og dei som fanst, var mangelfulle. Lokalkunnskapen som kystlosane hadde, gjekk i arv frå far til son, og det hende at dersom svigerson skikka seg vel, fekk han del i kunnskapen.

Folk langs kysten har teke på seg å losa skip som kom inn til kystane våre frå dei eldste tider. Allereie i Magnus Lagabøter sin Landslov frå 1274 er det nedfelt at losen skal ha betaling for oppgåvene han tok på seg med å føra båt og mannskap trygt til hamn. Norges Lovar fortel at nye lovar og tilleggslovar har kome til år om anna, lovar og ordningar har vore retta på for å verta aktuelle for nye tider.

Meierimeister J.Grude skreiv at "Paa en Række af Strandgaarde fra Kvelbei i Syd til Tananger i Nord har gjennom Tiderne boet kjække og modige Lodser, der i sine aabne Baader har trodset Storm og Mørke for at bringe Skibene den nødvendige Hjælp og skaffe sig selv en undertiden ikke saa liden Indtægt, hvis de da ikke erobrede sig en vaad Grav."

Stort ansvar

I 1561 vart prinsippet om losplikt innført. Samstundes vart det skriva at dersom losen kom til å gjera skade på skip eller last, måtte han bøta for skaden, eller dersom han ikkje såg seg i stand til det så "hand have forbrudt sit Liv". Det var harde vilkår, men losane visste kva dei dreiv med.

Regelen var at det ikkje fanst noka spesiell utdanning av losar, anna enn kunnskap sonen fekk overlevert frå faren. Slik fekk me losfamiliar der kunnskap vart levert munnleg frå far til son i fire til fem ættledar.

Det var smått med godkjenning av personane som losa før 1720. Seinare vart det meir skikk på losordninga. Folk som ville losa, måtte ha lossertifikat eller patent, som var det rette uttrykket. Det synte seg ved innføringa av sertifiseringa av losar i 1720 at det ikkje var losar nok til å ta seg av arbeidsmengda, og derfor fekk folk med lokalkunnskap frå 1721 lov til å driva losing inn til nærmaste hamn.

Losane var sjølvstendig næringsdrivande og konkurrerte med kvarandre. Langs Jærkysten var det mange losar. Har eg ikkje talt heilt feil, var det tolv losar i Hå i 1720. Skip som kom inn til kysten, hadde plikt til å ta los om bord.

Etter folketeljinga i 1801 var det elleve losar i det som høyrer til i Hå (Varhaug – Nærbø) med seks heimehøyrande på Obrestad, og frå ein familie kom far og tre søner. Samstundes var det fjorten som dreiv med losing i Oгна. Eit oversyn frå 1875 fortel at det

som fell inn under Hå i dag – frå Vatnamot til Refsnes – var det fjorten, men eg gjer ikkje krav på at alle losane har kome med. Talet på losar på dei einskilte gardane har nok variert frå tid til tid.

Losbåten

Frå gammalt av heldt losane seg med båt sjølv. Losane hadde pålegg om å halda seg med seglføre jollar med god reiskap, dvs. at det var god mast, godt segl og gode årar og ausekar. Midterste del av seglet skulle vera raudbarka slik at losbåten var lett kjenneleg for trengjande. Dersom det var vindstille og rokarane brukte årane, skulle det vera ein stake i staden for masta med ein kvit klut i toppen.

I eit oversyn over større losbåtar – losskøyter – frå 1866, vert det ikkje nemnt ei i Hå (Varhaug og Nærbø) eller Oгна. Det kom seg truleg av at støene losbåtane kunne ta ut frå og gå inn i, var så grunne og samstundes så utsette for vind og grov sjø at ingen av losane ville investera i ein større og gjerne overbygd båt på Jæren. Losbåtane på Jæren har variert i storleik alt frå 17 til 18 fot.

På denne tida og heilt fram til århundreskiftet 1900, var det i Hå opne småbåtar som tok seg fram med vindkraft. Det var ikkje vanskeleg i maksvêr, men når vinden auka på og det skulle kappseglast for å vera første mann fram, vart det farleg seilas. Dei opne båtane vart lett fylte med sjø. Her måtte ein vera dyktig seglar og realist. Kor stor sjø tolde losbåten før han sprang lek?



Ingebret Tjølsen Madland (f. Årsland, 1860 – 1945) med langkikkerten. For losane galdt det å oppdaga skipa så tidleg som råd, då kunne dei ikkje greia seg utan langkikkerten. Foto: Ukjent. Fotoarkivet, Hå folkebibliotek.

Kanskje noko av det vanskelegaste for losen, losguten og rorkarane, var når dei kom opp til ei skips-side i stor sjø. Losbåten skulle halda same farten som skipet losen skulle borda, og heile tida måtte alle passa på at ikkje losbåten vart knust mot skips-sida. Nå var det om å gjera at losen var sprek og spenstig slik at han kunne ta spranget over frå losbåten til leideren på skipet i rette augneblenken. Ofte måtte det gjerast fleire forsøk. Det kan høyrast ut som ein floskel, men stort nærmare kan ein vel knapt koma med livet som innsats. Sjeldan var det nokon som losa etter dei var 60.

I vindstille var det heller ikkje greitt. Ein rodde alt det reimar og ty kunne tola. Folk låg på årane så dei kjende blodsmaken i munnen. Håpet var at konkurrenten i den eine eller dei andre losbåtane gjekk tome for krefter.

Det hende det gjekk gale. Losbåten sprang lek under kappsegling, og då var ikkje konkurrenten sein om å leggja om kursen for å ta seg av dei som var i ferd med å få "sig en vaad Grav". Berging av liv hadde alltid prioritet.

Det var mange som mista livet på sjøen. Eit døme på det er los Hans Jonsen d.y. på Kvasseheim som mista to søner, Jon i 1855 og Henrik Johan i 1864. Det var ikkje til hinder for at ein yngre bror, Hans Hansson og sonen hans, Jon Hansson, vart losar. H.J. Kvadsheim vart ikkje los. H.J. står for Hans Jonson. Han fortalde at faren var den aller siste losen på Kvasseheim. Han slutta losinga frå Kvasseheim kring 1932, men

heldt fram seinare med losskøyte frå Obrestad og Egersund. Då var det nye tider. Skipa kunne ropa opp losstasjonen over radio og be om hjelp.

Ola Olson Varhaug var fødd i 1752 og var los. Sonen, Peder Olson, er oppført som losoldermann i 1865, og barnebarnet til Ola, Ola Pederson, var los og budde på Komlarvodl. Der oppe på høgda fekk Ola Pederson auga på skip før konkurrentane som budde nede ved sjøen. Når det synte seg eit skip i synsrande, sleppte Ola veldene, tok sjøklede i nevane og sprang det han var god for til stranda og båten. Han kunne skifta til uniformsklede når han var komen i båten.

Det var alltid ein kappestrid om kven som kom først ut. At det kunne gå fort for seg, skjønar me av denne hendinga som det er laga ei strofe av:

Ser de en dampar så stampa
Nerigjånå Gomen monne trampa
Fysst kjem ´an Erik den litte,
Så kjem Ole den kvikke
Så kjem ´an Sivert hompande, stompande
Slår hælane i vêret, skinntøyå på
Rakkell skaff´ en må
Kor ´u teg´n frå.

Erik var siste losen i familien. Han budde nedpå Varhaug ved den gamle kyrkjegarden der. Der hadde han eit bruk. Det var Ole på Jererudlo Lerbrekk som sette orda ovanom på papiret. Sivert og Ole budde oppe på Komlarvodl, fortel Sverre Varhaug.

– Det var mykje dei som sette ut losen. Andre naboar var og med på det når det passa slik. Ole hadde alltid langkikkerten med seg når han var ute på arbeid. Han var den som alltid fylgde med i kva som var på sjøen og oppdaga båtane tidleg. Familien var losar i fire generasjonar og ingen omkom på sjøen.

Folketeljinga frå 1875 fortel at Ole Mikal Olson var los på Søndre Reime samstundes med Hans Olson Salte. To av sønene hans vart losar, Ole Hansson og Martin Hansson Sør-Reime. Det var Martin som omkom på sjøen. Barnebarnet til Hans Olson, Elling Sør Reime, heldt lostradisjonane ved like. Han gifta seg til Kvitsøy og losa derifrå. Han drukna i 1942.

I 1905 kom tre seglskuter – "Elisa", "Progress" og "Camilla" – opp til kysten. Det var sterk vind frå nord-aust. Losane Hans Kvadsheim, Elling Haarr og Martin Hansson Sør-Reime gjekk om bord i kvar si skute. Det friskna til utover ettermiddagen og kvelden med sterk vind frå nordaust – frålandsvind. Kvadsheim tok seg opp til Feistein og låg i le der om natta, og neste morgon lensa han unna og tok seg inn til Eigersund medan Haarr låg og kryssa langs land og venta på at vêret skulle løya. Sør-Reime tok ein baut unna ut frå land med "Camilla". Truleg for å koma så langt ut og nord at han kunne ta ein ny baut og koma før dei andre inn til Stavanger. Det er tankar ein kan gjera seg i ettertid. Kva som hende, er det ingen som veit. Båt og folk vart aldri funne.

Bare namneskiltet til "Camilla" vart funne i Danmark.

Ein vinter hadde det lagt seg til med litt is på sjøen. Martin Hansson Sør-Reime var gutunge og leika seg på isflaka. Før han visste ordet av det hadde han drive frå land, og måtte ha hjelp for å koma tørrskodd heim. Mange år etter denne hendinga då Martin hadde fått seg patent til å driva losing, vart han spurd om kva han tenkte då han låg på isflaket og dreiv frå land: "Jau, eg tenkte det, at eg skulle verta ein god bergenslos." Så la han til litt som for seg sjølv: "Vart eg au, vart eg au!" vert det hermt etter han.

Det var los i Vatnamot, Sirevåg, Oгна, Kvalbein, Kvassheim, Hårr, Stavnheim, Årsland, Madland, Varhaug, Sør-Reime og Obrestad. Det er ikkje sikkert at dei som dreiv losing frå dei ulike støene hadde patent, men at dei var kjentmenn og hadde lov til å losa.

Det var lett å vera los for skutene frå Nederland og England som skulle inn til Holmane for å henta hummar. Fartya kom seglande rett over Nordsjøen inn til kysten. Det var kort stykke inn til hamna. Det vart helst innlosing og ikkje utlosing. Skipparane tok fartya sine ut frå Holmane sjølv ved å varpa seg ut, dvs. at ein høveleg tung dregg vart rodd ut og så vart skuta halt utover til ho var klar land og hadde høveleg bør til å styra.

Når ein ser kor losane budde og stadene dei tok ut frå Jærstranda, er det lett å skjønna at farkostane

dei hadde til å hjelpa seg med ikkje kunne vera store sakene. Best hjelpte var nok folk som dreiv med losing frå Vatnamot, Stølen, Sirevåg og Haver. Dei kunne ha større båtar. Det vart og fint då Obrestad vart bygt ut på slutten av 1800-talet.

Sivert Rasmusson Madland og Ola Rasmusson Varhaug var brør og begge hadde patent som los. Ola dreiv ut frå Varhaug medan Sivert kjøpte seg gard på Madland og dreiv med losing derifrå frå 1847. Han dreiv på til i 1880, og då hadde han halde på i 30 år utan uhell av noko slag.

Loskollegaer Sivert måtte kappast med for å vera først ute, var først og fremst losane på nabogardane Årsland, Stavnheim, Hårr, Kvassheim og dei to på Varhaug.

Når Sivert skulle ut med losbåten, var det folk frå nabobruka som sette han ut frå Madlandsstøene. Desse støene var ikkje alltid dei enklaste å forsera anten det var å koma seg ut av eller å ta seg inn i når sjøen vart for grov. Då var det å lura seg ut eller inn mellom sjøriene. Det vart mange harde turar. Auka sjøen og vart for stor, hende det at karane såg det tryggast å ta båten inn i Øyren eller lensa unna nord til Sør-Reimevika eller til Obrestad der det var rolegare sjø og lettare å landa.

På den tida Sivert dreiv med losing skulle dei aller fleste fartya nordover til Stavanger eller vidare til Bergen. Det var ikkje så mange som skulle sør- og austover. Dei som gjekk ut frå Stavanger i maksvêr, gjekk rett ut Håsteinsfjorden eller tok seg ut den

breie Skudefjorden for å koma i rom sjø. Dei fleste losane på Jæren hadde patent til Stavanger og til Høgevarde i Karmsundet, og nokre få hadde patent til Bergen. Når losen gjekk i land i Stavanger og skulle heim, måtte han gå til fots før jernbanen kom.

Det auka på med trafikk på Jærhavet utetter 1800-talet. Det var særleg farty som skipa kol frå England til Noreg. Grunnen var at fleire og fleire skip fekk dampmaskin med kolfyring. Dei trong bunnkors. Det var ein gryande industri som brukte dampmaskinar som drivkraft. Jærbanen var opna, og det var bygt gassverk i Stavanger. Alt skulle drivast med kol. Båtane med stålskrog og dampmaskin og seinare dieselmotorar vart sikrare, og talet på strandingar minka monaleg.

Me oppsummerer litt. Brørne Ole R. Varhaug og Sivert Madland slutta å losa kring 1880. Martin Hansson Sør-Reime drukna med Camilla i 1905. I daglegtalen vart Martin kalla for Martin te Åsen. Erik O. Varhaug losa fram til han døydde i 1913.

Elling P. Hårr var fødd i 1852, og han losa fram til første verdskrigen. Ole Hansen Sør-Reime losa lite. Desse var dei siste som losa mellom Obrestad og Kvasshheim. Dei var knapt oppi ein båt med motor i si levetid, og det er berre kring 100 år sidan.

Dei gamle brukte å seia at når ein såg på sjøen langs land og han gjekk kvit utan at ein såg ein einaste mørk flekk, var han (sjøen) ikkje roande. Innimellom hende det at folk låg så lenge utpå og

sjøen hadde auka slik at det var uråd å koma i land der dei hadde rodd ut frå. Då lensa dei unna til Øyren i sør eller nord til "Sørreisvika" eller Obrestad.

Frå Kvasshheim losa Hans J. Kvasshheim. Sonen hans, Jon H. Kvasshheim, hadde losskøyte liggjande i Obrestad hamn ei tid. Då hamna på Kvasshheim var ferdig i 1935, flytta han truleg skøyta dit. J. H. Kvasshheim losa fram til etter andre verdskrigen. Ei tid var han skipper på redningsskøyta "Oslokjøpmannen". Jon H. Kvasshheim var ei tid los for englandsbåtane til Det Bergenske Dampskipsselskap, både nye "Astrea" og gamle "Jupiter". Dei gjekk i rute på Newcastle og Stavanger-Bergen. "Jupiter" og "Leda" var av dei vakraste fartya som har segla langs kysten. "Astrea" var ikkje særleg vakker, men var lett kjenneleg med sine to overbygg. Det var sagt at ho eigentleg var bygd for fart på Østersjøen og hadde ein kraftig, litt butt bau for å takla isen der.

Losing frå jærgardane vert historie

Etter kvart som det minka med seglskuter som var avhengige av vind, minka det av med losing på Jæren. Båtane som kom frå England og kontinentet segla etter dei sterke fyra på Eigerøy, Kvasshheim, Obrestad og Feistein, og kom for det meste innunder land ved innseglinga ved Feistein. Der låg losane frå Vigdel, Tananger og Rott klare til å ta oppgåvene. Det var lite att for dei lenger sør. Dei siste som losa ut frå Obrestad hadde hard konkurranse frå Tananger- og Rottlosane og dei frå Vigdel. Solabuen låg og

kryssa med sine dekka båtar heilt sør til Obrestad. Me skal ikkje gløyma at det var los som låg i Marøy i Klepp. Sivert Vik drog ut herifrå.

Rett etter krigen kom englandsbåtane inn ved Kvassheim. Grunnen til at dei kom inn så langt sør, var at det var sveipa reint ein korridor for sjøminer i Nordsjøen og langs kysten. Seinare då heile Nordsjøen vart minefrie, tok båtane land ved Feistein, og det hende at dei i godvêr gjekk inn Håsteinsfjorden rett sør for Kvitsøyane.

Losbåten til Elling P. Haarr

Elling P. Haarr fekk bygt seg ny losbåt i Hardanger kring år 1900. Båten var ein seksæring med tre bord med eit fjerde smalt bord – ei renna – nedmed kjølen. Det vart kalla rennå. Borda var særst breie, minst 80 centimeter på det breiaste. Det var ikkje lett å skaffa så breie bord. Tre av båtbyggjeria i Hardanger måtte til for å skaffa dei.

Losbåten var innreidd slik at han kunne brukast til fiske både med torske- og seiegarn. Det var to tofter framme og to akter, slik at det vart eit stort ope rom midt på lik vanlege silde-, torske- og seibåtar. Ein mann rodde med eitt årepar i baugen, så var det to med kvar si åre midt på, og akterut sat høvedsmanen eller losen med eitt årepar for roing eller skoting.

Båten var stasjonert på Hårr i naustet til Per Ellingsen ved Skarsteinen. Då Madland hamn vart ein realitet i 1935, låg båten der under torske- og seifisket i tida frå februar til påske.

Då krigen kom i 1940, måtte dei fleste på Hårr flytta. Tyskarane tok nesten alle husa. Naustet der losbåten brukte å liggja når han ikkje var i bruk, låg innom sperreområdet. Båten vart flytta til Madland. – Om sommaren låg han på land og sprakk sund og vart øydelagd etter kort tid. Det var ei sørgjeleg affære, for den båten var eit syn. Det fanst ikkje maken til den båten nokon plass, sa Sverre Varhaug.

Losing frå om lag 1900

Me kan lura på om losane var meir eller mindre konservative utifrå at dei brukte segl til å ta seg fram på sjøen til kring 1930. Det kom seg vel av at vinden er meir eller mindre stabil når ein legg utpå. Losen og hjelpesmennene stolte meir på vinden enn på motorane som kom i bruk i fartya frå århundreskiftet. Det var tryggare med segl enn med ein motor som kunne svikta i kuling og storm på opne havet. Då losfartya vart større, overbygde og tyngre og motorane meir å stola på, gjekk losane over til motor, men i den første tida var dei sikra med eit segl.

Men framleis konkurrerte los mot los. Kvar ein var sjølvstendig næringsdrivande. Frå 1948 vart det vedteke at staten skulle overta alt ansvar for losing, og frå 1953 åtte staten alle losskøyter og løna losane og ga dei rimelege pensjonsvilkår. Losing frå Kvassheim, Obrestad og elles i Hå vart historie.

Fortjenestelig Virksomhed

Sivert Rasmussen fekk vera med på å berga heile mannskapet på den tyske briggen "Burgermeister Bencard". Briggen seilte rett på land på Husvegg under dårleg vêr i februar i 1874. Det var kuling frå aust- sør-aust med rennedrev og dårleg sikt. Til alt overmål var det ising.

Trass i at det var redningsstasjon på Husvegg, ville ein bruka båt frå land for å berga mannskapet frå havaristen. Sivert Rasmussen fekk folk frå garden til å gå med seg i losbåten. Før dei la ut, festa dei ei line til losbåten. Det var fordi det bles såpass at dei var redde for å driva rett til havs. Med lina fast i båten og folk i andre enden på land, vart alle mann på "Burgermeister Bencard" berga i land på Madland, der dei og fekk husrom.

I 1882 fekk Sivert Rasmussen medalje av kong Oscar II for "fortjenestelig Virksomhed". På framsida av medaljen står det: Broderfolkets Vel – Oscar II. På baksida er det skrive: Belønning for Fortjenestelig Virksomhed innstillet 6. juni 1882 – Lods S.R. Madland 1882.

Redningsstasjonane

Losane si oppgåve er å føra skip, mannskap og gods trygt til hamn. Vêret var ikkje alltid på skipper og skip si side. Skip stranda og havarist vart knust i strandura som Jærkysten er så rikeleg velsigna av. Reiar og skipper kjende på tapet av ei skute, men tapet av menneskeliv var større. Det var kone og barn som sat att heime i sorg utan forsørgar, foreldre og sysken sat att med sagn og sorg, eller det var ei jente som mista han ho hadde lova truskap og

drøymde om å stifta heim i lag med. Ikkje alle fekk ei grav på kyrkjegarden, mange vart aldri funne.

Kanskje dei verste opplevingane for folk på land var å sjå ei forlist skute som låg og hogg i botn og vart masa sund, og den eine sjøen etter den andre velta over skuta utan at mannskapet kunne berga seg i land. Dei på land sto hjelpeslause.



Redningsmonumentet, Varden, Brusand. Bautaen til venstre er reist til minne om Konsul Tønnes Houge Puntervold. Skulpturen til høgre heiter "Brenning" og er laga av Ståle Kyllingstad. Foto: Jærmuseet.

”Deres hjerteskjærende skrig ---”

Konsul Tønnes H. Puntervold i Egersund var den 7. januar 1852 på veg over Jæren og var komen opp mot Varden då han fekk sjå ein skonnert, ”Magdalena Christine” av Bergen, stranda på Brusand. Tønnes hadde høyrte om strandingar på Jæren før denne, men det skulle vera den første han fekk oppleve ved sjølv-syn. I ”Langs farleg stronn” er det henta eit utdrag frå Puntervold si dagbok frå 7. januar 1852:

Da vi kom nordenfor Ougne saae jeg et Fartøi ud paa Ougne Bukten i Nød, uden egentlig Rig, men med Nødrig. Vi kjørte straks nordover, jeg løb op paa Houen og saae da det fik første Grundbrækning og da det strandede hvilket skeed paa Brusanden. Vadede derpaa ud paa Sanden i Vand til langt op paa Livet og blev gennemvaad og fik mine Støvler fulde. Mer behøver jeg ikke at fortelle over dette skrækkelige Forlis, det vil aldrig gaa mig at glemme. Gud Fader forlad mig om jeg ei har gjort hvad jeg kunde, jeg vidste ei mere at gjøre end hvad jeg gjorde, jeg gjorde alt jeg formaaede til disse arme Menneskers Frelse. Deres hjerteskjærende Skrig glemmer jeg aldrig, heller ikke den døde Wiingaard.” Wiingaard var passasjer om bord og omkom i tillegg til fem andre av mannskapet under berginga.

Strandinga vart omtala i avisa i 1852. Konsekvensen av meldinga var at 33 skipperar gjekk saman om eit brev til styresmaktene med ønskje om at det vart oppretta redningsstasjonar på Jæren. Skipsførarane hadde høyrte og sett korleis redningsstasjonar og red-

ningsmateriell var utvikla og var i funksjon i andre land, både i Danmark og England. Allereie same året vart det vedteke å oppretta redningsstasjonar.

Det førte til at det vart kjøpt inn og utvikla utstyr til redningsstasjonar på Jæren og på Lista. Stasjonane på Jæren vart kalla for raketstasjonar fordi det vart skote ut liner frå land til havaristen med rakettar. I 1854 kom sjølvaste fyrdirektør Arntzen hit og peika ut kor redningsstasjonane skulle plasserast, og slik vart det stasjonar på Obrestad, Husvegg, Kvalbein og Reve. Seinare kom Vik og Raudn til.

Mannskapet på redningsstasjonane var menn frå gardsbruka kring stasjonen. Sverre Kvadsheim sine upubliserte papir fortel om 500 strandingar. Så her var det sanneleg bruk for folk og utstyr til redningsarbeidet.

Forliset på Brusand i 1852 sette så sterke spor etter seg i Tønnes Puntervold at han i 1883 skreiv: ”Hvor lidet Værd maa ikke en sømands Liv være hos os! Hvor nedslaaende for vore sømænd at vide, at man i Norges Land – hos en af Verdens største søfarende Nationer – bærer saa liden Omsorg for deres timelige vel.”

Det var staten ved fyrdirektøren som hadde ansvaret for ”Statens Redningsvesen” fram til sommaren 1933. Då vart redningstenesta overført til Redningsselskapet. Dei karane som hadde vore oppsynsmenn, vart oppsagde, fordi Redningsselskapet ville stå fritt når det galdt tilsetingar i den nye organisasjonen.

Husvegg redningsstasjon

Husvegg redningsstasjon kom i stand i 1854. Det var Torger Jensson frå Eiken som vart første leiaren. Sonen, Jonas Torgerson, tok over etter Torger, og barnebarnet, Tollak Jonasson, hadde ansvaret fram til 1933. Såleis var oppgåva i familien i tre generasjonar.

Det var eit lag på tre mann som hadde særleg ansvar for stasjonane. Sverre Varhaug fortalde at han som gutunge fekk vera med på den siste øvinga i 1932 då den siste raketten vart avfyrt innover land og lina rusa ut.

Her skal me ta med notisen i Stavanger Amtstidende 25. januar 1877:

Natten til den 20de strandede ved Varhoug paa Jædderen Skonnertskip "Algona", Kaptein Hagblom af Aaland, fra Hull til Christiansand. Aarsagen til Strandingen opgives at være den, at Vedkommende antog Obrestad Fyr for Lindesnæs. Natten var klar, men Luften noget disig over Landet. Mandskabet blev bjerget ved Raketapparatet.

Journalisten stiller seg litt undrande til at det let seg gjera å ta feil av Obrestad som blinka kvart halve minutt og Lindesnes som blinka ein gong kvart minutt.

Frå protokollen til oppsynsmann Jonas Torgersen der han skreiv dagen etter:

Aar 1877 den 20 Januar Kl. 6 om Aftenen blev vi paa Redningsstationen Husvæg Underrettet om at et Skib var strandet paa Varhoug-Strand. Vi afreiste Øyeblikkelig til Strandingsstedet med Redningsappa-

raterne ved hvilke Besetningen 9 Mand blev indbjerget, der blæste en løi Bris af Vest med høi sjøgang, saa redning med Baad vilde have været Umulig. Skibet var Skonnert-Skib "Algona" Capt. J. E. Hagblom af Aaland ballastet, paa Reise fra Hull bestemt til Christiansand... Bjergingen gik hurtig for sig, Raketten gik mellem Store og Mesanmasten, og temmelig langt forbi, da Skibet stod nær Land, liggende med Forstavnen fra Land, saa blev skudt iskraa fra Nord-ost, med overnævnte glædelige Resultat...

Bjergingen foregik af Opsynsmand Jonas Torgersen, med saadant Mandskab, Sivert Samuelson og Mikkel Rasmussen.

Oppsynsmann Jonas Torgerson skriv detaljert om kva som vart brukt av saker og ting under redningsarbeidet.

Fem år seinare måtte Jonas Torgerson og hjelpesmennene hans, Sivert Samuelson og Mikkel Rasmussen, ut i bergingsærend att. Det var sjølve juledagsmorgon klokka seks i 1881. Skipet "Skulda" hadde stranda på Husvegg. Laget fekk berga i land heile mannskapet på seks personar. "Veiret var frisk kuling af S.V. med regntykke og høi søgang." "Skulda" var på veg frå Newcastle til Stavanger med kol og maskindelar til Stavanger Støberi & Dok.

Stavanger Amtstidende melde om hendinga og nemner i notisen at eit mindre farty hadde stranda lenger sør på "Qualbens-Rounen".

Desse redningsstasjonane fekk vera med på å berga mange menneskeliv. På Kvalbein hadde dei



Husveg redningsstasjon
fotografert av A.B. Wilse
i 1913.

Norsk Folkemuseum.

først ein båt som skulle brukast i redningsarbeidet. Båten var så spiss at han skar seg ned i sanden når han skulle sjøsetjast og var nærmast ubrukande. Då den flatbotna redningsbåten "Tryg" kom i staden, var det til stor lette. Den flate botnen gjorde for det første at båten sto stødig på sanden, og for det andre at han flotna lettare då han kom i sjøen. Men han var stor og tung. "Tryg" hadde eit mannskap på tretten, tolv til å ro og ein høvedsmann ved rorkulthen.

Mangelfull forklaring

Det var ikkje alle strandingar og bergingar som gjekk så fint som dei to, den på Madland og den på

Husvegg. Det var slik at raketten drog med seg ei lett line frå land og ut til båten. Dei på båten måtte så dra ut ei line med ei blokk til å festa høveleg høgt på skipet. Nå kunne trossa som skulle bera redningsbøye eller redningsstol, halast ut til skipet og festast over punktet der blokka med lina var festa.

Trossa var ikkje festa i land. Når skip rulla i døningar og brenningar, ville trossa verta riven av om ho var gjort fast. Det vil seia at folk som heldt i trossa på land, måtte dra og gje slakk etter som skipet rulla. Det betydde at personen i redningsstolen vekselvis var nede i sjøen og oppe i lufta medan han vart hala inn til lands.



Redningsbåten "Tryg" med mannskap på Kvalbeinstranda. Foto: Ukjent. *Fotoarkivet, Hå folkebibliotek.

Ikkje alltid forsto dei om bord koss dei skulle stella seg for å få utstyret til å virka, og såleis gjekk det menneskeliv tapt. Somme sjøfolk trudde dei skulle entra seg langs trossa til lands. Det skjedde med mannskapet på barken "Minerva" i 1896. To av mannskapet drukna medan seks andre vart berga ved at redningsmannskapet vassa ut i brotsjøane for å ta imot sjøfolka. Mannskapet visste ikkje korleis dei skulle bruka redningsutstyret. Av og til gjekk det greitt, andre gonger gjekk det altså gale.

"- denne dødens kyst -"

Det er ikkje bare sjøfolk frå eige eller framande land og hamnar som har fått seg ei våt grav på Jærkysten. Fleire menneske frå sjøgardane i Hå har fått sitt endelikt på sjøen her. Ein skulle tru at dei som streva med livbergingsarbeidet ved redningsstasjo-

nane var utsette, men losarbeidet kosta fleire, og fleire fiskarar har omkome på sjøen. Døme på det er Tjerand Paulson Grødeland. Han og losguten var på heimveg frå Stavanger då dei kollsegla. Tjerand omkom 24. juni 1855. Det er noko usikkert om det var ein eller to losgutar i båten, men dei klora seg fast til båtkvelven og rek i land nordanfor Reve.

Når folk er godt kledde med støvlar og det heile, er det ikkje godt å røra seg i sjøen. Kleda vert tunge og det er ikkje greitt å halda seg flytande utan å ha ein trestokk, ei tofte, tilje eller åre til å hjelpa seg med. Dessutan vert ein fort nedkjølt og stivnar.

Ein makrellbåt frå Hårr med tre mann om bord kom også bort. Ein kar frå Odland fall over bord og drukna. Ein annan drukna under torskefisket. Dei som vil sjekka nærmare etter, kan ta for seg "Gards- og ættesoge for Hå" og vil finna at her har

Glimt fra demonstrasjon av utstyret knytta til redningsstasjonane på Jæren 1. Thore Revfe i ferd med å skyta ut lina med gevær. 2. Redningsstol. 3. Døme på meldingane som vart sende ut til dei skipbrotne. I bakgrunnen står raketstativ og lina som skal skyttast ut.

Alle foto: Jærmuseet.



det vore mange som har streva for å berga livet i bøl-
gjene, men måtte gje tapt.

Under opphoggingsarbeid på Nord-Varhaug i
1925 drukna Helmik Hobberstad og Ole S. Varhaug.

Den fælaste ulykka som har hendt her, skjedde
11. mars 1870. Ein ungdomsflokk hadde vore i Eger-
sund. Dei segla i ein open båt. Det var det vanlege
den gongen. Dei skulle heim til Sirevåg. Dei la ut frå
Egersund i brukeleg vêr, men då dei var komne nes-
ten heim, fekk dei vind og sjø som gjorde at båten
sokk under dei. Ti ungdommar omkom ifrå eit lite
samfunn som Sirevåg var den gongen.

Lærer Mons Høyland skreiv seinare eit minnedikt
på 22 strofer om hendinga. Her tek me med to stro-
fer henta frå "Hå 1837 -1937":

Et sørgeligt skue Du viste os her
Vort hjerte af medynk vil briste.
En grav du beredte blant bølger og skjær
Hvori 10 personer forliste.
Her døden med hast dem fevnede fast
Da hjem ifra byen de seilte.

I ungdommens friske og skjønneste år
Som blomster om forårets dage.
Så glade som lerken i skyen om vår
De sorgfri fra byen bortdrage.
De tenkte knapt på, at så skulde gå
Måske at det randt dem isinde.

Seks piger som liljer fra paradiland,
Én mann og tre ynglinger skjønnne. –

Fyrstellet

Mannskapet ved redningsstasjonane hadde direkte oppgåve med å berga folk som var i havsnaud. Fyra på Jæren, Obrestad og Kvasseheim hadde til oppgåve å syna sikker lei for fartya som ferdast langs kysten. Fyra med skoddelurane leidde veg gjennom mørkre og skodde med lyd og lys. Somme av dei sjøfarande kalla fyra for kysten sine kyrkjer. Det var ikkje bare utforminga som var lik, men og at dei kvar på sin måte har synt folk ein trygg veg i livet.



Kvasseheim fyr – før det vart ombygd til "friluftsfyr".

Foto: Jærmuseet.



Redningshelikopter i sving med å henta opp mann frå sjøen under ein demonstrasjon på Varden sjøredningsmuseum. Foto: Jærmuseet.

Fyra med sine karakteristiske lysglimt er her framleis, men dei er automatiserte. Det gjeld Tungenes, Flatholmen, Feistein, Obrestad og Kvasshheim. Fyra var utstyrte med sirener som skulle hjelpa sjøfarande til å halda klar av stranda i skodde. Obrestad og Geitung ved Skudenes hadde tåkelurar som bar mange mil, dei andre var som pip å rekna – ein-stroken c. Sirenene er borte. Los og kaptein har fått nye hjelpemiddel til å orientera seg etter.

Det er mange år sidan det vart radar om bord.

Radaren "ser" land og andre sjøfarande i all slags vêr. Ja, radaren kan varsla vêr. I tillegg har folk på brua fått seg elektroniske kart og gps (global positioning system) til å styra etter. Gps kan fortelja posisjonen til eit farty med eit avvik på om lag meteren. Gamle bestikken med sine hjelpemiddel – draft, passar og linjal – kan framleis vera gode å ha. Han er ikkje komen på museum.

Redningshelikopter

Redningshelikopter er det siste nye. Det skyr ikkje noko slag vêr. Det tek ut i storm som i stille. Sidan helikopter og kjem luftvegen, er det på ein annan måte avhengig av at skipet eller fartyet er så nokonlunde i ro når redningsmann og redningsstol kjem ned.

Bruksbåtar – farty

Folket langs kysten dreiv vekselvis med jordbruk og fiske. Dei brukte stort sett færingar, og til større fiske seksæring. Det er ikkje kjent at det vart brukt åttringar på Jæren. Men det vanlegaste var at bonden hadde ein færing som han var hjelpt med til heimefiske, eller dagfiske utanfor eiga strand.

Me held oss til tida kring 1900 som på mange måtar kan gjelda fram til 1960 for heimefiske. Det var altså færingen, småbåten på kring 17 – 19 fot og rodd med to årepar som vart nytta til dagfiske til kvardags. Mindre færingar på 15 fot ville vera ubrukkande langs Jæren vinterstid. Så små båtar ville

verta fylte med sjø ganske snart. Då små og hendi-ge motorar og påhengsmotorar kom, vart storleiken på båtane meir varierende og mange slags båtar kunne brukast året rundt. Vart vêret ulagleg, var det fort gjort å koma seg til lands, ein slapp å leggja seg på årane og slita motstraums og i motvind.

Færingen var høveleg stor for to vaksne til all slags fiske. Skulle ein ta ut over lengre strekningar, vart færingen stundom utstyrd med segl. Det var ikkje dei store segla. Mange amerikanske kveitemjølsekker har gjort nytte som segl. To og to sekker vart sydde saman til storsegl, og til fokke var det gjerne nok med ein sekk. I naustet på Husvegg har dei segl laga i 1935 av amerikansk bomullssekk. Sjølv sagt er seglet godt impregnert, elles ville det snart ha morkna. Eit og anna musehol er bøtt.

Den velse færingen vart brukt til dorging og påding sommarstid. Om vinteren vart han dregen inn i naustet. Den største utgåva var høveleg stor for to mann med eit tjuetals hummarteiner haust og vinter.

Båtbygging og båttypar

Det har vore båtbygging av trebåtar mange stader i Rogaland. Det galdt større båtar. Det er ikkje kjent at det har vore bygt båtar i Hå. Lenger nord på Jæren, i gamle Hetland kommune og elles på Kvitsøy og i mange ryfylkebygder, var dei ikkje ukjende med kunsten.

Av ein eller annan grunn ville jærbuen ha færinger med breie bord i skroget. Det var ikkje meir enn

tre bord på kvar side. Etter gammalt ville ein spara saum. Med fleire bord ville det verta meir saum. Ein annan grunn kunne også vera at ein sparde mykje arbeid og tid med å sauma det mindre. Tre bord ga smidige båtar. Dei var lettrodde. Så var dei lette å dra på land når det var gode lunnar.

Færingen på Jæren kom frå Hardanger og vart vel stort sett kalla for harding.

Stort sett vart nok færingen rodd med eitt eller to årepar alt etter som det var bruk for det. Mange utstyrte færingen med segl, eitt sprisegl og ei fokke. Då måtte det vera ein rorpinne – rorkult – til å ta seg av roret. Ei åre har mange gonger vore brukt i staden for eit ror. Det var å leggja åra på eine eller andre sida av stemnen og bruka han som dreiepunkt.

Seksæringen hadde tre årepar – seks årar. Ein færing kunne to mann ro med to årar kvar. Seksæringen var så brei på midten at der måtte det vera to mann, men elles kunne det vera ein på kvar av dei to andre årepara. Når seksæringen vart brukt, var det ofte folk nok om bord til at det var ein kar for kvar åre. Segl var ofte brukt til framdrift for seksæringen.

Seksæringen var ein langt større båt enn færinger. "Seksæringen var ein slamp te å dra opp," sa Sverre Varhaug.

Vedlikehald

Alle båtar vart innsette med botnstoff. Det var særleg viktig for større båtar som vart liggjande i



Her vert færingen brukt til glipfiske i Randaberg.

*Foto: Ukjent * Fotosamlinga, Randaberg kommune.*

sjøen i lang tid, gjerne året rundt. Stoffet inneheldt bly samanbinding. Det hindra pelemakk og groing av algar på skroget. Heile treskroga vart ofte sette inn med tjøre. Mange treskuter var svarte nettopp fordi dei var tjørebreidde. Tjøre hadde den eigenskapen at ho trekte inn i treverket og hindra vatn i å trengja inn i tillegg til at ho hindra alge- og soppvokster. Tjøre og blyhaldig botnstoff er ikkje lenger lovleg. Båt- og fartyeigarar må finna anna stoff til å ta vare på reiskapen. Når færingen vart sett inn med botnstoff, passa ein på at beitande dyr ikkje kom innåt.

Skuter som segla under varmare himmelstrok enn Nord- og Østersjøen, var meir utsette for pele-

makk og groing i skroget. Eit godt råd var å slå rek- kjer med koparstifter utan hovud, inn i skutetida. Kopar heldt pelemakken borte. Godt vedlikehald var overlag viktig.

Kystseglarane

Båtane som vart brukte til frakt av varer langs kysten på 1800-talet og fram mot midten på 1900-talet, var ei brokut samling farty. Det var mellom anna kutterar, jakter og galeasar.

Kutterar var større båtar, gjerne 50 til 80 fot lange, me vil vel seia eit relativt stort farty. Den engelske utgåva hadde rett stamn og skilde seg

lett ut frå andre farty, og eit særmerke var det som til dagleg vart kalla "hønerau". Det vil seia at akterenden skrådde bak- og utover vasspegelen. Båttypen kutter var særleg populær på Jæren på slutten av 1800-talet fram til kring 1914. Det vart kanskje kjøpt inn så mange som 500 kutterar til Noreg frå England i dette tidsrommet. Me skal ikkje sjå bort frå at einskilde farty vart kjøpte til landet etter 1918, men det var ikkje den same farten i den handelen lenger.

Jærbuar som hadde vore i utanriksfart, hadde sett båtane liggja i opplag. Dei engelske kutterane var rimelege, og det var ein av grunnane til at mange kjøpte seg ein kutter for 2-3000 kroner. Det var seglfarty utan motor.

Den andre grunnen til innkjøp av desse utrangerte fartya, var at sildefisket på kysten vår hadde slege feil i ei årrekkje frå 1872. Folk var utan den sikre innkoma silda hadde vore anten det var å dra garn på fiskefeltet eller med slidesalting og frakt av sild til framande hamner – særleg Østersjøen. Eit rimeleg farty kunne verta arbeidsplass for fleire. Fartyet kunne gå inn i fraktfart langs kysten, eller det kunne brukast til fiske. Arbeidskrafta var rimeleg.

Kutteren var godt rigga. Det var mesan, storsegl og toppsegl, og i tillegg var det fokke og klyver. Båtane var til vanleg gode seglarar.

Brukthandelen med kutterar frå England tok ein brå slutt i 1914 då det vart krig i Europa. Bruken av dei som fiskefarty i Nordsjøen vart samstundes

reduisert til nær sagt null i åra som fylgde. Engelskmennene la ut miner i våre farvatn for å hindra tyskarane i å snika seg opp langs kysten vår og koma ut i Nord-Atlanteren, og det hindra og jærboen i å driva fiske. Kutterane som var att då krigen slutta i 1918, fekk nå installert motor til framdrift ved sida av segla. Første tida var det heller små motorar – nærmast for hjelpemotorar å rekna.

Bruken av kutterane

Kutterane hadde vore brukte som fiske- og fangstfarty, og bruken vart i store trekk den same her til lands, men noko utvida. Lat oss ta fiske først.

Kutteren var heildekka med godt rom for fangst og rimeleg god plass til eit mannskap på seks-sju mann.

Når kutteren la ut på makrelldorging etter slåtten ein gong utpå sommaren, var det for å vera ute i sjøen til båten var full av fisk. Ein tur kunne ta mange veker. Fiskefeltet var heile Nordsjø-bassenget frå norskekysten over til Doggerbank og sørover til Nederland.

Martin Husvegg var ein av fleire kuttareigarar, og han hadde ord på seg for å vera ein "hard seglar", kva nå det tydde. Var han uvøren og la utpå i all slags vêr, eller var han ein dyktig seglar som kunne nytta vind og havstraumar og koma raskt fram? Me har god grunn til å tru det siste. Han var dyktig. Martin si skute heitte "Amithy", og han frakta trelast frå Austlandet. Hermetikkindustrien i Stavanger hadde



Tananger hamn under sildefisket i 1935.

*Foto: Ukjent. *Fotosamlingen i Sola folkebibliotek.*

bruk for store mengder rå eikeved til røyking av mellom anna brisling, sild og makrell.

Kystsegclarane var avhengige av god bør der dei farta langs kysten. Vêret er det ingen av oss som styrer med, heller ikkje dei som dreiv kystfrakt. Når skipperane måtte venta på god bør, la dei seg til ved Neset dvs. Lindesnes.

Dersom det la seg til med nord eller nordvest sterk vind når dei nådde opp til Eigersund, vart dei liggjande der i sundet, gjerne eit tjutals båtar og venta på lagleg vind. Sjøfolka batt skutene saman og hadde selskap med kvarandre medan dei låg slik og venta.

Når vinden løya, kom fartya seglande som ein vegg nordover langs Jærkysten.

Nye konkurrentar

Det var mykje trelast, tømmer, ved, sement, murstein, fullgjødsel og salt for å nemna nokre av dei ulike slag varer som vart frakta med kystsegclarane langs kysten inn til småhamner som til dømes Sirevåg, Obrestad, Dusavik og Tananger. Lasteevna på desse var kring 50 tonn. Båtane vart for små. Driftsutgiftene steig og lønnsmda minka. Større og meir effektive og driftssikre skip tok etter kvart over. Først var det mostringen på kring 200 tonn lasteevne, som



Ein moderne fraktebåt rundar Tungeneset.

Foto: J.O.Grimstvedt.

og er vekke. Fartya som nå driv med frakt langs kysten, kan frakta opp til 2000 tonn. Mange av desse fartya driv linjefart slik som Baltic Link og Nor Cargo og andre. Nå kjem store skip inn til Sirevåg og lossar ved Felleskjøpet sitt anlegg der. Det vart nye tider etter at Stormoloen kom i år 2000.

Til slutt

Sverre Varhaug var ei utømeleg kjelde til kunnskap om livet ved og på sjøen. Det gjeld særleg hendingar og elles mange ord og uttrykk som var ukjende for meg. Summe av orda trudde eg var heilt lokale, men var i bruk langs heile jærstranda. Mange sider med skrivne kjelder – både trykte og handskrivne, har vore til hjelp. Statsarkivet og Jærmuseet sine folk har alltid hjelpt når eg har kome med mine spørsmål.

Og med dette slutta me to karane, Sverre Varhaug og Hans Torgny Indrebø, av samtalanane me hadde jamnast på måndag eller tysdag i nesten to år. Ingen av oss sprang lenger så raskt som me gjorde, men me var to som hadde glede av turar i lag, og me hadde mange fine timar saman ved spisebordet heime i stova på Husvegg, delte på opplevingar og prata om laust og fast. Sverre delte av sine rike og omfattande kunnskapar og erfaringar til glede for meg og for dei som får del i litt av det me har skrive ned.

Hausten 2007, den 12. august, drog Sverre sitt siste andedrag. Saknet etter ein god ven vart stort.

KJELDER

Munnlege kjelder:

Sten Bø f. 1921 Bø i Randaberg

Johannes Nærland f. 1921, Nærland

Per Obrestad f. 1922, Obrestad

Olaug Varhaug f. 1930

Sverre Varhaug f. 1928, Varhaug

Skriftlege kjelder:

Paul Alm, 1944: *Dette er norskekysten*

Jon Bergsåker, 1990: *Rogalandsfiske gjennom hundreåra.*

I. Berner Eikeland: *Fangst og fiske som næring under naturalhushaldet. Ætt og Heim 1954*

J. Grude, 1908, *Jæderen. Kulturhistoriske Skildringer fra det 19de Aarhundrede.*

M.A. Grude 1914: *Jæderen 1814 – 1914*

John Faltin Hafsø: *Frakteskuter fra Egersund.*

Art. Dalane Tidende 1. nov 1996

Magne Haugland, 2001: *I natt gjelder det.*

Jan. A. Holgersen: *Vårsilden tilbake på Rogalandskysten, Ætt og Heim 1990*

Henna og Skotheim, 1991: *Anna af Sand i sildefart på Østersjøen. Årbok 1990 Stvg. Museum*

H. T. Indrebø, 2005: *Pellemenn for ein reke-suksess.*

O. Indrehus, 1939: *Rogaland fiskarsoge i eldre og nyare tid*

Indrehus, Rossavik og Revheim 1914: *Træk frå Hetlands historie*

Svein A. Iversen, 2007: *Notat om makrell-stammene.*

Svein Ivar Langhelle: *Det store vårsildfisket og Rogaland på 1800-talet. Ætt og Heim 1987*

Tor Norland, 1978: *Statens redningsvesen. Redningsstasjonane på Jæren*

A. Obrestad, Brusand 1984: *Tareindustri på Ogna. Kursoppgåve*

Obrestad og Reiestad, 1937: *Hå. Nærbø – Varhaug 1837 – 1937*

Gerd Holmane Sandsmark, 2002: *Vatnamot skulekrins – mellom bakkar og berg utmed havet.*

Nærland Skjærpe og Kvalbein, 1993: *Langs farleg stronn. Redningsarbeidet langs Jærkysten*

Jan Strøm (red), 1949: *Norsk fiskeri- og fangsthåndbok*

Hanne Thomsen, 1996: *Kongevegen i Hå*

S. Undheim, 1983: *Alikkavatn og tonglatare.*

Sverre Varhaug 2006: *ikkje publiserte notat*

Trond Aasland (red.) 1997: *Utfordringen fra havet. Om utnyttelsen av norske tang*