

Vrakfeber på jærkysten

Det kan blesa sterkt og friskt langs jærkysten, særleg i vintermånadane januar og februar. Det var oftast på denne årstida at dei store forlisa og strandingane skjedde i tidlegare tider. Under uvêret Urd januar 2017 gjekk sjøen høgt og vaska ut sand frå strender og sanddyner på Jæren. Etter ei tøff uvêrsnatt fann turgåarar eit stort flak frå eit vrak som var kasta i land på Holmesanden sør på Jæren.

Det vart funne i eit fint turområde, og den eine etter den andre la ut foto på sosiale medium med historier om vraket dei hadde funne. Me finn ofte lause stokkar, drivved, plast og søppel på strendene etter uvêr. Men dette var spesielt. Det var gammalt, og det sette fantasien i sving. Kan det vera frå vraket av skonnertribriggen «Magdalene Christine»? Den forliste i dette området i januar 1852. Men ingen veit, for det har forlist mange skuter her. Eg veit ikkje om dette kan definerast som vrakfeber? Men eg er sikker på at temperaturen steig fleire hakk hjå dei ivrigaste.

Me veit at kysten utanfor Jæren alltid har vore ein frykta kyststrekning. I Snorre si soge kan me lesa om Gudrød Ljome som var son til Harald Hårfagre. Han var på besøk

i Kvine hjå stefaren Tjodolf. Gudrød hadde eit stort skip med godt mannskap og ville fortsetja ferda heim til Rogaland. Det var fare for uvêr og stefaren Tjodolf åtvare han mot å ta turen over Jæren med kvadet:

Far 'kje fraa her, fyrr den flate
farveg aat skipi jamnast.
Den store sjøen steinar upp paa
strandi, Gudrød, slengjer.
Dryg, vidgjetne konge, til vêre seg
betre lagar.
Bi her til dess me fær bôr; no er
brim og brot um Jaren.

(Omsetjing ved S. Schjøtt, 1900)

Gudrød hørde ikkje på dette og reiste av garde. Då dei kom utanfor Jæren, så sokk skipet og alle drukna.

Det har forlist over 600 båtar her dei siste hundreåra. Kysten er open,

vindhard og med sterke straumar. Her er ingen naturlege hamnar å søkja ly i om vêret vert ille. Sjøfolka hadde dårleg navigasjonsutstyr og upresise kart. Landskapet på Jæren er flatt. Silhuettane av fjella langt mot aust kunne gjera at dei sjøfarande trudde dei var langt ute på sjøen der det ikkje var fare for å stranda. Dei kunne og verta lurde til å tru at lysa frå land var andre fartøy som var ute på sjøen. Om dei då kom for nære stranda og gjekk på grunn, så var det sjeldan at båtane kunne bergast. Dei vart ståande i steinane og hogga til dei vart sundslegne av bølgen.

Folka som budde langs kysten sette ofte liv og helse på spel for å redda mannskap og gods trygt i land. Like til midten av 1800-talet hadde dei ikkje noko skikkeleg utstyr til dette, og det var umogeleg å gå ut med dei

Første turen min for å sjå kva som hadde skylt i land. Det var grått vêr og skumring då eg kom meg til staden. Det var eit ganske mektig syn som møtte meg.

Foto: Ingeborg Nærland Skjærpe.



Nærbilete av vraket slik det låg i sanden eit par dagar etter det vart kasta på land. Du ser innsida av skipet og den sida av spanta som må ha stukke opp frå havbotnen og vorte slipte av sand og sjø gjennom lang tid. Dei er runde og glatte. Her ser du godt trepluggane, og du kan skimta den doble huda under mellom spanta. Foto: Ingeborg Nærland Skjærpe.

små båtane som var vanlege på sjøgardane. Manglande redningsutstyr hadde uroa mange i lang tid.

Eit av dei som har gjort mest inntrykk, var nok forliset til det russiske linjeskipet «Ingermannland» som var bygd i Arkhangelsk i 1842. På jomfruturen støtte det på grunn i nærleiken av Oksøy fyr ved Kristiansand, men dreiv vestover til Jæren. Utanfor Hårr på Jæren gjekk skipet ned.

Dette er det største forliset i Noreg i fredstid. Det var totalt 893 menneske om bord. Av desse vart 504 berga og 389 omkom. Ni vart gravlagde på Varhaug gamle kyrkjegard. Giggen, livbåten dei var om bord i, er utstilt i eit museumsbygg ved Kvasheim fyr.

Redningsstasjonar

7. januar 1852 forliste skonnertbriggen «Magdalene Christine» av Bergen på Brusanden ved Ogna. Konsul

Tønnes Houge Puntervold i Egersund opplevde det dramatiske forliset då han kom reisande forbi på veg til Stavanger. Det samla seg mykje folk på land. Men sjølv om dette skjedde nær land og dei forsøkte å vassa ut, så greidde dei ikkje å redda alle. Fem personar drukna, berre kapteinen og kokken vart berga. Etterpå skreiv Puntervold i dagboka si:

Gud Fader forlad mig om jeg ei har gjort hvad jeg kunne, jeg vidste ei mere at gjøre end hvad jeg gjorde, jeg gjorde alt jeg formaaede til disse arme menneskers Frelse. Stakkars Folk. Deres hjerteskjærende skrig glemmer jeg aldrig.

Etter dette skreiv han innlegg i aviser og han kontakta skipperforeninga i Stavanger. Då gjekk 33 stavangerskipparar saman om eit brev

til Marinedepartementet der dei bad om at det vart oppretta raketstasjonar på Jæren. Dei kjente til at det var etablert slike både i England og Danmark. Dette sette fart i ein større aksjon for tryggleiken på sjøen. Eigerøy fyr vart bygd i 1854, og Kvitsøy fyr vart utbetra. Rundt «Jærens Rev» hadde det skjedd mange forlis. Her vart det same året reist eit dagmerke (seilingsmerke).

Hausten 1854 vart dei fire første raketstasjonane på Jæren oppretta – Refve, Obrestad, Husveg og Kvalbein. Seinare kom to til – Wiig og Kvalbeinsraunen. I enkle hus oppbevarte dei raketstativ og rakettar, tauverk og redningsstol. Menn på dei næraste gardane fekk opplæring i bruken, og det vart tilsett oppsynsmenn. Det vart ført nøye protokoll for utstyr, forlis og redning. Når utstyret på desse stasjonane vart brukt, var det sjeldan at sjømenn omkom i forlisa.

«Magdalene Christine»

Forliset på skonnertbriggen «Magdalene Christine» av Bergen vart starten på det organiserte redningsarbeidet på jærkysten. Eigar var reiarlaget Mowinchel & co. Briggen vart bygd i 1812 med ein lasteevne på 34,5 kommerseselester (ein kommerseselest er litt over to registertonn). Den hadde eit mannskap på fem mann og kapteinen heitte Petter Olai Pettersen Boye. Skonnertbriggen hadde mellom anna segla frå Bergen til New York i 1839 med 39 emigrantar organisert av Per Ivarson Undi fra Vik i Sogn og Fjordane.

Den 3. januar 1852 var «Magdalene Christine» på veg frå Newcastle til Bergen med stykkgoods. Dei kom ut for uvêr kort etter avgang. Dei hadde med ein passasjer, kjøpmann Hans Wingaard frå Bergen. Han drukna i forliset og vart sidan gravlagd på austsida av Egersund kyrkje.

Kaptein Boye var ein ung mann. Han overlevde forliset og vart i 1860 undertollbetjent i Valderhaug på Sunnmøre. Han døydde året etter, den 5. desember 1861, berre 38 år gamal.



Den stolte skonnertbriggen «Magdalene Christine» av Bergen ei tid før den enda sine dagar utfor Jæren i 1852 og utløyste eit stort engasjement for oppretting av redningsstasjonar her.

Det enkle utstyret fungerte godt når dei visste korleis det skulle brukast og fekk montert det rett. Mange hundre sjøfolk vart berga trygt i land gjenom dei om lag hundre åra systemet var i bruk.

Punternvold jobba vidare med redningssaka. Han ønska og å få seilande fartøy til bruk i redningsarbeidet. Det tok tid, men i 1891 vart Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning – NSSR –oppretta. Dette var mykje takka vera innsatsen til Punternvold. Han vart etter det kalla redningssakens far. I høve 70-årsjubileet til NSSR vart det i 1961 reist ein bauta til minne om han. Den vart sett opp i Varden, Ogna der han stod og såg forliset av «Magdalene Christine». Her vart det og i 1977 opna eit lite redningsmuseum. Det syner utstyr frå redningsstasjonane.

Då redningsskøyter og helikopter overtok redningsarbeidet, gjekk dette

utstyret gradvis ut av bruk. Museet høyrer til Hå kommune, og frå 2002 har Jærmuseet hatt det daglege ansvaret for drifta.

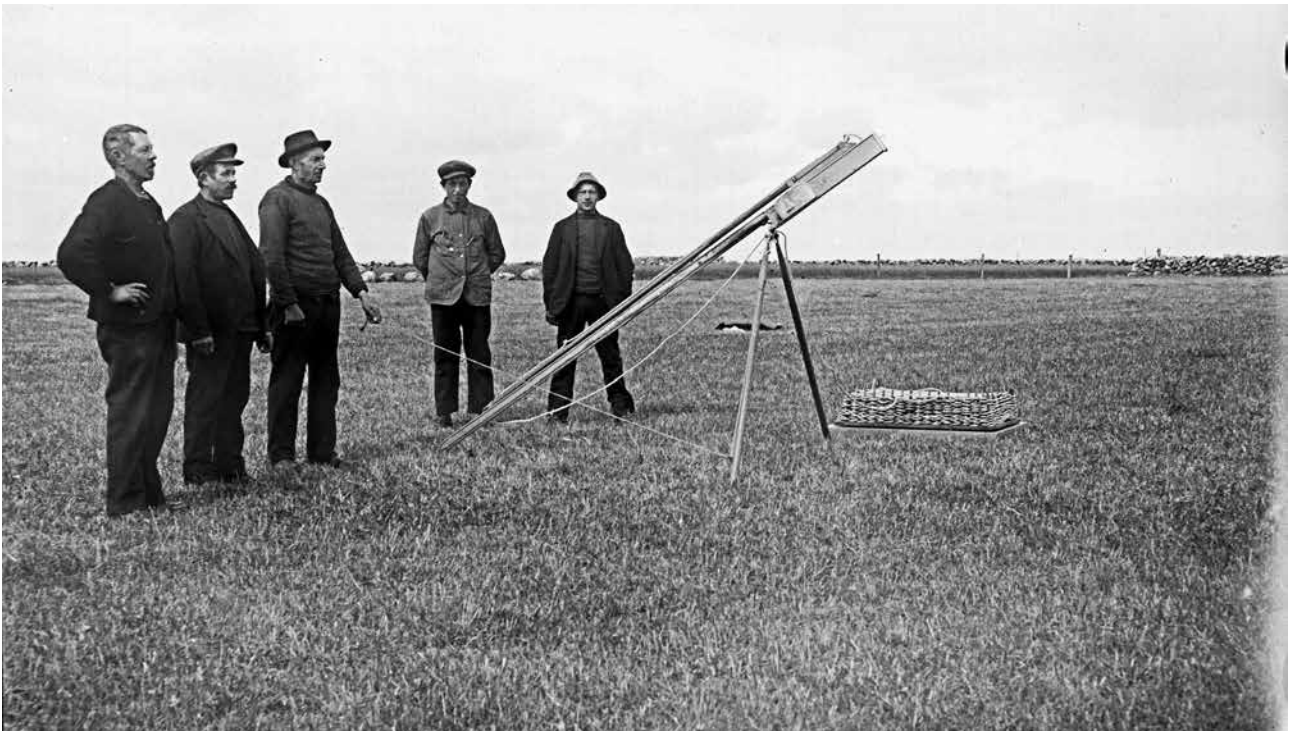
Vill vrakplyndring

For hundre og to hundre år sidan førde forlis til store folkevandringar og ein heller liten notis i avisa. Lensmann Jon Jonsen Haarr (1822-1893) sa ei gong at «når me får vrage så verte folk au vrage». Han hadde nok kjent på dette mange gonger. Det var lensmennene som måtte ordna opp med båtar og last ved forlis. Vraggodset måtte ikkje hamna i feil hender. Ofte vart det arrangert vrakauksjonar som utarta til reine folkefestar. Det kunne gå ganske vilt for seg.

Lensmannsgarden på Hårr ligg nær sjøen i eit område der det skjedde mange forlis, og det vart ofte halde auksjonar her. Skipsvrak var kjær-

kome på Jæren. Her var trelaust, og alt av byggjemateriale måtte hentast frå Ryfylke eller Sørlandet der det vaks skog. Vrak gav gode byggjemateriale og det gav arbeid med å hogga vraka. «Sjebamateriale» frå stranda skuter vart sortert og selt på auksjon. Alt vart brukt. Det som ikkje kunne brukast til byggjemateriale, kunne brukast til verktøy eller som ved i omnen.

I 2017 var det og ein del som tok turen for å sjå vraket, og det fekk store oppslag i lokalavis og lokal-fjernsyn. Det var spanande å sjå korleis dette gamle vraket sette i gang fantasi og engasjement hjå folk i dag og. Turgåarar og hyttenaboar passa på, og det oppstod rykte om vrakplyndring. Det vart fortald at folk kom med hovudlykter i mørket og gjekk frå staden med fylte plastposar. Lensmannen måtte ut og sikra vraket. Vrakplyndringa vart mest hovudsak



Det var bøndene på gardane rundt kvar redningsstasjon som var mannskap. For å veta kva dei skulle gjera under redningsaksjonane, hadde dei faste øvingar to gonger i året. Dei prøveskaut med raketttutstyret, monterte opp redningsstolen og såg at alt fungerte. Her er det mannskapet på Refve Redningsstasjon som står klare til å skyta. Foto: Jærmuseet.

i medieoppslaga. Men ved nærare ettersyn syntte det seg heldigvis at ingenting var vekke.

Kva gjer me med vrak?

Vraket som vart oppdaga på Holmasanden i januar var eit flak av ei skuteside, og det måtte vera gammalt. Det er viktig å veta at alle vrak etter skip som er eldre enn 100 år er verna etter den norske kulturminnelova. Det er Riksantikvaren som har ansvaret. Og i Rogaland er det Stavanger Maritime Museum som forvaltar vernet av kulturminner i havet. Alle som oppdagar gjenstandar som er omfatta av denne lova er pliktige til å melda frå til dei.

Her reiste då marinarkeologar ut for å undersøkje og måla opp vraket. Det ser ut som om det har stått på høgkant på havbotnen mest heilt nedgrave i sand og gjørme i mange år. Nedste del av spanta er som då dei stod i skipet, medan endane som har stukke opp er godt slipte av sand og sjø. Ut frå byggjemetode og bruk av trenaglar må det vera bygd på 1800-talet. Skipet har hatt

ganske tette spant og dobbel hud. Det har vore bygd for å tåla tung sjø. Marinarkeologane såg og hol etter rektangulære metallnaglar. Desse er yngre enn dei runde og kan ha vore nytta til seinare reparasjonar. Dei laga ein digital 3D-modell som forklarar dei ulike delane av vraket.

Det vart tidleg avklart at Stavanger Maritime Museum ikkje hadde plass til å ta inn vraket i sine samlingar. Nokre dagar etter at det var undersøkt, sette det i gang med eit fælt uvêr. Det regna og bles og metrologane melde om ekstremt høg vasstand. Veldig kjapt vart det ordna med løyve til å flytta vraket. Representantar frå Hå kommune og Jærmuseet i lag med engasjerte «vrakentusiastar» rykka ut og fekk redda vraket trygt i hus. Me var redde for at det elles hadde vorte vaska ut i sjøen igjen.

Marinarkeologane gjorde undersøkingar på staden, og dei vil søkja Riksantikvaren om midlar til årringsdatering (dendrokronologi) for å kunna tidfesta skipet meir nøyaktig. Då vraket vart teke inn i museet, var det viktig å ikkje la det tørka ut

for fort. Det måtte spylast reint for sand og så starta impregnering med PEG (Polyetylen Glykol). Dette skal gjerast i eit halvt år før det er klar for utstilling.

Formidling av forlishistorie

Forlishistorie er viktig på Jæren. I lokalmiljøet har me entusiastar som seier sjølve at dei «lir av vrakfeber». Dei er engasjerte, samlar stoff, skriv ned og formidlar dette. To av dei som har engasjert seg mykje i denne saka er Anders Haver og Jan Wiig. Begge har vore sjømenn nokre år i ungdommen. Anders Haver har samla mykje historikk om forlis og redning på Jæren. Jan Wiig lever og ånder for kysthistorie.

I sanden på Orrestranda i Klepp kommune har det fleire gonger dukka opp ein del av eit vrak. Mykje tyder på at det er frå mandalsskipet «Chiffain» som stranda der i november 1881. Siste gong var i april 2016, og i juni vart det grove og spylt fram slik at marinarkeologane kunne gjera



Frå ein familiedag. Masta oppå steinen representerer den forliste skuta. «Mannskapet» vert ein etter ein sett oppi redningsstolen og trekte med kraftige tau trygt «i land». Jærmuseet samarbeider med ivrige medlemmar i Jæren kystlag, Hå Historielag, Sirevåg Dykkarklubb og Ogna Camping for å få til gode aktivitetar. Foto: Ingeborg Nærland Skjærpe.

undersøkingar. Denne dagen vart det invitert til folkefest på stranda med servering av kringler og eplemost (i staden for bayerøl) som på vrakauksjonane i gamle dagar. Skuleelevar vart òg inviterte. Dei fekk høyra historier om forlis og vrak. Jan Wiig fortel livaktig og seier sjølv at han gjerne strekkjer grensene litt for kva som er fakta.

Korleis skal musea formidla desse historiene? Musea må halda seg til fakta, forskning og det som er dokumentert. Samstundes må me streva etter å gjera historia levande og forståeleg for nye generasjonar. Korleis kan me få dette til? Kva skal me gjera med vraka? Musea har ikkje plass til å ta vare på og stilla ut alt som dukkar opp. Og det er ikkje lov for privatpersonar å ta med seg slikt materiale.

Redningsmuseet i Varden ligg i området der vraket vart funne. Det inneheld gjenstandar, redningsbåt og foto frå forlis og redning. Her er mange og dramatiske historier. Dei som besøkjer museet ser tinga, dei kan lesa tekstar og sjå på bileta. For at nye besøkande skal forstå dette,

må historia gjerast meir levande. Me kan då bruka til dømes forteljing og aktivitetar. Museet har difor saman med Jæren kystlag og Hå historielag ein aktivitetsdag årleg der ungane kan få prøva redningsstolen, skyta (papir) rakettar, leggja skytelina fint i kasse, laga tau med meir. Her er formidlarrar inne i museet som kan fortelja og forklara kva dei ser. Noko av det same opplegget bruker me når skuleklasser og barnehagar kjem på besøk. Dei får høyra historier, stilla spørsmål og gjera praktiske øvingar.

Det var lite tid til å tenkja då vraket på Holmesanden låg på stranda og det var meld ekstremt høg vasstand og storm. Om me ville ta vare på det, så måtte det berre ordnast med det same. I bakhovudet hadde me tankar om at vraket hadde historie med seg som høyrer til det me formidlar i redningsmuseet. Når vêret roa seg og me fekk tenkt oss om, innsåg me at det vert vanskeleg å stilla det ut her. Lokala er små og allereie fullt utnyttat.

I Hå kommune har museet og ein sjøgard med to bruk frå 1700- talet



Det russiske linjeskipet «Ingermannland» gjekk ned utanfor Hårr på Jæren. Dette er det største forliset i Noreg i fredstid. Det var totalt 893 menneske om bord. Av desse vart 504 berga og 389 omkom. Giggen, livbåten dei var om bord i, er utstilt i eit museumsbygg ved Kvasshem fyr. Giggen var med under Forbundet KYSTENS landsstevne i Egersund i 2011. Foto: Bente Foldvik.

og 1830. Her kan ein sjå gode eksempel på korleis vraktømmer vart brukt i løene på Jæren. Her er det plass til å stilla ut vraket og nytta det til å fortelja historier om vrakauksjonar, skipsopphogging og korleis materiala frå båtar har blitt nytta. Nå vil me bruka tida medan konserveringa går sin gang til å planleggja utstilling her. Då vil det passa fint inn i ein samanheng og her er gode moglegheiter for formidling.

Meir vrak

Fleire vart inspirerte og forvitne på om det kunne vera meir å finna, og den 21. januar vart det oppdaga nok eit vrak ute i sjøen på Ogna. Dagen etter var dykkarar ute, og i samråd med marinarkeologane filma dei og målte der dei kom til. Det kan tyda på at skipet som har lege godt grave ned, har blitt vaska fram av sjøen.



Den svenske barken «Minerva» i strandsteinane på Kvalbein september 1896. Det var storm og stor sjø då den som tredje av tre store seglskuter stranda her i løpet av 17 timer. Det hadde samla seg mykje folk på staden for å sjå på dei andre to båtane «Snar» og «Zephyr» som allereie stod på grunn då «Minerva» kom for fulle segl og sette kursen rett mot land mellom desse to. For mannskapet om bord såg det ut som dei kunne søkja naudhamn her. Redningsarbeidet kom raskt i gang ifrå land og line vart skutt ut. Men om bord greidde dei ikkje montera trossa slik at redningsstolen fungerte. Sjøen kasta fælt på skuta, det oppstod panikk, nokon av mannskapet prøvde å entra etter lina mot land og resten hoppa uti. Mannskap frå redningsstasjonen på Kvalbein arbeidde på spreng frå land. Dei vassa uti til halsen for å få tak i dei som låg og kava i bølgiene. Dei greidde å berga seks, men to, kapteinen og stuerten, drukna.

Skonnertskipet «Assur» forliste utfor Hå Prestegard nyttårsaftan 1897. Mannskapet på båten greidde sjølve å ta seg i land med båt. Redningsmannskapet på Obrestad redningsstasjon rykka ut og skaut ein rakett før dei fekk melding om at det ikkje var folk igjen på skuta. Illustrasjonen syner korleis stolte skuter vart brotne sund av hav og bølger langs kysten. Teikning etter foto av Steinar Skorstad.



Så har dei kraftige bølgiene i uvêret knekt av eit flak, medan større deler fortsatt ligg trygt under sjøbotnen. Her ligg moglegheiter til fleire og grundigare undersøkingar seinare. Vil me etter kvart få bevis på kva for eit skip dette er?

Vraket på Orre ligg under sanden att. Men nå har politikarar i Klepp vedteke at dei vil grava det fram, konservera det og stilla det ut. Det vert interessant å sjå kva som vert gjort vidare her. Vert det like spanande å sjå eit skipsvrak som er presentert i eit utstillingsbygg, som eit vrak som dukkar opp i sanden med mange spørsmål me ikkje har svar på? |

NRK Rogaland møtte opp på Holmasanden for å filma og gjera intervju. Anders Haver og Jan Wiig studerer vraket. Det var mistanke om vrakplyndring, og politiet har vore på staden for å sikra og markera at det ikkje er lov til å forsyna seg. Foto: Ingeborg Nærland Skjærpe.

Om forfattaren:

Ingeborg Nærland Skjærpe har vore tilsett i Hå Bygdemuseum sidan første del av 1980-talet og i Jærmuseet frå konsolideringa i 2002. Har fortsatt ansvar for dei lokale anlegga i Hå som er sjøgarden Grødaland og redningsmuseet i Varden. Tittelen er formidlingsleiar, men jobben er allsidig.



Trenger du en seilmakermester med kunnskap om klassiske seil til store og små?

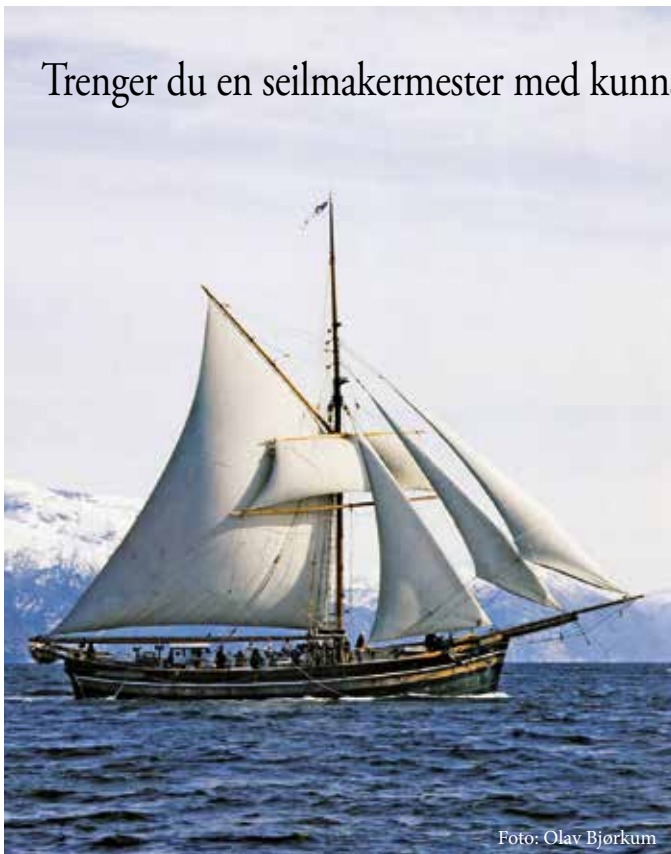


Foto: Olav Bjørkum

Lyngør Seilmakerverksted har levert seil til de fleste riksantikvarprosjektene i Norge, Danmark, Finland og Sverige.

Ta kontakt med Norges mest erfarne klassiske seilmaker.

- Alt i seilduk og tauverk



LYNGØR SEILMAKERVERKSTED
SEILMAKERMESTER FREDRIK BRODERSEN
TLF.: +47 37 16 65 00
E-MAIL: FREDRIK@DOYLE.NO
WWW.LYNGORSEIL.NO