

## LOV SKEE GUD TRYGT I HAVN

Havaritrafikken. Stavanger si ukjente maritime næring

Egil Harald Grude

Sjøskadde skip, skamfarne på skrog og rigg var eit vanleg syn i kystbyane i seilskutetida, ikkje minst i vinterhalvåret. Innberging av skip og reparasjonsverksemda som fylgde med – havaritrafikken - var stornæring i så mang ein kystby. Den ga arbeid til mange, havariagentar, handverkarar av mange slag, handelsmenn, vertshuseigarar og for dei som leigde ut husrom, menn for det meste, men også kvinner

Den verksemda var viktig, nærast bybærande særleg på 1700-talet for Kristiansand, Mandal, Farsund og Flekkefjord på Agder. Det same var tilfellet her i Rogaland for Sogndalstrand og Egersund. Også for Tananger nordvest på Jæren og for tettstadane langs Karmsundet, Skudeneshavn, Kopervik og også Åkrehamn på vestsida av Karmøy var havaritrafikken ei viktig næring.

I det fylgjande skal vi gå inn på havaritrafikken på Sør- og Sørvestlandet, med vekt på Rogaland. På Agder skal vi sjå på havaritrafikken i byane. I Rogaland skal vi også sjå på denne verksemda på bygdene, særleg på Jæren. Hovedpoenget er likevel først og framst å gå nærare inn på Stavanger sin rolle og plass i havaritrafikken.

For Stavanger sin del har havariverksemda delvis vore omtalt, men i det store og heile lite påakta. Det vesle som har vore skrive frå Stavanger viser likevel at byen var inne i havariverksemda. Dessutan viser nyare forskning både frå Sola og Karmøy at sjøskadde skip vart seilte inn derifrå til Stavanger for reparasjon. Utgangspunktet for denne artikkelen er difor at havariverksemda i Stavanger må ha hatt eit større omfang enn det vi har visst til nå.

Kristiansand stift 1759. Kyststrekninga frå Agder til Rogaland. Havstrekninga her sør og søvest i Norge er særst farleg. Ho er berykta for forlis og havari. Verfta på kysten tente gode pengar på reparasjonar. Utsnitt frå Fredrik V's atlas, bd. 49:55. Det Kongelige Bibliotek, København

## AGDER

Frå tidleg på 1700-talet auka skipstrafikken både i Skagerrak og Nordsjøen. I leia nær norskekysten seilte kystfrakteskutene i travel trafikk for kjøpmenn i alle små og store kystbyar. Trelasteksporten frå vårt eige land tok seg opp. Korn- og trelastskuter seilte frå østersjølanda til kontinentet og England. Ute i horisonten passerte eit mangfold av skip. Ofte kunne dei som budde langs kysten, skimta fartøy ute i havet ute i havet frå dei store oversjøiske handelskompania i Danmark, nede på kontinentet og i Storbritannia. Desse store seilskipa var på veg frå Østen, Afrika og Amerika til København, Amsterdam eller London, eller på utreise til eksotiske reisemål på fjerne kontinent. Langveisfararane tok ofte vegen til og frå Atlanterhavet nordanom Skottland. Mange skip for så ille i storm og uver at dei måtte søka land for å berga menneskap, skip og last. Andre støyte grunn under innseiling og fekk skader av den grunn. Behovet for reparasjonsmuligheter auka på. Samtidige observatørar såg på havariverksemda som den viktigaste næringa både i Flekkefjord, Farsund og Mandal. Amtmann i Lister og Mandal, den danskfødde Peter Holm som sat i embetet i perioden 1773 – 1805, meinte at om havarinæringa skulle bli borte ville levegrunnlaget falla bort for halvparten av innbyggjarane her. "Flekkefjords, Mandals, og Farsunds fordeele bestaar for det meste i havarier" skreiv han i 1789.<sup>1</sup> Det same galdt også for embetsverket. Då ein sorenskrivar døyde i 1799 skreiv amtmann Holm "Søeforretninger ere de, som har gjort embedet godt."<sup>2</sup> Tiltakslystne kystbuarar i Kristiansand, Mandal og Farsund søkte og fekk såkalla kranprivilegium frå tidleg på 1700-talet. Det ga rett til å driva reparasjon av sjøskadde og havarerte skip. Privilegieinnehavarane bygde bradbenker for dette formålet. I si enklaste form var ein bradbenk ei form for slipp der skip kunne trekkast opp for tjørebreiing og reparasjon. Det var og verft med kraftige kranar som vart brukte til å leggja havaristane over på sida.<sup>3</sup> Slik kunne arbeidarane kjølhala skipa for å koma til og reparera skader skroga hadde fått under vasslinja. Aktiviteten var stor. Havaristane låg i kø og venta på tur.

## KRISTIANSAND

Stiftamtmann Daniel Bremer Juell Koren skreiv i 1914 slik om Kristiansand "Helt fra byens anlæg var trælasthandel og skibsfart og i forbindelse dermed skibsbyggeri de næringsgrener som byens utvikling i første haand var avhengig av. Med sin beliggenhet som naturlig nødhavn for hele den internationale flaate som i tidernes løp passerte ind og ut Skagerrak, maatte

ogsaa havaribedriften for denne by, som for flere andre byer og større uthavner paa den del av kysten, komme til at spille en stor rolle i seilskibsfartens tid".<sup>4</sup> Nyare forskning har gått djupare inn i denne aktiviteten.

## MANDAL

Finn-Einar Eliassen skriv i Mandals historie. "I farvannet rundt Lindesnes var havari og forlis nokså vanlige foreteelser, og folk ved kysten må tidlig ha fattet interesse for den økonomiske fordel som lå i å berge havarete skip eller vrakgods. Det eldste eksemplet vi kjenner fra kildene, er fra 1580-årene...."<sup>5</sup>

Økonomien i Mandal var lenge dominert av trelasthandel og skipsfart, supplert med handel i korn og fisk. Men nye trekk kom til. Havarinæringa vart i alle fall driven frå slutten av 1690-åra. Og dersom tingbøkene er ei påliteleg kjelde, må vi rekna havariverksemda som ei av hovednæringane i Mandal frå århundreskiftet 1700.<sup>6</sup> Kleven vart eit sentrum for havariverksemda. Reparasjonsverftet eller havariverftet låg her. Verftseigaren hadde også ein flyttbar kran som han brukte til å heva stangiern, anker og anna frå botnen. Fram til 1721 var Tørres Christensen einerådande i havarinæringa i Mandal. Deretter vart verksemda spreidd på to partar, son og svigerson til Christensen. Dei opererte dels kvar for seg, dels i samarbeide. Gjennom nesten heilte 1700-talet hadde amtmannen i Lister og Mandal amt ein fullmektig for havarisaker i Mandal. Til dette vervet valde han konsekvent ut menn som var mellom dei leiande i havarinæringa. Amtmannen nytta først Christensen, seinare svigersonen hans til denne viktige oppgava. Dermed var havarinæringa under offentleg vern, som monopolnæring for ei avgrensa gruppe. Dette var ikkje uproblematisk. Det kan og vera ein grunn til at sorenskrivar, fogd og lensmann overtok denne funksjonen sist på 1700-talet, For statsmakta var det i alle høve viktigare å føra kontroll med havaristane enn med havarinæringa.<sup>7</sup> Dette offentleg-private samrøret frå 1700-talet, som neppe hadde tolt dagens habilitetsreglar, skal vi nedanfor sjå i ei endå meir uttalt form i Egersund.

Havarinæringa gjekk i bylgjer. Rundt 1740 var det krisetider i Mandal. Den næringsvegen som kom best gjennom kriseåra, var havarinæringa. Etter ein viss nedgang i 1730-åra auka verksemda på utetter neste tiåret, med større verksemd ved verfta enn nokon gong tidlegare. Engelske, skotske, nederlandske, tyske, danske, svenske og norske handels- og orlogsskip kom til



Kleven for å bli reparerte. Krigane sørover i Europa var nok grunnen til at stadig fleire skip vart reparerte i Mandal. Oftast hadde ikkje havaristane anledning til å velja reparasjonsverft. Dei måtte søkja til det næraste. Men det viser seg at havariverftet i Kleven kunne hevda seg i konkurranse med andre verft på Agder.

I ein vanskeleg periode for trelastnæringa, og hummarhandelen var den einaste fiskehandelen av betydning, stod skipsfart, skipsbygging og havarinæring i 1740-åra som rygggrad i Mandal sitt næringsliv. Slik heldt det fram ut hundreåret, og desse næringane var med på å gi Mandal ei glanstid. Dette ga både behov og rom for vidare utbygging av gamle reparasjonsfasilitetar og bygging av nye verft i Mandal.<sup>8</sup>

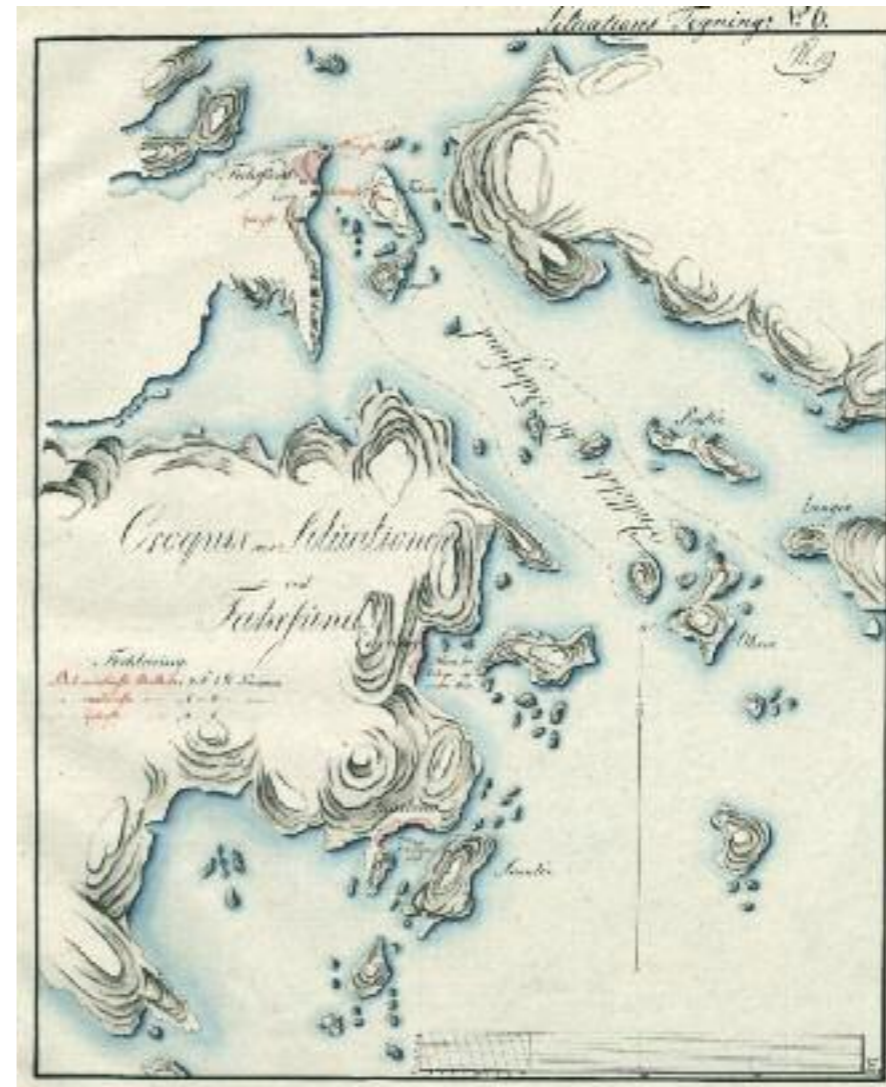
Havarinæringa heldt fram i Mandal innpå 1800-talet. Det skifta mellom gode og dårlege tider. Havarinæringa var avhengig av vær og vind, men vel så viktige var utviklinga av nordsjøfarten, og krig og fred i Nordvest-Europa. Under Napoleonskrigane gjekk havarinæringa såleis sterkt tilbake. Ennå stod lokale mandalsinteresser sterkt men også kristiansandsinteresser kom inn, før det minka av.<sup>9</sup>

## FARSUND

Farsund hadde også ei særskild plassering i forhold til havariverksemda. I Farsund bys historie heiter det at "Så vel observatører som senere krønikeskrivere har vært temmelig samstemmige i at havarivirksomhet var viktigste årsak til at Farsund, i løpet av annen halvdel av 1700-tallet, utviklet seg fra en fattigslig husklynge til et livskraftig bysamfunn." I 1792 skreiv Anders Eckstorm: "Listerlandet, paa hvis sydlige Ende Farsund ligger, er i de norske Farvande det samme for Søfarende i mørke og stormende Nætter, som Anholt i de danske, og hvad vor store Holbergs Peder Paars i anledning denne siger: De leve christelig og nære sig af Vrag, troer jeg ogsaa her temmelig passende."<sup>10</sup> Listalandet var farleg. Her havarerte skip og sjøskadde skip søka inn til næraste trygge havn. Amtmann Holm hevda på same vis i 1795 fast at det var havarinæringa som var hovedgrunnen til at Farsund hadde vakse kraftig sist på 1700-talet. Etatsråd Christen Pram besøkte Farsund i 1805. Han fant at Lundane hadde skapt byen, og at verft og havarinæring var hoveddrivkraft bak byveksten. Jens Kraft skreiv i 1826 at midt på 1700-talet var Farsund av liten betydning. Bare eit par tiår seinare hadde staden alt eit par formuande handelshus, "og den Næring her faldt

derav, at mange havarerte Skibe her søgte Tilflugtssted for at faae deres lidte Sjøskade repareret, satte endeel Hænder i Arbeide og bragte Stedet i Opkomst." I denne næringa var det Lund-familien som dominerte.

Havarinæringa hadde skapt grunnlag for den mangslungne verksemda deira. Vi skal og merka amtmann Holm sine ord om at havariverksemda ikkje bare var ei sikker næring for kjøpmannen. Ho ga også betydeleg fortjeneste for byfolk og bønder. Såleis var det rundt 1800 kring 70 arbeidsplassar ved verft og reperbanar i Farsund.<sup>11</sup>



Innløpet til Farsund havn - tidleg 1800-tal. Farsund utvikla seg på 1700-talet frå ei husklynge til ein livleg by. Plasseringa nær dei farlege havstrekningane på Listalandet og ved Lindesnes gjorde at Farsund kom til å nytta særleg godt av havaritraffikken. Krigsarkivet i Stockholm

I 1763 fekk Gabriel og Eilert Lund kongeleg privilegium å være kommisjonærar og meklarar for sjøskadde skip som kom inn til Lista-landet. Då var dei to Lundane allereie i ferd med å slå seg opp som på havariverksemd. Dei hadde skaffa seg kran både i Farsund og Eikvåg. Då hadde Gabriel Lund alt i 1757 fått gjestgjevarbrev i Eikvåg.<sup>12</sup>

### FLEKKEFJORD

Amtmann Holm skreiv i 1787 at havarinæringa var av stor verdi også for Flekkefjord, og at om denne næringa skulle falla bort ville levegrunnlaget falla bort for halvparten av innbyggjarane i både Mandal, Farsund og Flekkefjord.<sup>13</sup> Vidare forskning omkring havritrafikken i Flekkefjord vil kunne utfylla dette biletet.

### SMÅSTADENE: SVINØR, EIKVÅG OG LOSHAVN

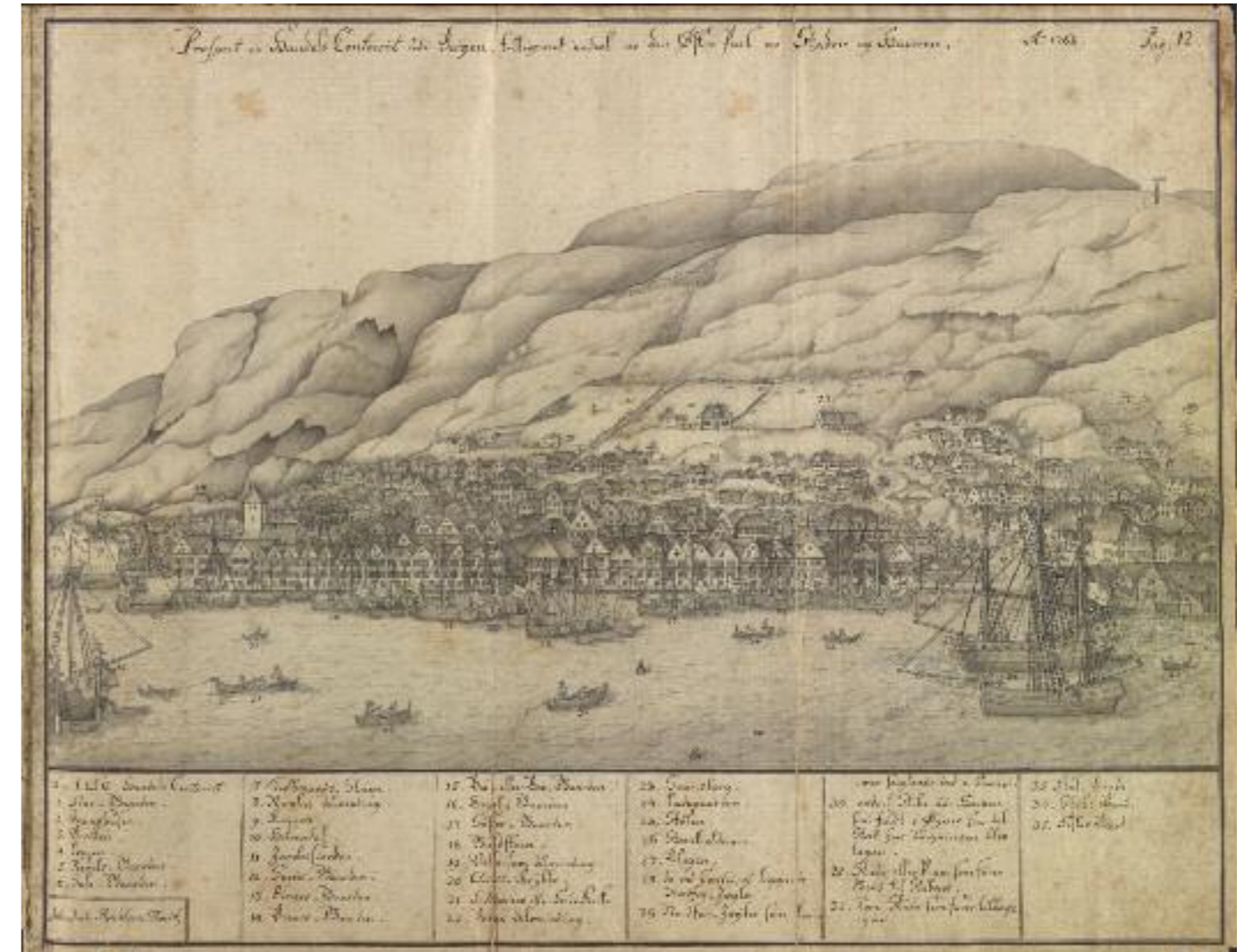
Reparasjonsverksemda på Sørlandet var ikkje berre knytta til byane, men og til mindre stader. Frå Svinør aust for Lindesnes kjenner vi til at det vart reparert skip gong etter gong frå midten av 1700-talet. Denne verksemda fekk etter kvart slike dimensjonar at Giertzen og Knutzen i Mandal i 1782 på eigne vegne søkte amtmennen om å få anlegga havariverft i Svinør – "Kran og Pakhuses Opbygelse i Svinør Havn". Føremålet var å reparera skip som på grunn av store skader ikkje kunne førast til Kleven i Mandal for reparasjon. Kommersekollegiet av slo søknaden. Dei frykte tollsvik og smugling. Svinør hadde ikkje laste- eller lossereittar og her budde ingen kongeleg betjent.<sup>14</sup> Det same galdt uthavnene Eikvåg og Loshavn på Lista. Det blir sagt at Eikvåg på 1700-talet var ei av dei viktigaste havnene på sørvestkysten av Norge. Saman med nabohavna Loshavn utgjorde desse to småstadene der Eikvåg rundt 1789 hadde 40 hus og 160 innbyggjarar og Loshavn 20 hus og 94 innbyggjarar, trygge og sikre stader når uveret herja som verst. Her kunne og sjøskadde skip bli reparerte. Det heiter at forutan skipsfart og handel, var reparasjon og redning av havaristar ein av dei viktigaste næringsvegane både i Eikvåg og Farsund. Frå 1750-åra og utover var havariverksenmda ei næring i vekst. Den leiande familien i Eikvåg var Farsund-familien Lund. Det var Jo-chum B. Lund – Jonas - som forutan handel dreiv skipsfart- og havari- og verftsvirksomhet i Eikvåg.<sup>15</sup>

## Vestlandet og Trøndelag: Bergen, Kristiansund og Trondheim

### BERGEN

I Bergen Byleksikon står det ein omtale av bradbenken der i byen. Verftet her vart starta i 1602 og var i aktivitet heilt til 1878. I Bergen bys historie, bind II er Bradbenken nemnt fleire gonger. Sist på 1700-talet var ein i Bergen eng-

Bergen og Trondheim lenger nord, var norske storbyar. Dei var viktige handels- og sjøfartsbyar. Byhistoriane deira seier ingen ting om havaritraffikk. Kjelder frå Statsarkivet i Stavanger viser likevel at desse byane også må ha vore involverte i den viktige havaritraffikknæringa. J.J. Reichborn 1768. Bryggen i Bergen. Fra Hildebrand Meyers Bergensbeskrivelse. Arkivet etter A-0527 De eligerte menn, Bergen Byarkiv.





steleg for at Bradbenken ikkje hadde tilstrekkeleg kapasitet til å ta seg av den veksande flåten sitt behov for reparasjonar og vedlikehald. Då vart det elles oppretta to nye verft i Bergen. Men havaritrafikk i den forstand vi meiner her i dette arbeidet, vert ikkje nemnt. Det skuldast truleg at kjeldematerialet ikkje har vore nytta eller utnytta med tanke på havaritrafikk. Nedanfor skal vi sjå at det var samarbeid mellom karmøy- og bergensinteresser om havari-trafikk. Nedanfor skal vi dessutan sjå endå eit vitnemål om havaritrafikk i Bergen. I sjøforklaringar frå havaristar som søkte land mellom Stavanger og Bergen vert det sagt at vindforholda avgjorde kva by dei skulle gå til for reparasjon. Ved nordavind var Stavanger den naturlege havna, ved sønnavind Bergen.<sup>16</sup>

### KRISTIANSUND

I Kristiansunds byhistorie heiter det at ikkje var usannsynleg at det alt frå tidleg i 1740-åra eksisterte såkalte jekteoppsett som var utstyrte med kranar for reparering og fortømring av skuter som høyrde heime i Kristiansund. Noko ordentleg skipsverft kom likevel ikkje i stand i Kristiansund før i 1780-åra. Då hadde byen fått så vidt mange skip at ein kan tala om ein kritiansundsk handelsflåte. Difor var det behov for ein kran til reparasjon av byen sine eigne og framande skip og til nybygging for kristiansundsreiarane.<sup>17</sup>

### TRONDHEIM

I Trondheim bys historie heiter det at at byens svake skipsbyggings- og skipsfartstradisjonar var ein bakgrunn for at Trondheim heilt fram til 1670 nesten heilt mangla eigne handelsskip. I 1724 hadde byen ein bradbenk. Ein av byen sine største skipsreiarar hadde skaffa seg privilegium på slippen. Det vart adri noka stordrift eller utviding av slippen utetter 1700-talet. Eit nytt verft kom i drift i 1779. Det bygde skip fram til til slutten av 1800-talet.<sup>18</sup>

Byhistoriar frå Bergen og Trondheim seier ingen ting om havaritrafikken. Kristiansunds byhistorie antydar men stadfestar ikkje, at det var aktivitet knytta til havaritrafikken der i byen.

## Havaritrafikken i Rogaland

### EGERSUND OG SOGDALSTRAND<sup>19</sup>

Rogaland og Agder ligg ved den same tett trafikkerte havstrekninga, Nord-sjøen og innløpet til Skagerrak-Kattegat. Både Egersund og Sogndalstrand har særleg gode naturgitte føresetnader for å kunna delta i denne næringa. Både nord og sør for Eigerøy er kysten open og farleg. På 1700-talet fantes her heller ingen fyr eller merking. Havstrekninga frå Jæren til Lista er ein av de mest illgjetne langs norskekysten. Her har ei mengde skip møtt skjebnen sin gjennom hundreåra.

Skipperar som søkte land i desse områda, ville gjerne setja kursen inn mot Eigerøy og Egersund, eller mot Rekefjord og Nordfjord i Sokndal. Dei som kunne velja, ser ut til å ha likt det første alternativet best. Her låg ei rekke vente- og naudhavner. Sjøfararar har brukt dei gjennom alle tider. Amtmann Bendix Christian de Fine nemnde dei i verket Stavanger Amptes Udførlige Beskrivelse frå 1745.<sup>20</sup>

I "Beskrivelse til Kaarterne over de Norske Kyster" frå 1806 får vi nøye kunnskap om desse havnene. Når forholda var gunstige kunne skipa gå inn til Rausvågen, Løyningsvågen og Lundarvika på vestsida av Eigerøy. Innunder fastlandet ved Mong sør for Egersund var det også "tvende tilflugssteder for smaa Skibe". Den eine av disse var Juvvåg. Men innløpa var tronge. Vatnamoholmane og Sirevåg på fastlandet nord for Eigerøy kunne også brukast som tilfluktsstader. Dei var gode sommarhavner, i alle fall for mindre skip. Vatnamoholmane var fri for sjøgang, men her var temmeleg mykje døning med vindar frå vest. Og skipperar vart rådde frå å seila inn til Sirevåg "med mindre man efter Omstændig-hederne" ikkje kunne nå ei betre havn. Det tryggaste var å søka berging nærare Egersund – " det første Handelsstæd sønden for Stavanger" . Her fantes to innseilingar, "nemlig Norden og Østen om Eggerøe". Det var trygt å søkja land begge stader. Farvatnet var reint. Skip kunne ta seg inn under alle vertilhøve. Her var "intet farlig uden det som sees at bryde, og som ligger for det meste nær kysten". I nordre innløp var det sikre ankringsplassar. Geisbelgen heilt yttarst i innseilinga var den første ankringsplassen. Ved Horsholmen i ytre del av Sundet var det ein god stoppeplass. Ved Skadberg på Eigerøy og ved Asperøya rett nord for Egersund var det endå betre ankringsmuligheter. Men nordre innløp vart rekna for å vera



Egersund utvikla seg i løpet av 1700-talet til ei viktig havn for havaritrafikken. Ladestedet hadde to bradbenker. Desse hadde mange og gode reparasjonsoppdrag.

Utsnitt av kart. Rasmus Juell 1708. Kartverket / Sjødivisjonen

vanskeleg for større skip. Her var trangt, med holmar og grunner. Derfor tilrådde "Beskrivelsen til Kartene av de Norske Kyster" skiprane å nytta den søndre innseilinga. Det omtrent to kvartmil lange "søndre Indløb" – Søråundet eller Sørågapet – " er altsaa det rette for de Skibe som ville heelt op til Stædet (Egersund); indseilingen deertil fra Søen er ikke meget vanskelig, uagtet der ligge nogle Skiær for Aabningen af Samme". Her kunne skipa ankra over alt, og det var "adskillige Stoppepladse" både ved Eigerøy og fastlandet. Dei beste var Gjedlestadvika, Hovlandsvika og Skjevollsvika. Frå 1750-åra fortel tingbøkene oss stadig om havaristar som søkte inn til desse havnene. Desse skipa skapte saman med havaristaer som kom inn direkte frå Nordsjøen, grunnlaget for havaritrafikken i Egersund. Vi må også leggja til at tingbøkene ikkje fortel om alle seglarane som søkte land ved Eigerøy og i Sundet. På 1800-talet fortel tollbøker og ladestaden si første lokalavis, Egersundposten, om at skipperar brukte havnene ved Egersund for å venta på lagleg bør og som vinteropplagsplass. Her kunne liggja titals skip samstundes.

I Sokndal var både Nordfjord og særleg Rekefjord kjente som gode naudhavner. Nordfjord var ei roleg og innelukka havn. Havna passa best for syd og austleg gåande skip. Rekefjord straks aust for Nordfjord, var større og romslegare Her var det god plass for opptil to – tre store "Orlogsfregatter foruden adskillige smaa Skibe". Rekefjord hadde godt besøk både sommar og vinter. Ein særleg grunn til å besøka denne staden, var at Åve i Rekefjord hadde ein god bradbank der store skip inntil fregatt- eller fullriggars storleik kunne kjøhalast og bli reparerte. Havna var best for sydgåande skip, fordi ein kom inn med sydlege vindar, men måtte ha nordleg vind for å koma ut att. Og så kunne ein også nytta seg av varperingar som var festa i land på begge sider av løpet. Elles var det fleire havner i Sokndal skip kunne søka inn til både vest og aust for Rekefjord og Nordfjord. I Nesvåg var det ei god havn for 2-3 mellomstore skip. Her kunne sjøfararar liggja heilt trygt, også om vinteren. Havna var mest tenleg for sjøgåande skip. I Vågane rette sør for Nesvåg, var det også ei god havn. Her kunne seglast inn på sydlege og vestlege vindar, og ut med alle nordlege og austlege. Det var ankerplass ved Sogndalstrand, men innløpet var trangt og ureint. Her låg skip utsett til for vind, sjøgang og døning. Ankerplassen burde berre brukast om sommaren. Jøssingfjord var ein god alternativ ankerplass når ein ikkje kunne koma inn til Rekefjord. Likeeins var det ein god sommarankerplass ved Store Foksteinen. Små skip kunne også ankra ved Åna Sira. Men her var sterk utgåande straum og vanskeleg





forhold med grunnbrot i innlaupet under vind. Her burde ein berre søkja tilflukt dersom det var heilt nødvendig.<sup>21</sup>

Havaritrafikken var ei viktig næring både i Egersund og Sogndalstrand. Vi kjenner havaritrafikk attende til 1600-talet. Då den danske orlogsfregatten "Norske Løwe" havarerte ved søra innløpet til Egersund hausten 1666 vart det sett i gang eit større bergingsarbeide på den staden som i dag heiter Austre Løvebukta. Mykje at skipsutyret vart berga. Men "Norske Løwe" totalhavarerte. Frå 1700-talet tek kjeldene til å flyta rikare, både i enkeltsaker og i større samanheng. Såleis var Det Danske Asiatiske Compagnies skip "Grev Laurwiig" berga inn til Egersund i 1734 fra "hafs-nød og overhengende døds fare". Mannskapet synta takksemde si ved å gi ei altarvinkanne til Egersund kyrkje. Havaristar som søkte trygg havn, høyrde til dagens orden både i Egersund og Sogndalstrand. Egersund fekk etter kvart to bradbenker – eller reparasjonsverft for skip – Sogndalstrand ein. Torger Reiersen var ein sentral person i Egersund. Han var mellom anna havariagent. I 1771 sette han strandstaden sin første bradbenk i aktivitet ute i Strandgata. Anna Sylvius, enka etter Torgeir Reiersen overtok i 1782. Ho dreiv fram til ho døydde i 1802. Bradbenken ute i Strandgata fekk konkurranse alt i 1784. Då anla skipperen Elling Nielsen og den rike sorenskrivar Hercules Weyer ein bradbenk i Lindøyhalsen.<sup>22</sup> Vi ser at sorenskrivaren i Jæren og Dalane Hercules Weyer som administrerte store mengder havarisaker ute i felten og på kontoret sitt i Egersund, tok også mot havaristar for reparasjon, på eige verft. Dette ser vi ikkje nedfelt i kjeldene som eit problem eller noko som førte til protestar. Habilitetskrava var annleis den gong enn i dag.<sup>23</sup>

Det var sjølsagt konkurranse mellom egersundarane og sokndølane. I Egersund vart det i perioden 1778 – 1813 reparert 132 skip og i Sokndal 62. Talet på årlege reparasjonar varierte frå tid til anna. Toppår hadde bradbenkene inne 8 – 9 skip på ein gong, andre år få eller ingen. Gode år ga titusenvis av riksdalar i inntekter, dårelege år null. Men likevel var det alt i alt ei næring som vart ein hovedhjørnestein for Egersund og Sogndalstrand sin økonomi. Det var ikkje berre reparasjonane som ga inntekter. Det fall også pengar på kjøpmenn, vertshuseigarar og gjestgjevarar, på havariagent, lensmann, og sist men ikkje minst sorenskrivaren som administrerte dei mange rettsmøta kring havaria. I Egersunds historie peikar forfattaren av denne artikkelen på at Egersund i dei siste tiåra fram mot 1800 opplevde problem med minkande innbyggjartal og sterk tilbakegang i to viktige næringar,

sildefisket og den sær innbringande fraktefarten mellom Bergen og havner på Sør- og Austlandet, den som vart kalla Sølvfloden. Handelsverksemd og havaritrafikk stod då att som økonomiske bærebjelkar, slik som vi også har sett det var for byane på Agder. Difor vert spørsmålet reist om det utan havaritrafikken kunne ha stått om Egersunds eksistens. Det same vil truleg også kunna hevdast om Sogndalstrand.<sup>24</sup>



Rekefjord i Sokndal er ei god havn. På Åve var det ein bradbenk som dreiv betydeleg reparasjonsverksemd. Egersundarane og sokndølane konkurrerte om oppdrag. Foto: E.H. Torjusen ca 1895 / Dalane Folkemuseum

## Jæren og Boknafjord-området

Havaritrafikken på Jæren og i Boknafjord-området høyrer naturleg og nødvendig heime i kulturhistoriske verk frå dette omrrådet.

## JÆRBYGDENE

Jæren dannar eit skilje men ikkje absolutt grense, mellom Agder og Dalane i sør og det store Boknafjord-området som vi her reknar frå Tananger og like opp mot Bømlo.

Mellom Tananger og Sirevåg var det inga havn. Farvatnbeskrivelsen frå 1806 fortel grundig korleis ein skal seila langs Jæren, og ikkje minst korleis ein skal halda seg klar av denne farlege kyststripa som elles ingen fornuftig sjømann burde gå for nær. For nærast å understreka dette heiter det at om eit skip i "tykt Veir" med pålandsvind eller i andre tilfelle har kome så nær kysten at det ikkje var muleg å kryssa seg ut, kunne ein på strekninga mellom garden Skeie sør i Klepp og Obrestadbrekka nord i Hå muligens berga seg ved å la ankeret falla på 14, 12, ja 8 eller 6 famnars djupne. Då ville ein med gode anker og tau kunna halda temmeleg lenge ut her. Alle jærbygdene fekk sin del av havaria. Frå Randaberg heiter det at vi ikkje veit kor mange skuter som stormen mol opp mot strandsteinane her, men det var langt fleire enn dei to totalhavaria på Viste og Vistnes kring 1740. Gissar vi på eitt havari kvart ti-år på 1700-talet, ligg sikkert det og i underkant. På den tida var det ikkje uvanleg at bergingsmennene fekk eit par riksdalar (også forkorta rdl.) kvar for innsatsen. Denne verksemda har gitt bygda ei årleg inntekt på fem-seks riksdalar – altså ikkje store summar, og slett ikkje så store som i byane. Etter som skipstrafikken auka på, vart inntektene av vrakgodset større.<sup>25</sup> Hå sør på Jæren går også inn i denne samanhengen. Utanføre den vanskelege og farlege kysten av Hå var det stendig vrakods som rek på land og forlis. Det var slett ikkje fritt fram for å forsyna seg med ting som kom inn på strendene. Bøndene strøymde til vrakplassar frå vida omkring, og dei kunne forsyna seg med så mangt. Det var dramatisk og strid mellom bønder og styresmakter. Frode Fyllingsnes legg i Hå kulturhistorie vekt på at den samla bergingssummen for last og skipsdelar kunne vera relativt høg. Over tid kunne det dreia seg om store summar. Men som regel, var det også svært mange å dela på. Difor vart summen på den enkelte ikkje særleg omfattande. Noen kunne likevel gjera gode pengar – losar for eksempel. Det skal vi koma inn på seinare i dette arbeidet. Og så heiter det at store auksjonar etter forlis i Hå først og fremst var dei pengesterke sin arena. Somme skip greidde å ta seg til lands i Hå, i første rekke til Sirevåg. Skutene hadde ofte store skader og trong reparasjon. Det kunne nok skje i Sirevåg og, men i liten grad. Frode Fyllingsnes seier at skada skip som kom inn til Sirevåg, vanlegvis vart førte til Egersund, til ein av bradbenkene der. Men som vi skal sjå seinare, vart sjø-

skadde skip også førte frå Sirevåg til Stavanger. Også i Sirevåg konkurrerte havariagentar om oppdraga. Ein av desse var Lauritz Smith Hiorth. Han flytta frå Egersund, busette seg på Ognå og dreiv handelsverksemd med base i Sirevåg.<sup>26</sup> Frå Klepp heiter det at laust vrakods som tømmer, tønner med vin, smør og restar etter havaristar ga inntekter på kring 100 riksdalar årleg. Det var gode inntekter både ved bergingsarbeidet og ved opphogging av vraka. I Klepp var det ikkje havn som kunne ta mot havaristar. Derimot var det ein god del forlis, 31 registrerte i løpet av 1700-talet, det verkelege talet truleg langt høgare. Pengane fordelte seg ikkje jamt over heile bygda. Det aller meste leira av seg på strandgardane Erga og Åse, skriv Birger



Lindanger.<sup>27</sup>

Nord på jærkysten var forholda heilt annleis for skip som måtte søkja land lenger sør. Her var mange stoppe- og venteplasser og naudhavner slik som Vistebukta på vestsida av Randaberg og innløpet til Hafrsfjord – sjøl om ikkje dette vart rekna som gode havner. Sola står i ei særstilling. Den sydlege side

Tananger og Risavika baud på gode havneforhold. Mange havaristar kom inn her. Noen vart reparerte i Tananger. De fleste måtte inn til Stavanger for reparasjon. Akvarell av Mons Gabriel Monsen 1858. Museum Stavanger



av Risavika i Sola var også ankerplass. Men det var berre muleg å seila ut på sydlege og austlege vindar, og i hardt ver var det ein del sjøgang på vika. På austsida av Flatholmen var det god ankerplass for sommarbruk. Rott baud på ankringsmuligheter. Men her seier losboka, måtte ein berre ankra om når forholda var til det og berre om sommaren. På Rott budde elles ein del losar, og heile sommaren låg losar på utkikk ikke berre på Rott med og på Store Kjør og andre høvelege plassar slik som Heglan i øyriket her. Uthavna Tananger derimot, var ei god havn året rundt. Her var god ankerplass, og ein kunne koma ut med dei fleste vindar. Birger Lindanger set i kultursoga si frå Sola perspektiv på kva havariverksemda betydde i Sola og Madla. I perioden 1760 – 1783 vart det i Sola og Madla selt vrakgods på auksjon i nærleiken av 6.000 riksdalar. Av dette skulle om lag 2.000 riksdalar gå til bygdefolka som bergingsløn, ei årleg ekstraintekt på snautt 90 dalar. For dei heldige som fekk høve til å vera med på bergingsarbeidet, kunne det gi ei stor og uventa inntekt. Størsteparten av inntekta var fordelt langs sjøgardane. For ei inntekt på 20 riksdalar seier Birger Lindanger, kunne ein skaffa seg ein bøling på fire-fem kyr. Det var tredjeparten av det som eit middels godt bruk kosta. Vi skal sjå på forholda kring inntekter og prisar nedanfor. Men samla kasta havari- trafikken berre av seg ein brøkdel av det hummarfisket gjorde. Uthavna Tananger stod i sentrum her. Frå 1760 finst det detaljerte og systematiske sjøforretningar over kvart skip som hadde fått skade og måtte søkja naudhavn i Tananger. Talet på slike skip auka frå ti-år til ti-år. Medan det i 1760-åra hadde kome inn eit skip årleg i gjennomsnitt, var talet for 1790-åra mellom tre og fire. Eit enskilt år, i 1793, kom det inn ikkje mindre enn sju havaristar. Skadene vart vurderte frå 200 heilt opp i 5.500 riksdalar på eit enkelt skip. Vi skal merka oss at ei rekkje skip retta opp skadene sine i Tananger. Tømmermennene og dei andre handverkarane kom helst frå Stavanger. Men Birger Lindanger som har skrive denne delen av Sola si historie, reknar også med at folk frå gardane kring havna i noko mon kunne trekkjast inn i arbeidet. Det var og tilfellet skal vi sjå nedanom. Bergarane tente meir enn dobbelt så mykje på dette som dei kunne få frå anna arbeide. Kor mykje det låg att i bygda etter slike reparasjonar veit vi elles ingen ting om. Men Peder Høyer og Jens Lindal i Tananger hadde faste inntekter av slik skip.. Dei leige ut huset sitt når det skulle haldast "sjøforretning" og for det fekk dei 4-5 dalar kvar gong. Så skal vi og merka oss at det ikkje var kapasitet til å utbetra dei største skadene i Tananger. Var skadene større enn for om lag eit halvt tusen riksdalar, segla ein helst inn til Stavanger eller eventuelt til heimstaden for reparasjon om veret var lagleg.<sup>28</sup>

## Nord-Rogaland og inn i Sunnhordland

Vi går og til Boknafjorden, til innseilingane til Stavanger frå nord, til Nord-Rogaland og like opp i Sunnhordland. Her må vi rekna farvatna rundt Karmøy og Utsira som dei viktgaste I innseilinga til Stavanger var det fleire havnemuligheter; på austsida av fjorden Klosterhamn mellom Mosterøy og Fjøløy og ved "Kiøøe" på vestsida ved Braken rett nord av Tungenes, under Randabergfjellet og i Dusavik på byfjordsida av Randaberg. Lenger nord på Boknafjorden baud Kvitsøy på fleire stoppeplassar. Dei passa båe for skip på veg til Bergen, og for fartøy som var under innseiling til eller utseiling frå Stavanger. På nordsida av Boknafjorden, på Karmøy hadde Skudeneshavn ein sentral posisjon. Havna hadde fleire ankerplassar, men og ei avgrensing. Den passa best for sydgåande skip. Men ein kunne også koma ut frå havna på vestlege og sydlege vindar, dersom ein skulle gå Bergens-leia. Dessutan var her også eit verft der skip kunne kjølhala, og også reparera i tilfelle sjøskade. Ved Torvastad var det og ei lita havn, for små skip. Skiprar vart rådde frå å gå inn her. Vedavågen på vestsida av Karmøy hadde to gode ankerplasser. Men havna her var berre tenleg for nordgåande skip. Åkrehamn også på vestsida, hadde eit vanskeleg og farleg innløp, men var elles ei god havn for mindre skip. Vik ved Syreneset, Geitungane og Naleyhamn sør på Karmøy kunne også nyttast, men mest i godt ver. Om Naleyhamn heiter det: "Om sommeren er det en god Havn, men med storm af Sydvest staaer der temmelig Søe ind." Merkeleg nok er ikkje den gamle, kjente og gode havna Kopervik nemnt her. Den hadde sjøfarande brukt i hundrevis av år. Ved Røvær og Feøy var fleire gode havner – både for nord- og sydgåande sjøfararar. På Utsira var Nordvik ei muleg men ikkje særleg god havn, særleg om vinteren. Men farvatnet rundt Utsira var ganske reint. Det var trygt å gå oppunder Utsira for å søkja los.

Bømmeløe - eller Bømlo – og Espevær ligg nord for fylkesgrensa mellom Rogaland og Hordaland. Øyane her hadde mange og mykje søkte havner. Både Bømlo og øyane utanføre var temmeleg låge. Men det karakteristiske og høge fjellet Siggen – eller Siggjo – som ser ut som ein høystakk, var eit godt seilingsmerke på lang avstand. Det gjorde dei lette å finna fram til for havaristar.



Sjøfarande hadde avgrensa navigasjonsmiddel å hjelpa seg med. Rett etter 1800 ga det Kongelige Søe Kaarte Archiv ut "Beskrivelse til Kaarterne over de Norske Kyster". Dette letta navigasjonen langs kysten. Og ikkje minst var dei ei god hjelp for å finna inn til naud- og reparasjons-havner.  
Museum Stavanger

Heile dette vide området frå Nord-Jæren til Sunnhordland og til dels også sør for Jæren, danna som vi seinare skal sjå, opplandet for Stavangers havari-trafikk. Om Stavanger heiter det i farvannbeskrivelsen frå 1806 at byen er ein av Norges ikke ubetydelige Handelsstæder; her forefindes ogsaa Værfter, saa at Skibe i fornødent Tilfælde kan erholde al behøvende Hielp.<sup>29</sup>

Frå 1600-talet har vi mange opplysningar om dramatiske forlis ved Karmøy. Dei som budde langs kysten, kom ofte de skipbrotne til hjelp. Å redda last og vrakgods etter forlis kunne også på Karmøy gi inntekter i form av bergelønn. Særleg andre halvdel av 1600-tallet var prega av forlis. Dette kan skuldast både ein aukande skipstrafikk ved Karmøy og vanskelege verforhold. Fleire ulike kjelder gir inntrykk av at det var mykje storm og uver på denne tida. På den andre sida bidrog organiseringa av losvesenet på 1700-talet til å redusera talet på skipsforlis.<sup>30</sup> I farvatnet ved Utsira som ligg i det "aabne veirharde" havet har fleire skip og skipsmannskap lidd en tragisk skjebne. Ved juletider 1674 forliste den tyske galioten "Die Hoffnung" ved øya. Seinare skjedde det nye forlis. I Utsira si soge står det at vi ikkje veit kor mange skip som endte sine dagar i dette farvatnet, men det er nok ikkje få. Det vert også sagt at det er heva over tvil at skipsvraka må ha spelt ein viss rolle for sirabuen. Vrakgods vart henta i land og utnytta etter beste evne. Det kan nok og henda at forholda på Utsira, langt frå land og styresmakter, gjorde det både fristande og lett å lura seg unna dei plikter ein hadde i forhold til styremaktene og deira krav og rettar til vrak og vrakgods. "Vi kan være ganske sikre på at mesteparten av det som ble funnet ble gjemt unna, og at sirabuene tok hand om det meste av vrakgodset selv". Det hendte også at finnarane fekk bergingsløn. Ofte var det småsummar. Men kunne også vera større verdjar å henta. Hausten 1808 fann sirabuar eit lite einmasta engelsk skip "Die Wrouv Alberdine" drivande i opne havet ei mil frå Utsira. Skuta var lasta med 160 kassar indigo, og hadde slite seg frå ankarplassen i Helgoland same hausten. Då dette skjedde og skuta dreiv opp mot eit anna skip på ankerplasen fekk mannskapet panikk og kom seg over på det andre fartøyet. Skuta dreiv utan mannskap over Nordsjøen og havna opp mot Utsira. Dette funnet må ha ført til hektisk aktivitet. Skipet vart rekna som fiendtleg engelsk gods og auksjonert bort. Inntektene av salet var 160.000 riksdalar. Halvparten av dette gjekk til kongens kasse, den andre halvparten – 80.000 rdl. - vart delt mellom dei 16 bergingsmennene frå Utsira. Hovedkonklusjonen for Utsira er likevel klar. Roar Svendsen seier dei verdiane som både skipsforlis og vrakfunn representerte, må ha vore ganske uvesentlege

når vi for eksempel samanliknar med inntektene av fiske og hummarfangst.<sup>31</sup>

Det same må nok i stor grad kunna seiast om forholda på Karmøy. Berging av vrak og vrakgods kunne nok gi inntekter, i sjeldnare tilfelle større gevinstar. Denne verksemda talde likevel lite i forhold til andre næringar. For Karmøy er det likevel eit sentralt unntak. Eit særleg viktig fenomen i vår samanheng var at strandstadene på Karmøy vaks fram på 16- og 1700-talet. Frode Fyllingsnes seier at folkevekst, auka handel og sjøfart, meir spesialisering og ein framveksande pengeøkonomi ga grunnlag for veksten. I Karmsund-området var særleg fiskeria og sjøfarten viktige. Dei store innsiga av sild og torsk frå ut i januar til påsketider la grunn for ein omfattande handel, der strandstadane stod sentralt. Her vart sild og fisk salta i tønner og lagra for vidare utskiping. Skulle sild og fisk konserverast med tanke på handel, måtte ein altså ha tilgang på salt. På 1600-talet og særleg frå 1740-åra av, vart importert salt meir tilgjengeleg enn tidligare, noko som var svært viktig for aktivitetane i strandstadane i Karmsund-området. Elles var flesteparten av strandstadane også viktige havner. Ein sterkt aukande skipstrafikk gjennom Karmsundet – og for den del på kysten - ga folk i strandstadane inntekter ved at dei selde mat og drikke til sjøfarande, tilbaud husrom, leverte utstyr til skipa og som vi særleg skal merka oss, reparerte skada fartøy. Det var truleg ein bradbenk i Kopervik alt i 1619. Det er uvisst om dei som arbeidde ved bradbenken, budde fast nede ved sjøen eller om dei heldt til på gardane kring Kopervik. Denne bradbenken eksisterte også ved midten av 1600-talet. Bradbenkveksemda på Karmøy vart utvida og må ha auka betydeleg på 1700-talet. Det var særleg i Kopervik og Skudeneshavn skipa låg medan dei vart reparerte. Nokre reparasjonar må også ha blitt utførte i Åkrehamn. Men skip frå Vest-Karmøy vart også førte andre stader for reparasjon. Skonnertskip "Aurora" sokk sommaren 1798 i Åkrehamn og vart ført til Skudeneshavn for reparasjon. Karmøybuar var skipskommisjonærar og tok på seg ansvar for skadde skip. Hans Karstensen Holtermann og Peder Holtermann i Kopervik og Karsten Pietersen i Skudeneshavn var mellom desse kommisjonærane. Attåt dette var også velståande borgarar i Stavanger og Bergen inne i biletet. Mellom desse var Dankert Krohn i Bergen, Jacob Kielland og Ole Smith Ploug i Stavanger. Her var både samarbeide og konkurranse. I andre halvdel av 1700-talet var det skipskommisjonærane som påtok seg ansvar for skadde skip i Karmøy, helst havariagentar frå Stavanger og Bergen. Rett før jul 1768 klarte 16 karmøybuar å berga hukkertgaleasen "De junge Tobias" av Stettin i Pommern i land i Skudeneshavn. Fartøyet var skada i storm og uver.



Skipperen hyrte inn Ole Smith Ploug frå Stavanger som kommisjonær. Skipet vart reparert i Skudeneshavn. Forutan mannskapet deltok truleg også lokale handverkarar og andre innleigde. Kan hende tilkalte Ploug også folk frå Stavanger. Skipsreparasjonar vart etter kvart ein lukrativ geskjeft for karmøybuane.<sup>32</sup> Men sjøskadde skip vart også alt tidleg førte til Stavanger. Rundt årsskiftet 1724 – 1725 kom det hollandske skipet "De junge Keuper" inn til Karmøy og trong reparasjon. Skipet vart segla inn til Stavanger for å få utført dei nødvendige arbeida.<sup>33</sup>

### OPPSUMMERING FOR KYSTSTREKNINGA FRÅ AGDER TIL TRØNDELAG

Havarinæringa var først og framst ei bynæring og til dels ei bybærande næring.. I alle byane frå Kristiansand og vestover til Rogaland veit vi at dette betydde mykje. Det galdt Kristiansand, Mandal og også Flekkefjord – sjølv om kunnskapen om havarinæringa er minst for dette bysamfunnet lengt vest på Agder. I Sogndalstrand og Egersund var havarinæringa bybærande, og viktig for dei mest sentrale næringsdrivande, også for sorenskrivaren i Jæren og Dalane, dels i funksjonen som dommar dels som bradbenkeigar. Også i Sirevåg og i Tananger, i Skudeneshavn, Kopervik og Åkrehamn på Karmøy gjekk det føre seg havariverksemd. I Kristiansund ga havariveksemda arbeid og inntekter. Byhistoriane omtalar ikkje denne aktiviteten i Bergen og Trondheim. Dette er likevel ikkje noko bevis på at havaritraffikken var ukjent i desse byane. Kjelder vi skal koma attende til nedanfor, viser at havaristar som kom inn frå Norskehavet og Nordsjøen hadde ynskje om søka havn både i Begen og Trondheim for berging og reparasjon. Her må ha vore havaritraffikk. Det same var tilfellet i Stavanger. Vi skal nå gå inn i det som til nå langt på veg, har vore eit ubeskrive blad i Stavangers historie.

## Stavanger og havaritraffikken. Aktivitet i by og omland

Ovanom har vi sett at farvatnsomtalen frå 1806 fortel at det i Stavanger "*fo-refindnes ogsaa Værfter, saa at Skibe i fornødent Tilfælde kan erholde al behøvende Hielp*"<sup>104</sup> Vi har også sett at Stavanger var ei av dei tre store reparasjonshavnene på rogalandskysten, saman med Egersund og Sogndalstrand.



Stavanger hadde gamal skipsbyggjarkompetanse. Det vart bygt skip i Stavanger kort etter 1580, og skipsbyggaren Robert er blant borgarane i byen i 1590.<sup>35</sup> I året 1616 vart det bygt et par galeiar – marinefartøy - på Verven.<sup>36</sup> Her vart også bygt enkelte større seglskuter. I året 1695 fekk Jørgen

Stavanger streid med mange problem sist på 16- og 1700-talet. Den havaritraffikken som nærast har vore ukjent i historiske arbeid til nå, var ei viktig næring i tiåra før 1800.  
Maleri av Thomas Fearnley 1829. Museum Stavanger

Thomassen levert tomastaren "St. Jørgen" på 59 ½ lester, 80 fots lengde. Det var ei storhending i den vesle byen og innevarsla noko nytt. Alt i 1696 gjekk eit anna større fartøy av bankestokken - stabelen - i Stavanger. "Madame Elisabeth" ein tremasta galiot på 56 l. "Concordia" på 53 lester var bygt i Stavanger i 1706 og i 1737 eit 120-lestars pinkskip "Det gode Haab". Desse tidlege byggjestadene for skip innimellom sjøhusa, var ikkje eigentlege skipsverft.<sup>37</sup> Kjølhaling – reparasjon og ettersyn gjekk føre seg på Strandsida. Då skipperar i slutten av 1740-åra tok til å kjølhala på Skagensida like i nærleiken av tollbua, fastsette havnekommisjonen at Kjeringsholmen i Østervåg skulle vera byen sin faste kjølhalingstad. Her hadde mindre fartøy gått av stabelen. Men det var bare 4-5 famnar vatn her, og retten let Skagen halda fram som kjølhalingplass, men bare i stille vær.<sup>38</sup> Her var også annan aktivitet. Til skipa gjekk det med store mengder seil og tauverk. Tauverk vart produsert i reiparbanar. Ein slik er nemnt alt i 1640-åra. Ein var kan hende plassert i Sandvigå og ein annan ved Strømsteinen. Banen i Sandvigå skal i 1807 ha hatt ei lengde på 88 meter, medan den andre var berre 36 meter. Reipslagar-meistrar stod for teknologi, fagkunnskap og drifta av banane, og det kan sjå ut som om nokre av byens kjøpmenn var initiativtakarar og deleigarar i oppstartsfasen kring 1776–1794. Utvikling og drifta, og etter kvart også eigarskapen, stod byens to reipslagar-meistrar for.<sup>39</sup> Så hadde byen sjølsagt også handverkarar som meistra kunsten å byggja og rusta ut skip.

Det var likevel først frå 1780-åra at byen fekk eigentlege skipsverft.<sup>40</sup> Snart hadde Stavanger tre skipsverft Børge Rosenkildes verft på Jorenholmen "Stavanger Værft", Jacob Kielland & Søns i Sandvigå og Handelshuset Ploug & Sundt sitt verft på Kjeringsholmen.<sup>41</sup> Kjeringsholmen var byens viktigaste verftsområde i nesten hundre år, med opptil fire fartøy under bygging eller reparasjon samstundes.<sup>42</sup> Noko storfelt syn kan verfta neppe har vore. Bergensaren Tønnes Rolfsen seier at Sandvigå hadde både verft og reperbane. Verfta var bare "små brygger hvorav enhver har en bokk der utgjør verftets kran. Det øvrige verftene vedkommende er i proporsjon av foranførte."<sup>43</sup>

På verfta her bygde stavangerreiarane ei rekke skip, i perioden 1760-85, fartøy på 15- 30 lester, altså mindre skipstypar, medan større skip vart bygd i utlandet eller Arendal. I 1785 hadd Stavanger ein flåte på 39 skip. Ti av desse var bygde i byen, 17 i fjordane, to i Egersund, dei andre elles i landet og utanlands. Her vart også bygt store skip i byen. Ole Smith Ploug fekk i 1781 levert

"Hendriche Maria" på 85 lester frå veftet på Kjeringsholmen – det første stavangeskipet bygt av eik. Året etter strekte han kjølen til til 135-lesteren "Stavanger". Det føstnemnde skipet på kom 12.000 rdl., det sistnemnde på 18 – 20.000 rdl. Kielland og Rosenkilde bygde i 1782 om 35-lesteren "Elisabeth Wilhelmina" på Stavanger Værft på Joenholmen. Også i åra fram mot 1800 gjekk nye skip av stabelen. Byfogd Oluf Andreas Løwold som sat i embetetet i åra frå 1782 til 1828, forsøkte i tida rett etter 1800 å få friteke dei som var fast tilsette ved byens verft for utskrivningar – ikkje i og for seg av omsyn til arbeiderane, men for å få meir kontinuitet i skipsbygginga.

Til verfta var det knytt ei lang rekke handverkarar som meistra kunsten å byggja og reparera skip: skipstømmermeistrar, smedar, riggarar og reipslagarar for å nemna nokre. Dei hadde ei rekke oppdrag for og var nær knytte til verfta. Men dei var i motsetnad til det som Løwold synest å hevda, neppe fast tilsette. Så var her også ei rekke dagarbeidarar eller daglønningar som fekk kortare og lenge oppdrag ved verfta. Dette skal vi koma attende til nedanom. Verfta kunne handtera både små og store oppgaver. Dei leverte det eine skipet etter det andre. Men kunne nybygging og vedlikehald av byens eigne nytta kapasiteten fullt ut? Vart verfta også etablerte med tanke på andre formål? Det er det all grunn til å rekna med. Johannes Elgvin si byhistorie frå 1956 *En by i kamp* omtalar ikkje havariverksemda. Det gjer heller ikkje Byhistorisk Leksikon som kom ut i 2008 eller firebindsverket om Stavangers historie som kom ut i 2012. Rett nok vert det i byhistoria frå 2012 ganske kort sagt at verfta dreiv skipsreparasjon, men ingen ting utover dette. Det burde for historikarar som har arbeidd med Stavangers historie i seinare år, ha vore eit tankekors at då byen fekk fleire skipsverft frå 1780-åra, kan dei neppe ha hatt full aktivitet berre med den relativt beskjedne nybygginga som då gjekk føre seg. Dette kunne dei elles ha funne opplysningar om i litteraturen. Johs. Lunde ga i 1963 ut boka om Handelshuset bak Garman & Worse. Jacob Kielland & Søn. Her gir Lunde ei etter måten omfattande innføring i det havaritraffikken hadde å seia for handelshuset Kielland og konkurrentane i byen. Dei store handelshusa i Stavanger: Kielland, Ploug & Sundt og Rosenkilde dreiv mangslungen verksemd med skipsrederi, fiske- og trelasthandel, innførsel av salt m.v., handelsassuransse, krambodhandel og skipsbyggeri. Og så seier Lunde noko som i seinare forskning synest å ha gått hus forbi, stod dei sentralt i havaritraffikken. Dei var havarikommisjonærar. Dei baud lagerplass for last som måtte takast i land under reparasjon. Dei skaffa til vegars smått og stort til reparasjonane. Dei hadde hånd om verft og





Østre havn i Kristiansand 1810. Seilskipstrafikken var stor lang kysten og ute i Skagerrak. Mange havaristar kom inn til byen for reparasjon.  
 Prospekt av Meindert Appell 1810. Kristiansand museum/Vest-Agder-museet.  
 Foto: Arne Lindvig



**Havaristar**<sup>47</sup>

	Stavanger	Egersund	Sogndalstrand
1778	4	5	
1779	3	3	3
1780	5	6	2
1781	6	5	1
1782	4	9	0
1783	6	6	2
1784	3	9	8
1785	12	1	3
1786	12	3	1
1787	2	4	0
1788	2	2	1
1789	7	4	1
1790	4	2	2
1791	5	2	2
1792	3	4	0
1793	2	2	2
1794	17	5	1
1795	17	1	2
1796	8	6	1
1797	15	7	0
1798	7	6	3
1799	14	4	0
1800	16	5	4
1801	10	4	2
1802	16	3	2
1803	12	6	5
<b>Frå 1778</b>	<b>203</b>	<b>132</b>	<b>62</b>

opplagsplass. Johs. Lunde legg og vekt på at det var tillokkande å vera havariagent. Det kravdest kongeleg bevilling for å bli havariagent. Dette vervet skriv Johs Lunde var "i seg selv uttrykk for offentlig tillit og borgerlig anseelse". At vervet var ettertrakta av storkjøpmenn og reiarar, seier seg sjølv. Forutan dei kommisjonsinntektene sjølve bjergingsforretningane førte med seg, ga assistansen muligheter for sal til mannskap og skip, kjølhalingar og reparasjon Stavanger si plassering ved kysten ga mange havarikommisjonar gjennom åra. Handelshuset Kielland hadde ei sentral stilling seier Lunde.<sup>45</sup> Det viste seg mellom anna i året 1790 då handelshuset tok hand om nesten alle havariskip – 5 av 7. (Sjå merknad til note nedanfor) Det er derfor truleg at dei leiande handelshusa bevisst satsa på skipsreparasjonar då dei bygde ut vefta sine frå 1780-åra. Frå 1790-åra spelte havariverksemda ei stadig viktigare rolle for handelshusa. Med den auka skipsfarten auka talet på havari, og i krigsåra rundt 1800 søkte også framande orlogsskip og kaperar naudhavn i Stavanger.<sup>46</sup> Johs Lunde set likevel ikkje denne verksemda inn i ein meir omfattande samanheng, korkje for byen eller for kystområda i Rogaland og på Agder. Det var vel heller neppe oppdraget hans.

Men kjeldene finst. Dei er svært lett tilgjengelege, og omfattande. I Statsarkivet i Stavanger, arkivet til Stavanger byfogd ligg det nemleg ein særst interessant kjeldeserie om havarisaker i perioden frå 1760 framover til rett etter 1800. Den er så lite brukt at den fine sanden som vart brukt til å tøka blekket på dokumenta sist på 1700 ennå var på plass då pakkane vart åpna. Pakkesakene er særst innhaldsrike og detaljerte. Dei kastar eit mangefasettert lys over havariverksemda i Stavanger og i opplandet. I resten av dette arbeidet skal desse kjeldene spela ei hovedrolle.

Det var eit stort tal sjøskadde skip som kom inn til Stavanger, også om vi samanliknar med andre byar. Vi skal også sjå på Stavanger i forhold til Sogndalstrand og Egersund. . Då vil vi merka oss at i dei to siste tiåra av 1700-talet søkte snautt 400 skuter inn til Sogndalstrand, Egersund og Stavanger for reparasjon. Dette er eit betydelg tal. Vel halvparten av havaristane seilte inn til Stavanger. Vi ser og på inntektene. Her stod Egersund og Stavanger temmeleg likt, medan Sogndalstrand låg langt bak konkurrentane sine i nord. Vi skal likevel merka oss eit særleg forhold mellom Stavanger på eine og Egersund på andre sida. Frå 1790 av og framover endra konkurranseforholda seg. Frå 1790 fram til 1803 kom det 133 havaristar til Stavanger, 51 til Egersund. For dei same åra vart inntektene for Stavanger 281.765 rdl. og

for Egersund 122.681. Sogndalstrand låg framleis langt etter både i tal på skip og inntekter. Vi ser altså korleis Stavanger sin andel av havariverksemda skyt fart samstundes med utbygginga av verftskapasiteten i byen. Det kan tyda på ei bevisst satsing, ikkje berre på nybygg, men også – og i minst like stor grad vil eg tru – på skipsreparasjon der havariverksemda har spelt hovedrollen. For Sørlandet har vi ikkje direkte samanliknbare tal. Talet på havaristar i byane på Agder var likevel truleg langt større enn for Sogndalstrand, Egersund og Stavanger. I Mandals historie heiter det at det er uråd å fastslå talet på havaristar. Det vert likevel fastslege at det må ha kome "adskillige titalls havaristar til Mandal i løpet av en sesong. Kanskje har havarikommisærane tatt seg av over hundre havarisaker i enkelte år."<sup>48</sup> I tillegg kom så alle tilsvarande saker frå Kristiansand i aust til Farsund og Flekkefjord i vest.

Kan vi stola på tala for havaristar og på dei økonomiske forholda kring denne næringa? Havariretten i Norge kvilte gjennom heile 1700-talet på bestemmelsane i Fredrik II's sjørett av 1561 og Christian V's norske lov av 1687, etter kvart supplert med ei rekke påminnande, utfyllande og skjerpande forordningar og opne brev. Mellom anna vart auksjon over vrakgods påbode ved reskript av 20.10.1769. Behandlinga av havari og bjergingforretningar var som ventande, vanskeleg å kontrollera, ikkje minst på den norske vestkysten. Fram gjennom 1700-åra hadde nok seier Lunde, forholda betra seg, men primitiv strandrettmoral og misbruk av skipbrotne si naud er det framleis mange eksempel på. Sist på 1700-talet – då havariverksemda skaut fart i Stavanger - hadde utviklinga av sjøassuransesektoren skjerpa kontrollen av bergningssakene, og ein mann som Jacob Kielland, som sjølv var assuransesektordanna og assuransesektorens agent, hadde særlege føresetnader for å vurdera omfanget av havarikommisjonæren sitt ansvar, seier Lunde. I Egersund sat som vi har sett, til og med sorenskriverar over Jæren og Dalane, Hercules Weyer, frå 1784 som bradbenkeigar i kompaniskap med skipperen Elling Nielsen.<sup>49</sup> Vi kan håpa at også slikt bidrog til seriøsiteten i næringa i ei tid då habilitetskrava var mindre stringente enn nå. Ut frå den tids tankegang kan det elles ha blitt sett på som ein fordel at ein embetsmann sat tett på havarisakene, for kontrollens skuld. For styresmaktene la elles vekt på å halda kontroll med eit så sentralt sakskompleks som havarisakene. Det har vi og sett ovanom frå Mandal.<sup>50</sup>

Lunde hevdar at Kielland i det store og heile heldt seg til lova i arbeidet sitt. Men- han søkte også å maksimera utbyttet. I Kiellandarkivet – ved Stats-

**Summar i riksdalar**

	Stavanger	Egersund	Sogndalstrand
1778	4.353	11.021	
1779	4.624	14.502	4.419
1780	15.873	17.405	4.459
1781	11.484	1.021	465
1782	18.677	36.254	0
1783	14.422	21.587	6.368
1784	11.836	42.090	20.909
1785	18.364	1.573	6.546
1786	21.190	6.424	1.370
1787	1.844	11.666	0
1788	7.22	3.908	2.802
1789	14.5765	6.460	2.490
1790	13.448	2.484	3.254
1791	13.84	2.198	2.350
1792	105	17.731	0
1793	5.690	7.624	5.818
1794	28.413	12.730	3.227
1795	46.659	663	2.501
1796	21.887	10.149	1.895
1797	21.863	21.438	0
1798	9.255	8.161	7.406
1799	31.172	11.0	0
1800	32.590	4.220	8.249
1801	6.491	6.680	23.346
1802	23.602	5.503	8.234
1803	27.747	11.780	6.633
	<b>411.613</b>	<b>404.542</b>	<b>169.172</b>





Gabriel Schanche Kielland var ein av Stavanger sine store forretningsmenn sist på 1700- talet. Han dreiv omfattande handel, skipsfart og havarivirksomd. Foto av maleri. Museum Stavanger

arkivet i Stavanger – finst det konfidensielle bilag. Det kan muligens tyda på at Kielland ikkje har nøgd seg berre med å opptre som kommisjonær. Kommisjonen var oftast 10 prosent, høgare enn det som går fram av dei offisielle dokumenta. Kielland sikra seg også ein andel av bergeløna gjennom mellommenn. Det var ganske vanleg. Ein avtale om part i bergelønna med å delta i kostnader og risiki var fullt legalt. Her må det naturlegvis ha vore grunnlag for meir og mindre illegale manipulasjonar. At Kielland skaffa seg dei konfidensielle opplysningane sine for å utnytta dei til eigen fordel går ikkje fram av samanhengen. Men breva gir ikkje grunnlag for påvising av noko slags form for uregelmessighet. Vi merkar oss likevel at Kielland i eit tilfelle oppnådde ein avtale om 1/3 bergelønn – ein sats som låg langt over dei hevdvunne for redningar ved strandkanten.<sup>51</sup> Torger Reiersen bradbenkeigar og havariagent i Egersund, synest dessutan å ha representert Kielland ved forsøk på sal av eigne varer og utstyr til ein havarist, og spørsmål om hyring av mannskapet må tydelegvis også ha vore på tale.<sup>52</sup>

Konklusjonen må vera at vi må tolka tal kritisk og sjå på dei som minimumstal, sidan det også er lakuner – manglande opplysningar i kjeldene. Dei må likevel vera å stola på som ein hovdretning, og sidan vi opererer sist på 1700-talet, meir å stola på enn tal tidlegare i hundreåret.<sup>53</sup>

### Kor kom havaristane frå?<sup>54</sup>

Av dei omlag 200 skipa vi har med å gjera, var det berre 25 havaristar med direkte tilknytning til Stavanger. Vi ser også at nokre segla til eller frå Skudeneshavn, Bergen, Molde og Trondheim. Då låg Stavanger naturleg i leia for seilassen. Det same kan vel også seiast om trafikk til og frå Arkhangelsk, og også skip på reise mellom København, Færøyane, Island og Grønland. Vi ser og at skip hadde tilknytning til norske havner som Kristiansand, Arendal, Brevik, Fredrikstad og Drøbak. - altså stader som ikkje like naturleg i leia sett frå Stavanger. Men endå fleire hadde samband med utanlandske havner. Det gjekk liner til Østersjø-området: Carlshavn, Danzig, Gøteborg, Holbæk, Kronstadt, København, Königsberg, Marstrand, Memel, Pillau, St. Petersburg, Riga, Stettin, Stockholm, Viborg, Wismar og Århus.

Så var her sjølsagt også skip som hadde tilknytning til kontinentale havner som Amsterdam, Altona/Hamburg og Emden og havner på dei britiske øyane, London, Alloa - ein gamal skotsk handelsby - ved Forth, Cork, Dublin og

Newry i Irland. Mange kom frå franske, spanske og portugisiske havner, både frå Middelhavs- og Atlanterhavs-kysten. St. Martin Isle de Rhe er ofte nemnd. Men her er også skip som kom frå Alicante eller Torre Vieja, Cadix, Bordeaux, Dunkerque, Havre de Grace, Lisboa, Malaga, Messina, Napoli, Nantes, St. Malo, St. Ubes, Venezia og Croswick eller Croeswick. Den siste havna er truleg Le Croisic, på vestkysten av Frankrike, ved munningen til elva Loire.

Og så var her reisemål på andre sida av Atlanterhavet. Her var ei rekke skuter



under seilas til og frå dei dansk-norske vest-indiske koloniane St. Croix og St. Thomas i Vest-India. Her finn vi navn som fregatt eller fullriggar "Henriette"<sup>55</sup>, fløyt "Friedrichshaab"<sup>56</sup>, fregatt "Anna Elisabeth"<sup>57</sup>, brigantin "Die Hoffnung"<sup>58</sup>, brigg "De Zeven Proventien"<sup>59</sup>, skip "Zeevrugt" og fregatt "Den unge Maria".<sup>60</sup> Det var også skuter som kom frå USA - New York<sup>61</sup> og Baltimore<sup>62</sup> – om enn i sjeldnare tilfelle. Det same galdt Aust-India. Skipet "Johanne" starta reisa si frå Bengalen 7. desember 1800. 1.april 1801 då dei var i ferd med å gå inn i Nordsjøen frå Atlanterhavet nord om det skotske fastlandet vart dei stoppa av ein engelsk fregatt som skaut på dei, borda skipet og førte dei som prise inn til Shetland (Hitland) Dei kom seg unna under dramatiske omstende, seilte over Nordsjøen, kom seg inn på Boknafjorden og fekk hjelp av 20 mann til å koma seg inn til Stavanger.<sup>63</sup>

Havaristane som kom inn til Stavanger for reparasjon, starta ofte reisa si frå havner langt borte – til og med på andre sida av Atlanterhavet. Noen kom og frå Østersjøen. Kartet av Østersjøen frå Rügen til Rigabukta er eit utsnitt av Frederic de Wits Atlas Major 1720. Manuskript- og librarsamlingen. Universitetsbiblioteket i Bergen.

Vi skal visa nokre utvalde eksempel på skuter som kom inn til Stavanger. Først dreg vi fram noen av dei som gjekk i gjekk mellom norske havner og havner i Østersjøen, på kontinentet og i Storbritannia. Dei var kystfararar. Dekksjakt "Den Forgylte Stierne" var i juli 1778 på reise frå St. Martin i Frankrike til Stavanger med ei saltlast- Dette var ei ordinær last i eit vanleg fartsområde. Trass i at denne turen gjekk midt på sommaren kom det vesle fartøyet ut i storm og vart skada i sjøen. Dei kom opp under land ved Eigerøy og seilte langs Jæren til Kjør utanføre Tananger. Der ankra dei. Mannskap kom ut frå Tananger og bukserte dei ved hjelp av småbåtar rundt Tungenes og inn til Stavanger.<sup>64</sup> Eit anna fartøy, brigg "Johanne Marie" av Trondheim var seinhausten 1794 på reise langs kysten under seilas frå heimbyen til Genova med ei last stokkfisk. Dei seilte frå Trondheim midt i oktober og hadde ein vanskeleg tur. Først sist i desember kom dei inn til Stavanger for reparasjon.<sup>65</sup> Andre kystfararar kunne også koma inn til Stavanger. Fløyt "Susanna" av Amsterdam var hausten 1783 på reise frå Arkhangelsk til Amsterdam. Etter snautt halvannan månad på reise søkte dei inn til Stavanger.<sup>66</sup>

Mange havaristar hadde inga tilknytning til norskekysten sjøl om det kunne vera naturleg at både vind og straum førte dei opp mot våre område. Brigg "Engel Gardian" av Catalona (?) var hausten 1793 på reise frå Kronstadt i Østersjøen til Malaga eller Barcelona. Under seilasen kom dei opp under norskekysten og søkte havn i Loshavn ved Farsund på Sørlandet. Dei gjekk ut derifrå 1. november med kurs for Amsterdam. Forsøket mislykkast. Etter ei veker seilas var dei på høgde med Egersund og freista koma i trygg havn innaføre Eigerøy, utan hell. Etter ennå eit par dagar i sjøen – 8. november – peilte dei Kvitsøy fyr i Boknafjorden, kom seg opp Karmsundet og ankra i Kopervik. Her vart dei liggjande til 15. januar 1794 "formedelst bestandig Contraire Vind". Først då kom nordavinden som gjorde at dei kunne seila inn til Stavanger.<sup>67</sup> "Well te Vreeden" av Wilster var seinhausten 1795 på reise frå Riga til Amsterdam. Også dette skipet kom ut av kurs og dreiv opp mot norskekysten. Fartøyet vart berga inn til Sirevåg og seinare Stavanger under dramatiske omstende. Dei skal vi koma attende til.<sup>68</sup> Snow "Die Frieheijdt" av St. Petersburg seilte i oktober 1779 frå Kronstadt ved Finskebuka bestemt for Lisboa. Dei kom ut i hardt ver. Sist i november fekk dei glimt av Norge ved Stavern. Ferda vidare gjekk ut i Nordsjøen, til Doggerbank. Så omsider – 18. desember – peilte dei Norge, omtrent ved Egersund. Dei prøvde å koma inn mot kysten. Endeleg, den 20. desember var dei så nær land at dei kunne

skyta tre skot og få los om bord. Losen førte skipet langs Jæren. Om føremiddagen 21. desember kunn dei endeleg, "Lov Skee Gud" ankra i Stavanger.<sup>69</sup>

Andre dreiv reint ut av lei. Snow "M. Margreta" seilte frå Mesina bestemt for Hamburg. Dei fekk uver i "den Medelanse og Spanske Søre"- Biscayabukta - vidare opp gjennom Kanalen og inn i Nordsjøen. Skipperen prøvde utan hell å koma inn til både Hamburg og København. Skipet dreiv opp mot Norge. Heller



ikkje forsøk på å koma inn til Hydra ved Flekkefjord eller Egersund lukkast. Skipet kom like opp til Sunnhordland før dei fekk los om bord. Nordavind gjorde det umuleg å gå inn til Bergen for reparasjon. Difor seilte dei sørover og søkte hjelp i Stavanger.<sup>70</sup>

Mange havaristar kom seg i trygg havn. Andre var ikkje så heldige. Dei forliste. Her har kunstnaren Eva Gjerde skildra eit forlis ved Kvasseim på den farlege jærkysten. Foto: Jærmuseet, Men: Tilhører Hå kommune



Så var her også skip som seilte mellom Danmark-Norge og koloniane på Grønland, Island og Færøyane. Briggen "Jupiter" som tilhørte det Kongl: Grønlandske Compagnie, var sommaren 1798 under seilas frå København til (Arnd)(Strad) Davi(d)(s) - Stratdavis - i "Colonierna i Grønland", Davistredet på Vest-Grønland. Dei måtte søka inn til Stavanger på grunn av skade på skrog og rigg.<sup>71</sup> Briggen "Anna Johanna" skulle året etter, hausten 1799 gå frå Bergen til Island med ei last salt. Reisa starta godt med god bøl. Dei gjekk frå Bergen 3. september. Alt 8. september var dei nordvest at Hitland – Shetland, gjekk ut i Atlanterhavet og passerte Færøyane, framleis med god bøl. 14. september fekk dei "Island at see". Dei var nær ved målet. Men så fekk dei uver, frå nordvest. Vinden førte dei austover. Dei kom etter kvart inn mot kysten av Norge, vart loste inn til Skudeneshavn og førte inn til Stavanger midt i november 1799.<sup>72</sup> Også ein tur på Færøyane enda opp i Stavanger. Føresommaren 1794 var galeas "Elizabeth" av København på reise for den Kongl. Færøiske Handels Direction frå Holbæk på Jylland til Færøyane med ei last bygg. "Elizabeth" seilte frå Holbæk 24. april. Dei fekk ei vanskeleg reise. Etter kort seilas måtte skipperen leggja seg til ankers i Kungsbacka i Sverige. Deretter kryssa dei Kattegatt og kom seg inn til Flekkerøy. Det gjekk oppover norskekysten til dei var på høgde med Bømlø. Deretter kryssa dei Nordsjøen til dei var 30 mil aust for Shetland. Der var uver og motvind. Dei fekk inn sjø og var redde for at lasta skulle bli skada. Difor sette dei kursen austover att og kom seg inn til Stavanger der dei ankra 3. juli. Her vart lasta lossa for å bli tørka.<sup>73</sup> Same problema råka også skuter som var på veg frå øyane i vest til Norge og Danmark. Galeas "Ana" var vinteren 1801-1802 på reise frå Stirkels-havn – den nåverande byen Stykkisholmur på Snæfellsnes nordvest for Reykjavik - på Island til København med bl.a. ei last fiskevarer. Reisa austover gjekk bra, men så fekk dei problem oppunder norskekysten. Obrestadlosar førte først fartøyet inn til Sirevåg og deretter nordover langs jærkysten til Tananger. Det kosta 80 rdl. Lospengane vidare til Stavanger kosta 15 rdl.. Dessutan hadde dei med ein stor losbåt med 11 mann for å fylgja skipet inn til Stavanger. Det kosta 2 rdl for kvar mann og 4 rdl for båten, 26 rdl til saman. Lossing av last og lasting kom på 191 rdl. Før fartøyet kunne gå frå Stavanger att hadde uhellet og vanskanane kosta godt 6.000 rdl.<sup>74</sup>

Svært "framande fuglar" som kom også inn til Stavanger for reparasjon. Fregatten "Henriette" gjekk frå København bestemt for St. Croix i Vest-India 17. oktober 1776. Dei var innom festningshavna Flekkerøy ved Kristiansand før dei gjekk seil på nytt. Skipperen sette kurs nord om Skottland for å gå ut i

Atlanterhavet. Ennå så seint som 17. november låg dei nord om Shetland. Her var storm og kraftig sjøgang. Skipperen gjorde vendereis. Etter fire nye dagar i sjøen sikta dei 21. november om ettermiddagen Bokn og Utstein. Men dei kunne ikkje få los i nattemørket og seilte inn på Boknafjorden mellom Kvitsøy og Skudenes der dei endeleg fekk skudeneslosar om bord. Desse førte fregatten trygt inn til Stavanger.<sup>75</sup> Hukkert "Zeevrugt" kom inn til Stavanger på veg frå Vest-India til Amsterdam i februar 1792. Reisa gjekk frå Rio Suriname (Guyana) via Curacao, Havanna og Jamaica og hadde vore særskilt vanskeleg grunna krig mellom Holland og Frankrike og problem med og svært lang venting for å få konvoi. Først etter tre år, i februar 1795, hadde dei lukkast med å kryssa Atlanterhavet og Nordsjøen og kom opp mot norskekysten med mangel på proviant. "Zeevrugt" gjekk til Bømmelsund (Bømlasundet) i Sunnhordland, seilte så ned til Høyeværde i Karmsundet og vidare til Stavanger.<sup>76</sup> Skipet "Johanne" var kan hende ein av dei mest framande fuglane. Dei starta reisa si frå Bengalen i Aust-India 7. desember 1800. 1.april 1801 etter ei vanskeleg atlanterhavskryssing, med eit mannskap som var utslitne av påkjenningar og kulde, vart dei stoppa av ein engelsk fregatt som skaut ei kule på dei og borda skipet. Dei vart tekne prise og førte inn til Shetland (Hitland) Dei kom seg unna under dramatiske omstende og seilte over Nordsjøen.kom inn på Boknafjorden og fekk hjelp av 20 mann til å koma seg inn til Stavanger.<sup>77</sup>

## Havaritrafikken ga frukter både i kystbygdene og i kystbyen Stavanger

I det fylgjande skal vi sjå at havaritrafikken ga inntekter for mange og på mange vis. Den var rett og slett ei betydeleg næring. Alle skipa som kom inn til Stavanger ga ettertrakta inntekter i mange ledd. Losar hjelpte skip inn frå havet. Hjelpesmenn måtte ofte til for å få skip trygt inn i uthavner og vidare til reparasjon i Stavanger. Skuter i havn for reparasjon utløyste omfattande aktivitetar og inntekter for mange, høg og låg, menn og kvinner i bysamfunnet.

Vi skal sjå på desse inntektene, først på losar og hjelpesmenn. Losen Jon Larsen Sirevog gjorde det godt særskilt godt. Briggen "Bekkemoer" var hausten 1798 på reise frå Trieste til Hamburg med stykkgoods. Skipet enda opp på kysten utanføre Jæren, ville inn til Tananger, men klarte det ikkje. Sørleg vind

førte dei mot Sunnhordland og Bergen. Så gjekk vinden på nord og losen Jon Larsen førte briggen til Stavanger. Skipperen og losen var enige om å oppnemna to valdgiftsmenn for å avgjera losløna. Veret var bra då losen og to kollegaer kom om bord på Jæren. Men under innseiling til Tananger rauk det opp til eit voldsomt uver – nesten som ein orkan - sa losen, og det berre auka på. Vinden stod rett på baugen, og mot innseilingsretninga, og så tok det til å mørkna. Det var "tykt Veir". Seilasen nordover mellom øyar og skjær og farlege havstrekningar var hasardiøs. For losen var det nå viktigast å berga livet for dei som var om bord. Han lukkast å koma gjennom det farlege og tronge farvatnet frå Solavika til Tungenes, fekk landkjenning av "Udsteen fioldene", seilte inn og ankra i Utstein-havna. Losen viste til at han hadde utført oppdraget under stor fare med ei dyrebar last om bord. Kapteinen vitna og at losen ikkje hadde ansvar for skaden på skipet. Valdgiftsmennene støtta losen og tilkjente han 300 rdl. for den dåden han hadde utført.<sup>78</sup>

Smakk "Well te Vreede(n)/ Well Se Vreede" av Wilster vart berga inn til Sirevåg sør på Jæren under dramatiske omstende. Tidleg i november 1795 hadde losretten samling hos losoldermann for "Siirevaag District ved Jedderen" Lauritz Smith Hiorth på Ognå. Losane John Enersen Sirevaag og Thore Dahl hadde stemna kapteinen på havaristen for retten for å få fastsett losløn for innberginga av det nederlandske fartøyet. Skipet hadde vore svært skada då det vart ført i havn. Mannskapet var utslitne av pumping for å halda skipet flytande. Dei hadde bestemt seg for å setja skipet på land. Det var høg sjø. Losane hadde berga skipet med fare for eige liv. Den eine av dei to hadde til og med kasta seg i sjøen for å koma opp til og om bord i havaristen. Losane kravde nå 400 rdl. for bergingsarbeidet. Skipperen baud 100 ridl. Losane var enige i at kravet deira var stort, men likevel ikkje mykje med tanke på alle liva dei hadde berga, forutan skip og last. Losretten meinte losane hadde mykje rett i det dei hevda og tilkjente dei 260 rdl. for innsatsen.<sup>79</sup> Den same John Enersen Sirevaag som vi har nemnt ovanom, loste i 1797 galeas "Jomfru Catharina" som var på på veg frå Glukstadt til Bergen med ei last kveite og brennevin, "i yderste Nød og Fare fra Ougne eller Sirevaags Bugten" .... "Foruden Roer og uden Ancher" i høgste livsfare inn til Tananger. Her vart skipper og los enige om 200 rdl. i lospengar. Dessutan kosta innlosinga frå Tananger til Stavanger 32 rdl.<sup>80</sup>

Då galeas "Jomfru Catharina" vart losa inn til Tananger våren 1797 kosta innlosinga 200 rdl, og losinga vidare derifrå til Stavanger 32 rdl. Bark "Jupiter" av

Hamburg gjekk frå Arkhangelsk 24. september 1803, bestemt for heimbyen med ei last rug, garneringsmattar og tran. Då "Jupiter" var på høgde med Lofoten fekk dei uver. Kapteinen ville ta fartøyet inn til Trondheim eller Bergen. Men vinden tok dei sørvestover, inn mot Shetland. Kapteinen såg begingsvon, men lukkast ikkje i å ta skipet inn til Lerwick. Vinden snudde og dei dreiv over Nordsjøen mot norskekysten. Ved Røvær klarte dei 30. november å få losen Ole Olsen Røwer ombord. Han forlangte og fekk 100 rdl. for å føra "Jupiter" til ankerplass og trygg havn i Karmsundet. Kapteinen seilte så i losbåt til Stavanger for å leggja inn sjøprotest. Etter dette kom han attende og førte barskskipet til Stavanger.<sup>81</sup>

Vi finn også fleire slike tilfelle. Då skip "Jedderen" på reise frå Stavanger til St. Martin Isle de Rhe, søkte inn til Tananger seint i september 1797 fekk losen 130 rdl. for innlosinga.<sup>82</sup> Snow (snau) "William" av Baltimore var våren 1797 under seilas frå heimehavna på andre sida av Atlanterhavet til Bremen med ei last tobakk, kaffe og kakao. Kapteinen måtte søka land sør på Jæren. Losinga nord over jærhavet til Tananger kosta 100 rdl., den vidare losinga inn til Stavanger 10 rdl. Dessutan betalt dei for 24 rdl. for losbåt med mannskap. Andre måte nøya seg med mindre men likevel betydeleg summar.<sup>83</sup> Fregatt "De Amsterdamsche Galley" av Amsterdam var i hausten 1789 på veg frå Pernau i Østersjøen til Amsterdam. Losen Gunder Hansen Obrestad loste skipet inn til Tananger for 80 rdl.<sup>84</sup> Skipet "Flora" av Stettin var i 1797 på reise frå heimbyen til London. Skipperen fekk loshjelp til å koma inn til Tananger. Dette var ein komplisert operasjon. Losane forhandla seg fram til 65 rdl. i lospengar.<sup>85</sup>

Smakk "Speculandt" seilte våren 1797 med ei last poteter frå Glukstadt til Drøbak. Dei gjekk seil 29. mars, men makta ikkje gå opp Oslofjorden til Drøbak. I staden kom dei 11. april inn til Hischen eller Hiskjo i Sunnhordland, som "kuns" var ei uthavn. Dei måtte gå enten til Bergen eller Stavanger. Vindforholda avgjorde, og dei seilte til Stavanger. Losane og bukseringsmannskap fekk 50 rdl. for å føre dei inn til Hiskjo. Så fekk losane vidare 10 rdl. for å føra skipet til Stavanger.<sup>86</sup> Slik innlosing frå Sunnhordland til Stavanger var vanleg. Brigg "Navigation" av Stockholm var seinhausten 1794 på reise frå heimstaden til Cork i Irland med ei last jern, bek, tjøre og trelast - bredder. Dei kom inn til naudhavn på Hiskjo, med stor sjøskade. Då fekk losen Hans Olsen Hischen 63 rdl. for innlosing til naudhavn, og vidare 12 rdl. for losing frå Sunnhordland til Stavanger.<sup>87</sup>



Losane kunne tena gode pengar på å losa havaristar trygt i havn. Forordning om Lots-Væsenet Synden og Nordenfields i Norge, 1725  
Nasjonalbiblioteket, Oslo

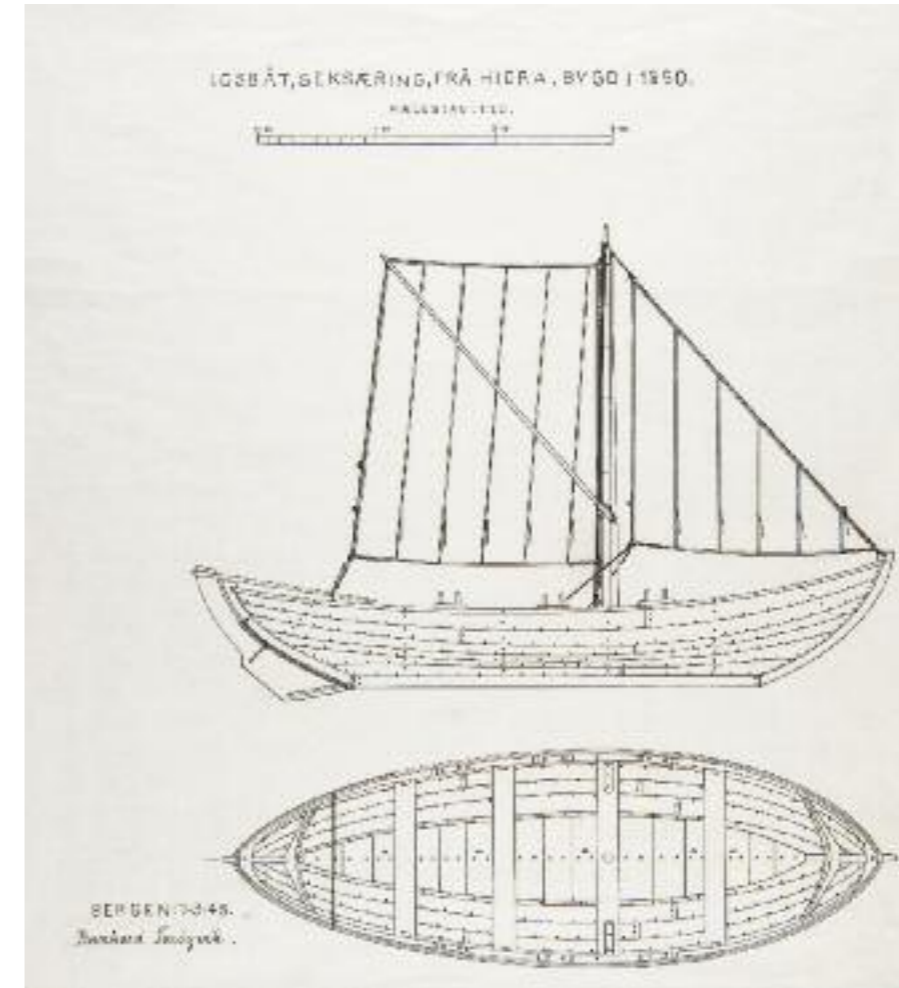


Også dei som losa "Die Gluckliche Wiederkunft" frå Karmøy til Stavanger for 40 rdl., hadde ei god løn.<sup>88</sup> Brigg (?) "Die Drei Gebruders" av Åbenrå i Danmark var i 1800 under seil frå Malaga til København med stykkgoods. Det kom i havsnaud utanfor Jæren og trong hjelp. Losen fekk då 50 rdl. for å ta skipet inn til Tananger.<sup>89</sup> Brigg "De Fama" var på reise frå Bremen til Lisboa lasta med kveite og lerret i januar 1791. Det var storm og uver, og skipet hadde fått lekkasje. Dei kom inn til Karmøy og ankra ved Høyevarde nord for Kopervik. Innlosinga kosta 40 rdl. Losane Christen Hansen Koevigen og Thore Pedersen Haavig delte denne summen. Dessutan var Christen om bord i 12 dagar, frå innlosinga frå sjøen, til Høyevarde og vidare til Stavanger. For det fekk han endå 30 rdl. Thore var ombord i 8 dagar og fekk 10 rdl. Dermed kunne dei to losane kassera inn 80 rdl. for dette oppdraget.<sup>90</sup> Midt i oktober 1776 seilte fregatt "Henriette" som vi alt har omtalt, frå København med resiemål St. Croix i Vest-India. Dei kom som vi har sett, i store vanskar i Nordsjøen og måtte kappast stormasta for å berga skip og last. Skipperen gjorde vendereis. 22. november kom dei oppunder land mellom Kvitsøy og Skudenes og fekk fire skudeneslosar om bord. Dei vart enige om ein pris på 20 rdl. for å segla fregatten inn til havn i Stavanger.<sup>91</sup>

Det var nok likevel dei mindre summene som drog på det jamne. Fregatt "Nossa Senhora de Peidada" var i januar 1782 på reise frå Lisboa til Riga då det måtte søka havn. Los Hans Obrestad fekk 19 rdl. for innlosing til Kvitsøy. Losane Peder Haaland og Jacob Meeling tok inn 15 rdl. for innlosinga frå Kvitsøy til Stavanger.<sup>92</sup> Brigg "Speculation" av Stockholm var våren 1797 på reise frå Swinemunde til Cadix med trelast då det måtte søka havn. Losinga frå jærkysten inn til Tananger og vidare til Stavanger kosta 10 rdl.<sup>93</sup> Nokre vart nok også skuffa då fortenerne dei hadde sett føre seg ikkje vart noko av. Skipet "Broekers" var tidleg i 1790-åra på veg frå Arkhangelsk til Lisboa med ei last kveite, "tarwe". Dei gjekk frå Arkhangelsk 28. august 1791. Sist i september var dei på høgde med Bergen, gjekk inn mot kysten og sette flag i fortoppen for å få los om bord "tæt ved Udsire Klipper" for å koma til Bergen. Losen Baar Østrim kom om bord. Det var umuleg å gå mot Bergen med nordleg vind. Losen førte skipet til Stavanger og forlangte 200 rdl. for oppdraget. Kapteinen ville ikkje betala det. Etter forhandlingar vart skipper og los enige om at Baar skulle få det dobbelte av ordinære lospengar. Det var godt 33 rdl.<sup>94</sup>

Vi må også understreka at losaktiviteten ikkje var risikofri. Noen gonger

kunne det føra til stor dramatik, men ikkje konsekvensar utover det. Sist i oktober 1801 gjekk skipet "Sophia Ulrica" av Stockholm frå Carlsrona med ei last breder (bord) og krut. Reisemålet var Tunis. Oppdragsgjevar var Kongl: Svensk Conføy Commissariat Dei kom som så mange andre i hardver og fekk stor skade i sjøen. 22. januar låg dei på "latitude 54.30", sør i Nordsjøen – vest av den nåværande grensa mellom Tyskland og Danmark - og sette kurs for å søka inn til Norge. 30. januar fekk dei sikte av Norge på "latitude 58.34", vest



Losane gjorde den ofte farlege gjerninga si storm og stille i åpne båtar. Det var mange ulukker. Losbåt frå Hidra. Bernhard Færøyviks samling. Norsk Maritimt Museum

av Egersund. Då fekk dei tre losar ombord. Uveret vedvarte. Skipet låg med relingen i sjøen. Losane som var i ukjent farvatn, våga ikkje losa inn - "men gud gaf til lucka at vi fick 4 andra Losar om bord Den 2. Febr: som bragte Scheppet inn i en uthavn---" som var Feøyna - Fæøehavn - nordvest av Karmøy. Etter dette kom dei inn til Stavanger for reparasjon.<sup>95</sup> I april 1792 var jakta "Kirstine" på reise frå Kristiansand til Wallersend (?). Losen om bord var Jørgen Songe. Jakta grunnstøytte. Skipperen Anders Berdinsen Torland også kalt Sandnes meinte at grunnstøytinga skuldast ukyndighet eller direkte vondskap og gjekk til sak mot losen. Sjørett vart sett i Stavanger 7. juni 1792. Skipperen vill ha dekka utgiftene sine. Det ser likevel ut for at losen gjekk fri denne gongen.<sup>96</sup>

Det er også andre eksempel på at losar vart stemna for retten. I november 1776 kryssa det dansk-norske orlogsskipet "Slesvig" utanfor Eigerøy og sørlege del av Jæren i regn og skodde. Skipssjefen hadde bruk for hjelp for å kunna koma inn til Egersund, Han signaliserte etter los frå Eigerøy. Det kom ingen los derifrå. Omsider borda losen Gunder Kjølsten Friestad frå Ognå på Jæren skipet og førte "Slesvig" trygt inn til strandstaden. Gunder Kjølsten fekk 100 rdl. for losinga og medaljen Pro Meritis. Eigerøylosane derimot, fekk problem. Våren 1776 ga amtmanden ordre om at det skulle setjast rett i Egersund for å granska framferda deira. Losane forklarte at dei hadde høyrte skota frå "Slesvig", og at dei hadde gått i båt for å finna skipet. Men dei mislukkast med dette i skodda. Retten godtok denne forklaringa og losane slapp unna vidare problem. Det gjekk likevel ikkje godt alltid. Sommaren 1766 skulle ein eigerøylos føra ei steinlasta hollandsk skute ut i kystleia. Losen var uheldig og fartøyet grunnstøytte. Skaden var ubetydeleg – berre 20 rdl. Likevel måtte losen ut med 80 rdl., kostnaden med reparasjon, inn- og utlosing og rettssaka.<sup>97</sup>

Også andre enn losane tente gode pengar på havaritraffikken. Tidleg i mars 1784 gjekk skipet "Christina Maria" ut frå Trondheim. Reisa vart vanskeleg. Rundt 10. april gjekk skipet på grunn ved Obrestad på Jæren og totalhavarete. Det vart sett i gang eit stort arbeid for å berga lasta. Frå 7 til 19 mann med båtar var i arbeid ei veker tid. Mannskapa tente vel 6 rdl. på det.<sup>98</sup> Slike muligheter baud seg ofte. Brigg "Speculation" av Stockholm var i mars 1797 på seilas frå Swinemunde til Cadix med trelast. Skipet hadde ei lite lukkeleg reise. Dei var innom først innom Kleven ved Mandal for reparasjon. Så fekk dei ny skade i sjøen utanføre Jæren og måtte inn til Stavanger for

endå ein reparasjon. Losinga inn til Tananger kosta 10 rdl. Så var det også andre som fekk inntekter. Under innseilinga til Tananger vart det stille, og skipperen måtte hyra tre båtar med mannskap for å buksera i havn. Det kom på vel 10 rdl. og losinga vidare til Stavanger 8 rdl.<sup>99</sup> Dette skjedde og då skipet "Flora" av Stettin som vi har nemnt ovanom, var på reise frå Stettin til London med ei last kveite og pilstavar. "Flora" vart lost inn til Tananger. Losane som berga skipet frå sjøen inn i havn, fekk – "efter accord" – 65 rdl. Losing av skipet frå Tananger til Stavanger kosta – "efter accord" – 25 rdl. Så var her ei rekke andre hjelparar som vi skal koma inn på. Losbåtar og andre båtar som hjalp dekkjajakta inn til Tananger og til ankers, tok inn 15 rdl. Fire båtar med fire mann i kvar båt fylgde med skipet tre dagar og to netter frå Tananger til Stavanger. Dei kasserte inn 36 rdl. for det.<sup>100</sup> Skipet "Die Hoffnung" av Stettin var i 1785 på reise frå Bordeaux til heimbyen med ei last sukker og kaffebønner, indigo og sirup Skipper og mannskap gjekk frå borde i åpen sjø. Havaristen vart først ført inn til Rott og vidare frå ankerplassen der inn til Tananger der kaptein og mannskap tok over skipet att. Frå Tananger gjekk ferda vidare til Stavanger for reparasjon. Snautt 60 personar forutan fire båtar var med på å buksera "Die Hoffnung" inn til Tananger og lossa skipet. Her var personar med etternavn Hage, Hammer, Hellestøe, Hogstad, Jaasund, Kolnes, Lilleland, Mæland, Møglebust, Rott, Rossebø, Sole, Tananger, Tiore, Ølber, Udsole og Aarsland – altså i stor grad lokale navn. Desse mannskapa fekk ein riksdalar dagen kvar for arbeidet, dei som stilte med båtar 1 – 2 rdl. dagen, 157 rdl. i alt. Attåt dette fekk lensmann Elling Tiølsen fem rdl. for å halda oppsyn med skipet medan det låg i Tananger.<sup>101</sup> Også andre hadde inntekter av skip som låg i uthavner. Carsten Pieters i Skudeneshavn tok inn vel 89 rdl. for diverse utlegg med skipet "Anna" av Altona.<sup>102</sup> Peder Haaland og Jacob Meling på Kvitsøy hadde oppsyn med skipet "Nossa Senhora de Piedade" i 22 dagar då det låg i havn der. For det fekk dei 22 rdl., og 15 rdl. for å losa skipet inn til Stavanger.<sup>103</sup> Her var også mange andre redningoperasjonar som ga mang ein god riksdalar om enn ikkje så mykje som dei vi har sett på ovanom, i lommen på losar og hjelpesmenn elles. I juli 1778 var dekkjajakt "Den Forgylte Stjerne" på veg frå St. Martin til Stavanger. Dei kom ut i storm og uver, og vart skada i sjøen. Dekkjajakta kom oppunder land ved Eigerøy og seilte nordover langs Jæren. Dei lot ankeret falla i Kjørsundet utanføre Tananger. Losinga langs Jæren kosta 53 rdl. Så vart fartøyet buksert frå Kjør til Stavanger av 18 mann og tre store båtar. Det kosta 9 rdl. Operasjonen varte frå klokka 16 om ettermiddagen til klokka 5 neste morgon.<sup>104</sup> Slik var det og med briggen "Wægteren" av Stockholm som i



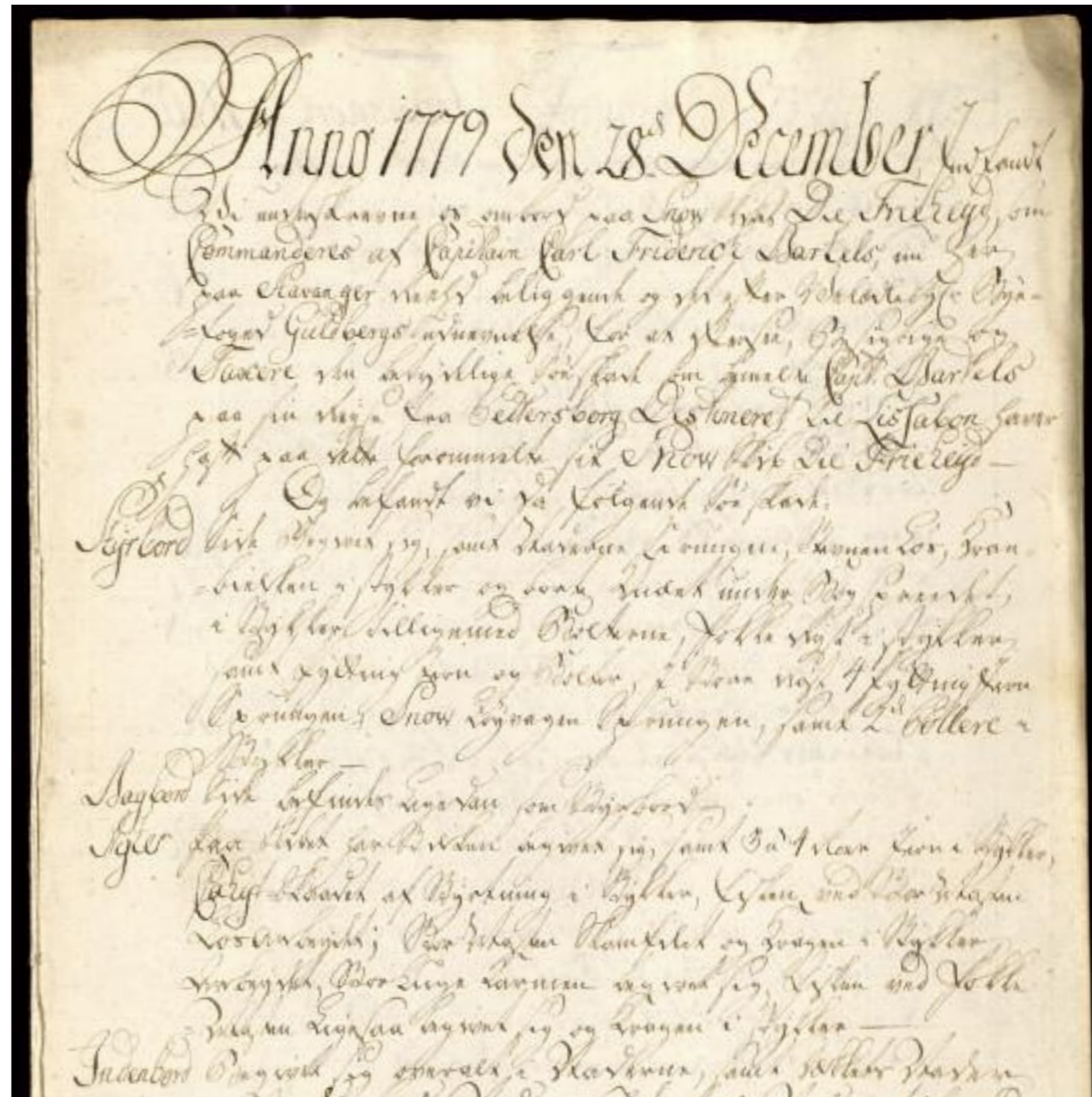
Alle reparasjonar vart nøye dokumenterte. Illustrasjonen viser eit taksasjonsdokument frå desember 1779 for Snow Skibet "Die Friehejd" på reise frå St. Petersburg til Lisboa.

Statsarkivet i Stavanger

1781 var på reise frå Wismar til Cadix med ei last bygg og kveite. Mannskapet var redde at lasta hadde tatt skade og gjekk inn til Tananger. Herfrå vart dei hjulpte rundt Tungenes til Stavanger. Skipperen betalte 32 rdl. for losing, buksering og pumping på turen frå Tananger til Stavanger.<sup>105</sup>

Skipet "Prudentia" var i 1783 på reise frå Bergen til Venezia eller Ancona og søkte inn til Sokndal. Skipperen ville, sjøl om det var reparasjonsmuligheter i Rekefjord, føra skipet til Stavanger. Då måtte han ha både los og pumpehjelp. Losen fekk 10 rdl. og dei fire pumpemennene 6 rdl. kvar. Losen og hjelpemennene fekk elles med seg 8 pottar brennevin til bruk under turen. Ei pott er rundt 0.95 liter.<sup>106</sup> Det same ser vi då "Die Drei Gebruders" i 1800 vart losa inn til Tananger. Då måtte dei ha hjelp av fem mann til å pumpa i fire netter og tre dagar. Det kosta vel 10 rdl.. Attåt dette gjekk det med ei tønne øl som forfrisking for pumpemannskapet, og dessutan ei krukke brennevin og kjøt. Denne utgifta var på vel seks rdl. Til sist måtte ein stor losbåt med ni mann fylgja skipet inn til Stavanger for pumpa og elles hjelpa til. Det auka rekninga med 24 rdl. Lospengar på vel 10 rdl. kom på toppen av dette.<sup>107</sup> Galeas "Jedderen" var hausten 1797 på reise frå heimhavna Stavanger til St. Martin Isle de Rhe. Dei var uheldige, grunnstøytte under utseiling og måtte avbryta reisa. Losrekninga frå sjøen inn til Tananger og vidare til Stavanger med det skada og mastelause skipet kom på heile 150 rdl. Dessutan mobiliserte losoldermannen seks mann frå Tananger for å buksera skipet inn frå sjøen til Tananger, og vidare mannskap for å buksera fartøyet inn til Stavanger. Det kom på 64 rdl. Og så vart det kjøpt inn brennevin og brød til hjelparane for vel 5 rdl.<sup>108</sup>

Arbeidet med "Die Hoffnung" som vi nemnde ovanom, var ein komplisert operasjon. På 1700-talet bygde lokale "entreprenørar" opp kunnskap som gjorde at dei kunne handtera etter måten kompliserte bergingsoperasjonar. Frå havaritraffikken ved Egersund kjenner vi til at skip kunne hevast. I 1757 sokk fløyt "Jomfru Anna Maria" i nordre innseiling til Egersund. Tre år seinare forliste galiot "Den ringende Jacob" i same området. I første tilfellet var det Nathanael Mathiesen frå Bekkjarvik i Sunnhordland som leia arbeidet med å heva fartøyet. Tre år seinare klarte bergarar frå Hellvik, Myklebust og Skadberg jobben utan hjelp utanfrå. Begge gongene vart skipa bukserte inn til det som då ennå var strandstaden Egersund, for reparasjon.<sup>109</sup> Det fantes også avansert kompetanse på stavangerhalvøya. Då brigg "Wilhelm" også omtalt som brigg "Edward", stranda i Randaberg hausten 1802 gjorde tømmermester



Anders Jacobsen kontrakt med Endre Evertsen "Borger og Kiøbmand i Stavanger" at han skulle bringa skipet flott og føre det inn til Stavanger.<sup>110</sup> På Karmøy må dei elles ha vore særst tidleg ute med avansert kunnskap. Frode Fyllingsnes fortel i Karmøys historie at det alt på 1600-talet fantes fleire profesjonelle dukkarar i Rogaland som livberga seg ved å henta opp ting frå skipsvrak. Ein av desse var Mons Pedersen, som mellon anna utførte dukkararbeid på eit vrak i Grønestadvågen i Bokn 1677. Andre dukkarar var Kartsen Lytke og Henrik Kohlen.<sup>111</sup> Men om Karmøy hadde reparasjonsmuligheter sjølv, og truleg i større grad enn Tananger, måtte også havaristar som kom inn til Karmøy, førast til Stavanger og muligens Bergen, for reparasjon.

Oppsummeringsvis kan vi seia at losane nok hadde jamne inntekter av mange oppdrag, og at dei når dei måtte ta seg av havaristar kunne få ekstra, somme gonger store inntekter. I vårt tilfelle gjeld det losar frå lengst sør på Jæren til opp i Sunnhordland og ut til Utsira. Vi har og sett at andre som budde ved kysten, og i vårt tilfelle ikkje minst i Tananger kunne nytta godt av havaritrafikken i ulike situasjonar. Dessutan var det nok ikkje berre skip i havsnaud som trong hjelp til buksering, til pumping og til anna forefallande arbeid med skip og last. Det var med å tryggja levegrunnlaget eksempelvis for dei som budde i og rundt Tananger, for bønder, fiskarar og daglønningar. Forfattarar at kulturhistoriske verk frå kystbygder i Rogaland, frå sør til nord, dempar ned den økonomiske betydningen av havari, og med rette. Samstundes ser vi av omtalen av havaritrafikken på Karmøy og i Tananger at den spelte ei viktigare rolle enn aktiviteten som fylgde med forlis. Etter det vi nå ser av kjeldene frå Stavanger byfogd i Statsarkivet i Stavanger er det grunn både til å understreka og forsterka dette. Havaritrafikken må ha vore med å byggja godt opp under inntektsmuligheene og grunnlaget for ikkje berre losar, men også alle dei andre som kunne tena ekstra ved arbeidsinnsats her, særleg i og rundt Tananger, men også i Sirevåg, langs jærkysten og oppover Boknafjordområdet like til Sunnhordland.

## Reparasjonane – heile byen i arbeid og aktivitet.

I den grad havaritrafikken var viktig for kystbygdene, var han nok endå viktigare for kjøpstaden Stavanger. Heile bysamfunnet var med i denne prosessen. Det galdt byfogd, tollarar, losoldermann og havnemyndigheter, til dels også sorenskrivarar og andre øvrighetspersonar på bygdene. Det galdt handverkarmeistrar, daglønningar og andre byens innbyggjarar, ikkje berre menn, men også kvinner.

Havaritrafikken ga stor aktivitet i byen, i havna, på sjøhus der last skulle førast inn og ut, og sjølsagt med sjøve reparasjonsverksemda. I denne samanhengen stod bradbenken, verftet, sentralt. Kjeldene fortel ikkje så mykje om bradbenken. Vi finn likevel litt. Sist i februar 1797 låg snow "William" av Baltimore ved bradbenken. Skipet var då "overhalet med Styrbord side af Vandet". Etter dette skjedde det same med babord side av skroget.<sup>112</sup> Året før låg skipet "Det gode Haab" av Mandal ved bradbenken. Det kosta 16 rdl. Havariagent Kielland hadde kjøpt inn forhudingsbord, eikebord og eikeplankar, kne, utsøkte forhudingsplankar, spirer til rundholt, ved til bruk når dei kokte tjøre, tjøre og bek til koking, taljer og tauverk til bruk ved kjølhalinga. Mandalskuta låg ved bradbenken i sju veker. Om bradbenken ikkje står sentralt i kjeldene fortel dei til gjengjeld mykje om den aktiviteten havaritrafikken ga elles i byen. I november 1780 kom galiot "Anna" av Altona<sup>113</sup> inn til Stavanger for sjøskade. Heile saka kom på vel 5.700 rdl. – ein stor reparasjon. Her var mange som fekk inntekter. Vi skal visa denne i detalj. Summane er i riksdalar, ort og skilling:

Carsten Pieters i Skudeneshavn for diverse utlegg	89.2.4
Taksasjonsmennene Børge Ohnsorg og Peter C. Petersen	36.0.0
Sorenskivar Barth for sjøprotest mv.	
Seilmakar Cordt Reymers	178.0.0
Madme Olava M.H. Elling Beyers enke tauverk	497.1.12
Gjørtler Didirik Bass	20.0.0
Byfogd Guldberg for utskrift av takasjonsforretninga	8.0.8
Helga H. Ole Tytlands for losji - kaptein og mannskap – og pakkhusleie	80.2.0
Smed Halvor Anfindsen	305.3.0
Monsr Børge Ohnsorg for leige av to sjøhus og sjøboder	12.0.0
Smed Christopher Pedersen	32.3.15



Tømmermann Anders Jacobsen for arbeid og materiale til reparasjon	2233.2.8
Blokkdreier Andreas Erichsen	7.1.20
Kaptein Heynes, kost og månedspengar 25.10.1781 – 9.4.1781	.1300. 3.6.
Ploug si rekning for diverse til reparasjonen	168.0.20
Byfogd Guldberg, Sluttningsforretning	48.0.0
Sum	<u>5086.0.21</u>
Fråtrekk for tauverk	<u>108.0.0</u>
Sum for skipet	4798.0.21
Fredrich Dochedal for pakkhusleige	80.0.0
Overvisitør Oluf Aagaard, kostpengar, han og underbetjentane under lossing lasting av skipet	34.0.0
Ploug, utbetalte arbeidsløner under lossing og lasting	<u>322.0.22</u>
	<u>436.0.22</u>
Fråtrekk for netto proveny	
Av selde varer	185.3.19
	<u>250.1.3</u>
Sum til saman	5228.2.0
Forskot og fortjeneste etter 6% p.a.	<u>313.2.20</u>
	<u>5542.0.20</u>
Møye og umake – for utlegg og ytterlegare fortjeneste	<u>200.0.0</u>
Totalt	<u>5742.0.20</u>

Vi kunne ha fylgt denne saka i vidare og stor detalj. Desse sjørettsakene innheld eit omfattande bilagsmateriale, med eit vell av opplysningar.

Så kan vi også ta med eit anna forlis. Skip "Die Hoffnung" av Stettin var i 1785 på reise frå Bordeaux med sukker, kaffi, indigo og sirup, då det fekk ein svær sjøskade som vart taksert til 10.538 rdl., og måtte søkja havn.<sup>114</sup>

Byfogd Guldberg for administrering av synfaringa/takseringa	3.1.0
Byfogd Guldberg for oppnemning av sakkyndige	
til taksasjonsforretning	4.8.0
Byfogd Guldberg, ytterlegare taksasjon	12.0.6
Byfogd Guldberg, notarial besikkelse	2.1.0
Byfogd Guldberg, notarialdokument	2.1.0
Byfogd Guldberg for utferding av taksasjonsforretning	16.2.0
Byfogd Guldberg, sluttningsforetning	50.0.16
Betalt Rosenkilde inngåande losrekning	6.3.7
Havne- og Ringepenge	4.0.0
Tollrekning	6.3.?
Under Z – rekning i samband med berginga inngjekk m.a	
løn til lensmann Elling Tiølsen for tilsyn	6.0.0
H. de Rytter, Stavanger, prosedyreomkostningar	44.2.0
Kapteinen sine utgifter frå han reiste frå skipet i sjøen til han overtok same i Tananger:	68.1.0
Kostnader ved å føra skipet inn frå Tananger til Stavanger.	
Opplossing av lasta m.v.	804.0.3
Rekning i samband med berginga (Z)	2253.0.0
Skipstømmermann Anders Sømme	917.3.1
Reipslagar Berge for tauverk til skipet	1327.3.16
Taklemeister Refdahl for å tiltakle skipet	70.2.0
Blokkmakar Jørgen Clausen	151.1.17
Halvor Anphindsen, smedarbeid	108.2.23
Ole Grøn, smedarbeid	98.2.14
Christopher Pedersen, smedarbeid	65.3.23
Gjørtlar Bahs	11.2.0
Johannes Reymers	50.1.1
Murmeister Endre Michelsen for å reparera kaminen	4.0.2
Michael Hagevig for malararbeid	16.2.0
Kost- og månedspengar	1723.3.0

Havarist under reparasjon ved ein av Egersund sine to bradbenker. Når skip hadde skader under vatn, vart skroga krenge over på sida – kjølhalte – slik at tømmermennene kunne koma til for å reparera. Teikning: Reidun Lædre



som heitte kost- og månadspengar. Det var løner til og opphaldspengar for mannskapa medan dei var i byen. Vesentlege deler av denne summen vart såleis brukt i byen og bidrog til handel og næring, i krambuer og vertshus og til losji. Her har vi halde unna inntektene havariagentane fekk. Dei skal vi koma nærare attende til nedanom.

Taksasjonsmenn, sorenskrivaren for Jæren og Dalane som hadde tilhald i Egersund, byfogd, havnevesen og tolltenestemenn fekk alle inntekter. Havarisakene var såleis viktige for det vesle embetsverket og andre offentleg tilsette i Stavanger. Det galdt også handverkarane, tømmermeister og tømmermenn, smed og blokkmakar, seilmakar, taklemeister, gjørtlar, malar og murmeister og fleire andre. Så ser vi at dei som hadde sjøbuer, sjøhus og pakkhus fekk inntekter. Også kvinner var med. Dei tente som vi skal sjå, pengar på losji for skipper og mannskap. Og så hadde oppgjera den posten

31 skip hadde reparasjonar på under 1.000 rdl. 39 skip hadde reparasjonar på mellom 1.000 og 2.000 rdl. 31 skip vart reparerte for mellom 2.000 og 3.000 rdl., 14 mellom 3.000 og 4.000 rdl., 11 mellom 4.000 og 5.000 rdl. og 12 frå 5.000 til 13.500 rdl.<sup>115</sup> Det var sjølsagt stor skilnad på reparasjonar og inntekter. I august 1792 fekk Anders Berdinesen Torland ført til protkolls skade på jakta si "Kirstine". Han meinte som vi har sett ovenom, at losen Jørgen Songe hadde ført fartøyet hans på grunn av "Ukyndighed eller Forsætlig Ondskab". Reparasjonen kosta 106 rdl. – ein liten sum. Men handverkarar måtte i sving. Tømmermann Ole Siursen arbeidde i 17 ½ dag. Smeden Salve Aanensen utførte ein god del smedarbeide. Fleire lausarbeidarar hadde kortare oppdrag. Også kjøpmann Rosenkilde fekk inn ein liten sum, 6 rdl. "for Stædet Jagten stod paa under Reparationen samt for Baug Spil og videre".<sup>116</sup> Då skip "Mette Marie Margaretha" vart reparert for 785 rdl. var det også ei rekke innkjøp og menn i arbeid.<sup>117</sup> Brigg "The Success" vart reparert for 2.547 rdl. Skipstømmermeister Anders Sømme var ein sentral person. Han fekk betalt 1.291 rdl. for arbeidet sitt. Så var her ei rekke mindre summar. Reipslagar Berge hadde ei rekning på 208 rdl. Smed Christopher Pedersen gjorde arbeid for 115 rdl. Seilmakar Reimers skulle likeeins ha betalt 115 rdl. Malar Hans Grødem kunne kassera inn 11 rdl.<sup>118</sup> I reparasjonen av "De 2de Brødre" av Kragerø som kom på 2.684 rdl., fekk både tømmermeister Anders Sømme og smed Christopher Pedersen nye inntekter, 716 og 36 rdl. Seilmakar Christian Pedersen gjorde arbeid for 497 rdl. Reipslagar Friderich Erichsen Berge kunne kassera inn 175 rdl. og blokkmakar Jon Aslagsen 21 rdl.<sup>119</sup>

### TØMMERMEISTRANE – OG RINGVERKNADER

Tømmermeistar Anders Sømme saman med kollegaen tømmermeister Lindahl og tømmermennene Anders Jacobsen og Ole Siursen hadde store inntekter. Desse gjekk sjølsagt ikkje berre i deira eigne lommer. Dei ga arbeid til mange. Galiot "Anna" av Altona<sup>120</sup> låg inne for reparasjon vinteren 1780 – 1781. Tømmermeister Anders (Jacobsen) Sømme hadde store arbeid med fartøyet og hyrte ei rekke daglønningar. På verfta var ikkje fast tilsetning vanleg. Arbeidarane – daglønningarane – vart hyrte frå oppdrag til oppdrag, over kortare eller lengre tid. Frå timar og dagar til fleire månader om gongen. På dette oppdraget arbeidde meisteren sjøl i 91 dagar for 1 rdl. dagen. Han hadde altså ei inntekt på 91 rdl. Daglønningarane hans vart løna slik:

		rdl.	
Ole Jotten,	90 dagar	37	181
Torchild Bergeland	89 dagar	37	
Mogens Olsen	90 dagar	37	
Anders Olsen	90 dagar	37	
Petter Pettersen	90 dagar	37	
Torchild Rasmussen	88 dagar	36	
Tørres Malde	89 dagar	37	
Peder Malde	80,5 dagar	33	
Halvor Døscheland	70 dagar	29	
Gitle Østvold	70 dagar	29	
Peder Strand	67 dagar	29	
Erich Jonsen	77 dagar	32	
Hans Aagard	46,5. dagar	19	
Heine Holmen	41,5 dagar	17	
Niels Nielsen	33 dagar	13	
Ole Torchilden	40 dagar	16	
Halcor Halvorsen	36 dagar	15	
Siur Pedersen	29,5. dagar	12	
Borarar			
Niels Johansen	25 dagar	6	
Torger Kongsgaard	46,5. dagar	11	
Svend Schrudland	61,5. dagar	12	
Reijer Schrudland	61,5. dagar	12	



Fregatten "Den unge Maria" var på ettersommaren 1795 på reise frå København til St. Croix med ei last provisjonar. Det måtte inn til Stavanger for reparasjon etter ein skade på 8.761 rdl. Skipstømmermeister Anders Sømme stod for reparasjon av skroget. Rekninga hans totalt for materiale og arbeid var 2.986 rdl. Han hadde 23 daglønningar i arbeid. Dei arbeidde mellom 5 og 110 dagar. Anders Sømme tok inn 73 rdl. Daglønningarne oppi 55 rdl. Det var ei betydeleg inntekt.<sup>121</sup> Då skipet "Nossa Senhora de Peidade" på reise frå Riga til Lisboa låg i Stavanger for reparasjon ved årsskiftet 1781 – 1782 fekk tømmermeister Anders (Jacobsen) Sømme åleine betalt 6.096 rdl. for material og arbeidsløn. Så hadde han hatt daglønningar i arbeid, 43 mann i opp-til 80 dagar frå februar til september. Dei tente opptil 71 rdl., 1.330 rdl. i alt, irekna 110 rdl. for meisteren. Både her og i dei sakene vi har referert til ovanom, finn vi finn ei rekke navn knytte til område rundt og dels i byen Torchild Bergeland, Tore Frøyland, Halvor Døscheland, Ole Engen, Heine Holmen, Ole Jotten, Torger Kongsgaard, Erich Lode, Tørres Malde, Peder Malde, Rasmus Sand, Svend Schrudland, Reijer Schrudland, Peder Strand, Ole Tiaarland, Jens Wærket, Ole Wærket, Thore Wathne. Er det for dristig å tru at dette var innflyttar eller i alle fall personar med ei relativt nær tilknytning til Jæren og Ryfylke, personar som hadde funne vegen til byen for å søkja arbeid i ei blomstrande næring?<sup>122</sup>

Også andre yrkesgrupper var inne i biletet. Seilmakarane Johannes Reymers, Cordt Reymers og Christian Pedersen hadde jamnt nok å gjera.<sup>123</sup> Under reparasjonen av koffskip "De Gaageraad" av Emden på reise frå Amsterdam til Riga våren 1786 måtte mastene takast ut og setjast inn att. Det tok åtte dagar, med frå 5 til 11 daglønningar i sving: Det kosta godt 21 rdl.<sup>124</sup> Taklemeister Refdahl hadde såleis viktige oppgaver når skip skulle riggast opp etter skade. Vi blir også kjente med blokkmakarane Jørgen Clausen og Andreas Erichsen, reipslagarane Berge og Friderich Erichsen. Fleire smedar slik som Salve Salvesen, Halvor Anphindsen, Ole Grøn og Christopher Pedersen fekk også oppdrag når havaristar låg inne for reparasjon. Gjortlar Diderich Bass hadde også innkomme frå skip under reparasjon.<sup>125</sup> Malarane Hans Grødem<sup>126</sup> og Michael Hagewig fekk også oppgaver når skip var under reparasjon.<sup>127</sup> Også glasmeisteren måtte til tider tilkallast. Det galdt då skip "Nossa Senhora de Piedade" kom inn for reparasjon i januar 1793. Det same var tilfellet då koff "Frue Feddie" låg i byen i november 1778. Då fekk glasmeister Laland snaut 3 rdl. for "Kahytte Vinduernes Reparation". Og murmeister Endre Michelsen fekk 4 rdl. for å reparera kaminen i kapteinen si kahytte.<sup>128</sup> Bokbindar Lange

Transport 1792

Uden en Havaristørmed Lønning med  
 Reparation af et Skib den 12 Decr 1780  
 af den 24<sup>de</sup> Mars 1781, på en  
 Rejsen til Kongen den 14<sup>de</sup> Mars 1781  
 som Anværelsen af Skibet i 71 Dage alt 97<sup>o</sup>  
 Comissionens Ole Engen 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Torchild Bergeland 87<sup>o</sup> 20' 40" 37.8  
 Jørgens Olsen 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Anders Olsen 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Erich Jørgensen 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Torchild Bergeland 88<sup>o</sup> 20' 40" 36.2  
 Torger Kongsgaard 87<sup>o</sup> 20' 40" 37.8  
 Tørres Malde 87<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Halvor Døscheland 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Jørgen Clausen 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Peder Strand 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Ole Tiaarland 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Jens Wærket 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Ole Wærket 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Thore Wathne 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Johannes Reymers 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Cordt Reymers 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Christian Pedersen 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Salve Salvesen 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Halvor Anphindsen 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Ole Grøn 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Christopher Pedersen 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Diderich Bass 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Hans Grødem 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Michael Hagewig 70<sup>o</sup> 20' 40" 37.2  
 Laland 3 rdl.  
 Michelsen 4 rdl.

Summa 1128

Stavanger d. 24<sup>de</sup> Mars 1781 — Summa 1128

Anders Sømme  
 Tømmermeister

Lønsoversikt for handverkarar som deltok på ein skipsreparasjon i Stavanger frå desember 1780 til mars 1781. Handverkarar og daglønningar i Stavanger kunne tena gode pengar på slike oppdrag, og det var mange av dei. Statsarkivet i Stavanger.

kasserte inn 3 rdl. for å tapetsera kapteinen si kahytt då skipet "Nossa Senhora de Piedade" vart reparert.<sup>129</sup>

Så var her anna arbeid i tillegg til reparasjonane. Snow "William" av Baltimore på reise frå Baltimore til Bremen låg inn for reparasjon våren 1797. Pakkhusleiga var på 175 rdl. Lossing av lasta og innstuing på sjøhus toks seks dagar. Då var 24 mann i arbeid om bord. Det kosta 48 rdl. Tre store prammar førte lasta frå skipet, til saman 28 turar. Det kosta ein riksdalar turen, eller 28 rdl. Lastinga kravde og ressursar. Under lastinga av skipet gjorde to prammar 25 turar. 24 mann var i arbeid på pakkhuset og om bord, to mann førte prammene. Det kom på 95 rdl. Dessutan var det ein "Pakhus Gesele" som hadde ansvar for å ta mot og levera lasta ut att. Han skulle ha 12 rdl. Slutteleg skulle arbeidskarane haldast med brennevin, halvtanna anker, rundt 55 liter. Det var eit utlegg på 13 rdl.<sup>130</sup> Her var fleire som hadde oppgaver med lasta, lossing, lasting, føring fram og attende mellom skip og sjøhus og tilsyn. Både pakkhusgesell Rasmus Svendsen<sup>131</sup> og Hans Grødem<sup>132</sup> tok seg slike oppgaver. Dei kunne ha opptil 20 mann i arbeid i fleire veker i strekk på eit enkelt oppdrag. Då det russiske skipet "St. Michael" på reise frå St. Petersburg til St. Malo låg inne for reparasjon i 1781 fekk Hans Grødem 46 rdl for lossinga. Då hadde han mellom 9 og 16 mann i arbeid frå 17. januar til 2. februar. Dei hadde 24 skilling dagen og ein "Søehuus Karl" for å ta mot lasta 40 skilling dagen. Kiel Scheye og Frans Næse fekk 36 rdl. før å føra hamp frå skipslasta til lagringsplass hos Jacob Kielland. Slikt kunne gi fleire hundre riksdalar i inntekter for dei som førte last og sjauarane.<sup>133</sup> Rasmus Svendsen hadde ei rekning på 544 rdl.<sup>134</sup> Hans Grødem tilsvarande på 267 rdl.<sup>135</sup> Sjauarpenge og tilsyn under arbeidet med å reparera og gjera brigg "Wægteren" sjøklar att kom på 33 rdl. Det var eit utlegg på 13 rdl.<sup>136</sup> Og då skipet "Broekers" på veg frå Arkhangelsk til Lisboa med ei last "Tarwe" – kveite, kom inn til Stavanger vart det brukt jekter til å føra last i land. For lossing av skipet, innføring i sjøhus og seilas med jekter vart det betalt godt 245 rdl.<sup>137</sup>

Så måtte det jo sjølvstekt skaffast til vegs svært mykje materiale og utstyr for reparasjonane. Mykje av dette gjekk gjennom handelshusa i byen og andre verksemdar. Her var bruk for eiketømmer og eikeplankar, furu og andre trematerial, bek, drev og spiker. Då skip "Det gode Haab" av Mandal vart reparert i 1796 kjøpte Kielland inn bord av ulikt slag, plankar, taljer og tauverk, bek og tjøre for fleire hundre riksdalar til bruk under kjølhaling og reparasjon.<sup>138</sup> Det var likevel ikkje alt som kunne skaffast i byen. Då skipet

"Nossa Senhora de Peidade" av Lisboa låg inne for reparasjon vart det kjøpt treverk for 500 rdl. og tauverk for 984 rdl. hos agent Wollert Krohn i Bergen.<sup>139</sup> Ei av dei som leverte tauverk i Stavanger var elles Mad. Olava M.H. Elling Beyers enke.<sup>140</sup> Brigg "Wægteren" av Stockholm var på reise frå Wismar til Cadix med bygg og kveite i 1781. Dei var redde lasta hadde tatt skade og søkte land. Her hadde Madame Beijer ei rekning for innkjøpt tauverk frå Bergen på 213 rdl.<sup>141</sup> Og då skipet "Die Hoffnung" av Stettin på reise frå Bordeaux med ei last sukker, kaffe, sirup og indigo kom inn for reparasjon, måtte det hentast "2de svære Master i flaade frå Christiansand forbi Jedderen til Stavanger, med dertil medhafte Mandskab for Baad og hafte Hazard, i alt med den omacorderede Summa 110rd". Dei to mastene kosta 420 riksdalar.<sup>142</sup>

Så var her også andre inntekter. Inntekter frå sjøhusleige kunne variera sterkt, frå 16 riksdalar,<sup>143</sup> opp til nærare fem hundre.<sup>144</sup> Då lasta frå brigg "De goode Hoop" av Danzig i 1797 måtte leggjast inn på sjøhus under reparasjon kosta det 419 rdl. Her gjekk det mellom anna med 60 rdl. til tollbetjentane for å halda vakt på skipet og i land på pakkhusa, dag og natt under lossing og lasting og 142 rdl. i sjauarpenge til lossing og lasting. Og så falt det sjølsagt også noko på handelshusa – her som alltid. Gabriel Kielland fekk 201 rdl. i leige for sjøbu, og 25 rdl. for "møye og umage" – det siste uttrykket skal vi koma attende til.<sup>145</sup>

Vi skal også merka oss utgiftene kalla kost- og månadspenge eller også landgangspenge og kost. Det var løn til mannskapet i reparasjonstida, og det var penge som vart att i byen, til tak over hovudet og mat, penge som gjekk til vertshusa og til dei som kunne by på losji. Som vi har nemnt ovanom, var det ofte kvinner. Då brigg "De 2de Brødre" av Kragerø våren 1795 låg i Stavanger for reparasjon fekk kapteinen utbetalt 822 rdl. i kost- og månadspenge. Det var hyre for skipper, styrmann og mannskap og kostpenge, snautt 500 rdl. Resten var utgifter i samband med havariet.<sup>146</sup> Enka Helga H. Ole Tytlands var ei av dei som sytte for kost for kaptein og mannskap.<sup>147</sup> "Die Hoffnung" av Stettin låg i Stavanger frå desember 1780 til mars 1781. For det la ho fram ei rekning på vel 80 rdl.<sup>148</sup> Då brigg "Johanne Maria" av Trondheim låg inne for reparasjon våren 1795, var landgangspengane 390 rdl. Av dette var 366 rdl. løn og kostpenge for kaptein, styrmann og mannskap. 24 rdl. var løn for skipperen sitt tilsyn med reparasjonane.<sup>149</sup> Mykje av desse pengane vart sjølsagt brukte i byen. Då "Die Vrouw Lucia" av Flensburg, som våren 1794



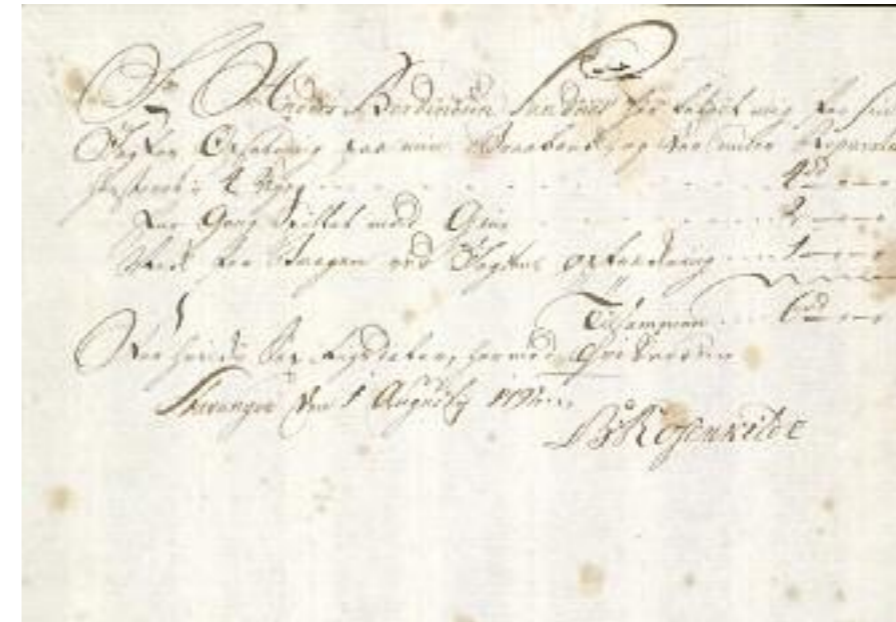
var på reise frå København til Livorno, måtte inn til Stavanger for reparasjon, leigde mannskapet eit våningshus som losji, og betalte 22 rdl. for det. Kost og månadspengar var 676 rdl.<sup>150</sup> Det var ikkje einaste husleigetilfellet. Då snow "William" av Baltimore låg i Stavanger i 1796 betalte Kielland fem riksdalar for eit hus for mannskapet medan skipet låg kjølhalt. Her skulle kapteinen elles ha 1.100 rdl. "for Wages and victualling myself & the Crew" – til løn og kost for skipper og mannskap - frå 11. januar til 11. mars.<sup>151</sup> Vi får av og til eit glimt av kva dette betydde meir konkret for dei som dreiv med handel i byen. Då koff "Frue Feddie" på reise frå Amsterdam til Stavanger hausten 1778 låg inne i Stavanger for sjøskade kjøpte skipperen inn "victualier" til bruk for seg og mannskapet: erter, jordeple, hardt brød hos Asbjørn Bager, kornbrennevin, dekketøy - koppar og tallerkar.<sup>152</sup> Og så fekk nok også vertshuseigarane gode slantar av kost- og månadspengane. Så kan vi merka oss at både lege og og apotekar hadde inntekter av framande sjøfolk som kom til byen. Legane Munck og May hadde sjuke matrosar til behandling og under tilsyn, Apotekar Zetlitz forsynte dei sjuke med medisiner.<sup>153</sup>

Og så draup det nok også andre små fordeler på innbyggjarane. Frå Egersund kjenner vi til ei fast og skatta underhaldning på bradbenken kvar laurdag ettermiddag. Det var den såkalla fliseskiftinga. Då samla alle tømmermannskonene seg for å dela flis og avfall mellom seg i like stora haugar. Kona til formannen sørjde for at alt gjekk rett og rektig for seg. Når dette var utført, bar konene vending etter vending heim i kipe. Innimellom det nyttige vart det tid til både prat og meiningsutveksling.<sup>154</sup>

Vi ser at breie grupper i bysamfunnet hadde fordeler av og intekter frå havaristar som kom inn til byen. Handverkarar av ulikt slag tent gode pengar på havaristane. Det galdt og dei mange daglønarane i byen, dei som måte skaffa seg inntekter frå dag til dag med ulike oppdrag. Også kvinner kunne nytta godt av havaristane. Det var først og fremst ved innløsning av mannskap. I tillegg ser vi og at kvinner var inne i handelsverksemd.

Ovanfor viste vi til Birger Lindanger si utsegn om at ein i åra etter 1750 kunne ein som var heldig i bergingsarbeid tena 20 rdl. For det kunne ein skaffa seg ein bøling på fire – fem kyr. I dag vert det betalt mellom 12.000 og 18.000 kroner for ei ku. Vi har og vist til at losar kunne tena summer frå vel over 100 til opp mot 300 riksdalar for ei losing. Dette var likevel unntaket, og langt frå dei som var med å buksera inn havaristar og kunne tena ein riks-

dalar dagen, eller daglønarar som arbeidde med reparasjonar og tente ein halv riksdalar dagen. Like fullt var 20 rdl. ein høgst oppnåeleg sum for daglønarar i Stavanger. Vi bør ha ein viss skepsis til Lindanger sine utsegner om prisar – i alle fall for Stavanger og inntekter der sin del. På den andre sida varierte prisane svært frå år til år i byen – ikkje minst for korn, slik som Johannes Elgvin har vist, og i større grad enn lønene. For denne forfattaren må det då seiast at om eg stiller meg noko undrande til omtale av inntektsnivået i Tananger, så har også inntektsnivået i Stavanger overraska. Det



synest å ha vore høgare enn eg rekna med.<sup>155</sup> Kjeldene som er nytta her, bør kunne gi grunnlag for nøyare pris- og lønsstudiar, og samanlikningar.

Handelshuset Rosenkilde var ved sida av handelshuset Kielland dominerande i Stavanger sist på 1700-talet. Dei var og aktivt med i havaritraffikken. Her har Børge Rosenkilde kvittert for eit mindre oppdrag på firmaet sin bradbenk, 6 rdl.  
Statsarkivet i Stavanger

## Handelshusa

Dei store handelshusa i Stavanger sat på toppen av næringskjeden. Dei dreiv handelsverksemd. Dei rådde over verft og bradbenk. Dei administrerte den store prosessen ein reparasjon var. Dei skaffa arbeidskraft og det meste av det mangfaldet av utstyr og varer som trongst for ein reparasjon, alt frå trevirke og masteemne til den minste spiker. Dei administrerte alt, tok fortenste av alt arbeid, av alle ledd i reparasjonsprosessen, var krumtappen i det heile, havariagentar.

Nedanfor er det eit par oppsett over summar som gjekk gjennom dei to handelshusa Kielland og Ploug (& Sundt). I november 1780 kom som vi har sett ovanom, galiot "Anna" av Altona inn til Stavanger for reparasjon. Skaden var i underkant av 6000 rdl.

Ploug hadde

-rekning for diverse levert til reparasjonen	168.0.20
-rekning for utbetalt arbeidsløn ved lossing og lasting	322.0.22 <sup>156</sup>

Skipet "Die Hoffnung" av Stettin i 1785 på reise frå Bordeauc med sukker, kaffe, indigo og sirup, var ein av dei større reparasjonane. Den kom på 10.538 rdl. Her var handelshuset Kielland kommisær. Her gjekk det store summar gjennom systemet.

- Gabriel Schanche Kielland for leveransar etter rekning	1.519
- Utbetalte omkostningar	805
- Arbeid med lasta og betaling	675
- Arbeid med berginga og betaling	2.253 <sup>157</sup>

Agentane – handelshusa – hadde direkte inntekter ved at dei selde varer til havaristane og ytte dei ulike tenester. Attåt dette hadde havariagentane også kommisjon. I alle havarioppger finn vi til sist i oppgjeret eit formular. Ved oppgjeret for brigg "The Erskine" av Alloa i Skottland heitte det slik frå Kielland si side: "For min Møye og Umage som Commisionair med den Affaire med Tømmermænds og andre daglønneres Afbetaling, samt Regninger derover at holde, saavelsom alt andet paa det nøyeste og accurateste at holde og tæhrl (?) med videre,bru?ges effter den mindste almindelige Coustime a 4proCto af ovenstaaende Capital,.....".<sup>158</sup> Konkurrenten Ploug sit tilsvarande oppsett ved avslutninga av arbeidet med galiotskipet "Anna" av Altona i 1780

lydde "Møye og Umage i denne Vidtløftige affaire med førnødne Tings anskaffelse Og betingelse til allernøieste Priiser, Tømmermænds og andre Daglønneres afbetaling hver uge, Regninger derover, saavelsom alt andet i et og alt paa det accurateste og beste maade skal holde, med videre anføres".<sup>159</sup>

Ved oppgjeret for galiot "Anna" hadde Ploug

- forskot av kapitalen til pengane kan koma i kassen att, og tap på Hafnia wexler banco sedler, rente 6% (aller lågaste rente)	313.2.20
- møye og umage	200

Samla tok Ploug inn i overkant av 900 riksdalar,<sup>160</sup> dels knytte til nærings- og handelsverksemda, dels til den rolla firmaet hadde som havariagent

Sameleis var det for handelshuset Kielland under oppgjeret for "Die Hoffnung"

- For forskot	190
- For tab på Haffniæ vekslar ved veksling frå store til små setlar	142.3.8
- For møye, commision og umage	190.1.18

Postpengar til og frå Helsingør for brev og Adskillige dokument

32.1.6<sup>161</sup>

Havariagentane tok inn pengar på handel, leveransar og tenester til skip og mannskap. Under reparasjonen av skipet "Engel Guardian" hadde Schanche Kielland rekningar på: kranleige 22 rdl, gihnleie 24 rdl, gangspel 6 rdl, pakkhusleige 16 rdl.<sup>162</sup> Då "Anna Maria" av Jacobstad i Finnland låg inne for reparasjon fekk tok Kielland inn 480 rdl., i leige for fire pakkhus.<sup>163</sup> Sameleis hadde Kielland inntekter ved bruk av bradbenken, kalfatring og kjølhaling då snow "William" av Baltimore og "Die Sechs Geschwisters" av Stralsund låg inne for reparasjon. Kjølhalingsplassen kosta ein riksdalar pr. dag. Stralsundskipet låg der i fire dagar.<sup>164</sup> Og då brigg "De 2de Brødre" av Kragerø søkte havn i Stavanger selde Kielland-firmaet varer til skipet for 234 rdl.<sup>165</sup> Då "Die Vrouw Lucia" av Flensburg som i 1794 på reise frå København til Livorno med ei last kveite, kom inn for reparasjon kosta bruken av Jacob Kielland & Sønns pakkhus på "Kierlingholmen" – som lagerplass for lasta - 144 rdl. Firmaet hadde inntekter av lossing og lasting av havaristen. Dessutan selde Kielland krambodvarer for 116 riksdalar. Så hadde firmaet også ei rekning på "ad-



skillige" varer på 112 rdl. Til sist hadde dei 474 rdl. i renter og kommisjonar.<sup>166</sup> Då skipet "Nossa Senhora Da Piedada" låg inne for reparasjon kom denne på 13.502 rdl. Av dette tok Ploug inn 1.446 rdl. Av dei var 964 rdl. vekselskade og forskot, 82 rdl. var kommisjon – møye og umage.<sup>167</sup>

Under reparasjonen av brigg "De 2de Brødre" av Kragerø på reise frå København til Havre Marat i 1795 hadde Kielland to rekingar på tilsaman 234 rdl. Så hadde firmaet 2% rente av utlegg på 2.684 rdl., 53 rdl. wexel skade på Hafnia Vexel, 2% rente, 53 rdl. Dessutan kommisjon 2%, 107 rdl., til saman 213 rdl.<sup>168</sup> Andre oppdrag ga mindre inntekter. Då brigg "Sara Helena" av Farsund på reise frå Portugal til Stavanger låg inne for reparasjon tok Kielland inn 58 rdl. i møye og umage. Dessutan hadde firmaet inntekter av reparasjon og pakkhusleige.<sup>169</sup> Då skip "Mette Marie Margarethe" vart reparert, var Jacob Kielland & Søn kommisjonærar. Dei skulle ha 4% rente av 785 rdl. – "Udlæg og Interesse" – 31.1.16 og "Commission ved denne Affaire" 25 rdl., til saman 51.1.16.<sup>170</sup> Summane kunne vera store og dei kunne vera små. Men dei var del av eit system som ga ein jamn straum av pengar inn i handelshusa sine kassar. Brigg "Johanne Marie" låg inne for ein etter måten mindre reparasjon som kom på 1.693 rdl. Då hadde handelshuset Ploug & Sundt ei rekning på forskotering av pengar, rente, og vekselskade paa Hafnia vexel som det heitte, på 100 rdl. Dei opererte med ei rente på 2 og 4%.<sup>171</sup> Då skipet "Der Helt" måtte reparerast, hadde Kielland 315 rdl. i møye og umage. Fregatt "De Amsterdamsche Galley" av Amsterdam hadde ein skade på 5.995 rdl. Då tok Kielland inn 418 rdl. i kommisjonar.<sup>172</sup> Skip "Broekers" var i 1791 på veg frå Arkhangelsk til Lisboa med ei last "Tarwe" – kveite. Det fekk ein skade på 4.493 rdl. Då hadde Kielland kommisjon/provisjon 172 rdl.<sup>173</sup> Brigg "De Fama" var i januar 1791 på reise frå Bremen til Lisboa. med ei last kveite og lerret. Skaden var på 5.778 rdl. Ploug hadde då for forskot, veskseltap og "Møye og Umage" 494 rdl, med renter på opptil 9%.<sup>174</sup> Vi kan summera opp aktiviteten ved å visa til Lunde. Han seier at i 1794 hadde handelshuset Kielland til gode 28.000 rdl. for utlegg og forskot for priser og ladningar. I 1794–1795 finst 6 oppgjer, i 1800–1801 var "et halvt Dusin" og i februar 1806 14 havaristar til reparasjon.<sup>175</sup>

Det var og skarp konkurranse. Forholdet mellom Kielland og konkurrentane seier Lunde, ser likevel ut til å ha vore tåleg godt. Av og til kunne ein ha fordel av gjensidig støtte eller innbyrdes forretningar. Fleire av dei sat saman med Kielland i borgarrepresentasjonen. I eit skarpare konkurranseforhold

synest han bare å ha stått til Ole Smith Ploug. Dei dreiv same slag forretningar på same marknader. Dei var omtrent jamgamle, begge ærgjerrige og fremadstormande, jevnbyrdige i kunnskapar, men svært ulike i temperament. "De to har sikkert vært hverandre litt for store", seier Lunde.<sup>176</sup>

Det ser også ut for at Kielland hadde forretningsforbindelsar med konkurrenten Torger Reiersen i Egersund. Reiersen åtte ein av dei to bradbenkene i Egersund.<sup>177</sup> Likeeis var det kontaktar mot Karmøy – Skudeneshavn. Og så såg vi ovanom at det også var band mellom Karmøy og Bergen. Såleis ser vi at sist i mars 1786 var Jacob Kielland & Søn kommisjonær for bergensfirmaet H. Fasmer & Søn i samband med at den hollandske briggen "De Courier" oppbrakte det engelske skipet "Manchester" av Hull.<sup>178</sup> Dette bidrog til å auka både aktivitet og fortjenste.

Og så kunne handelshusa også nytta andre fordelar. Dei kunne reparera og kjøpa havaristar som kom inn til byen, eller dei kunne kjøpa inn skip frå andre byar og byggja dei om på eigne verft. Vi skal nemnda nokre eksempel. Fregatten "Printz Friderich" kom inn til Stavanger i februar 1785 på grunn av sjøskade. Den var på reise frå Dunkerque til København. Jacob Kielland overtok skipet ved auksjon, reparerte det og sette fregatten i fart på Middelhavet og Vestindia.<sup>179</sup> Galeas "Jædderen" heitte opprinneleg "Jomfru Anna Elisabeth". Den stranda på Jæren i 1784. Thore Huusebø leidde bergingsarbeidet og dei lukkast i å få fartøyet som var svært skada, trekt av stranda. Etter dette vart det ført til Stavanger og reparert på verftet i Sandvika.<sup>180</sup> Galeasen "Margaretha" var bygt i Holstein i 1780-åra. I 1797 kom galeasen inn til Stavanger for havari. Då kjøpte Helmich Gabrielsen skipet ved auksjon.<sup>181</sup>

Også andre havaristar og også priser vart kjøpte inn til Stavanger. Briggen "Gabriel Kielland" vart bygt i England i 1794 og heitte då "The Young Mary". I 1797 vart briggen tatt i prise av franskmennene og ført inn til Bergen. Danchert Danchertsen i Bergen selde skipt til Jacob Kielland & Søn. Firmaet bygde skipet om – muligens i Stavanger – og ga det navnet "Gabriel Kielland".<sup>182</sup> "Wenus" vart truleg innkjøpt frå Stockholm i 1796 av handelshuset Ploug & Sundt, samt av kjøpmann Johan H. Dahl, visstnok i havarert stand. I 1796 vart skipet ombygt på Kjeringholmen.<sup>183</sup> Og til sist, brigg "Amalia Cornelia" vart bygt i England i 1787. Briggen vart prisedømt og Cornelius Middelthon kjøpte den i 1794 av agent Hans Krohn i Bergen.<sup>184</sup>

## Konklusjon

Hovedponget med dette arbeidet har vore å undersøka havaritrafikken sin plass og betydning i Stavanger sist på 1700-talet. Den har vore ein kvit flekk på kartet. Her har vi vist at havaritrafikken var av stor betydning for Stavanger i dei åra som er omhandla. Eg vil ikkje koma med same tanke eller påstand som for Egersund og Sogndalstrand, nemleg at havaritrafikken kan ha redda desse to stadene i vanskelege år. Det kan likevel hevdast at havarinæringa må har vore eit vesentleg tilskot til næringslivet i den vesle kystbyen Stavanger i ein særns vanskelge periode for bysamfunnet. Vi har og utvida det geografiske området for havaritrafikken til nord for Jæren. Her var slik aktivitet på Karmøy, men endå meir i Stavanger. Byen var eit av mange sentra for havaritrafikken på kyststrekninga frå Kristiansand til Boknafjorden.

Vi har vist den breie aktiviteten havariverksamda førte til i byen, for alle, agentar, offentlege styresmakter, handverkarar av mange slag, vertshuseigarar og kjøpmenn, daglønningar, kvinner og menn.

Vi har og kasta nytt lys over havariveksemda si betydning for bygdene langs kysten. Den har til nå ikkje vert ansett som særleg sentral eller spesielt inntektsgivande. Det kan stå fast, men med modifikasjonar. Vi ser at losane langs jærkysten og i Boknafjord-området rett ofte kunne få gode inntekter og inntekter langt utover ordinære lospengar når dei førte havaristar til trygg havn. Det må også ha vore slik at strandsitjarar og bønder som budde nær havnene i Sirevåg og endå meir Tananger, ofte kunne skaffa seg betydelege ekstra inntekter ved innberging, pumping og buksering av sjøskadde skip.

Vi har og sett at her ligg nye utfordringar. I dette arbeidet har eg i hovedsak nytta meg av Stavanger byfogd sitt arkiv ved Statsarkivet i Stavanger. Dei aktuelle kjeldeseriane har lege unytta til nå. Statsarkivet har også handelshuset Kielland sitt arkiv i magasina sine. Dette vil kunna gi viktig både utfyllande og ny informasjon. Og så ligg her ei utfordring i å undersøka havaritrafikken nordover kysten, ikkje minst Bergen og Trondheim, der denne delen av historia synest ukjent.

Men så langt – Stavanger var etablert som ein viktig by for havaritrafikken, og havaritrafikken som ei viktig næring for ein by som hadde vanskelege år sist

på 1700-talet, i åra før den velsigna silda seig inn på Boknafjorden og ga byen og fylket framgang og vekst i tiår etter tiår utetter 1800-talet.



Stavanger 1810. Byen stod framføre ei eventyrleg utvikling og vekst der rike sildefiske skulle spela den sentrale rolla. I trongare år sist på sist på 1700-talet hadde havaritrafikken vore med på å sikra levegrunnlaget for høg og låg i den vesle kystbyen, slik som det også hadde gjort for Egersund og Sogndalstrand og byane på Agder. For kystbyane nordover har havaritrafikken truleg også hatt betydning. Kor stor den har vore, vil framtidig forskning kunna visa. *Rekonstruksjon av Stavanger 1810. Unnleiv Bergsgard og Helge Schjelderup. Museum Stavanger*



## Litteratur:

Abrahamsen, Olav Arild. 1997. Farsund Bys Historie I. En by blir til. Fra stedet oppkomst til 1850.

Austbø. Anne Tove m.fl. 2008. Stavanger byleksikon Beskrivelse til Kaarterne over de Norske kyster. 1806. Udgivet fra det Kongelige Søe Kaarte Archiv
Bratbak, Bjørn og Nortsjenko, Alexander. 2005. Ruserne i Eikvåg 1779 - 1780
Elgvin, Johannes 1956. En by i kamp. Stavanger bys historie 1636 – 1815
Eliassen, Finn-Einar. 1995. Mandal bys historie. Den førindustrielle byen ca. 1500 – 1850
Ersland, Geir Atle og Solli, Arne. Stavanger bys historie 1. Bispeby og borgarby frå opphavet til 1815 (Arne Solli)
De Fine, Bendix Christian. 1745/1952 Stavanger Amptes Udførlige Beskrivelse
Fossen, Anders Bjarne. 1979. Bergen Bys Historie II. Borgerskapets by 1536 - 1800
Fyllingsnes, Frode. 2004. Karmøys historie – furet værbitte over vannet. Fra refor-masjonen til 1800
Fyllingsnes, Frode. 2013. Hå kulturhistorie band 2. Frå 1000-talet til 1870
Grude, Egil Harald. 1996. Egersund bys historie. Strandsted og ladested. Egersund fram til 1880
Gulbrandsen, Ågot og Klev, Årdne Fardal. 1997. Ryggen til Norge – Blikket mot havet
Hartvedt, Gunnar Hagen. 1994. Bergen Byleksikon
Johannesen, Dag Hundstad. 1996. Klevefolk. Historien om en havn
Johnsen, Arne Odd. 1958. Kristiansunds Historie III. Fra lokal til basjonal frigjøring 1742 – 1814
Koren, Daniel Bremer Juell. 1914/1989. Omkring Lindesnes. Bileder fra og opplysninger om Lister og Mandals Amt
Lindanger, Birger. 1980. Soga om Sola og Madla. Band I
Lindanger, Birger. 1988. Randaberg. Kultursoga til 1945
Lindanger, Birger. 1990. Klepp. Bygdesoge fram til 1837
Lunde, Johs. 1963. Handelshuset bak Garman & Worse. Jacob Kielland & Søn Michaelsen M.L. 1927. Stavanger Sjøfarts Historie. Seilskibene og Seilskibsfarten i aarene fra 1600 til 1922.
Næss, Hans Eyvind (red.) 1991. For rett og rettferdighet i 400 år. Sorenskriverne i Norge 1591 - 1991
Sars, Michael. 1969. Havaritrafikken – en næring som forsvant. I: Det tidligere Mandal prestegjeld
Steen, Sverre, 1941. Kristiansands Historie 1641 - 1814
Supphellen, Steinar. 1997. Trondheims Historie II
Svendsen, Roar og Ersland, Bjørn Arild Hansen. 2000. Utsira fram til år 2000. His-torien om et øysamfunn
Sørbø, Johan. 2013. Strandingar på rogalandskysten. I ei tidsramme frå 1600 til 1800 talet.

## Utrykte kjelder i Statsarkivet i Stavanger:

Stavanger byfogdembete CB1: 1768-1794
Stavanger byfogdembete CB2: 1795-1796
Stavanger byfogdembete CA1: 1776-1780
Stavanger byfogdembete CA2: 1781-1783
Stavanger byfogdembete CA3: 1784-1785
Stavanger byfogdembete CA4: 1786-1789
Stavanger byfogdembete CA5: 1790-1792
Stavanger byfogdembete CA6: 1796-1798
Stavanger byfogdembete CA7: 1799-1803

Stavanger byfogdembete. Bytingsprotokoll 47, 1788-1798: Sak 7. august 1793, fol. 269b-270a

Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 90, 1774-1778
Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 91, 1778-1782
Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 92, 1781-1785
Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 93, 1784-1789
Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 94, 1788-1793
Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 95, 1793-1796
Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 96, 1796-1801
Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 97, 1801-1807

## Noter

- ↑ Eliassen I, 1995. s. 319, 345
- ↑ Eliassen I, 1995. s. 414
- ↑ Sjå og: Sars, 1969. s. 3-30, Johannesen, 1996. s. 25-38
- ↑ Eliassen I, 1995. s. 345, Sars. 1969. s. 15-18
- ↑ (Sjå og Karmøy III s. 95-114, s. 301- 311. Hvorfor oppstod strandstedene s. 346 – 346)
- ↑ Koren, 1914. s. 67,128-129, 152
- ↑ Sjå og: Steen, 1941.s. 356-359
- ↑ Eliassen I, 1995. s. 134
- ↑ Eliassen I, 1995, s. 126
- ↑ Eliassen I, s. 134-137, Grude s. 107-108
- ↑ Eliassen I, 1995, s. 257-259, 297, 347-353, 401-402
- ↑ Eliassen I, 1995, s. 376, 402
- ↑ Eliassen II, 1995 s. 23-24, 80-81, 98, 102, 107, 115-116, 121-123
- ↑ Abrahamsen, 1997. s. 55
- ↑ Abrahamsen, 1886. s. 53-54, 58
- ↑ Abrahamsen, 1997. s. 53-59
- ↑ Eliassen I, 1995, s. 319, 345
- ↑ Abrahamsen, 1997, s.184-189, Gulbrandsen & Klev. 1997, s. 57-58
- ↑ Bjørn Bratbak & Nortsjenko, 2005. s. 21
- ↑ Fossen 1979, s. 676-677, Hartvedt s. 121
- ↑ Johnsen, 1958, s. 524
- ↑ Supphellen, 1997. s. 272
- ↑  Dette byggjer på Grude, 1996, s. 101-128
- ↑ De Fine 1745/1987, s. 58
- ↑ Grude 1996, s. 123 og Beskrivelse til Kaarterne over de Norske Kyster udgivet fra det Kongelige Søe Kaaarte Archiv, København 1806
- ↑ Grude 1996, s. 107
- ↑ Lister sette opp av forfattaren etter gjennomgang av sjørettsaker for soren-skrivaren i Jæren og Dalane og havarilister i Grude, Egersund 1996 med grunnlag
- ↑ Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 90, 1774-1778
- ↑ Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 91, 1778-1782
- ↑ Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 92, 1781-1785
- ↑ Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 93, 1784-1789
- ↑ Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 94, 1788-1793
- ↑ Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 95, 1793-1796
- ↑ Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 96, 1796-1801
- ↑ Sorenskrivaren i Jæren og Dalane, tingbok 97, 1801-1807
- ↑ Næss (red.) 1991, s. 222
- ↑ Grude, 1996, s. 127-128
- ↑ Lindanger 1988, s. 127-128
- ↑ Fyllingsnes 2013, s. 194-196
- ↑ Lindanger 1990, s. 313
- ↑ Lindanger 1980, s. 350-353, Beskrivelse til Kaarterne over de Norske Kyster udgivet fra det Komngelige Søe Kaaarte Archiv, København 1806, Kart No. 4, s. 31-32
- ↑ Beskrivelse til Kaarterne over de Norske Kyster udgivet fra det Komngelige Søe Kaaarte Archiv, København 1806, Kart No. 4, s. 24-31, For Kiøøe: Norges Sjøatlas 1983, s. 181
- ↑ Fyllingsnes 2004, s. 81, 117, 121, 375-379
- ↑ Svendsen og Ersland 2000, s. 141-147, Lindanger 1980, s. 350, Lindanger 1990 s. 312-313
- ↑ Fyllingsnes, 2004, s. 95-114, 201-311-345-346
- ↑ Sa.St. Stav.byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1798
- ↑ Fyllingsnes 2004, s. 376
- ↑ Beskrivelse til Kaarterne over de Norske Kyster udgivet fra det Komngelige Søe Kaarte Archiv, København 1806
- ↑ Elgvin, 1956. s. 39
- ↑ Elgvin, 1956. s. 103
- ↑ Elgvin, 1956. s. 269

[38] Elgvin, 1956. s. 28

[39] Solli, 2012. s. 358-359

[40] Stavanger Byleksikon, 2008, s. 438

[41] Stavanger Byleksikon, s. 268, 269, 319, 439

[42] Stavanger Byleksikon, s. 268,269

[43] Elgvin 1956, s. 377-378

[44] Elgvin 1956, s. 350-352, 370-371,420

[45] Lunde 1963, s. 120

[46] Lunde 1963, s. 121 Her kan vi merka oss at i dei registreringane som ligg til grunn for denne artikkelen, er det berre registret fire havaristar i Stavanger dette året. Denne skilnaden vil kunna forklarast ved nærare gjennomgang av Kielland-arkivet og eventuelt sjørettsaker for Jæren og Dalane og Karmsund (og Hesby) sorenskrivarembete.

[47] Tala for Sogndalstrand og Egersund er henta frå Grude 1996 og for Stavanger frå oversikter sette opp av forfattaren etter gjennomgang av sjørett/sjø-skadesaker i Stavanger byfogdarkiv

[48] Elisassen I, s. 345-347

[49] Lunde 1963, s. 65-68, Grude 1996, s. 107

[50] Eliassen, I, 1995, s. 557-558

[51] Lunde 1963, s. 66

[52] Lunde 1963, s. 64-68

[53] Lunde 1963, s. 56, 64-68

[54] Dette bygger på lister sette opp av forfattaren etter gjennomgang av sjø-rett/sjøskadesaker i Stavanger byfogdarkiv

[55] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1776-1777

[56] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1780

[57] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1780

[58] Sa.St. Stav. byf. CA7, Sjørettsaker 1799-1803, legg 1799

[59] Sa.St. Stav. byf. CB1, Sjøskadeforretninger 1768-1794, legg 1793

[60] Sa.St. Stav. byf. CB2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1795

[61] Sa.St. Stav. byf. CA7, Sjørettsaker 1799-1803, legg 1800

[62] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1797

[63] Sa.St. Stav. byf. CA7, Sjørettsaker 1799-1803, legg 1801-1803

[64] Sa. St. Stav. bf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1778

[64] Sa.St. Stav. byf. CB 2, Sjøskadeforretninger 179-1796, legg 1795

[66] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1783

[67] Sa.St. Stav. byf. CB1, Sjøskadeforretninger 1768-1794, legg 1794

[68] Sa.St. Stav. byf. CB 2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1795.

[69] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1779

[70] Sa.St. Stav. .byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1776-1777

[71] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1798

[72] Sa.St. Stav. byf. CA7, Søretsaker 17991803, legg 1799

[73] Sa.St. Stav. byf. CB1, Sjøskadeforretninger .1768-1794, legg 1794

[74] Sa.St. Stav. byf. CB3, Sjøskadeforretninger 1800-1803, legg 1801

[75] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1776-1777

[76] Sa.St. Stav. byf. CB 2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1796

[77] Sa.St. Stav. byf. CA7, Sjørettsaker 1799-1803, legg 1801-1803

[78] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1798

[79] Sa.St. Stav. byf. CB 2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1795.

[80] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1797.

[81] Sa.St. Stav. byf. CA7, Søretsaker 1799-1803, legg 1801-1803

[82] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1797og 1798

[83] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1796-1797

[84] Sa.St. Stav. byf. CA4, Sjørettsaker 1786-1789, legg 1789

[85] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1797

[86] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1797

[87] Sa.St. Stav. byf. CB1, Sjøskadeforretninger 1768-1794, lakune 1770-1791, legg 1794

[88] Sa.St. Stav. byf. CB 1, Sjøskadeforretninger 1768-1794, lakune 1770-1791, legg 1792, 1793.

[89] Sa.St. Stav. byf. CA7, Sjørettsaker 1788-1803, legg 1800

[90] Sa.St. Stav. byf. CA5, Sjørettsaker 1790-1792, legg 1791

- [91] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1776-1777
- [92] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1782
- [93] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1796-1797
- [94] Sa.St. Stav. byf. CA5, Sjørettsaker 1790-1792. legg 1791
- [95] Sa.St. Stav. byf. CA7, Sjørettsaker 1799-1803, legg 1801-1803
- [96] Sa.St. Stav. byf. CA5, Sjørettsaker 1790-1792, legg 1792
- Sa.St. Bytingsprotokoll, 47, 1788-1798, sak 7. august 1792, fol 269b-270a
- Sa.St. Stav. byf. CA4, Sjørettesaker 1786-1789, legg 1786
- [97] Grude, 1996, s. 120
- [98] Sørbø, 2013, s. 78-81
- [99] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1796-1797
- [100] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1796-179
- [101] Sa.St. Stav. byf. CA3, Sjørettsaker 1784-1785, legg 1785
- Sa.St. Stav. byf. CA4, Sjørettesaker 1786-1789, legg 1786
- [102] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1779
- [103] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1782
- [104] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1778
- [105] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1781
- [106] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettesaker 1781-1783, legg 1783
- [107] Sa.St. Stav. byf. CA7, Sjørettsaker 1799-1803, legg 1800
- [108] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1797 og 1798
- [109] Grude 1996, s. 107
- [110] Sa.St. Stav. byf. CB3, Sjøskadeforretninger 1800-1803, legg 1802
- [111] Fyllingsnes. Karmøy II, s. 122
- [112] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1796-1797
- [113] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1780
- [114] Sa.St. Stav. byf. CA3, Sjørettsaker 1784-1785, legg 1785
- Sa.St. Stav. Byf. CA4, Sjørettsaker 1786-1789, legg 1786
- [115] Opstillingar med grunnlag i register samanstilte av forfattere
- [116] Sa.St. Stav. byf. CA5, Sjørettsaker 1790-1792, legg 1792
- [117] Sa.St. Stav. byf. CA5, Sjørettsaker 1790-1792, legg 1790
- [118] Sa.St. Stav. byf. CB1, Sjøskadeforretninger 1768-1794, lakune 1770-1791, legg 1794
- [119] Sa.St. Stav. byf. CB2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1795
- [120] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1780
- [121] Sa.St. Stav. byf. CB 2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1795
- [122] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1781
- [123] Sa.St. Stav. byf. CB1, Sjøskadeforretninger 1768-1794, lakune 1770-1791, legg 1794
- [124] Sa.St. Stav. byf. CA3, Sjørettsaker 1784-1785, legg 1785
- [125] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1780
- Sa.St. Stav. byf. CA3, Sjørettsaker, 1784-1785, legg 1785
- Sa.St. Stav. byf. CA4, Sjørettsaker 1786-1789, legg 1786
- [126] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1789, legg 1778
- [127] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1782
- [128] Sa.St. Stav. byf. CA3, Sjørettsaker 1784-1785, legg 1785
- Sa.St. Stav. byf. CA4, Sjørettsaker 1786-1789, legg 1786
- Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1778
- [129] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1782
- [130] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1796-1797
- [131] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1792-1793
- [132] Sa.St. Stav. byf. CB1, Sjøkadeforretninger, 1768-1794, lakune 1770-1791, legg 1792-1793
- [133] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1781
- [134] Sa.St. Stav. byf. CA7, Sjørettsaker 1799-1803, legg 1799
- [135] Sa.St. Stav. byf. CB1, Sjøskadeforretninger 1768-1794, lakune 1770-1791, legg 1792
- [136] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1781
- [137] Sa.St. Stav. byf. CA5, Sørrettsaker 1790-1792, legg 1791
- [138] Sa.St. Stav. byf. CB2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1796
- [139] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1782
- [140] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1780

- [141] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1781
- [142] Sa.St. Stav. byf. CA3, Sjørettsaker 1784-1785, legg 1785
- Sa.St. Stav. byf. CA4, Sjørettsaker 1786-1789, legg 1786
- [143] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1783
- [144] Sa.St. Stav. byf. CA4, Sjørettsaker 1786-1789, legg 1786
- [145] Sa.St. Stav. byf. CB1, Sjøskadeforretninger 1768-1794, lakune 1768-1794, legg 1794
- [146] Sa.St. Stav. byf. CB2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1795
- [147] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1780
- [148] Sa.St. Stav. byf. CA4, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1778
- [149] Sa.St. Stav. byf. CB2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1795
- [150] Sa.St. Stav. byf. CB1, Sjøskadeforretninger 1768-1794, legg 1794
- [151] Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1796-1797
- [152] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1778
- [153] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1781
- Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1782
- Sa.St. Stav. byf. CA6, Sjørettesaker 1796-1798, legg 1797
- Sa.St. Stav. byf. CA7, Sjørettsaker 1799-1803, legg 1799
- Sa.St. Stav. byf. CB2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1795
- Sa.St. Stav. byf. CB 2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1795
- [154] Grude 1996, s. 198
- [155] Elgvin 1955, s. 277, 308, 325, 344, 360, 363- 363, 283 og 390
- [156] Sa.St. Stav. byf- CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1780
- [157] Sa.St. Stav. byf. CA3, Sjørettsaker 1784-1785, legg 1785
- Sa. St. Stav. byf. CA4, Sjørettsaker 1786-1789, legg 1786
- [158] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1776-1777
- [159] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1780
- [160] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1780
- [161] Sa.St. Stav. byf. CA3, Sjørettsaker 1784-1785, legg 1785
- Sa.St. Stav. byf. CA4, Sjørettsaker 1786-1789, legg 1786
- [162] Sa.St. Stav. byf. CB1, Sjøskadeforretninger 1768-1794, legg 1794
- [163] Sa.St. Stav. byf. CB2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1796
- [164] Sa-St. Stav. byf. CA6, Sjørettsaker 1796-1798, legg 1796-1797
- Sa.St. Stav. byf. CB3, Sjøskadeforretninger 1800-1803, legg 1800 og 1801
- [165] Sa.St. Stav. byf. CB2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1795
- [166] Sa.St. Stav. byf. CB1, Sjøskadeforretninger 1768-1794, legg 1794
- [167] Sa.St. Stav. byf. CA2, Sjørettsaker 1781-1783, legg 1782
- [168] Sa.St. Stav. byf. CB2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1796
- [169] Sa.St. Stav. byf. CA1, Sjørettsaker 1776-1780, legg 1779
- [170] Sa.St. Stav. byf. CA5, Sjørettsaker 1790-1792, legg 1790
- [171] Sa.St. Stav. byf. CB2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1795
- [172] Sa.St. Stav. byf. CA4, Sjørettsaker 1786-1789, legg 1789
- [173] Sa.St. Stav. byf. CA5, Sjørettsaker 1790-1792, legg 1791
- [174] Sa.St. Stav. byf. CA5, Sjørettsaker 1790-1792, legg 1791
- [175] Lunde 1963, s. 132
- [176] Lunde 1963, s 70, 130 og 132
- [177] Lunde 1963, s. 64-65
- [178] Sa.St. Stav. byf. CB2, Sjøskadeforretninger 1795-1796, legg 1796
- [179] Michaelsen s. 78
- [180] Michaelsen s. 84
- [181] Michaelsen s. 96
- [182] Michaelsen s. 95
- [183] Michaelsen s. 92-93
- [184] Michaelsen s. 84

## SUMMARY

The County of Rogaland with its medieval city of Stavanger, is situated in the south-western corner of Norway, bordering on the North-Sea. The southern approaches along the distict of Jæren are open and exposed, the northern along the district of Ryfylke and Karmsund shelterd by many islands and skerries.

Shipping has always been lively and varied. In the age of sail ships sailed along the coast, or they passed in their trade to and from harbours in the Baltic, in UK, on the Continent, the North of Russia, across the Atlantic, and also to the Faroes, Iceland and Greenland.

Many of these ships were damaged at sea and had to seek a harbour of refuge to save the lives of the crew, cargo and ship. In the many cities and small towns along the coast of southern Norway, from Kristiansand to Mandal, Farsund, Flekkefjord, Sogndalstrand and Egersund, the latter two being situated in Rogaland, the repairing of ships that had suffered damage at sea grew to a very important industry during the 18th Century. Hundreds of ships, not to say thousands, were repaired and made seaworthy.

Until now the knowledge about ship repairing in the 18th Century City of Stavanger has been scant. Even resent comprehensive research into the history of Stavanger has not touched the theme to any extent. That is also the case for cities and towns further north on the Norwegian coast; Bergen, Kristiansund and Trondheim. As far as Stavanger is regarded this is quite remarkable. The Regional State Archives in Stavanger (Statsarkivet i Stavanger) offers rich and until now untouched sources on ships seeking harbour of refuge to be repaired. In the years 1778–1803 203 ships were repaired in Stavanger, 132 in Egersund and 62 in Sogndalstrand. The total county number of nearly 400

ships, more than half of them in Stavanger, is impressive, though much lower than the case in the Kritiansand-Farsund area.

This industry which this article is a first step into the research of, was of huge importance for the city at large, and especially for its rich merchant ship-owners. They founded three shipyards during the last decades of the 18th Century. These yards supplied the Stavanger fleet with a number of newbuildings. Their second and probably as important task, was to repair ships seeking harbour of refuge in the city. The small group of merchant ship owners added very considerably to their incomes from this trade, and competed successfully against the southern towns of Sogndalstrand and Egersund, and also against competing activities on the island of Karmøy further north along the coast of Rogaland. These activities also gave rewarding work, often months at length, to Stavanger’s craftsmen of different trades and day-workers Women also took part in the activities. Some acted as merchants, providing ships with sails and timber. Others rented out lodgings for the shipwrecked crews. Pilots and farmers in the coastal areas south and north of Stavanger also made money, the pilots even sometimes small fortunes, from salvaging ships and bringing them to port.

This history of the Stavanger 18th Century sea-wrecked ships repairing industry is many-faceted, and the sources rich. This article is a first step into an until now almost unknown chapter of the city history. It also invites to further research both as far as Stavanger is regarded, and further north in cities and towns along the coast of Norway.