

KR. THORBJØRNSEN

AV  
BJERGNINGSVESENETS  
HISTORIE

I.  
FRA OLDTID TIL NUTID



UTGITT AV  
NORSK BJERGNINGSKOMPAGNI A.S

1 9 4 1

---

A.S. JOHN GRIEGS BOKTRYKKERI, BERGEN

Utdrag fra bøkene av Anders Haver.



Selskapet ble etablert i 1912 med hovedkontor i Oslo, med stasjoner i Moss, Bergen og Trondheim. Etter etableringen av det nye selskapet i 1912 hadde det hele den norske kysten som arbeidsområde, og hadde etter hvert også fartøy stasjonert på Svalbard i sommersesongen.

Selskapet ble til gjennom en sammenslåing av de tre tidligere eksisterende norske bergingsselskapene: Nordenfjeldske Dykkerselskab med fire bergingsbåter (Nidaros, Parat, Stærkodder og Nap), lektere og utstyr, Vestenfjeldske (Salvator) med 4 båter (Jason, Achilles, Herkules og Vidar) med utstyr og Moss Værft, Bjergnings- og Dykker Co. med 4 båter (Uræd, Neptun, Trygve og Troid), 5 løftefartøy og annet bergingsutstyr. Sammenslåingen ble utløst av et forsøk fra dansk side på å overta Moss Værft.

I 1917 overtok Norsk Bjergningskompani aksjemajoriteten i dykker- og vrakopptakings-selskapet A/S Tjørve. Mot slutten av 1920-tallet fikk det store økonomiske vanskeligheter, og gikk i likvidasjonsforhandlinger sommeren 1928. En gruppe fra Bergen rundt Kr. Lehmkuhl, Fredrik Odfjell, Albert Vedeler og Ole Friele meldte interesse for en rekonstruksjon av selskapet. Gruppen forhandlet med Centralbanken, som var største kreditor, og overtok det gamle selskapets flåte fra 1. januar 1929. Bergensgruppen krevde at selskapets hovedkontor ble flyttet til Bergen, og slik ble det.

Av statistikken til selskapet går det fram at de i løpet av årene 1912-1938 hadde vært engasjert i 1225 berginger (i snitt 47 bergingsoppdrag i året). Av bergingene var 265 på strekningen Halden-Kristiansand, 65 mellom Kristiansand og Stavanger, 393 på strekningen Stavanger-Stadt, 115 mellom Stadt og Trondheim, 146 mellom Trondheim og Bodø, 170 mellom Bodø og Tromsø, og 71 nord for Tromsø.

Selskapet var avhengig av vellykket bergingen for at bergelønn kunne kreves ("no cure no pay"-prinsippet), og selskapets inntekter varierte sterkt fra år til år. I 1933 hadde selskapet brutto inntekt på 519 000 kroner, i 1937 1,4 millioner.

Under krigen fikk selskapet naturlig nok mange oppdrag med også å berge skip som var skadet eller forlist ved krigshandlinger. En egen avdeling i arkivet heter "Tyske arbeider". Selskapet hadde mapper for hvert enkelt oppdrag, og disse har ofte mange fotografier. Slik kan arkivet gi et unikt fotomateriale fra en tid da få andre hadde anledning til å fotodokumentere.

På 1950-tallet utvidet selskapet sitt geografiske virkeområde, og gikk inn i "Middelhavsunionen".

På slutten av 1970-tallet kom selskapet opp i store økonomiske vanskeligheter, og høsten 1979 ble det vedtatt å forsøke å få til underhåndsakkord, men da flere av de store kreditorene ikke aksepterte forslaget, fastslo styret 26. november 1979 at det ikke lenger var økonomisk grunnlag for videre drift, og selskapet ble besluttet avviklet.

## Utdrag fra Norsk Bjergningskompagni`s bøker.

Om 100 år er all ting glemt.

Et gammelt ord sier: Om hundre år er all ting glemt. I vår tids rastløse jag kan denne perioden sikkert forkortes. For vi mennesker er korttenkte og vår idè-verden knyttet til nuet og dagens aktuelle hendelser. Raser et par millioner kubikkmeter fjell ut i Tafjord og river 41 mennesker med seg, eller krever Værdalsraset 112 ofre, eller knuses "Havørn" mot Lihesten, så mobiliserer dagspressen hele sitt nyhetsmaskineri i en, kanskje to dager. Men hos oss vekker det i virkeligheten neppe annet enn et øyeblikks sensasjon som går over i den offisielle glemsel med påfølgende nummer.

Går vi så ut av selve kysten, så har den – en kan ikke si til stadighet, men iallfall meget ofte – vært skueplass for sjøulykker, som med hensyn til tap av menneskeliv eller i økonomisk rekkevidde holder mål med forannevnte begivenheter. Men også de har bare en kort levetid på vår daglige erindringsliste.

Hvem fester tanken i dag ved det harde slag som i 1853 rammet Bergenske Dampskibsselskap ved "Bergen"s og "Norge"s skjebnesvangre sammenstøt utenfor Kristiansand, da 30 mennesker gikk til bunn og alene rederiets tap antas til etter den tids uhyrlige sum av 73000 speciedaler? Bare en gang i mellom friskes begivenheten opp gjennom jubileumsartede notiser i avisene, hvis man da uten altfor bitter ironi kan snakke om jubileum i denne forbindelse. – Kun et fåtall vil ha erindring om hin redselsnatt i 1887, da hvalfangerskipet "Vardøhus" rente på land ved Ryvingen og gikk ned med 47 mann. – Hvem minnes i dag dampskipet "Thor", som i 1906 forliste ved Lyngholmen og ble 39 manns bane? – Hvem husker desemberdagene 1907, da det norske dampskipet "Union", det norske "Sunniva" samt de svenske skutene "Valona" og "Sif" samtidig ble borte på Sørlandskysten med 40-50 manns besetning? Eller de 40 personer som i 1908 druknet med "Folgefonden" i Hardangerfjorden? – Eller de 42 som i 1913 gikk under med det svenske skipet "Malmberget" i nærheten av Bodø?

Sikkert enda fjernere for erindringen står begivenheter – store og uhyggelige nok, men dog mindre av omfang – som da den Nordenfjeldskes "Victoria" i novemberstormene 1903 forliste med 16 mann ved Tananger. – Eller da Larviksbarken "Inglewood", lastet med nafta og petroleum, i 1908 sprang i luften ved Mandal med 14 mann. – Samme år ble "Bekkelaget" på selve Oslo havn 11 menneskers bane, og "Edith" rentes året etter i senk med 14 man ved Drøbak. – Med "Bengal" forsvann 20 mann på Finnmarkskysten i 1910. – 16 sjeler møtte samme år sin skjebne på restene av "Cambodia" s akterskip ved Fevik. – Og 17 mann gikk i 1924 ned i Vestfjordens dyp med "Kong Harald". – Også forlisene fra de to verdenskriger vil relativt snart være overtrukket av glemselens slør.

## **De 150000 øyers land.**

Norge har fra svenskegrensen i syd til Russland i nord en kystlinje på 2100 nautiske mil. Tar man alle de dype fjorder med, blir det 12500 nautiske mil eller halvveis jorden rundt ved ekvator. Denne enorme strekningen er kranst av omkring 150000 øyer, holmer og skjær. Det er ugjørlig å skrive om denne kysts havarihistorie. Alt hva vi vet så vel fra de eldste tider som opp gjennom de senere århundrer, er bare spredte episoder. Selv om man går opp til nåtiden – ja, helt frem til i dag – blir det kun halvt. Våre rettsprotokoller, våre fyr- og redningsstasjoners journaler, rapporter fra redningsskøyter og bergningsdampere, dagspressens telegrammer og referater rommer et materiale som aldri er blitt samlet og heller aldri kan bli det. Den havaristatistikk, som i de senere år er utarbeidet dels for rederorganisasjoner, dels for forsikringsformål, dekker i virkeligheten kun en mindre del. Det samme gjelder sjøfartskontorets statistikk over sjøulykker samt losenes rapporter til overlosene. Også tollstasjonenes forlisoppgaver, som siden 1860 eller der omkring hvert år har vært innsendt til fyrvesenet, har ved stikkprøver vist seg å være meget ufullstendige.

## **Saga har glemt hva hun visste.**

På den annen side skulle det ligge nær å anta at iallfall for den senere tid måtte man kunne få en oversikt over hva der er berget eller reddet. Men også dette blir ufullstendig. Våre redningsstasjoner er få og stedbundne, og deres journaler begrenset til de tilfeller hvor det gjelder redning av menneskeliv. Redningsstasjonene på Jæren og Lista ble opprettet først i 1854. Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning begynte endog så sent som i 1893, og den organiserte bergningsvirksomheten i Norge skriver seg fra siste halvdel av 1800 tallet. Men likesom Saga har glemt hva hun visste, vil også det våre fiskere, våre loser og vår kystbefolkning i det hele vet etter hvert gå over i glemselen. Og dog ville den som kunne skrive den norske kysts havarihistorie, ha stoff til Nordens største drama.

## **Hva Kongesagaene forteller.**

Saga og sagn går her tilbake til forhistoriske tragedier, den gang frisernes og sakernes handelsekspedisjoner stevnet over Skagerak mot Norges kyster. Eller når Ishavet og Atlanteren lukket seg over norske farmannsskuter og vikingenes høybordede langskip. Allerede kongesagaene forteller om en dødsferd rundt Jæren. Harald Hårfagres sønn med Snefrid fra Oplandene, Gudrød Ljome, var på besøk hos sin fosterfar, Thjodolf i Hvine (nå Kvinesdal og Fedafjorden). Gudrød hadde en vel bemannet skute, hvormed han ville fare til Rogaland. På den tid

blåste det opp med svære stormer. Men Gudrød hadde det travelt og kunne ikke vente. Han reiste, men utenfor Jæren sank skipet og alle druknet.

### **Christian II's flåte.**

Til Lista vil det være knyttet det mest tragiske dødsminne fra Sørlandet, nemlig det forliset i 1531, da kong Christian II mistet en stor del av den flåten som han etter sin fordrivelse fra hjemlandet hadde etablert i Holland. Begivenheten er historisk så vel kjent at det her alene skal minnes om at den 26 oktober 1531 lettet denne flåten fra Medemblick, en liten havn ved Zuidersjøen. Den bestod av 25 større og mindre skip, hvorav 5 var hjemmehørende i Norge. Hæren den hadde om bord, anslås til 6-7000 mann. Den neste morgen brøt det ut en voldsom storm, som varte i flere døgn og splittet flåten fra hverandre. Noen av skipene drev over mot den skotske kyst, hvor ett forliste med mann og mus. Ett strandet utenfor Ems andre ved Jyllands kyster. Noen drev i noen lunde god behold inn under Bohuslen og Halland. Blant dem som kom oppunder den norske kyst, gikk mange til bunns på Listerhavet, og flere strøk med i brenningene på Lista og Jæren. Ved denne ulykkelige begivenhet gikk – foruten det meste av flåten, gods, krigsmateriell og selve krigskassen – 3-4000 menneskeliv tapt, deriblandt ikke mindre enn 400 kvinner som hørte til landsknektshærens umistelige følge.

Fra to skip som strandet på Lista, reddet 200 landsknekter seg i land. De gjorde grove innhugg i spisskammeret hos sognepresten på Lista, Andreas Lauritzsøn, likesom de hjemsøkte flere bønder. Sognepresten forteller følgende om dette i et brev til biskop Hoskuld, som han da ventet til visitas: ”Deres nåde skal vite at de folk som hører kong Christian til, de tok fra meg all min mat, kjøtt og fleisk, smør og alt det øl jeg hadde laget til Deres nåde, og så meget brød som jeg hadde, og all fisken som jeg skulle hatt til vinterkost og to tønner stumpebrød og kavring, dessuten andre ting som jeg skulle hatt gagn av. Det tok et hollandsk skip som ligger ved Sunde-haugen (Møllehaugen i Farsund?) og de ville få fatt på Eder og, og tar fra fattige bønder - .”

Undalspresten Peder Claussøn Friis forteller i sin Norgesbeskrivelse at i mange år etter strandingen skylledes hodeskaller fra vrakene i land på Lista.

### **Beingrindene på Lista.**

Folketradisjonene på Lista vil vite at noen vrakrester som ennå er synlige på en sanddyne utenfor Kviljodden, skriver seg fra den ulykkelige flåten – ”beingrinder” eller ”vrakgrinder” som de nå kalles. Olav Håversen Westhassel meddeler sommeren 1938 om følgende:

”Selv om det nå er over 400 år siden dette hendte, så er ikke denne begivenheten glemt på Lista. Ennå lever minnet om ulykken på folkemunne. Fra slektsledd til

slektsledd er den gått – og vil ennå gå i lange, lange tider. Flere av disse forliste skips grunder finnes her ute på sandodden. Ofte når storm har rast i uker og ordentlig røsket opp sandbunnen, kommer et par av dem til syne. Det vestre som ligger langs landlinjen, er synlig i ca 40 fots lengde, og nettopp nå kan man se over meteren av spanterekkene. Og det austre er synlig ca. 60 fot. Av dette ser man stevnene og hist og her et spant. Det ligger ca. 50 meter lenger øst enn det første og med baugen mot land. Gamle folk vet at dette er Christian II's skip. Min bestefar Julius Ellertsen og broren Oseas har begge fortalt meg om vrakene og berettet historisk korrekt om reisen fra Holland til Hesnessund. Gamle – nå også døde – Peder Kviljord har også ved flere anledninger overlevert beretningen om hin triste ulykke til nålevende og har sagt at vrakrestene på sandodden er fra disse skip. Ja det finnes for tiden ikke mange listringer som ikke vet et eller annet om disse vrakene.

Så vidt vi kan forstå av beretningene er det mere av skipene oppe nå enn det har vært de siste tre-fire slektsledd iallfall. Det ser også ut som om vrakrestene har hevet seg adskillig. For selv ved temmelig høy vannstand er det en en god del av dem over vannet.”

Meddeleeren tror selv der er noe i folketradisjonen om vrakene. Det er ikke så lenge siden – forteller han – at kanonkuler ble funnet der på stedet. Men noen ordentlig undersøkelse av beingrindene ved dykking, pumping eller på annen måte vites ikke å ha funnet sted.

Det er kun en begivenhet til lands her hjemme som kan sammenlignes med denne katastrofe. Det er den svenske general Armfeldts ulykkelige tilbaketog fra Trøndelag, etter at han i 1718 hadde fått underretning om Carl XII's fall foran Fredriksten festning. Da han begynte overgangen over Tydalsfjellene telte hæren 5000 mann. Da den tre dager senere nådde frem til Dufved skanse, var det 870 igjen. Mer enn 4000 av hans tapre karoliner lå geledd for geledd frosset i hjel på Tydalsfjellene og ved Essansjøen.

### **Linjeskipet ”Ingermanland”.**

Til Listas nærmeste omgivelser knytter seg også erindringen om den største skipskatastrofen på vår kyst i nyere tid. Den fant ikke akkurat sted på selve Listerlandet, men iallfall like utenfor det. Begivenheten er i dag neppe så kjent for allmenheten at ikke en noe nærmere omtale kan forsvares. Den 8. august 1842 stakk det nybygde russiske linjeskipet ”Ingermanland” ut fra Arkangel for å slutte seg til Østersjøflåten. Det var ingen smågutt, førte 74 kanoner og hadde henved 900 sjeler om bord. Deriblant 28 kvinner, hovedsakelig offiserenes hustruer, og 8 barn. På Ishavet møtte de storm etter storm. Den prektige skuten stod godt i mot og presset seg gjennom Atlanteren sydover mot Nordsjøen. Her ble det helst verre. Snart var de oppunder Norges forrevne kyst – snart brakte

stormen dem et likeså farlig naboskap med Jyllands sanddyner – snart føk de for stumpene bortover mot Englands krittklipper.

Inne i Skagerak kom tykke til. I over en måned varte stormen. En stummende mørk natt får utkikken se et lys. Men da bestikket hadde vist 6 mil av land, tok han det som tilhørende et annet fartøy. En stund etter tørnet ”Ingermanland” opp i skjærene ved Oksøy fyr utenfor innseilingen til Kristiansand og fikk bunnen revet opp. Skipet ble kastet løs fra skjæret og drev vestover, stadig synkende, så sjøen til slutt vasket over øverste dekk, og et sted utenfor Listerlandet dukket vraket til bunns. (Vraket av ”Ingermanland” ligger utenfor Hårr på Jæren. A.H.). 361 mann, 21 kvinner og 7 barn var da skylt vekk. De øvrige 495, deriblant sjefen Pavel Michailowitch Treskin, 7 kvinner og 1 barn var tidligere reddet av skipper Nikolai Nikolaisen med sluppen ”Lena”, Anders Bentsen med kutter ”Hjorten” og statens dampskip ”Nordcap”, som konsul Isachsen hadde sendt fra Kristiansand. Ennå i dag er minnet om dette forlis – hvorved 389 personer omkom, mens 503 ble reddet – levende på kysten, understøttet også av det legat som Czar Nicolai den første opprettet i Mandal i takknemlig erindring om hjelpen, og som mangen fattig sjømann har hatt glede av.

### **Et dødsminne fra Solasand.**

Ved Solasand på Jæren forliste i 1690 det skip som skulle føre amtmann Lidenow fra Kjøbenhavn til Bergen. Ved denne leilighet omkom amtmannen med hele sin familie og de fleste av skipets besetning. Begivenheten som er foreviget gjennom en minnetavle i Stavanger Domkirke, foranlediget blant annet biskop Thomas Kingo til et større epos. Det avsluttes helt karakteristisk med at Stavangerdistriktet får en ordentlig omgang:

”Og du Stavanger-Bugt med dine Morder-Vande,  
Afskyller ey den Skam, at du saa grumt lod strande  
De ædle Hierter, som forgikk ved Sole-Sand,  
Med Lutzow lever dog og dører en trøstig Mand”.



(A) Skibet som stoote (E) Jomfru Wibbe Chævre Røstrop  
 (B) Baaen som undergick (F) Wibe Lauris Lindenow  
 (C) Fru Juliana Lufow hustru og hui endricktes (G) Folk som svømmer  
 (D) Kysten som faldt paa Jomfru Wibe Lufow (H) En byer i landet ved Solasand

Ill. 1. Et dødsminne fra Solasand. (Amtmann Lindenows død i 1690.)



## Havarioppgaver fra et forlissentrum.

La oss ta en kortere del av kysten og ved noen eksempler søke å gi et tverrsnitt av situasjonen opp gjennom årene. Vi velger strekningen fra Farsund vestover og nordover til Tungenes hvor kystlinjen runder Jærens nordspiss og svinger inn mot Stavanger. Vi har på denne strekning først et så bekjent forlissentrum som Listerlandet. Deretter følger den praktisk talt også helt åpne kystlinje fra Flekkerøgapet til Egersund, som heller ikke er noen sinke. Og så har vi Jæren, som ikke har behov for noen nærmere presentasjon.

### Listerlandet.

Det har lyktes fra forskjellige kilder å bringe til veie en forlisstatistikk, som iallfall vil omfatte det vesentligste av havarier på Lista for et tidsrom av nær de siste 100 år. For den eldste tid er den bygget på en oppgave i Constantinus Floods bok "Listerlandet" for tiden 1836-1875. Videre er benyttet Farsund Tollstasjons oppgaver 1862-1929 samt rapportene fra redningsstasjonen på Kviljo 1875-1920, for de senere år supplert med oversikter fra Norsk Bjergningskompagni A/S over de bergningsarbeider hvor de har deltatt. De samlede oppgaver er – selv om ikke disse er fullstendige – illustrerende for de relativt store verdier som alene i et forholdsvis kort tidsrom og på en enkelt kyststrekning kan gå til grunne.

Hovedsummen er at i tidsrommet 1836-1929 er det i alt her strandet 150 fartøyer, hvor en mindre del av disse er berget. 11 av disse forlis har medført tap av menneskeliv og 64 menneskeliv er gått til spille. Det alt overveiende antall skriver seg fra seilskipsfartens dager. Den mest bemerkelsesverdige begivenhet er da fregattskip "I. C. Petersen" av Bergen i 1860 årene jaget opp på Kviljostranden og 19 mann druknet. Det er betegnende at det siste forlis på Lista hvor det gikk med menneskeliv, fant sted for nesten 30 år siden. Det var Arendalskes "Lindholmen". Og dog skyldtes tapet av menneskeliv her i virkeligheten en før skipets landsetting oppstått brann om bord.

### 1836 – 1858.

"**Anne Johanne**", skonnertskip av Bremen; "**Arian**", koff av Papenburg; "**Auwina**", smakke av Holland; "**Betty**", barkskip av Gefle; "**Die Jonge Diedrik**", koff; "**Erik**", skonnert av Vestervik; "**Forsøget**", slupp av Egersund; "**Fredrik**", barkskip fra Finland; "**Gustav**", brigg av Danzig; "**Haabet**", slupp av Bergen; "**Harald**", seilskip av London; "**Hebe**", fregattskip; "**Jantine**", koff av Pekelar; "**Susanne & Julia**", skonnert av England.

## 1859 – 1869.

”**Avance**”, jakt av Hardanger; ”**Chapman**”, skonnert av Malmø, Stavestranden; ”**Ellida**”, jakt av Haugesund; ”**Emil & Johan**”, av Drammen; ”**Enighed**”, skonnert av Fredrikstad, Kviljo; ”**Gertrude**”, dampskip av Leith, Lista fyr; ”**Halvor**”, bark av Fredrikstad, Lista fyr; ”**I. C. Petersen**”, fregattskip av Bergen, Kviljostranden (19 mann omkom); ”**Isabella**”, slupp av Norge; ”**Johanne Cornelia**” koff av Nordenvik, Lista fyr; ”**Maria**”, koff av Papenburg, Sælø (3 mann omkom); ”**Nedenæs**”, dampskip av Mandal, Loshavn; ”**Sarah Williams**”, skonnert av England; ”**Sverige**”, dampskip av Gøteborg, Loshavn; ”**Tordenskjold**”, brigg av Larvik, Lista fyr.

## 1870 – 1879.

”**Aaron Eton**”, brigg av Blyth, Kviljo; ”**Anna Hovites**”, koff av Shermonnikoo; ”**Anna Marina**”, brigg av Aberdeen, Houestranden; ”**Augusta Sofie**”, skonnert av Lysekil, Korshavn; ”**Azora**”, brigg av Kristiania, Houestranden; ”**Etje**”, koff av Carolinienziel, Gunnarshaug; ”**Euplaca**”, skip av Memel; ”**Eureka**”, skonnert av Dundee; ”**Georg Wilhelm**”, skip av Riga, Listerrauna; ”**Helga**”, skip av Fredrikstad, Færø (1 omkom); ”**Hoppet**”, bark av Skellefteå, Houestranden; ”**Jonia**”, skip av Kragerø, Ystestenen (4 mann omkom); ”**Juno**”, dampskip av Hull, Loshavn (3 mann omkom); ”**Laura**”, skonnert av Drammen, Loshavn (4 omkom); ”**Lina**”, barkskip av Riga, Midthasselstranden; ”**Rex**”, barkskip av Arendal, Tjørveneset; ”**Storsilden**”, galeas av Haugesund; ”**Thomas Charles**”, skonnert av Carnarvon, Loshavn.

## 1880 – 1889.

”**Camilla**”, koff av Svaneke, Loshavn; ”**Dorthea**”, bark av Fredrikstad, Husbystranden; ”**Heimdal**”, barkskip av Tønsberg, Lista fyr; ”**James**”, brigg av Drammen, Loshavn (10 omkom); ”**Occola**”, brigg av Kristiania, Listerrauna; ”**Professor Baum**”, bark av Danzig, Østhasselneset; ”**Sofie**”, skonnert av Lillesand, Listerrauna.

## 1890 – 1899.

”**Akershus**”, bark av Tønsberg, Ullerø (9 mann omkom); ”**Alpha**”, dampskip av Island, Østhasselneset; ”**Bifrost**”, dampskip av Gøteborg, Stenodden; ”**Borhaug**”, skøyte av Farsund, Brekneholmen; ”**Constance**”, brigg av Kalmar, Tjørveneset; ”**Elysè**”, barkskip av Sølvborg, Husbystranden; ”**Flamingo**”, brigg av Farsund, Loshavn; ”**Formica**”, dampskip av Tønsberg, Stenodden; ”**Fridtjof II**”, av Uddevalla, Tjørveneset; ”**Henriette**”, skonnertskip av Faaborg,

Østhasselneset (7 mann omkom); "**Jane Kelset**", dampskip av North Shields, Brekneholmen; "**Lillian**", brigg av Kristiansund, Tjørveneset; "**Lom**", fiskekutter av Tjøme, Listerrauna; "**Louis**", bark av Fredrikstad, Nordhasselstranden. "**Mimer**", barkskip av Stavanger, Loshavn; "**Raphael**", skonnert av Mandal, Listerrauna (1 omkom); "**Unammanzil**", bark av Svelvik, Listerfjorden; "**Sleipner**", jakt av Stavanger, Lillerauna; "**Ødegaard**", slupp av Farsund, Tjørveneset.

#### 1900 – 1909.

"**Carsten Boe**", bark av Arendal, Kviljo; "**Castor**", dampskip av Bergen; "**Cito**", galeas av Mandal, Tjørveneset; "**Frier**", skonnert av Svendborg; "**Ingrid**", brigg av Uddevalla, Kviljo; "**Lindholmen**", dampskip av Arendal, (3 omkom); "**Lykkens Prøve**", skøyte av Lister, Grættestø; "**Marie**", jakt av Svelvik, Nesheimstranden; "**Oslo**", dampskip av Haugesund, Sæviktangen; "**Pluggen**", slepebåt av Tvedestrans, Kviljo, (hele besetningen omkom); "**Sport**", galeas av Tvedestrand, Listerrauna; "**Valkyrien**", slupp av Kristiania; "**William Selina**", kutter av Espevær, Listerrauna;

#### 1910 – 1919.

"**Aamot**", dampskip av Trondhjem, Kviljo; "**Avis**", dampskip av Bergen, Østhasselstranden; "**Bastant**", dampskip av Kristiania, Korshavn; "**Besbail**", skonnert av Riga, Lista fyr; "**Bjørn**", dampskip av Kristiansand; "**Bos**", motor-kutter av Ålesund; "**Brødrene Waage**", galeas av Brantesund, Brekneholmen; "**Charles**", motorskøyte av Trondhjem, Listerrauna; "**Ethel Wing**", motorkutter av Bergen; "**Ferona**", skonnertbrigg, Korshavn; "**Finse**", dampskip av Bergen, Tjørveneset; "**Gungner**", skonnert av Kristiansand; "**Gylfe**", bark av Gefle, Steinodden; "**Hanna**", galeas av Sarpsborg, Terøen; "**Hanseat**", dampskip av Kristiania; "**Haugar**", skonnertbrigg av Haugesund, Nesheimstranden; "**Olga Elisabeth**", motorkutter, Sandø; "**Hop Tank**", engelsk, Loshavn; "**Oscar**", dampskip av Helsingborg, Tjørveneset; "**Otter**", kutter av Farsund, Rosfjord-skjærene; "**Sirius**", kutter av Mandal, Farsund; "**Skalholt**", dampskip av København, Østhasselneset; "**Spero**", dampskip av Haugesund, Østhasselrauna; "**Svinør**", kutter av Mandal, Listerrauna; "**Texas**", dampskip av Gøteborg; "**Tore Jarl**", dampskip av Trondhjem, Steinodden; "**Torpedo**", galeas av Farsund, Tjørveneset; "**Trytena**", galeas av Lista, Listerrauna; "**Turist**", motor-kutter av Grimstad, Loshavn;

## 1920 – 1929.

”**Athi**”, bark av Finland, Rævø; ”**Aslaug**”, motorskip av Larvik, Østhasselrauna; ”**Aureole**”, dampskip av Newcastle, Listerrauna; ”**Cathrine**”, kutter av Egersund, Husbystranden; ”**Condor**”, skøyte av Göteborg, Dragø; ”**Ester**”, dampskip av Færøene, Kviljo; ”**Finn I**”, motorlekter, Midthasselstranden; ”**Handi**”, kutter av Haugesund, Bratholmen; ”**Mariette**”, motorkvase av Farsund, Stavsø; ”**Material**”, dampskip av Kristiania, Østhasselneset; **Motorkutter** av Sverige, Brekneholmen; ”**Rognsund**”, motorskip av Tromsø, Sælø; ”**Spitsbergen**”, dampskip av Bergen, Midthasselstranden; ”**Voll**”, motorgaleas av Lillesand, Listerrauna; ”**Østkyst**”, dampskip av Oslo, Lista fyr.

### Fra Flekkefjord til Egersund.

Forlater vi Listerlandet og fortsetter vestover til strekningen Flekkefjord – Egersund, er det i årene 1864 til 1929 notert 65 strandede fartøyer, hvorav en mindre del er berget. Ved 11 av disse forlis er menneskeliv gått tapt. Hvor mange er det ikke mulig å si. Vi vet alene at i 7 av disse 11 tilfeller strøk det 41 personer med. Ved de øvrige 4 forlis omkom hele besetningen. Da det gjalt et dampskip, en bark og to brigger, regnes anslagsvis med ca. 50 mann. Altså 90 omkomne personer på 65 strandinger, mens der for Lista noteres 64 liv på 150 tilfeller. Faren for en dødelig utgang har således her vært overordentlig stor. Jæren når heller ikke – på langt nær – opp i den fareprosent som kystlinjen fra Flekkefjord til Egersund har kunnet oppvise.

De forlis hvorved menneskeliv har gått til spille, er: d/s ”**Union**” av Danzig i Nålaugvigen (hele besetningen); en **norsk** brigg også Nålaugvigen (hele besetningen); brigg ”**Markab**” av Greifswald ved Kirkehavn (hele besetningen); skonnert ”**Agder**” av Kristiansand ved Rægefjord (5 mann); skonnert ”**Expedition**” av Caen ved Vatlandsvig (1 mann); skonnertbrigg ”**Emanuel**” av St. Malo ved Mong (2 mann); skonnert ”**Amalie**” av Bergen ved Sokndal (5 mann); skonnertbrigg ”**Matrosen**” av Stavanger på Halsodden (4 mann); d/s ”**Hartlepool**” av Hartlepool i Nålaugvigen (17 mann); skonnertbrigg ”**Christiane Marie**” av Rønne ved Andabelø (7 mann); bark ”**Waage**” av Arendal ved Mong (hele besetningen).

Det fremgår blant annet av disse oppgaver at forholdsvis mange forlis har funnet sted i Nålaugvigen. Denne bukt ligger like syd for innseilingen til Egersund og har alene en mer kummerlig beskyttelse av noen små skjær og grunner like i innseilingen. Stedets navn er på spesialkartet skrevet Nålaugvigen. I følge Boye Strøms ”Stavanger Amt” skulle dette være det samme som Nålaugvigen og navnet refererer seg til til den trange og vanskelige innseilingen. Professor Magnus Olsen henviser, uten nærmere kommentarer for egen regning, i sin utgave av Ryggs ”Norske Gårdsnavn” hertil. Der er imidlertid også en annen

tydning av navnet, idet der fra lokalkjent hold har vært fremholdt at der er andre ting enn nåløyet som karakteriserer stedet. "Nå" på gammelnorsk er "død" og "lau" eller "laug" er "bad". Dødslauget eller dødens bad skulle etter dette være navnets betydning. En stedsbetegnelse eller en tydning som denne har i alle tilfelle sin forklaring i de mange til dels tragiske forlis som er forekommet i årenes løp. Legger man de forskjellige kjente forlis her av på et spesialkart, synes strandlinjen strødd med rekster som etter et stormvær.

Den største ulykke i Nålaugvigen fant sted i 1888 da 17 mann ble borte på det engelske dampskip "**Hartlepool**" som grunnstøtte på Langholmen, bare 4 ble reddet.

På Tenholmen, litt lenger inne, grunnstøtte en trelastet østlandsbrigg i årene omkring 1862. Det var pålandsvær med svært hav, så det var umulig for loser og fiskere å komme skipet til hjelp. Det ble omtrent knust mot fjellet med en gang, så hele indre viken ble full av planker og vrakgods. Hele besetningen gikk ned, bare en mann kom seg opp på Tenholmen. Folkene på Lædre kunne se at han forsøkte å springe over en tverrgående dal i holmen, men her kom en svær brottsjø og tok ham. Tenholmen er såpass høy at det skal svært hav til før sjøen går over. Allikevel har beboerne sett sjøen skylle helt over holmen, så det ville vært umulig å berge livet der. Ved nevnte leilighet i 1862 var en blakk hest det eneste levende vesen som ble reddet fra dette skipet. Den drev sammen med trelasten inn i bukten og kom seg opp på en liten holme i havnen. Den ble kjøpt av konsul Puntervold i Egersund, og det er ennå folk som kan huske at den kjørte mel i byens gater.

En gang i 80 årene grunnstøtte den kullastede brigg "**Concordia**" av Arendal på Håskjæret i Nålaugvigen. Været var så tålig at mannskapet gikk i båtene og rodde mot et lys de så i nordvest. Lyset viste seg å være Egerøy fyr. De kom i land på gården Ystebrød, og fikk der med seg en gammel los og rodde tilbake, men fant da skipet totalt vrak.

Siste gang Nålaugvigen påkalte offentlighetens oppmerksomhet, var da Wilh. Wilhelmsens m/s "**Tourcoing**" den 20. desember 1932 rente på land her i full fart.

## 1860 – 1869.

"**Agder**", skonnert av Kristiansand, Rægefjord; "**Aquila**", brigg av Mandal, Hitterøysund; **Brigg** av Norge, Nålaugvigen; "**Clemence**", skonnert, Sokndal; "**Edel**", jakt av Torneby, Løyningsvågen; "**Eintracht**", skonnert av Hannover, Egerøy; "**Emerence**", av Bokn, Egersund; "**Enigheden**", jakt av Haugesund, Egerøy; "**Eva Maria**", skonnert av Brevik, Egersund; "**Johanna**", koff av Emden, Egersund; "**Markab**", brigg av Greifswald, Kirkehavn; **Norsk** skonnert, Dybvåg; "**Saltvik**", skonnert av Russland, Nesvåg; "**Sofie**", norsk skonnert, Sokndal; "**Union**", av Danzig, Nålaugvigen;

## 1870 – 1879.

”**Amalie**”, skonnert av Bergen, Sokndal; ”**Anna**”, skonnert av Emden, Egersund; ”**Elkana**”, skonnert av Stavanger, Vatnamoholmane; ”**Emanuel**”, skonnertbrigg av St. Malo, Mong; ”**Expedition**”, skonnert av Caen, Vatlandsvigen; ”**Ferdinand**”, skonnert av Antwerpen, Movigen; ”**Jacob Christiansen**”, barkskip av Fredrikstad, Nesvåg; ”**Cort Adeler**”, jakt av Egersund, Sokndal; ”**Ludvig Holberg**”, skip av Bergen, Hitterø; ”**Walter Scott**”, brigg av Drammen, Mortevig.

## 1880 – 1889.

”**Ardendhan**”, dampskip av Glasgow, Egerøy; ”**Concordia**”, brigg av Arendal, Nålaugvigen; ”**Flid**”, skonnert av Kragerø, Egerøy; ”**Hartlepool**”, dampskip av Hartlepool, Nålaugvigen; ”**Maria Clara**”, koff av Bremen, Sokndal; ”**Matrosen**”, skonnertbrigg av Stavanger, Halsodden; ”**Vega**”, skonnert av Stavanger, Hådypet.

## 1890 – 1899.

”**Christiane Marie**”, skonnertskip av Rønn, Andabelø; ”**Deus Regit**”, skonnert av Marstal, Svanes; ”**Gezina**”, skonnert av Pekolo, Nålaugvigen; ”**Grei**”, skonnert av Stavanger, Seglem; ”**Hilda**”, brigg av Skudeneshavn, Birkelandstranden; ”**Leviathan**”, barkskip av Arendal, Skivoldsvig; ”**Lloyd**”, dampskip av Arendal, Egerøy fyr; ”**Mathilde Yade**”, barkskip av Sverige, Alterodden. ”**Meta**”, barkskip av Libau, Sundevig; ”**Nora**”, jakt av Kristiania, Viberodden; ”**Ruth**”, skonnert av Malmø, Egersund; ”**Petro**”, bark av Stavanger, Nålaugvigen; ”**Saphir**”, skonnert av Kristiansand, Stokkevig.

## 1900 – 1909.

”**Aktiv**”, slupp av Svinør, Nålaugvigen; ”**Ben Macduy**”, dampskip av Ghent, Svanes; ”**Stanley**”, kutter av Kalvåg, Lille Presteskjær fyr; ”**Waage**”, bark av Arendal, Mong;

## 1910 – 1919.

”**Cito**”, slupp av Mandal, Nålaugvigen; ”**Egil**”, dampskip av Kristiania, Egersund; ”**Evelyn**”, kutter av Egersund, Nålaugvigen; ”**Kutter**”, norsk, Nålaugvigen; ”**Nidelven**”, dampskip av Trondheim, Flekkefjord; ”**Nordstjernen**”, galeas av Grimstad, Surpa; ”**Olga**”, dampskip av Danmark, Nålaugvigen; ”**Thekla**”, motorskøyte av Stavanger, Egerøy;

## 1920 – 1929.

”**Einar Tambarskjælver**”, motorkutter, Åna Sira; **Fiskeskøyte**, norsk, Nålaugvigen; ”**Kaperen**”, galeas av Bergen, Egerøy fyr; ”**Klinker**”, motorskonnert av Bergen, Nålaugvigen; ”**Kong Olaf**”, dampskip av Stavanger, Nysund; ”**Michael Malony**” tråler, Store Svellingen; ”**Princess**”, kutter, Dyrøen; ”**Thalatta**”, motorskip av Tønsberg, Hovlandsviken.

### Vår ytterste forpost mot vest.

Fremfor noen annen landsdel har Jæren i all historisk tid vært vår ytterste forpost mot Vest-Europa. Livet på sjøen har grunnfestet rot i Rygjafylket – helt fra de eldste tider, da håpefulle vikingemner hadde sine utfallsporter omkring fjordgapet mellom Karmsund og Tungenes, og frem til de dager da distriktets skipsfart nådde sin middagshøyde. Det er ikke mer enn 50 år siden Stavanger med sine 700 fartøyer nest etter Arendal var Norges største skipsfartsby. Hele befolkningen har til alle tider stått sjøfartsinteressene nær. Opp gjennom middelalderen gjaldt dette ikke minst embetsmennene, både de verdslige og de geistlige. Det var fornemmelig de, som sammen med et par av borgerstanden tok de økonomiske løft på skipsfartens område – både tap og gevinst.

Det gir – sier Roar Tank i en monografi – et helt falsk bilde om man tenker seg abbeder og biskoper i det gamle Norge som livsfjerne og upraktiske teologer. De sendte sine ordensbrødre ut med skipene for å passe klosterets eller stiftets trelast og andre tiendevarer. Og bispens eller abbedens skip tok gjerne varer med for andre. Det overrasker derfor ikke når det fortelles at i 1311 førte Jon Klerk fra Stavanger varer for seg selv og tyske kjøpmenn til en engelsk havneby. Rederen var sikkert Stavanger biskop eller Stavanger bispestol.

I 1675 var bispens, dr. Christian Tausen, reder for et fartøy på 12 lester og 1676 mag. Rector scolae cathedralis Mads Tausen medeier i et fartøy på 6 og enereder for et på 12 lester. I 1678 var både bispens og rektor med på en dristig økonomisk affære, nemlig innkjøpet av defensjonsskipet ”**De Isenwaag van Stockholm**” på 50 kanoner. Denne Spaniafarer – som disse skutene kaltes – kom aldri tilbake og bragte rederne store tap.

Men vi tar oss en tur ut på selve Jæren. Den er ikke bare sjøgang og den nærmere foranledning til kystpassasjerers illebefinnende. Men skinner det sommersol over Jærens lyngheier minner den mest om et sydens eventyr.

### Forlisoppgaver for 67 år.

Forlisoppgavene for Jæren for tidsrommet 1862 – 1929 viser i alt 180 strandede fartøyer, hvorav kun en mindre del er berget. Om forholdene på Kvalbein heter det i en Stavangeravis fra 1902: ”Det er ikke få skip og heller ikke små verdier

det i tidenes løp er satt til på Kvalbeinsrauna. Det første teller i snesvis, det siste i millioner. Bare for de siste 8-9 år husker vi seilskipene ”**Snar**”, ”**Zephyr**”, ”**Minerva**”, ”**Lyna**”, ”**North Sea Star**”, ”**Edina**” og ”**Fridtjof Nansen**” samt dampskipene ”**Ask**”, ”**Ethelball**”, ”**Eyra**”, ”**Colin Archer**”, ”**Stella**”, ”**Cairnie**”, ”**Irene**”, ”**Shillito**”, ”**Øresund**”, ”**Barracoa**” og ”**Fagerli**” og det er visstnok ennå flere”. Denne liste refererer seg for øvrig også for strekningen nord for Kvalbeinsrauna.

Ved 10 av disse 180 strandinger gikk i alt 48 menneskeliv til spille. Det største ulykkesbud bragte en svart novemberdag i 1903, da Nordenfjeldske Dampskips-selskaps ”**Victoria**” i storm og tykke rente på land sønnenfor Tananger. Bare vrakrester og noe av lasten drev i land og 17 mann – deriblandt kapteinen, førstestyrmann, begge loser og en av maskinistene – omkom.

Redningsstasjonen på Kvalbein forteller i sin journal fra 1854 om 20-30 redningsarbeider som de deltok i. Men det vil føre for langt å komme nærmere inn på denne og de andre stasjoners virksomhet.

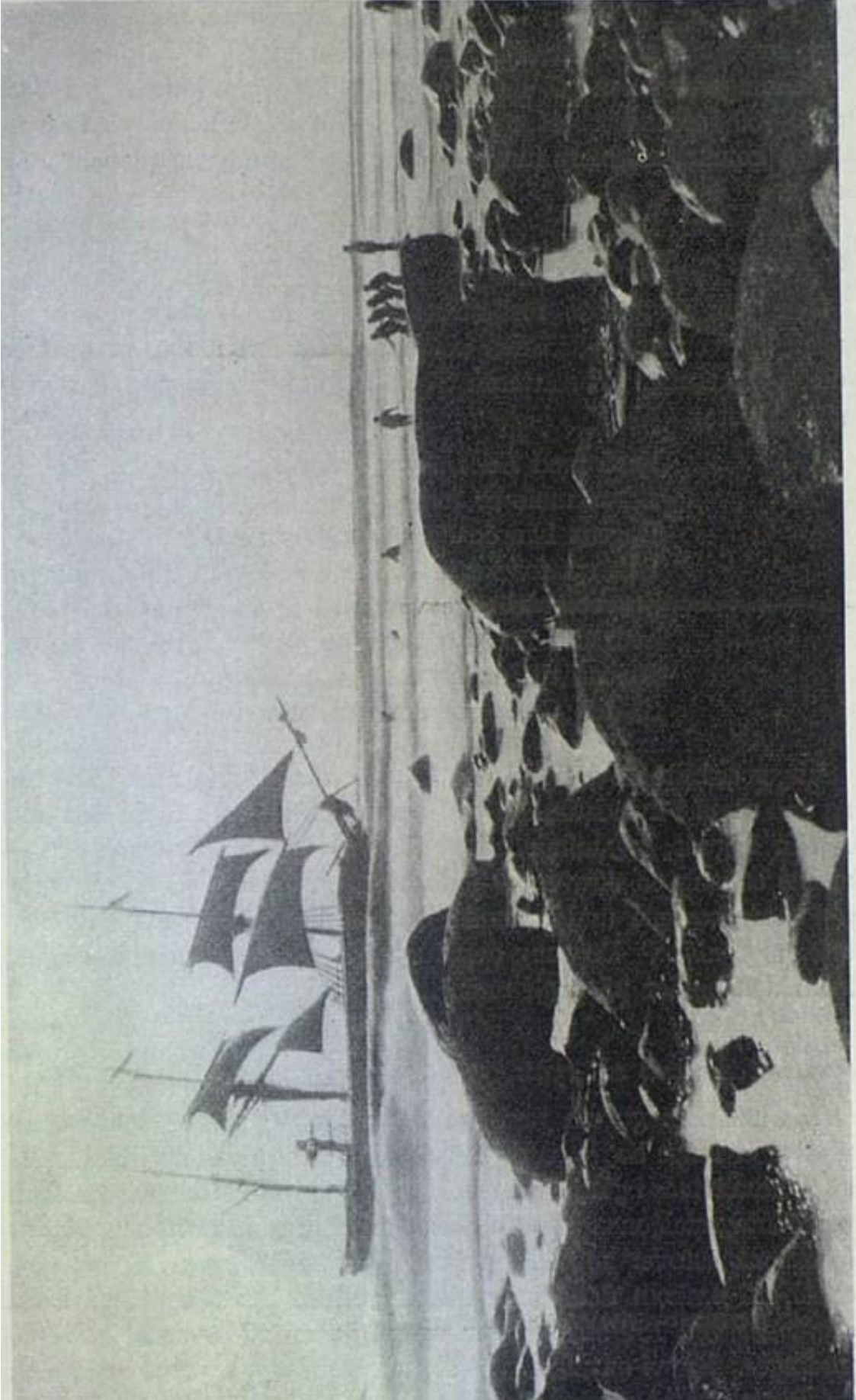
### **Store-Tønnes og Refve-visen.**

Hele den fortettede forlisstemning på Jæren skapte etter en tragisk begivenhet i 1835 den bekjente Refve-visen, som er blitt en jædersk folkesang. Forfatteren Store-Tønnes på Horpestad sier så fint i et vers:

Fred med Eder, hvor I sover,  
Eders møie er forbi.  
Dagens haarde kamp er over.  
I er nu for faren fri.  
Støvet er tilbake vendet,  
Hvor det før var taget av.  
Sjelene til himlen sendet,  
Til den Gud som dennem gav.

Sangen er blitt sunget gjennom 100 år ved alle leiligheter. Jærbuen sang den så vel i kveldsstunden der hjemme som i fest. Sang den også når han i godt lag minnedes ferdene sine på sjøen. Sang den – som det en gang er skrevet – i skumringen ut mot havsynet, sang den i stormkastene under dunder mot strand. De sang den med hjerte, med alvor. De sang den i syner. Og de synger den ennå. Selv om den holder på å gli under.





III. 3. Svensk bark »Minerva», Kvalbein 1896.

## Jæren er bedre enn sitt rykte.

Tross alle frasagn om Jærens redsler kan det sies at denne kyststrekning er langt bedre enn sitt rykte. Kanskje var det ikke likere her enn andre steder i gamle dager. Men iallfall i den siste 80 års periode hvor redningsstasjonene har virket, har stillingen vært langt bedre enn kysten østover mot Lindesnes. På strekningen Egersund-Flekkefjord omkom det 90 mennesker ved 65 strandinger, på Lista 64 personer ved 150 strandinger og på Jæren 48 personer ved 180 strandinger. Ser vi antallet av omkomne personer i forhold til antall strandinger, får vi et dødelighetstall av 139 for Egersund-Flekkefjord, 43 for Lista og bare 27 for Jæren. Det er formentlig helt sikkert at dette skyldes at man på strekningen Egersund-Flekkefjord ikke har hatt redningsstasjoner som på Jæren og Lista.

### 1862 – 1869.

**"Avance"**, skonnert av Stavanger, Tananger; **"Breidablikk"**, skonnert av Bergen, Selestranden; **"Christine"**, brigg av Åsgårdstrand, Obrestad; **"David"**, skonnert, Nærlandsstranden; **"Dominica"**, skip av Cork, Orrestranden; **"Familien"**, slupp av Bergen; **"Fønix"**, skip av Arendal, Kvalbeinsrauna; **"Gulowna"**, barkskip av Kristiansand, Rott; **"Harmoni"**, skonnert av Kristiansand, mellom Kvasheim og Hå; **"Havfruen"**, skonnert av Dragø, Nærlandsstranden; **"Hermann"**, koff av Holland, Refvestranden; **"Hero"**, skonnert av Wick, Hårrstranden; **"Ida"**, skonnert av Finland, Orrestranden; **"Ingvald"**, jakt av Stavanger, Feistein; **Jakt**, Vigstranden; **"Margrethe"**, skonnert av Stavanger, Vigstranden; **"Mentor"**, brigg av Stralsund, Kvasheim, **"Serine"**, jakt av Vandevig, Nærlandsstranden, **"Professor Schweigaard"**, bark av Bergen, Nærlandsstranden; **"Superb"**, skonnert av Tønsberg, Kvasheim; **"Theodora Maria"**, slupp av Sokndal, Jærens Rev; **"Twee Kienden"**, koff av

### 1870 – 1879.

**"Algoma"**, skonnertskip av Åland, Varhaugstranden; **"Aphrodite"**, barkskip av Memel, Randbergvigen; **"Bikuben"**, slupp av Mandal, Kvalbein; **"Columba"**, barkskip av Stavanger, Hårrstranden; **"Burgermeister Beucard"**, brigg av Rostock, Husveg; **"Dyre Vaa"**, skonnert av Stavanger, Vigstranden, **"Fensal"**, bark av Stavanger, Bru; **"Fremad"**, skonnert av Lillesand, Revtingen; **"Grand Down"**, skonnert av England, Kolnesholmane; **"Hanna"**, slupp av Flekkefjord, Kvalbein; **"Helene"**, jakt av Flekkefjord, Tananger; **"Helios"**, barkskip av Stavanger, Kolnesstranden; **"Idræt"**, dampskip av Stavanger, Randbergvigen; **"Lizzie"**, skonnert av Fraserburg, Kvasheim; **"Lotumba"**, skonnert av Stralsund, Varhaug; **"Louise"**, barkskip av Kristiania, Tananger; **"Lydiana"**, jakt av Flekkefjord, Tungenes; **"Løven"**, slupp av Stavanger, Kvalbein;

”**Malde**”, jakt av Stavanger, Stavnheimsstranden; ”**Maria**”, jakt av Mandal, Brusanden; ”**Marie**”, koff av Brevik, Sele; ”**Matrosen**”, skonnertbrigg av Stavanger, Rennesøy; ”**Merkurius**”, bark av Helsingør, Kvassheim; ”**Merman Smith**”, barkskip av Tvedestrand, Skeiestranden; ”**Naigon**”, jakt av Stavanger, Vistnes; ”**Newcastle Paket**”, skonnert av Hisken, Stavangerfjorden; ”**Onni**”, skonnertskip av Åland, Kvalbeinsrauna; ”**Rosendal**”, galeas av Stavanger, Tungenes; ”**Skiens Paket**”, skøyte av Skien, Hodnestranden; ”**Sofie**”, skonnert av Fiskebackkil, Visvig; ”**St. Olaf**”, av Stavanger, Randberggrunnen; ”**17.Mai**”, jakt av Stavanger, Tananger; ”**Søndmøre**”, dampskip av Bergen, Kvalbeinsrauna; ”**Valhalla**”, skonnert av Randers, Tananger; ”**Vesta**”, brigg av Arendal, Harestadvigen; ”**Wilhelm**”, barkskip av Stralsund, Brusanden;

### 1880 – 1889.

”**Alart**”, brigg av Kristiansand, Kolnes; ”**Albertus Blink**”, brigg av Delfzyl, Jæren; ”**Alexandra**”, bark av Rønne, Helvigstranden; ”**Ane Marie**”, skøyte av Stavanger, Indrebørauna; ”**Argus**”, galeas av Stavanger, Kolnesholmene; ”**Auntie**”, skonnert av Stavanger, Galtvig i Randaberg; ”**Balder**”, skonnert av Stavanger, Tungenes; ”**Betzy**”, skøyte av Flekkefjord, Revtingen; ”**Calypso**”, brigg av Memel, Varhaugstranden; ”**Chieftain**”, barkskip av Mandal, Orrestranden; ”**Da Capo**”, brigg av Stavanger, Tungevågen i Randaberg; ”**Elisa**”, skonnertskip av Stavanger, Randberggrunnen; ”**Grei**”, galeas av Stavanger, Randaberg; ”**Gyller**”, brigg av Drøbak, Orrestranden; ”**James Wilkie**”, dampskip av Grangemouth, Refvestranden; ”**Jylland**”, skonnert av Helsingborg, Kvalbein; ”**Lizzie Waters**”, brigg av Sunderland, Kvitsøy; ”**Loyal**”, bark av Grimstad, Tananger; ”**Lucina**”, slupp av Kragerø, Skeiestranden; ”**Marco Polo**”, bark av Farsund, Obrestad; ”**Mozart**”, av Rostock, Melingsholmen ved Tananger; ”**Nidaros**”, bark av Arendal, Tananger; ”**Norman**”, dampskonnert av Gøteborg, Bøskinnene; ”**Oal**”, skonnert av Sandnes, Obrestad; ”**Record**”, galeas av Stavanger, Grødelandsstranden; ”**Sir Robert Peel**”, bark av Stavanger, Randberggrunnen; ”**Skulda**”, galeas av Stavanger, Husveg; ”**Souverain**”, skonnert av Stavanger, Kvalbein; ”**Stella**”, av Stavanger, Kolnesholmane; ”**Sverdrup**”, galeas av Stavanger, Randberggrunnen; ”**Vera**”, dampskip av Bergen, Refve; ”**Vesta**”, dampskip av Stavanger, Tungenes;

### 1890 – 1899.

”**Anna**”, barkskip av Arendal, Kvassheim; ”**Argus**”, skonnertskip av Svendborg, Hårrstranden; ”**Ask**”, dampskip av Bergen, Revtingen; ”**Assur**”, skonnertskip av Stavanger, Nærlandsstranden; ”**Bondevennen**”, skonnertskip av Haugesund, Kvalbeinsraunen; ”**Boomerang**”, slupp av Åna Sira, Kjør; ”**Cairnie**”, dampskip av Aberdeen, Revtingen; ”**Colin Archer**”, dampskip av

Larvik, Orretangen; **"Delhi"**, brigg av Fredrikstad, Brusanden; **"Ellida"**, jakt av Stavanger, Kolnes; **"Ethelball"**, dampskip av Glasgow, Orrestranden; **"Eyra"**, dampskip av Liverpool, Fedjestranden; **"Finboge"**, brigg av Stavanger, Jærens Rev; **"Freya"**, jakt av Stavanger; **"Frithjof Nansen"**, brigg av Haugesund, Orrestranden; **"Frithjof"**, slupp av Fredriksvern, Kolnes; **"Geesina Brauever"**, av Groeningen, Tananger; **"Gefion"**, brigg av Drøbak, Tananger; **"Harald Hårfagre"**, dampskip av Kristiania, Kolsboen; **"Irene"**, dampskip av Stavanger, Kvalbeinsrauna; **"Johan Sverdrup"**, galeas av Kristiansund, Vigstranden; **"Maria"**, jakt av Feda, Kolnes; **"Mathilda"**, barkskip av Kristiania, Kvalbeinsrauna; **"Minerva"**, bark av Sverige, Kvalbein; **"Norge"**, dampskip av Bergen, Frøholmene; **"Prima"**, skip av Høganes, Årlandsstranden; **"Shillito"**, dampskip av Cardiff, Refve; **"Sigurd Jarl"**, bark av Stavanger, Kvalbeinsrauna; **"Snar"**, skonnert av Kragerø, Kvalbein; **"Ternen"**, galeas av Haugesund, Kvalbeinsrauna; **"Terrier"**, skonnertskip av Kolberg; **"2de Brødre"**, jakt av Egersund, Vistevigen; **"Tyrel"**, skonnert av Porsgrunn, Hodnestranden; **"Vikedal"**, skonnert av Egersund, Hårrstranden; **"Zephyr"**, skonnertskip av Sverige, Kvalbein; **"Øresund"**, dampskip av Helsingborg, Kvalbein.

#### 1900 – 1909.

**"Barracoa"**, dampskip av Bergen, Madland; **"Dania"**, dampskip av Kristiansand, Orrestranden; **"Edina"**, skonnert av Larvik, Vigstranden; **"Ellida"**, galeas av Stavanger, Tananger; **"Fagerli"**, dampskip av Stavanger, Kvalbeinsrauna; **"Fosli"**, dampskip av Bergen, Varhaug; **"Haabet"**, skøyte av Lyngdal, Kolnes; **"Iris"**, dampskip av Bergen, Hårrstranden, **"North Sea Star"**, sluppgaleas av Haugesund, Kvalbeinsrauna; **"Ocean Racer"**, dampskip av Aberdeen, Selestranden; **"Stella"**, dampskip av Haugesund, Kvalbein; **"Tre Brødre"**, jakt av Stavanger, Tananger; **"Victoria"**, dampskip av Trondheim, Kolnes; **"Waldemar"**, dampskip av København, Kvalbeinsrauna.

#### 1910 – 1919.

**"Ailsa"**, dampskip av Leith, Fjeldø fyr; **"Anglo"**, transportdampskip av Stavanger, Fjeldø Fyr; **"Austri"**, dampskip av Stavanger, Bøvigen; **"Capella"**, dampskip av Bergen, Bøskinnene; **"Cora"**, motorskonnert, Tananger; **"Ethel Mildrid"**, skonnert, Jærens Rev; **"Fram"**, motorskip av Porsgrunn, Kvasheim; **"Gamma"**, dampskip av Apenrade, Kvasheim; **"Haugesund"**, dampskip av Haugesund, Bru; **"Helen"**, skonnert av Danmark, Hundvåg; **"Kurt"**, dampskip av Stettin, Bøskinnene; **"Kvarts"**, galeas, Nærlandsstranden; **"Maj"**, dampskip av Gøteborg, Hårrstranden; **"Maria"**, dampskip av Karlstad, Vigdelstranden; **"Paragon"**, galeas av Kopervik, Brusanden; **"P. Frausing"**, dampskip av

Helsingør, Madlandsstranden; **"Promt"**, slepebåt, Refve; **Russisk yacht**, Jærens Rev; **"Røskva"**, leker, Refve; **"Scandinavie"**, dampskip av Gøteborg, Bøskinnene; **"Skoltefjord"**, motorskip av Bekkervik, Revtangen; **"Sona"**, dampskip av Helsingborg, Risavigen; **Stålleker**, av Bergen, Bru; **"Texas"**, dampskip av Gøteborg, Bru; **"Tordenskjold"**, dampskip av Trondheim, Bru;

### 1920 – 1929.

**"Bjørn"**, dampskip av Hamburg, Hårstrand; **"Christian"**, av Stavanger, utenfor Jæren; **"Farmand 4"**, galeas, Tungenes; **"Forsøk"**, fiskekutter av Veavåg, Kvalbeinsraunen; **"Handel"**, dampskip av Haugesund, Kolnes; **"Heia"**, kutter, Revtangen; **"Iris"**, dampskip av Bergen, Kolnes; **"Kobben"**, slepebåt av Bergen, Bøskinnene; **"Kosmos"**, jernbark av Kristiansand, Kvitsøy; **"Metal"**, dampskip av Narvik, Kvitsøy; **"Tyssedal"**, dampskip av Bergen, Vigstranden; **"Varbak"**, skonnert, Tungenes; **"Venus"**, dampskip av Bergen, Kjør; **"Waldemar Tornøe"**, m/aux av Nykøping, Utstein Kloster.



**"Salvator"**

## **Anmeldelsesplikt.**

Kongens befalingsmenn skulle straks underrettes om ethvert vrak. Således skal i følge en forordning av 1584 ethvert vrak meldes til kongens fogd. Det siktes her sikkert til de gamle strandfogder, som hadde en spesiell oppgave til å føre det første oppsyn med berging i forlistilfeller. Som eksempel kan nevnes at i 1636 fikk Christopher Jacobsøn Nørhassel (nå Nordhassel) brev på strandfogderiet i Lister len. Denne bestilling hadde ligget til Christopers familie i 80 år. På grunn av sin ”hastighet og gjenstridighet” ble han senere avsatt så vel fra denne som fra vervet som generalfogd i Agder. Da han imidlertid ”ingen utroskap erfarter at være overbevist”, ble han tatt i nåde igjen, og fikk i 1654 på ny bevilgning som strandfogd i Lister len samtidig med Povel Hanssøn, som ble strandfogd i Nedenes og Mandals len.

Det er derimot privilegier av annen, om enn noe beslektet natur, når Gabriel og Eilert Lund, begge handelsmenn i Farsund, i 1763 får bevilgning til å være meglere og kommisjonærer for de i Lister Amt strandede eller havarerte skip. Da forholdet er av interesse for bergningsvirksomheten, skal følgende nevnes: Skipene i Nordsjøen søkte den gang gjerne opp under Lindesnes for å få landkjenning, hvorfor strandinger ofte inntraff på disse kanter, liksom havarister hyppig søkte inn til Farsund for å reparere. Supplikantene hadde i noen år påtatt seg slikt arbeid og i den anledning anskaffet kjølhalingskraner både i Farsund og uthavnen Egvåg og hadde blant annet kjølhalt et av de største hollandske fløiteskip. Bevilgningen ble gitt dem for at de skulle kunne greie de svære omkostningene til kranenes vedlikehold. Etter Gabriel Lunds død ble hans bevilgning i 1765 overført til sønnen Jochum Brinck Lund.

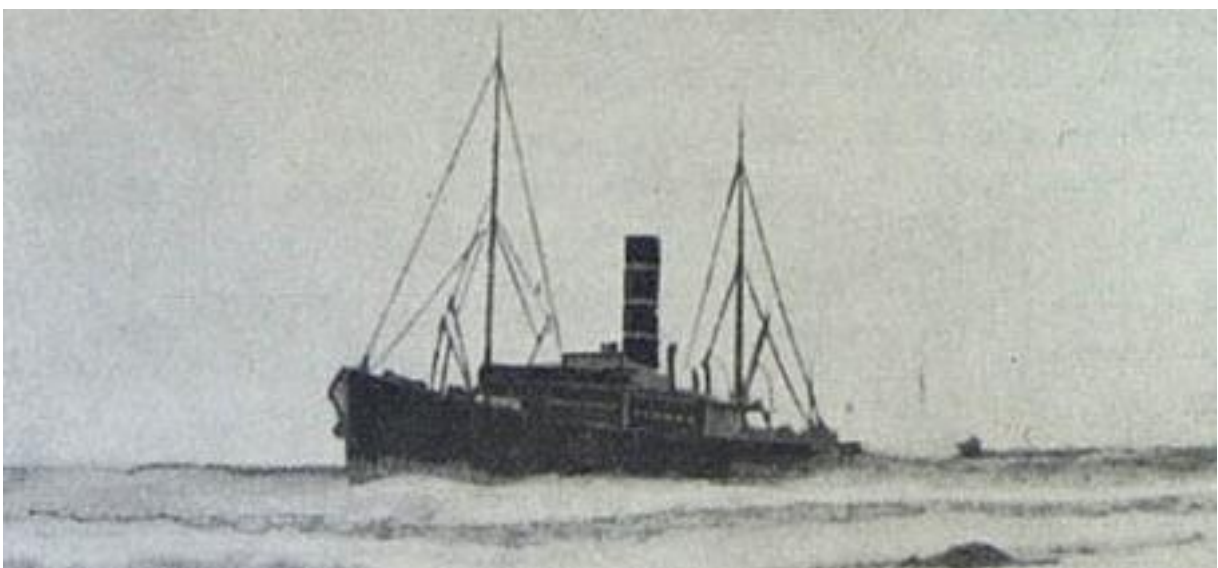
## **Gabriel Kruse må stå til rette.**

I 1619 faller kongelig majestets tunge hånd på den myndige og stridbare lensherre til Stavanger, Gabriel Kruse. Et hollandsk skip, lastet med adskillig kostelig vare, deriblant noen sekker sølvpenge, var strandet ved Varhaug på Jæren. I en skrivelse av 3 april 1611 ber kongen ham opplyse hvor meget du der av har bekommet. Likså bes opplyst, ”av hva aarsag den kjøbmand af vor kjøbstad Bergen, som havde indskipet en ganske deel gods, lod godset, som os forberettet er, igjen opskibe”. I et missive av 16. april nestetter bebreides hr. Kruse, at han hos skipperen hadde tilforhandlet seg en del av godset. Lensmennene var nemlig ved spesiell recess ikke tilstedet for deres egen person enten ved kjøp eller annen kontrakt om vrak å handle til sin fordel. Gabriel Kruses svar har tydelig vis ikke vært tilfredsstillende. For allerede i brev av 18. juni s.å. gir kongen Ifver Vind fullmakt til å reise tiltale mot Gabriel Kruse og ta dom over ham på kommende herredag.

Saken synes å ha vært behandlet med stor raskhet. For dom ble avsagt allerede 5. juli samme år i Skien, hvortil hr. Kruse for øvrig var underveis ved stevningens mottakelse. For retten unnskyldte Gabriel Kruse, som ikke synes å ha vært uten juridisk teft, seg med at det i den kongelige recess bare hadde stått Danmark og ikke Norge. For Norge gjalt derfor etter hans mening fremdeles den eldre lovgivning. Videre var recessen ikke behørig kunngjort i Norge. Men skulle loven forstås annerledes enn av ham antatt, tilbød han seg å nedsende det bergede, selv om det ennå ikke hadde vært passende skipsleilighet. Herredagen kunne ikke frifinne hr. Kruse, men påla nedsendelse av det bergede gods. Den mente også at han ikke burde lide noe tap på pungen, og henstillet derfor til kongen å erstatte ham de utgifter han hadde hatt til godsets berging, bl.a. til strandsitterne. For disses vedkommende forelå en erklæring fra lensmannen Peder Obrestad i Kvia skipreide, Knud Gudmundstad m.fl. om at de hadde fått fullt oppgjør for bergelønn og transportutgifter samt med takk for god betaling i alle måter.

### **Bergningskontrakt.**

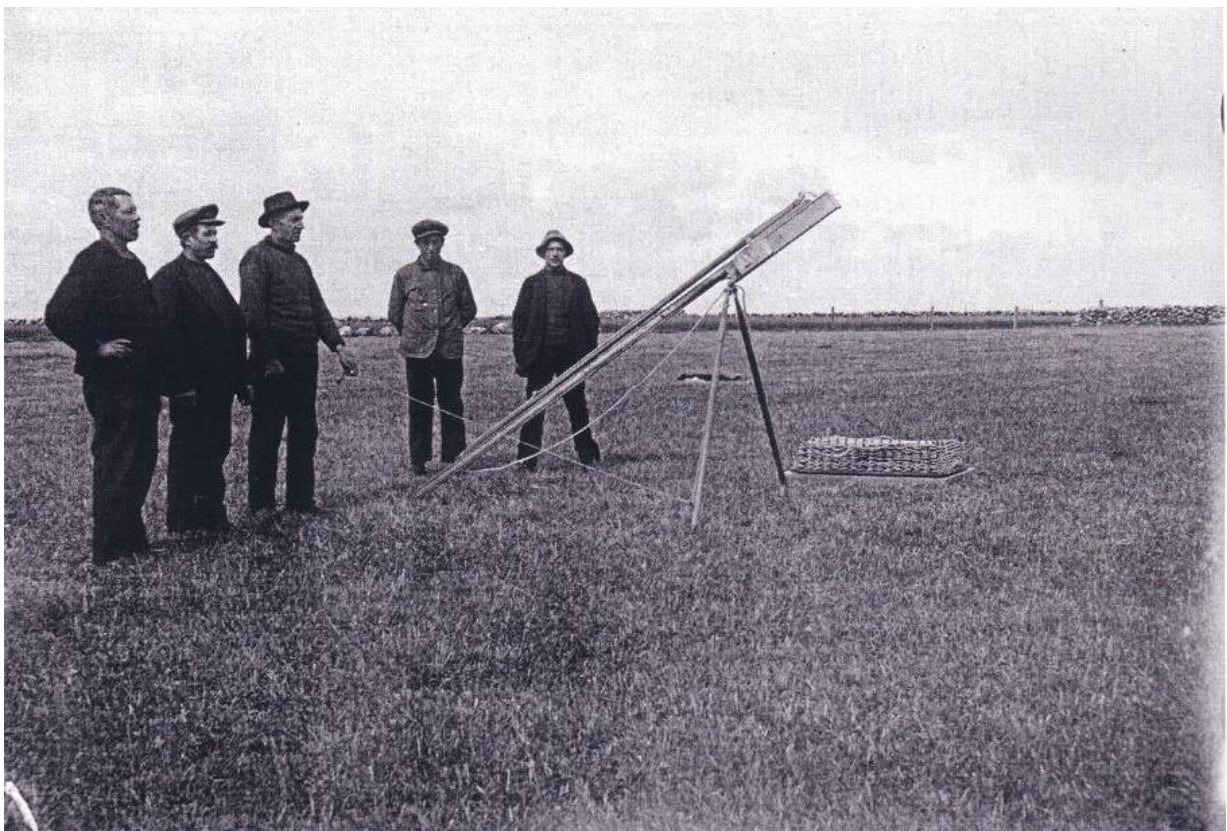
Den eldste norske bergningskontrakt vi kjenner, gjelder et hollandsk skip som i 1619 strandet på Jæren, og som var foranledningen til at lensherren i Stavanger, Gabriel Kruse, av kronen ble stevnet for herredagen. I retten sees Gabriel Kruse å ha fremlagt en kontrakt datert 10. januar 1619, som han hadde sluttet med skipper Friderich Pettersen og kjøpmann Jørgen Harnack. Kruse skulle bære alle omkostninger, herunder også arbeidshjelp, men til gjengjeld få en tredjedel av det bergede gods. Dog skulle blant annet besetningens egne klær være fritatt for bidragsplikt. Likeså kontanter – en bestemmelse av særlig betydning, fordi der om bord skulle være flere sekker med penger.



**”Iris” berges ut av Jærkystens favntak på Hårr i 1907.**

## Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.

Danske Svitzers hadde flere bergningsoppdrag på sør og vestkysten av Norge. Ca. 1908 ble bjergningsdamperen "Kattegat" stasjonert på Norges vestkyst. Den 24. februar samme år ble det skrevet en avtale mellom Svitzers og oppsitterne på Kvasheim og Kvalbein på Jæren. Denne er på oppsitternes vegne undertegnet av Martin, John og Anton Qualbein, L. Kvasdheim, Hans H. Kvasdheim og H. Kvasdheim. Oppsitterne skulle i påkommende tilfelle stille inntil 40 hjelpe-mannskaper. De arbeidet som Svitzers på prinsippet "no cure no pay", men skulle vanligvis ha 20% av netto bergelønn for hvert arbeide utført ved de respektive strandlinjer, og det uten hensyn til om bergingen var utført med bistand av oppsitternes mannskaper eller ikke. I visse tilfeller kunne oppsitternes andel gå opp til 50%. Overenskomsten forhindret ikke – hva det står i motsetning til selskapets avtaler med det danske bjergerlaug – oppsitterne i å kunne samarbeide med andre bergningsselskaper, som hadde fått oppdraget med bergingen. Men Svitzers var fortrinnsvis berettiget mannskapene ved tilfeller der en anden part var involvert. Det var også forhandlet om en lignende kontrakt med oppsitterne på Hodne og Refve. Men denne ble ikke undertegnet. I alle tilfeller bortfalt disse avtaler i og med at Svitzers fra 1. januar 1912 trakk seg tilbake fra sine stasjoner i Norge.



Øvelse med raketapparatet.



## På skrapjernshaugen.

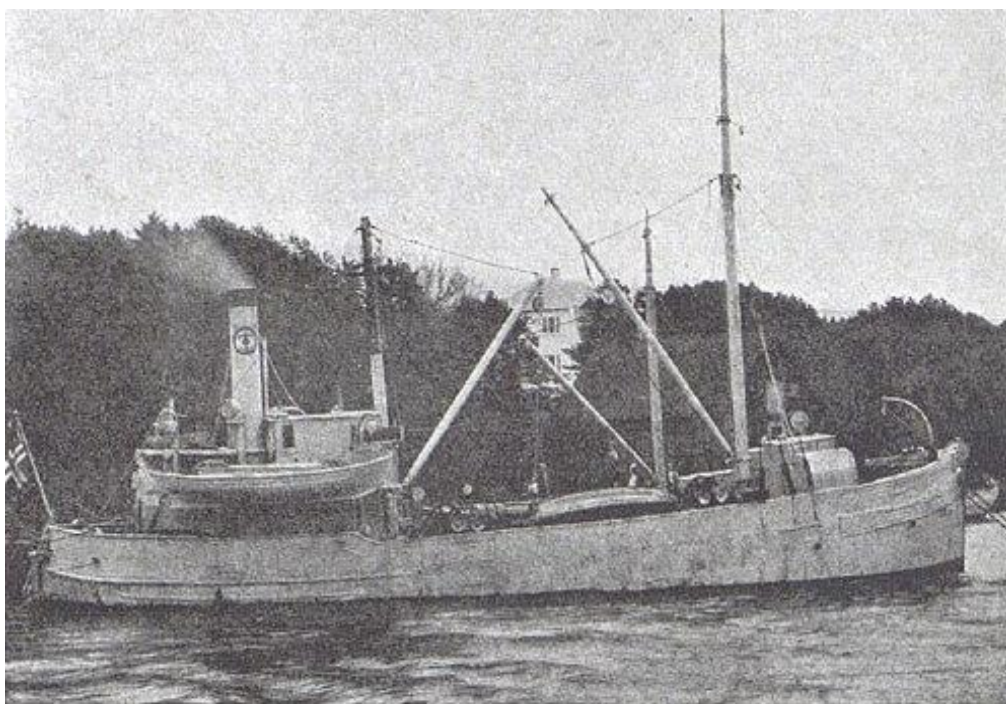
### Det nye A/S Tjørve.

### Forlis og kondemnasjon.

En bergers hovedoppgave vil vanligvis konsentrere seg om berging av skip og last, slik at kondemnasjon kan unngås. Men foreligger det allikevel totalforlis, kan det bli spørsmål om utnyttelse av vrakrestene. Vanligvis selges disse da av reder eller assurandør til den som vil nyttiggjøre seg dem. Selv om forholdet ikke blir det samme som bergning, var det i alle fall under tidligere tiders forhold naturlig at disse virksomheter delvis grep over en annen. Det er imidlertid først i moderne tid at det kom inn i mer organiserte former – særlig knyttet til strekningen Stavanger til Lista.

### A/S Tjørve blir kjøpt.

I 1917 overtok Norsk Bjergningskompagni A/S aksjemajoriteten i A/S Tjørve av Stavanger. Dette selskaps eldre historie er omtalt nedenfor. Det nye A/S Tjørve, inngikk som et datterselskap under bergingskompaniet, og hadde en aksjekapital på 140000 kroner. Direksjonen ble den samme som Norsk Bjergningskompagni, dog med direktør E. Jacobsen som formann. Som disponent ansattes bergningskompaniets soussjef Morten Beyer. O. S. Tjørve på Lista ble også tilknyttet selskapet. Kontoret ble samtidig flyttet til Oslo.



III. 77. B/D «Erling Skjalgsøn»,  
147 bruttotonn — 160 ind. hk — pumpekapasitet 900 tonn pr. time.

A/S Tjørve rådet på det tidspunkt over bergningsdamper "Erling Skjalgsøn", motorbåtene "Tjørve 4" og "Tjørve 10" samt en skytebåt. Alle disse var stasjonert i Stavanger og ble overtatt 26. mai 1917. Dessuten hadde man motorskøyten "Tjørve 2" og "Tjørve 5" liggende i Montrose i Skottland, samt motorskøyten "Tjørve 7" og en større lekter "Olaf Kyrre", et avrigget skips-skrog, liggende ved Inverness i Caledoniakanalen. Opphuggingsvirksomheten i Skottland hadde vært instilt og fartøyene opplagt siden krigens begynnelse. Av de forskjellige vrak man overtok der borte, var det kun vrakene i Skottland som var av større betydning, men på grunn av tidsforholdene ble det ikke anledning til å gjenoppta opphuggingsvirksomheten der.

Ved en i 1920 foretatt besiktelse av det i Skottland værende materiell viste de to fartøyer i Montrose seg å ha litt så stor skade at de ikke kunne settes i stand uten store omkostninger. De ble derfor solgt. Skøyten i Inverness ble derimot foreløpig beholdt for det tilfelle at selskapet skulle gjenoppta sin virksomhet i Storbritannia. Selskapets agenter i Skottland mente dog at man uten vanskelighet kunne skaffe nødvendig tillatelse. Dykkerredskaper og alt inventar og utstyr av verdi ble derimot tatt hjem til Norge.

### **Berging og opphugging.**

A/S Tjørves båter – særlig "Erling Skjalgsøn" – deltok foruten i opphuggingsvirksomhet også ved forskjellige anledninger i bergingsaffærer.

I 1917 ble det arbeidet med berging av jern og kull fra vrakene av "Saima" og "Modina", med restene av "Lyras" vrak på Flateguri samt lossing av last fra "Cordelia".

I 1918, da "Erling Skjalgsøn" gjennomgikk hovedreparasjon på kjel og skrog, ble det arbeidet med opptaking fra og opphugning av marinens kullekter "Lofthus", som var innkjøpt for 9000 kroner. Pr. 30. juni forelå en rapport om at det var opptatt 150 tonn jern og 85-90 favner ankerkjetting. M/Sk "Tjørve 4" kom på grunn av vanskeligheter med å få bunkers først av sted i juli, men drev senere opptaking av mursten og sprengning av "Homewood"s vrak ved Fiskekrogtangen pr. Risør. Senere ble det også arbeidet med jernet fra "Lofthus", hvorfra det i alt ble renhugget ca. 600 tonn. Jernet ble solgt etter priser fra 110 til 140 kroner pr. tonn fob Moss. "Erling Skjalgsøn" påbegynte videre opptaking av tremasse og cellulose fra det engelske dampskip "Spero", sunket ved Blyræva utenfor Ula. Arbeidet mått denne gang avbrytes på grunn av dårlig vær, men ble fullført året etter.

Herfra gikk "Erling Skjalgsøn" til den kornlastede bergensdamper "Mathilda", totalforlist ved Aspø utenfor Florø. Det lyktes imidlertid på grunn av de ugunstige værforhold her kun å berge aknekere og ankerutstyr samt 100 kg kobber. På tilbakereisen berget "Erling Skjalgsøn" i Tananger m/sk "Concord"



Ill. 78. *Kaptein Arian Midthassel.*  
Født 1866. Begynte i Norsk Bjergningskompagni A/S 1915. Har ført forskjellige bjergningsbåter, deriblandt «Erling Skjalgsøn» — særlig som leder av sprengnings- og optagningsarbeider av jern på strekningen Hvaler—Lista.

med en last oljekaker på forhåndskontrakt 75% av de bergede verdier. Senere deltok båten i forsøket på berging av "Texas" på Lista og deretter med berging av skipets inventar og utstyr. Det lyktes her blant annet å skyte løs og berge skipets metallpropeller, som ble solgt for 10000 kroner. "Tjørve 4" deltok senere på året i tetning av det svenske dampskipet "Elsa", som var landsatt i Galtesund etter kollisjon med Vesteraalskes "Andenæs".

I 1919 fortsatte "Erling Skjalgsøn" med opphugging av "Texas". I mai lykkes det å bringe flott den kullastede svenske damper "Oscar", som i tett tåke var grunnstøtt på Tjørveneset like ved "Texas" strandingssted.

I 1921 ble det tatt opp 250 tonn skrapjern fra "Texas", og man assisterte ved forskjellige bergnings- og tetningsarbeider.

I 1922 berget selskapet d/s "Kinn" ved Abelvær pr. Flekkefjord.

I 1923 ble last og inventar berget fra Wilsonlinjens "Domino" på Grønningen utenfor Kristiansand og fra d/s "Spitsbergen" på Lista.

I 1924 ble det berget en del inventar og koks fra den finske bark "Athi" utenfor Farsund. Vraket ble imidlertid slått i stykker av sjøen og det meste av lasten ble skyllet bort. Om sommeren var "Erling Skjalgsøn" leiet ut til kai og mudringsarbeide i Farsund.

I 1925 ble det berget verdier for 50-60000 kroner fra d/s "Østkyst" på Lista.

I 1926 ble den færøyske tråler "Ester" berget på Lista.

## I likvidasjon sammen med moderselskapet.

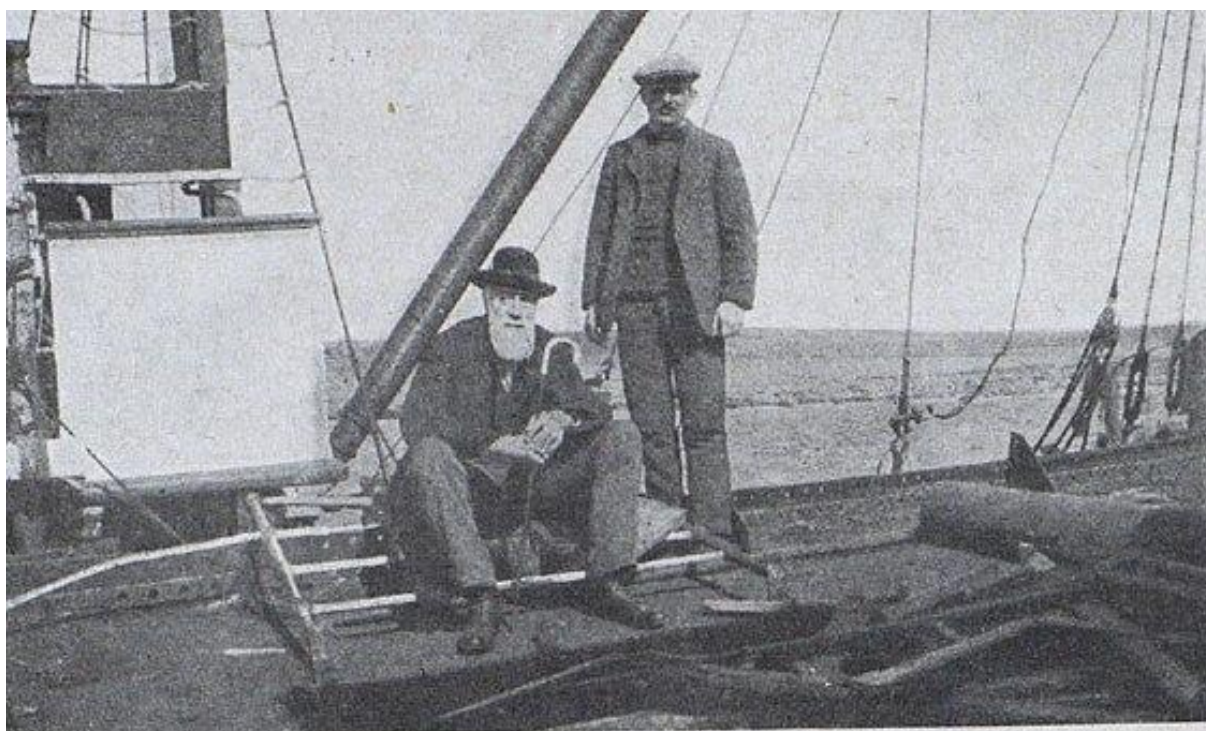
A/S Tjørve trådte våren 1928 i likvidasjon sammen med Norsk Bjergningskompagni A/S. Likvidasjonsstyret solgte samme år for 1000 kroner til Brødrene Anda i Stavanger de respektive rettigheter til forskjellige vrak og vrakrester på den norske kyst (se spesifisering under artikkelen om brødrene Anda).

Selskapets gjenværende flåte og materiell ble samme høst solgt til det nye Norsk Bjergningskompagni i Bergen. Skøyten "Tjørve 4" som var gammel og ikke lenger ble godkjent av sjøkontrollen, var allerede i 1925 gått ut av rullene etter at den var ribbet for inventar og utstyr.

D/S "Erling Skjalgsøn", som senere ble solgt, forliste 19. desember 1940 utenfor Jæren. Mannskapet ble reddet.

## Fra Lista til Jæren.

Ole Tjørve – Listerkongen.



Ill. 81. *Listerkongen inspiserer.*

O. S. Tjørve har tatt sig en tur ombord i restene av svensken »Texas«, grunnstøtt på Lista 1918.

En mann hvis navn her fremfor andre må nevnes, er Ole Stave Tønnesen Tjørve på Lista. Han begynte sin opphuggingsvirksomhet i slutten av 1870 årene. Sammen med en annen mann anskaffet han først et dykkerapparat, så ett til. Etter hvert rådet han over 8 motorfartøyer som alle bar hans navn, fra ”Tjørve 1” til ”Tjørve 8”. 4 ble brukt ved sprengninger, de andre 4 til å føre godset bort med. Det faste mannskap var gjerne i sin helhet fra Lista.

Opprinnelig hugget han opp vrak på strandingsstedet. Det jernet og metallet som ble tatt opp ble for det meste ført til Oslo med Listaskøyter. Det var et vidstrakt felt han arbeidet på. Virksomheten ble snart utvidet til hele den norske skjærgård. Så fulgte Sveriges, Danmarks og Skottlands kyster samt Orkenøyene.

Etter hvert begynte Tjørve også å kjøpe kondemnerte, men ennå flytende skip, særlig treskuter – mest fra Sørlandet, Arendal, Tvedestrand, Risør osv. I alt erhvervet han – forteller Olav Håversen-Westhassel – 28 slike skip. Først tok man vekk alt brukelig av ankere, kjetting, seil, løpende rigg, pumper med videre. Dette ble lastet om bord i Listaskøyter og seilt til en eller annen by hvor det var en ny skute på stabelen. Man henvente seg til rederne. Disse kom om bord i skøyten og kjøpte det de kunne ha bruk for. Og man gikk videre. Selve de innkjøpte skrog ble slept til Lista. Der ble de satt på land ved Tjørveneset og Voksvollviga. Man rev dem nå opp eller lot den tunge havsjøen besørge arbeidet. Alt som kunne selges, gikk på auksjon. Man kan ennå finne meget grovskåret skutetømmer fra disse auksjonene i løene utover bygdene.

På den norske kyst hugget Tjørve opp 21 vrak. Her nevnes:

d/s ”Bifrost”, Lista 1893.

d/s ”Brator”, Nevlunghavn 1910.

Bark ”Carsten Boe”, Arendal.

d/s ”Jupiter”, Rautingen 1913.

d/s ”Knut Jarl”, 1912.

Bark ”Lina”, Lista 1897.

Bark ”Pofessor Baum”, Lista.

d/s ”Relir”, Mosterhavn 1914.

d/s ”Scotland”, Finneboene 1911.

d/s ”Hørda”, Utsira 1912.

d/s ”Jane Kelset”?, Lista 1898.

Jernskip ”Eline”, Skjelanger 1912.

d/s ”Foam”, Smølen 1909 (forlist omkring slutten av 1870 årene).

d/s ”Hartlepool”, Nålaugvigen 1888.

d/s ”Hecla”, utenfor Sandefjord.

”Homewood”, Risør 1909.

d/s ”Horsa”, Lista 1880.

I tillegg til disse ble det hugget opp vrak i Sverige, Danmark, Finnland og Skottland.

Noen samlet oppgave over den andre gruppen skip som ble hugget opp – nemlig de kondemnerte, men fremdeles flytende – er ikke kjent.

Det er over 20 år siden O. S. Tjørve døde. Men sagnet hadde alt før den tid begynt å spinne tråder om hans navn. Ikke bare om den gamle vikings sjøtokter, om redningsarbeider med suveren forakt for eget liv, men også om store økonomiske foretak, om spekulasjoner som kunne ta pusten fra noen hver. Alt han eide satte han inn på det foretaket han selv trodde på. En dag kunne han – ble det en gang skrevet – være styrtrik, for så dagen etter å gå fattig som en kirkerotte. Men alltid like modig og rakrygget. Ble veien stengt, brøytet han seg en ny med det samme. Han var et av disse mennesker, ufattelig stor, som det alltid kommer til å gå frasagn om.

Den 17. oktober 1922 kommer O. S. Tjørve, som da var 76 år, kjørende i sin trille ned Omdalsliene. Et hjul tårner plutselig mot en sten eller brink. Vognen stanser med et voldsomt rykk. Tjørve, som sitter i baksetet i sin store pels, farer frem som skutt, seiler over vognen og havner med hodet mot en sten.

Det var siste reis.

\*

Dykker og vrakopptakningskompaniet Tjørve var ved O. S. Tjørves død for mange år siden solgt til Stavanger. Det ble ledet av Andreas Meling, noen år sammen med Einar Meling. De kjøpte i 1911 b/d "Erling Skjalgsøn" av nedennevnte A/S Jadar. Fra dem gikk aksjemajoriteten i 1917 over til Norsk Bjergningskompagni A/S.



Ill. 79. Kaptein Jens S. Smith-Andreassen, født 1889, ansatt på m/skj. «Tjørve I», fra 1918—1921 fører av m/skj. «Tjørve 4».



Ill. 80. Kaptein Tønnes Stave, født 1875, fører av b/d «Erling Skjalgsøn» fra 1918 til sin død i 1925. Var særlig beskjeftiget med bjergning av last samt sprengning og optagning av jern.

## Når me får vrak, så verte folk au vrak.

For kystbefolkningen på Jæren var utbyttet av strandede vrak fra gammel tid av en betydelig inntektskilde. De nærmeste grunneiere på begge sider av vrakstedet delte etter gammel sedvane restene mellom seg. I seilskipenes dager og dampfartens første tid var det stadig forlis på Jæren. På gårdene omkring Rauna regnet man med ca 15 strandinger pr. år. Dette gjorde sjøgårdene enda mer verdifulle enn de allerede fra før var som følge av tilliggende herligheter av tang og tare og de til eiendommen knyttede fiskerettigheter. Før jernbanen kom var det som regel sjøgårdene som dannet margen i Jærens bygder. Når det kom vrak, ble det ekstra spenning, liv og travelhet, og om de gamle vrakauksjoner på Jæren går det frasagn som ikke alltid er egnet for høytlesning. Det var om disse at gamle lensmann Hårr sa: "Når me får vrak, så verte folk au vrak".

I nyere tid har det ikke vært så mange strandinger på Jæren. Under de forandrede forhold, hvor alt er gått over fra seil til damp og motor, og hvor det på hver en kant fins all den moderne teknikks tenkelige hjelpemidler for navigasjon, kan det kanskje gå år mellom hvert forlis. Til gjengjeld er det frivillig landsatt en mengde utrangerte skuter på Jæren. I en artikkel i Stavangeren for 28 desember 1935 opplyses det at i alt antas det siden 1909 å være hugget opp over 50 gamle seilskip på Sør-Jæren, Nord-Varhaug, Husvegg, Hårr og Kvassheim. Det er en mektig skipsflåte, slektsledds drøm og stolthet som her har faret den siste reis, selv om det under krigen 1914-1918 og de nærmest følgende etterkrigsår var full stans i opphugningen. Alt som kunne flyte, ble da tatt i bruk.

### Varhaug ophugningslag.

På Husvegg var det hugget opp 10-12 stykker, hvorav flere gamle barkskip, blant annet "Høiden", "Æolus", "Insula Capri" og "Maria". Men de fleste skrog var hugget opp av Varhaug ophugningslag, på nevnte tidspunkt i alt 36 stykker. Begynnelsen til denne sammenslutningen kan føres tilbake til bergensbåten "Fosli"s forlis på Nord Varhaug i 1908. Da fikk man blod på tann, og i 1909 ble Varhaug ophugningslag dannet. Drivkraften og sjelen i laget var gårdbruker Jonas Lea. Det vesentligste av denne flåten som her ble hugget opp, er følgende:

"Able", bark, Kragerø, 580 brt.  
"Aker", bark, Oslo, 479 brt.  
"Alf", bark, Drammen, 725 brt.  
"Allianse", bark, Brevik, 352 brt.  
"Alma", bark, Lillesand.  
"Asbjørn".  
"Bamle", bark, Brevik, 452 brt.

"Hans Gude", brigg, Farsund, 302 brt.  
"Hermann", fullrigger. Stavanger.  
"H.H.Strand", Stathelle, 450 brt.  
"Hugin" bark, Kragerø. 409 brt.  
"Hutitu", Sarpsborg.  
"Johanne Auguste".  
"Kaleva", bark Brevik, 464 brt.

”Desideria” bark, Tvedestrand, 743 brt.	”Lyngør”, bark, 468 brt.
”Erling”, bark, Lillesand, 362 brt.	”Ocean”, bark, Tvedestrand, 549 brt.
”Fraternitas”, bark, Farsund, 437 brt.	”Petrus”, skonnertskip, 295 brt.
”Fridtjof”, brigg.	”Poilu”, 240 brt.
”Gefion”, bark, Svelvik, 453 brt.	”Polycarp” bark, Kragerø, 408 brt.
”Gler”, bark, 677 brt.	”Roma”, skonnertskip, 300 brt.
”Gustav Adolf” bark, Kragerø, 394 brt.	”Roma” bark, 565 brt.
”Shakespeare”, bark, Fredrikstad, 648 brt.	”Segovia”, Haugesund.
”Sofie”, bark, 1287 brt.	”Veranda”, bark, Brevik, 397 brt.
”Sonora”, bark, Lillesand, 362 brt.	”Vesta” bark, Brevik, 355 brt.
	”Warden Law”, bark, Brevik, 475 brt.

### A/S Jadar.

I Stavanger skriver den organiserte opphugningsvirksomhet seg fra 1897. Dette året dannet nemlig handelsmann E. Anda, Nærbø, dykkerlaget Jadar, et uansvarlig selskap hvis formål var innkjøp av vrak som er strandet på Jærkysten. Blant de første skip som ble innkjøpt, var d/s ”Ethelball” på Orresanden. Maskineri og kjel ble tatt ut og transportert over land til Bryne og videresendt med jernbanen til Stavanger. Forretningen gikk godt, hvorfor man besluttet å danne et aksjeselskap med E. Anda som disponent og med en kapital på 24000 kroner. Av opphugninger foretatt i perioden 1898-1911 nevnes:

”Aftenstjernen”, 562 brt.	”Samuel Hansen”, bark, Skjærhalden.
”Barracoa” 784 brt., Madland.	”Shillito”, d/s, Revtingen, 1900.
”Colin Archer”, Krossatangen, 1898.	”Sicilia”, 1689 brt.
”Fosli”, d/s, Varhaug.	”Thor”, d/s, Lyngholmen.
”Olaf Kyrre”, d/s, Hustadviken.	”Victoria” d/s, Kolnes.

A/S Jadar var også i noen utstrekning forsynt med bergingsutstyr for leilighetsvise arbeider. Av selskapets skip kan nevnes bergningsbåtene d/s ”Jadar” og ”Erling Skjalgsøn”. Av spesielle bergningsarbeider er notert:

”Jason”, engelsk lystyacht, 416 brt., bygget av jern, grunnstøtt 1903 ved Hevnskjel. Skipet ble av selskapet sammen med Olsens dykkerforretning i Bergen skrudd opp og trukket av grunnen.

”Nora”, dampskip av Stavanger, 473 brt., sunket 1902 på ca. 15 favner vann ved Hevnskjel i Trondheimsleden.

”Sigurd (Erling?) Jarl”, dampskip av Trondheim, grunnstøtt på Bøskinnene ved innseilingen til Stavanger, bragt flott i samarbeide med d/s ”Rogaland”.

”Sjøgutten”, dampskip av Stavanger, 607 brt., sunket 1905 i Måløysundet på ca. 5 favner vann.



”Sverre”, lokalrutedamper, opptatt fra 8-10 favners dyp ved Jelsa i Ryfylke.  
”Vidar”, mindre lokaldamper av Kopervik, berget ved Kopervik.

### **Brødrene Anda.**

A/S Jadar gikk konkurs i 1911. Disponent E. Anda stiftet da sammen med sine to sønner John og Trygve Anda, firmaet Brødrene Anda som en direkte fortsettelse av A/S Jadar. Mens dette selskaps ”Erling Skjalgsøn” ble solgt til A/S Tjørve, kjøpte Brødrene Anda d/s ”Jadar”. Med dette fartøy ble i de første år drevet skipsopphugning og fiske. Likeledes ble der ved firmaets anlegg på Jadarholm arbeidet med opphugning av treskip samt med opparbeidelse av vrakjern som ble tilført fra vrak på kysten.

Etter hvert ble bedriften modernisert. Fra å hugge jernskip med slegge og meisel er man gått over til gass-skjæring. Likeledes er der anskaffet skrapjernsakser og elektrisk drevne kraner. Som følge herav er produksjonen av skrapjern steget jevnt, og kapasiteten ligger nå omkring ca. 30 tonn chargerbart skrap pr. dag. Firmaet har i årenes løp hatt flere opphugnings- og bergingsfartøyer. For tiden består flåten av:

”Ena”, d/s, 785 brt., med løfteevne inntil 50 tonn.  
”Vågsholm”, m/s, 184 brt.  
”Jadarholm”, d/s, 126 brt.  
”Jadar”, m/k, 33 brt.  
”Vidar”, m/k. ca. 25 brt. til slep etc.  
”Odin”, kranlekter, 328 brt.  
3 lektere a 150 tonn lasteevne.

Firmaet har velvillig meddelt følgende oppgave over vrak som det har kjøpt og hugget opp på den norske kyst inntil utgangen av 1928.

”Aureole”, 3998 brt., Lista 1924.  
”Domino”, 1193 brt., Grønningen, 1924.  
”Elise Schultze”, Melsteinen, 1927.  
”Ernest Hugo Stinnes”, 3637 brt., Stoksund, 1926.  
”Europa”, 7870 brt., Lekaskagen, 1927.  
”Grena”, Larvik.  
”Katharina Dorothea Fritzen” 3572 brt., Skudenes, 1926.  
”Pallas”, 2052 brt., Utsira.                      ”Ramfos”.  
”Westsee”, Lille Langholmen, 1928.            ”Østkyst”, Lista, 235 brt., 1924.

I 1928 kjøpte firmaet av Norsk Bjergningskompagni A/S og A/S Tjørve rettighetene til følgende vrak eller rester av dem på den norske kyst:

”Athi”	”Morgana”
”Brator”	”Pallas”
”Foam”	”Polarstjerne”
”Hallandia”	”Relir”
”Hartlepool”	”Skandia”
”Hecla”	”Scotland”
”Jane Kelset” (Kinsall?)	”Spitsbergen”
”Jupiter”	”Thor 1”

I perioden 1928-1940 er følgende hugget opp:

”Dicido”, 1546 brt., Lista, 1939.  
 ”Dresden” 14640 brt., Karmsundet, samkjøpt med Stavanger Skibs-ophugnings Co. A/S, 1934.  
 ”Evergunar”, 3183 brt., Kvaløy.  
 ”Frankenstein”, 3703 brt., Florø, 1939.  
 ”Frithjof Eide”, 4140 brt., Rørvik, 1934.  
 ”Kirsten B”, 2113 brt., Farsund, 1930.  
 ”Morgana”, 2891 brt., Støtt, 1928.  
 ”Nor”  
 ”Norna”  
 ”Savonmaah”, 1801 brt., Tregde pr. Mandal, 1937.  
 ”Scandia”, 8548 brt., Haugsholmen, 1928.  
 ”Sir Samuel Scott”.  
 ”Skogheim”, 2669 brt., Rognvær, 1940.  
 ”Troyburg”, 2288 brt., Farsund, 1941.  
 ”Vestkyst 1”. Denne båten var sunket på 17 favner vann, men ble løftet med 400 tonn last om bord og innberget til Arendal. Arbeidet utførtes i fellesskap med Stavanger Skibs-ophugnings Co. A/S. 1936.  
 ”Vestkyst 1”. Berget etter krigsforlis ved N. Egerøy, 1941.

Av flytende tonnasje har Brødrene Anda ved sitt verft Jadarholm i Stavanger hugget opp:

”Bische”, 1937.	”Brighton”, 1129 brt., 1930.
”Dana”, 1935.	”Edvard”, Bergen, 2735 brt., 1933.
”Einar Tambarskjelver”, 154 brt., 1913	”Hjelma”, 1937.
”Jomsburg”, 1902 brt., 1932.	”Kong Sverre”, 594 brt., 1939.
”Kvik”, 56 brt., 1934.	”Langø”, 1937.
”Margit Skogland”, 3308 brt., 1933.	”Nanna”, 1934.
”Nordhordland”, 97 brt.	”Olav Kyrre”, 3063 brt., 1933.

”Olav Trygvason”, 663 brt., 1934.  
”Paul Weber”, 1934.  
”Providentia”, 60 brt.  
”Rutenfjell”, 2430 brt., 1930.  
”Sverre Sigurdsøn”, 931 brt., 1929.  
”Trondhjem”, 606 brt., 1929.  
”Virgo”, 1937.  
”Zeta”, 1358 brt., 1931.

”Oluf Bager”, 366 brt., 1931.  
”Petroleum”, 71 brt., 1934.  
”Pylos”, 1922.  
”Sonja”, 1439 brt., 1931.  
”Sylvia”, (ex. ”Venus”). 1096 brt. 1933.  
”Vibran”, 1935.  
”Vårli”, 6032 brt., 1934.,

#### Hvalbåter:

”Cobral”, 1936.  
”Hekla 2”, 1936.  
”Sir Samuel Scott”, 1935.

”Hekla 1”, 1936.  
”Hekla 3”, 1936.

#### Marinefartøyer:

Fregatt ”Desideria”, Horten, 606 kommerselester, 1929.  
Torpedobåt ”Oter”  
Torpedobåt ”Ørn”  
Kranfartøy nr. 5, 1938.

Torpedobåt ”Od”  
Torpedobåt ”Raket”  
Torpedojager ”Valkyrien”  
Kranfartøy nr. 8, 1939.

#### Seilskip:

”Alaska”, barkskip, 1406 brt.  
”Crescendo”, lekter, 1937.  
”Ernst Isle”, 1778 brt., 1930, solgt til Norsk Bjergningskompagni A/S for å omdannes til løftelekter.  
”Kepha”, barkskip, 487 brt.  
”Auldgirth”, bark (stål) 1579 brt.  
”Effendi”, barkskip, 492 brt.  
”Refando”, barkskip, 743 brt.  
”Ruth”, bark, 485 brt., 1913.

Brødrene Anda har dessuten kjøpt og reparert d/s ”Rask”, 613 brt., og m/s ”Neptun”. Sist nevnte skip krigsforliste under navn ”Gresholm” i 1939.

### **Stavanger Skipsophugnings CO. A/S**

har velvillig meddelt følgende opplysninger:

Selskapet er grunnlagt i 1903. Kontorsjef Arne Arntzen har den merkantile ledelse sammen med driftsbestyrer R. T. Rugland som har den tekniske ledelse.

Virksomheten omfatter skipsopphugning så vel ved firmaets eget, moderne opphugningsverft, som ute på kysten samt opptagning av vrak.

Bedriften disponerer en eiendom på over 40 mål i Nyhavn, Buøy pr. Stavanger. Her har den et moderne lastearrangement med en kapasitet av 800 tonn i døgnet, flere elektriske kraner med 100 fots jibb for store løft, kraftige sakser for klipping av jern og stål, opphalingslipp med videre. Foruten sine 3 dampskip "Nyhavn", "Buøy" og "Engøy" har firmaet flere lektere og motorbåter der beskjeftiger gjennomsnittlig ca. 50 mann.

Siden starten i 1903 er der hugget opp et utall av store og små skip. Av disse nevnes:

#### Damp-, motor- og seilskip:

- "Assaye", engelsk, 7400 brt., 1928.
- "Beatrice", 4 mastet svensk jernbark, 2100 brt., 1932.
- "Ceres", av Bergen, 800 dwt., 1935.
- "Dana", 220 dwt., 1934.
- "Dania" 3477 brt., 1929.
- "Dresden", tysk, 14588 brt., sammen med Brødrene Anda, 1934.
- "Equatore", m/s, Haugesund, 7500 dwt., 1939.
- "Excellensen", Arendal, 425 brt., 1935.
- "Frithjof Eide", Haugesund, 1264 brt., 1936.
- "Griesheim", tysk, 7300 dwt., 1937.
- "Hordaland", Bergen, 148 brt., 1937.
- "Kildonan Castle", engelsk, 9688 brt., 1931.
- "Mount Royal", engelsk, 15646 brt., 1930.
- "Norna" 1936.
- "Perth" Sandefjord, 527, 1932.
- "Ryfylke", Stavanger, 1698, 1934.
- "Sagatind", Drammen, 1171, 1932.
- "Sigrid", finsk, 6100 dwt., 1939.
- "Stærkodder", dansk isbryter, 505 brt., 1937.
- "Svein 2", 320 brt., 1939.
- "Terje", Bergen, 1171 brt., 1934.
- "Torgeir", fiskedamper, 78 brt., 1937.
- "Vegesack" tysk, 4061 brt., 1939.
- "Vestkyst 1", sammen med Brødrene Anda, 1936.
- "Wuppertal", tysk trawler, 279 brt., 1939.

#### Marinefartøyer:

Fregatt, "Kong Sverre", 1932.  
Monitor, "Mjølner", 1919.  
Monitor, "Tor", 1919.

Kanonbåt, "Frithjof", 1929.  
Monitor, "Skorpion", 1919.  
Monitor, "Trudvang", 1919.

Torpedobåt, ”Trods”, 1931. Krysser ”Active”, engelsk 3500 tonn depl., 1920.

Ref. Norwegian Merchant Fleet.

”Titanian”, kjøpt av rederiet Titanian (Hilmar Reksten) i desember 1936.



Den 30 mars 1947, på reise fra Antwerpen til Oslo, gikk den på en mine vest av Texel. Den ble tatt på slep inn til Rotterdam. Etter flere vurderinger ble den erklært som vrak den 6 november 1947. I april 1948 ble den kjøpt av Stavanger Skipsopphugning og huggingen begynte i juni 1948.

### **Når Jæren fravristes sitt bytte.**

Av disse arbeider fortjener særlig bergingen av ”Tyssedal” å nevnes. Skipet grunnstøtte i 1924 ved Vigbukten – et av de mest utsatte steder og beliggende mellom Obrestad fyr og Jærens rev. Det gjaldt kanskje ikke den store båten og heller ikke så verdifull last. Men var likevel noe av en begivenhet. For ”Tyssedal” hadde stått over 8 dager på Jærstranden under så vekslende vær og så meget motgang under bergningsarbeidet, at håpet om et lykkelig utfall var – om enn ikke oppgitt av bergerne – så var det sunket til et lavmål.

Det var den 17. mars skipet gikk på grunn. Det begynte straks å hugge, for det var en del dønning. Og fartøyet var vannfylt i løpet av 30 minutter. Bergingsforsøk ble ytterlig gjort vanskelig ved, at bergingsdamperen ”Achilles” som kom til stede fra sin stasjon i Haugesund, ikke kunne komme havaristen nærmere enn 40 favner – 80 meter. Skipet var dessuten lastet med sement i sekker. Når denne kommer i vann blir den hard som stein og verdiløs. En berging under disse omstendigheter ville i tilfelle kreve lang tid og være betinget av godt arbeidsvær. For sementlasten måtte kastes over bord, skipet tettes og deretter heves med transportable motorpumper. Bergingsdamperens faste pumper var det under de gitte forhold ikke tale om å bruke. Alt dette arbeidet måtte pågå med den mulighet for øyet at om vind og sjø for alvor hadde satt inn på strandingsstedet, kunne det i en fart gjort det av med hele skuten.

Den 18. om aftenen var "Achilles" nådd så langt at den hadde fått maskinrommet lenset og stukket fyr under havaristens kjeler. Men den 19. er det at bergningsdamperen i sjøgang utenfor strandingsstedet i et forsøk på å flytte "Tyssedal", setter hælen i sjøbunnen, og får 3 propellvinger slått av, rorstammen og rorstilken med flyndren brukket og løskjølen skadet. Selv om den foreløpig til nød klarte seg selv, var den satt ut av spillet med hensyn til å berge andre. Til dens avløsning sendtes bergingsdamper "Herkules" fra Bergen. Men før den var i arbeid, er Tyssedal" på ny rent full av vann. Arbeidet gjenopptas imidlertid og fortsettes ufortrødent uken ut og søndagen over – en gang avbrutt av snøstorm, en annen gang fordi pumpene går uklar, så maskinrommet fylles igjen. Men den 25. mars er de forberedende arbeidet fullført, og om ettermiddagen trakk bergingsdamperen "Tyssedal" av grunnen.

### **Ole Tjørve – Listerkongen.**

En slektning av O. S. Tjørve, Reidar Tjørve fra Farsund forteller: "Ole Stave Tønnesen Tjørve var ingen heimføing. Han likte å se seg om i verden og var blant annet på en reise til Paris. Penger hadde han mye av, men han visste også å bruke dem. Etter denne Paris turen hadde han bare att 10 kroner, da han steg i land på bryggen i Farsund. Mange folk var møtt opp da han kom i land. Som den store mann han var, ga han den siste tieren til den som bar tøyet i land fra båten.

Slik var han, rundhåndet og elskverdig. Men han likte nok å vise at han hadde penger. En gang han hadde vært i Farsund for å hente penger for å betale ut makrellfiskerne på Lista, fikk han en passasjer på hjemveien. Han kjørte i karjol, og passasjeren satt bakpå. Da han steg av og sa takk for skyssen, bad Tjørve han løfte på lokket til baksetet. Og der fikk mannen til sin store forbauselse se 30000 kroner i kassen. Dette var den gang. Men til andre tider kunne han være helt blank."

Reidar Tjørve hadde også et eksemplar av den første skriftlige kontrakt som gamle Tjørve gjorde om kjøp av vrak. Av denne kontrakt som gjengis nedenfor, fremgår det blant annet at Tjørve ikke stod som den formelle kjøper. For selv var han pengelens den gangen. Formannen og dykkeren måtte tegne kontrakten for ham. Angjeldende havarist d/s "Harald Haarfagre" er ikke nevnt i omtalen av Tjørves virksomhet. Skipet hørte imidlertid hjemme i Oslo og var forlist på Kolsboen på Jæren. Nevnte formann Nils H. Jansen Tjørve var gift med en slektning av O. S. Tjørve og er far til Reidar Tjørve.

Det store gruppebildet nedenfor viser arbeidet med d/s "Ocean", hvis vrak hugges opp ved Fredrikstad i 1900. I dette arbeidet som måtte være ferdig i løpet av sommeren, deltok skøyten "Tjørve 1" og 4 innleide fartøy. Om bord i skøyten ser vi O. S. Tjørve ved styrbord rekke. Mannen som står midt på planken, er Nils H. Jansen Tjørve, som var leder for hele dette arbeidet.

Vi underskrevne selger og overdrager Danfskibs.,  
 bygget Harald Haarfager, til Underlegnede  
 Nils H. Jansen Tjørve og Jakob Tønnesen Slev-  
 dal og Kresten Sjuviken Skjeibrak for en  
 Kjøbesum af Th 35'62.75 er tre tusen fem hundre  
 og sechsis Kroner og 75 öre. Heraf er Th 400.00  
 fire hundred Kroner betalt den 3/12 1894 og  
 Th 100.00 et hundred Kroner den 1/1 1895 <sup>ved</sup> ~~af~~ <sup>Plend.</sup>  
 Tønnesen Tjørve. Modtaget Kontant Th 1000.00  
 et tusen Kroner den 19/1 1895 og Th 1000.00 et  
 tusen Kroner skal betales inden 14 dage fra  
 dato, og det resterende inden iudgangen af  
 Mai Måned 1895. 5 1/2% Renter erlægges fra 8<sup>de</sup>  
 Januari 1895 indtil betaling pronte erlægges.

Det bemærkes at Oliver Tønnesen Tjørve  
 skal have selges ikke; men sidonante skal  
 have samme retthged til samme salg som  
 de övrige selgere. To ligelydende Kontrakter  
 Bredkve Februar den 19<sup>de</sup> 1895

Kjøberne  
 Nils H. Jansen Tjørve  
 Jakob Tønnesen Slevdal

Selgerne  
 S. J. Wathne Bredkve  
 for sig selv og for  
 Abraham A. Horvold  
 Christoffer G. Wathne  
 Knud J. Tønnesen  
 J. A. Olsen  
 O. G. Osason  
 Onnante Selg vedtaget  
 og ser lides undertegner  
 jeg som Selger  
 Oliver T. Tjørve  
 Modtaget Kontant af Nils H. Jan-  
 sen Th 1000.00 et tusen Kroner  
 den 27/2 1895. Sjuviken A. Wathne

