

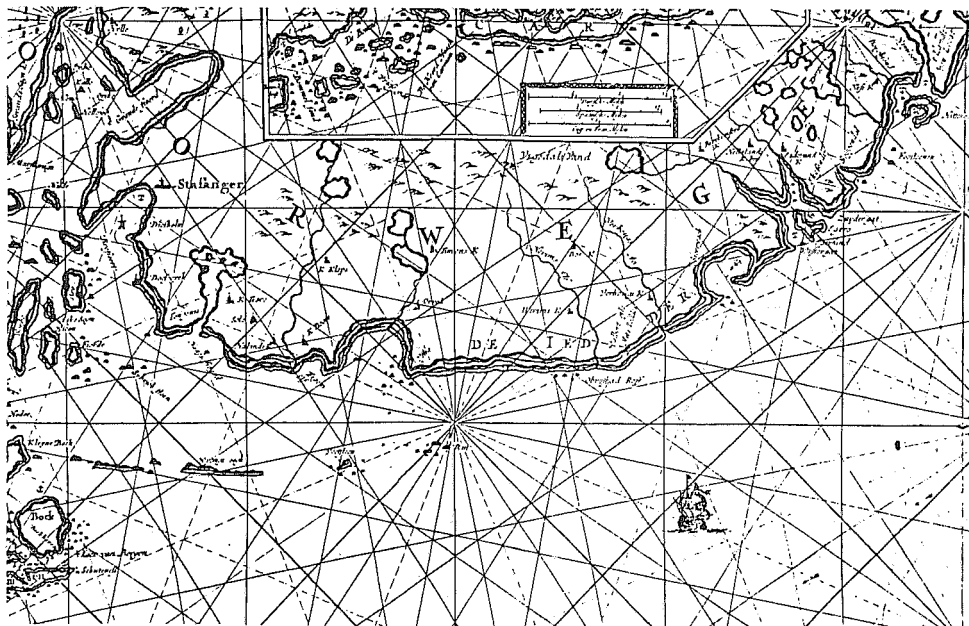
TREKK FRA LOSVESENETS HISTORIE I ROGALAND DEL I

I – Generell loshistorikk

Los- og kjentmannsvesenet er en gammel ordning langs kysten vår. De eldste sikre opplysningene om en slik ordning er fra 1200-tallet.¹ Den gamle norske betegnelsen på kjentmann var «Leiðsogumaðr». Lenger sør i nordsjølandene brukte man i middelalderen betegnelsen «lodman», og dette er kilden til den nyere betegnelsen los, som ikke ble tatt i bruk her i landet før på 1500-tallet. Alt i Magnus Lagabøters landslov av 1274 finns det bestemmelser om losing av de kongelige leidangskipene, og takster for losing på de ulike deler av kysten.² Losbestemmelsenes plassering i lovverket tyder på en nær tilknytning til forsvaret allerede på dette tidspunkt, en tilknytning som forøvrig fortsatte i de følgende hundreårene. Og i Bergens bylov fra 1276 er det bestemmelser om at skipperen på et handelsfartøy må holde los for egen regning. I Bergen var ellers losene organisert i egne laug alt på 1200-tallet.

I en forordning fra 1561 heter det at dersom en person lar seg hyre som los, og skipperen får skade på skip eller gods på grunn av hans forsømmelse eller uerfarenhet, skal vedkommende være pliktig til å bøte skaden dersom han er i stand til det. Makter han ikke å betale skaden, skal skipperen ha hånd om hans liv – dersom skaden kan bevitnes av tre forskjellige personer. I forordningen av 1561 ble også prinsippet om losplikt innført for første gang, selv om denne plikt foreløbig var begrenset til å gjelde innenfor en «lodsmands farvann».³

I Christian 5.s lov av 1687 gjentas disse bestemmelsene.⁴ I tillegg innføres prinsippet om opplysningsplikt: skipperen skal straks han tar los ombord oppgi skipets dyptgående. Oppgir han feil, skal han være skyldig å betale losen 16 lod sølv for hver fot han har fortiet. Men losens store ansvar opprettholdes: kan losen ikke betale den skade han forårsaker, «da have hand forbrudt sit Liv».



Nederlandsk kart over Norges sørvest-kyst fra Boknafjorden til Lista (Iohannis van Keulen ca. 1650).

Kartets kvalitet illustrerer med all ønskelig tydelighet behovet for en los- og kjentmannsordning langs kysten.

+ Bergens Sjøfartsmuseums samlinger.

A Dutch chart drawn by Iohannis van Keulen about 1650, showing the coast of Norway from Boknafjorden north of Stavanger to Lista (The Naess).

The early charts were rather inaccurate and could not be relied upon as a safe means of navigation.

In order to minimize risks and the danger of shipwreck sailors depended on services rendered by skilled pilots.

Ordningen med å besikke losere, dvs. utstyre dem med et offentlig dokument som ga rett til losing i et bestemt farvann, ser ut til å ha kommet først på 1600-tallet. Det eldste offentlige losbrev en kjenner til er fra 1654.⁵ Disse brevene ble fra først av undertegnet av kongen, senere av festningskommandant eller sjøoffiser, eller i noen tilfeller av magistrat. Dokumentet ble vanligvis tildelt etter søknad, der søkeren måtte dokumentere at han var kjent i farvannet. Noen spesiell utdannelse fantes ikke, og det var heller ingen

offentlig kontroll med at losene hadde de nødvendige kvalifikasjoner. Men et forsøk på kontroll lå tydeligvis i de meget strenge straffene for svikt og tjenesteforsømmelse.⁶

Det bildet som avtegner seg av lossystemets utvikling fra de eldste tider og fram til begynnelsen av 1700-tallet er da at det hadde sin opprinnelse i og omkring de største handelsbyene: Bergen, Oslo, Nidaros, Tunsberg osv. Det var her losordningen først ble et fast organisert system og losing ble et eget yrke – med yrkesutøverne organisert i egne laug. Som vi har sett var dette tilfelle i de store handelsbyene alt på 1200-tallet. Og i disse områdene var det også losplikten først ble innført. Men langs resten av kysten var skipperne avhengige av rent lokale kjentmenn, hvis de ikke kjente leia selv. Etter hvert vokste det imidlertid også fram losingstilbud på kystområdene mellom handelsbyene. Utover på 1600-tallet kan man således tale om fire ulike kategorier loser:

- de rene yrkesloser, som holdt til i byene og senere på naturlige lossteder langs kysten. Denne gruppens tradisjoner går som vi har sett tilbake til middelalderen, til byenes og handelsstedenes framvekst.
- loser med kongebrev, eller annen høy myndighets godkjennelse til losing i avgrensede områder. Deres losingsrettigheter var ofte kombinert med andre, nærliggende forpliktelser (havnetilsyn, tilsyn med sjømerker o.l.)
- farvannskyndige folk, som loste ved behov og i nødtilfeller. Denne mulighet ble formalisert ved en kongelig forordning fra 1705, der det heter at når et skip gjør nødtegn etter los (skudd, sammenbinding av flagg, blinklys, eller heising av to lykter over hverandre), skal de nærmeste loskyndige på land være forpliktet til av ytterste evne å forsøke å lose skipet havn. Betaling skjer etter skjønn hvor der ikke er fastsatt takst.
- i spesielle krigssituasjoner kunne lokalkjente blant skipsmannskapet fungere som loser på krigsskipene.

Det var imidlertid betydelig tilfeldighet og uklarhet når det gjaldt kompetanseforhold disse ulike gruppene imellom. Omkring 1700 ser det ut til at ordningen med losbrev fungerer særlig dårlig, idet losenes privilegier ikke respekteres av konkurrerende farvannskjente folk, og klagen strømmet inn til admiralitetet. Særlig er forholdene uholdbare i endel sørlandsbyer, der det klages over at ukvalifiserte personer – «borgere, krambodsvender, smaa drenge, ja sogar kvindemennesker undertiden» – tar på seg losing, og dermed

bidrar til å undergrave eksistensgrunnlaget for de mer profesjonelle losene.⁷

Dette var – ved siden av et sterkt opplevd behov under den store nordiske krig (1709–20) – årsak til at det i 1720 tvang seg fram en nyordning av lossystemet. Først nå fikk man et lossystem som var ordentlig utbygd og organisert. Nyordningen i 1720 var basert på en omfattende undersøkelse av de eksisterende forhold langs kysten, utført av en av Tordenskiolds offiserer – Gabriel Christiansen.^{8, 9} Hans forslag til nyorganisering av lossystemet ble i alt vesentlig grad akseptert av admiralitetet i København. Av innholdet i de nye bestemmelsene kan nevnes:¹⁰

Kysten ble nå inndelt i to overlosdistrikter, det søndenfjellske fra svenskegrensa til Åna Sira, og det nordenfjellske fra Åna Sira og nordover, med en overlos til å administrere hvert sitt distrikt. Overlosene ble pålagt å inndeleg sine distrikter i losoldermannskap, og tilsette losoldermenn og losere i disse. Til losoldermann skulle velges den eldste og dyktigste av losene som kunne lese og skrive. Han skulle føre journal over alle innkommende skip, og alle losinger som ble foretatt. Dessuten skulle han innkassere lospenger og fordele disse mellom losene, seg selv og overlosen etter foreskrevet mønster. Losoldermannen skulle også ha tilsyn med havneforholdene i oldermannskapet. Losing ble fra nå av reservert for dem som av overlosen var meddelt «lospatent», og losing av andre var forbudt under trussel om straff. Før losene ble meddelt lospatent, skulle de dokumentere sin dugelighet overfor overlosen, og avlegge ed til kongen.

Edsformularet hadde følgende form:

«Jeg NN Oldermænd/Lots på NN havn lover og sværger hermed, at Jeg ikke alleene skal være Hans Kongl. Majt. som min aller naadigste Arve Herre Lydig, huld og Troe, men og hørsommelig rette mig effter den om Lotz-væsenet gjorde eller her effter giørende Anordning, beviise min foresatte Ober Lotz saa vel som Oldermænd ald ærbødighed og lydighed, flittig beoagte den min anfortroede Tieniste, og ellers i alle maader mig forholde som det een duelig og Ærlig Oldermænd/Lotz vel eigner og anstaar, alt under vedbørlig Straff effter min foresatte Øfrighets Kiendelse og gotfindende. Saa sant mig Gud og hans hellige Ord skal hielpe.»¹¹

Ved innføringen av nyordningen ble de eldre losenes dugelighet vesentlig kontrollert ved at overlosen foretok muntlig eksaminasjon, mens kontrollen

av nye loser var grundigere, og var basert på både praktiske prøver og muntlig eksaminasjon. Det var konkurranse mellom aspirantene, og bare de best kvalifiserte ble meddelt patent. De som hadde avtjent verneplikt i marinen ble gitt fortrinnsrett. Ut over dette var det ikke bestemt noe om tilgangen til yrket, og noe organisert utdanning forekom ikke.

Opplæringen foregikk i vesentlig grad som praktisk opplæring med en eldre los som instruktør. Denne opplæringsformen medførte at losferdighetene oftest gikk i arv fra far til sønn, og losyrket var derfor i stor utstrekning knyttet til bestemte familier og slekter.¹² Nyordningen av 1720 innebar også en betydelig innkortning av losingsavstandene. Mens losene før nyordningen kunne lose 10–12 mil fra hjemstedet, ble normen nå at det bare skulle loses 1–2 mil innenskjærs og 3–4 mil til havs, slik at losene kunne komme tilbake til hjemstedet innen rimelig tid.

Losordningen av 1720 innebar ikke noen generell losplikt for alle skip. Men ved en tilleggsforordning av 1721 tok man et skritt i denne retning, idet alle skip – enten de hadde brukt los eller ikke – skulle betale lospenger. Admiralitetets intensjon med innføring av generell losplikt var å trekke losene inn i tollkontrollen. Losene ble da også i 1721 pålagt – under eds ansvar – å oppgi tollsvik som ble observert ombord.

Når det gjaldt lospenger, fastsatte ordningen av 1720 visse takster pr. sjømil og fot dypgående. Men under spesielle omstendigheter, særlig uvær, ble det tillatt akkordering om prisen. Malmjakter og andre fartøyer som stakk mindre enn 5 fot var fritatt fra losplikt, men i den grad de tok los ble prisene bestemt ved akkordering. Det viste seg imidlertid fort at de vedtatte normene var for skjematiske, og takstene for høye. De ble derfor snart modifisert, til faste priser for spesifiserte avstander, og ellers egne takster for distanse-losing eller mil-losing, med forskjellige priser for sommer- og vinterhalvåret. Fordelingen av lospengene ble foretatt av losoldermannen, på den måten at $\frac{1}{10}$ av alle lospengene gikk til overlosen, mens resten ble fordelt mellom oldermannen og losene – slik at oldermannen hadde $1\frac{1}{2}$ gang så mye som de øvrige losene. Når det ellers gjaldt spørsmålet om konkurranse- eller felleslosing, hadde forordningen av 1720 en bestemmelse om at der det var flere enn 6 loser på et sted, skulle det opprettes en felles kasse under losoldermannens oppsyn. Her ble lospengene lagt, og de ble så hver måned fordelt likt mellom losene.

Ved gjennomføringen av losordningen av 1720 ble Gabriel Christiansen

Stornagtigste Songe
Allernaadigste Arre. Berre

[illegible]

Offener Ervordning af et nyt
 Læbånd, givet i almindelighed.
 Lyder Villen som vi offere for
 den til vores Læbånd. Det
 kommunikation i almindelighed.
 nist Memorial for Lige
 Whamvør Capitaine Lige
 Gabriel Kristian for Lige.
 De Lige: Papir i Lige.
 men for vi for Lige
 færdig i Lige i Generalitet,
 Da Lige vi Lige færdig
 for Lige og Lige i Lige
 Læbånd, for Lige
 Læbånd i Lige i Lige
 for Lige færdig, Lige
 af Lige, for Lige Lige
 Lige Lige Lige af Lige Lige
 som Lige færdig

Frederick

C. Gabell

Den kongelige resolusjon av 29. april 1720 om etablering av et losvesen langs
norskekysten.

+ Jan W. Krohn-Holm: Losvesenet i Norge 250 år. Larvik 1969.

The Royal Decree dated 29. April 1720 which established a pilot service along the coast of Norway.

innsatt som overlos i søndenfjellske, og Tordenskiolds bror Jan Wessel i nordenfjellske losdistrikt.^{13, 14} Nyordningen medførte en sterk økning i antall loser med patent. Mens det søndenfjellske distrikt før 1720 hadde 143 godkjente loser, tilsatte Christiansen i 1720 310 loser og 28 oldermenn på 54 lossteder.¹⁵ I nordenfjellske distrikt ble det samtidig tilsatt 225 loser og 14 oldermenn på strekningen Egersund-Trondheim (her vet man ikke hvor mange det var før 1720).¹⁶ Senere ble det tilsatt 71 loser mellom Trondheim og Senja, og 6–8 loser på Finnmarkskysten.¹⁷ Etter 1720 øker losantallet stadig, helt fram til 1870. Da er der registrert 738 loser i søndenfjellske distrikt, og 419 i vestenfjellske (unntatt Troms og Finnmark). Etter 1870 har så losantallet stadig avtatt.^{18, 19}

Den nye losordningen i 1720 ble møtt med betydelig motstand, først og fremst fra skippere, skipsredere og handelsmenn i byene, men også bønder og fiskere langs kysten som mistet en viktig binæring.²⁰ Klagene gikk ut på at det nå på store deler av kysten var vanskeligere å få tak i loser enn før, at losingen var dårligere og at losavgiftene var så høye at skippere ofte tok uforsvarlige risiker ved å unnlate å ta los. Overlosene tilbakeviste kritikken, og mente at den egentlige årsak til mostanden fra skipsredernes og handelsmennenes side var motvilje mot losenes kontroll med at tollreglene ble overholdt. Kritikken ble imidlertid tatt hensyn til av kongen, og i en viss grad imøtekommet gjennom en resolusjon fra 1722, der bønder og fiskere i uthavner og på øyer som tidligere hadde loset, igjen fikk anledning til å lose skip som kom inn fra sjøen, på like fot med faste loser – og uten å betale avgifter til overlos, oldermann eller faste loser.²¹ Skipperne skulle riktignok være pliktige til å ta fast los hvis denne var på rops avstand. Disse «frilosene» som de ble kalt, skulle bare lose inn til første havn, hvis det var fast los i nærheten. Var det ikke det, kunne de lose fartøyene til neste losskifte og bli enige med skipperen om betalingen.

Ved denne oppmykningen av reglene forsøkte kongen også å ta hensyn til det forhold at etter 11-årskrigen var det mange sjøfolk som gikk hjemme uten beskjeftigelse, og som av den grunn dro til utlandet. I Stavanger amt klages det f.eks. over at mange unggutter tar seg ut til uthavnene, og derfra stikker av til Holland. Denne trafikken var en tid så betydelig at det var problemer med å få nok folk til å gjøre orlogstjeneste. En mulig positiv effekt av oppmykningen er også at konkurransen mellom «frie» og faste loser kan ha ført til større påpasselighet i lostjenesten.

Forordning
Om
Lofs = Bæsenet
Synden = og Nordenfields
i Norge.
Friderichsberg den 5. Martii Ao. 1725.



Kiøbenhavn/ Trykt udi Kongel. Majest. og Universitets.
privilegerede Boogtrykkerie.



Tittelsiden på losforordningen av 1725.
+ Jan W. Krohn-Holm: Losvesenet i Norge 250 år. Larvik 1969.

The Front page of the 1725 pilot ordinance.

I 1725 kom så en ny forordning for losvesenet, som også i en viss grad tar hensyn til kritikken mot ordningen fra 1720.^{22, 23, 24} Ifølge denne skulle alle skip som kom fra eller gikk til utlandet være pliktig til å benytte los, eller betale lospenger selv om los ikke ble benyttet. Men norske og danske skip var fritatt fra losplikt når de gikk mellom rikene. Losene var på sin side forpliktet til å passe opp innkommende skip, og på første signal gå dem i møte. De kunne risikere å miste stillingen hvis de tok mer enn de faste lostakstene. Bare i nødssituasjoner kunne det akkorderes om prisen. For at ikke losene skulle kunne skylde på at det ikke var deres tørn, ble all felleslosing avskaffet ved innlosing. Inntektene ved innlosing beholdt de da også selv, etter at overlos og oldermann hadde fått sin del. For utlosing var det imidlertid tillatt å lose til felles kasse. Skipperne var forpliktet til å benytte edsvorne losere, så sant disse var å få tak i. Men forordningen fastholdt innholdet i resolusjonen fra 1722 på den måten at når ingen faste losere var til stede, eller hvis de ikke svarte på lossignal fra skip, kunne bønder og fiskere som før hadde loyet, ta dem inn – ikke bare til nærmeste havn, men dit skipperen forlangte. Disse frilosene skulle imidlertid fra nå av eksamineres, og gis patent som reserveloser. Var en slik reservelos ombord før den faste losen kom, måtte losen avvises. Men var den faste los i farvannet, slik at han kunne nå tidsnok fram, var det denne som skulle tas ombord og betales. Reservelosene skulle ikke betale avgift til overlos eller oldermann. Reservelosene hadde imidlertid ikke anledning til å drive utlosing. Den oppmyknin-gen av losingsreglene som skjedde med forordningen av 1725 åpnet for den konkurranselosingen som har satt sitt preg på losvesenet og losenes virksomhet helt fram mot vår egen tid.

I 1777 ble de to embetene som overlos nedlagt, og deres funksjoner ble overført til de 6 innrulleringssjefene i landet.²⁵ Man fikk på denne måten 6 losdistrikter: Fredrikstad, Bragernes, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim. Denne ordningen varte fram til 1856, da man gikk tilbake til systemet med 2 overlosdistrikter.²⁶ Senere ble Troms og Finnmark eget overlosdistrikt, ved siden av det søndenfjellske og vestenfjellske. I perioden 1777–1856 var det innrulleringssjefene som utstedte lospatent, men losoldermennene var fortsatt med på å eksaminere losaspirantene. Av denne grunn ble det også innført kontroll med losoldermennenes farvannskunnskaper.²⁷

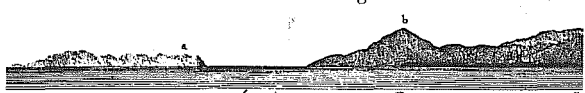
Siden 1824 er de viktigste bestemmelsene om losvesenet regulert ved lov, mens de underliggende bestemmelser dels er fastsatt av kongen, og dels av



a, Fjeldet Ligger. b, Bömmeluh. c, S
= viifende Ost 3. Mil.



e, Spannes Fjeld. f, Røwer. g, Fjeldet
Landets Fortoning naar man er uden f



a, Skudenæs. b, Bukken. c, c, St
= Øerne omtrent 3 Mil i r.



e, Moster Fjeld. f, Hødnæ Fjeld. g,
fra Feysteene



i, Ulvshov. k, Fjirstenen. l, Malletuen. m, Tananger. Pjende. n, Lørd

Landfortoning fra Rogaland
– tegnet i 1800. Kjennskap til
landfortoningene var et av losenes
viktigste hjelpemidler for å
kunne navigere riktig.
+ Beskrivelse til Kaarterne over de
Norske Kyster.
Udgivet fra det Kongelige Søs
Kaarte Archiv. Femte Hefte.
Kbh. 1803.

A prospect of a part of the
Norwegian coast showing the
approaches to the Bergen and the
Stavanger fairways.

A thorough knowledge of the
prospects was basic to every pilot.

Forsvarsdepartementet. I losloven av 1824 ble det presisert at både norske, svenske og utenlandske skip som kom fra et sted utenom rikene til Norge, var lospliktig når det var på over 5 kommerselester.²⁸ Trafikken mellom Norge og Sverige var imidlertid fritatt fra losplikt. Losplikten var imidlertid opphevet når skipet hadde nådd sitt faste bestemmelsessted i Norge. Lovens forordning var at skip som kom inn til kysten og ønsket los, skulle signalisere dette på tradisjonell måte. Var dette gjort uten at man fikk los, var skipet fritatt fra losplikt og losavgift. Hvis det videre kunne bevises at dette var losens feil, kunne denne bøtlegges eller endog avskjediges. Disse bestemmelsene var det imidlertid en god del strid om, idet losene anklagde skipsførerne for å heise lossignal så seint at losene ikke hadde rimelig tid til å komme ut før skipet var innenskjærs. Ved en lov i 1869 ble det så bestemt at alle skip på over 10 kommerselester som gikk til og fra utlandet skulle være lospliktige, og at inngående fartøyer skulle betale lospenger enten de hadde brukt los eller ikke. Den første los som ga skipet lostilbud skulle være fortrinnsberettiget til lospenger.²⁹

Etter losloven av 1824 har det vært en rekke lovendringer og nye forordninger for losvesenet. Her skal bare nevnes noen få. Av en kongelig resolusjon fra 1869 framgår det at enhver som tilfredsstiller kravet til syn og fargesans i prinsippet kan framstille seg til loseksamen.³⁰ Men som følge av overlosenes utstrakte myndighet var denne adgang i praksis begrenset, og mulighetene til å bestå loseksamen synes ikke å ha vært til stede for andre enn dem som på grunn av nært slektskap til eldre losere kunne skaffe seg den nødvendige opplæring.

I 1891 vedtok Stortinget en rekke tiltak for å forbedre lostjenesten, bl.a. at statskassen skulle yte bidrag til forbedring av losenes økonomiske kår, at staten skulle overta alle utgifter til losadministrasjon, at en del av lospengene skulle gå til en losunderstøttelseskasse, at antallet losoldermenn skulle reduseres, og at staten skulle yte billige lån til anskaffelse av losskøyter.³¹

Ved en ny endring av losloven i 1899 ble bl.a. lostakstene øket, losplikten for inngående skip ble forandret til å gjelde til bestemmelsesstedet i stedet for til første innenskjærs havn, overlosenes, losoldermennenes og losformennenes (tjenestemenn under oldermennene) lønninger og administrasjon ble overtatt av staten, det ble innført aldersgrense på 60 år for sjølosere og 65 år for utskipingslosere, og endelig kunne kongen innvilge og organisere losing til felles kasse også for innlosinger.³²

Prinsippet om losplikt helt til bestemmelsesstedet ble – på grunn av de lange losingene på Vest- og Nordlandet – i en ny lovendring i 1906 forandret til å gjelde til skipet hadde nådd kjøpsted, ladested eller annen havn hvor det fantes tolloppslyn, men maksimalt 15 mil.³³

Når det gjelder losutdanningen i dette århundre, framgår det av en resolusjon fra 1909 at det var Forsvarsdepartementet som avgjorde hvilke aspiranter som etter avlagt eksamen skulle få utstedt lospatent.³⁴ Det ble ikke stilt noe formelt krav til navigasjonsutdannelse for dem som framstilte seg til eksamen, men i realiteten var konkurransen så hard at bare de som minst hadde kystskippereksamen hadde sjanse til å komme med. Overlosene bestemte hvor mange som skulle møte fram til eksaminasjon. I 1930 ble det ved lov bestemt at det fortsatt bare skulle holdes loseksamen hver gang en losstilling skulle besettes, og at bare den som ble ansatt fikk lospatent. Senere ble det lempet noe på dette.³⁵

Ellers utviklet det seg i begynnelsen av dette århundret nye loskategorier, som etter hvert gjorde situasjonen innenfor losetaten nokså uoversiktlig og

forvirrende. Overgangen fra seil til damp, og den økende trafikken langs kysten, skapte et økt behov for losing i leia. Losvesenet maktet ikke å følge opp denne utviklingen, men problemet løste seg i første omgang ved at skipsfarten benyttet farvannskjente menn uten sertifikat til losing. Men de krevende arbeidsoppgavene framtvang etter hvert krav om offentlig kontroll fra disse yrkesutøvernes farvannskjennskap, og dette kom i 1908 i form av en særskilt lov om kjentmenn.^{36, 37} Ved en lovrevisjon av 1917 ble kjentmennene benevnt kystloser, og ble utstyrt med et spesielt kystlossertifikat.³⁸ Men statslosene, som hadde patent på et avsnitt av kysten, ervervet



Lospatent som har tilhørt losen Rasmus Tønnessen (1868–1945) på Rott.
+ Tønnes Roth.

The pilot certificate of Rasmus Tønnessen (1868–1945) who lived on the island of Rott outside Stavanger.



Losmerke som har tilhørt losen
Rasmus Tønnessen (1868–1945) på
Rott.

+ Tønnes Roth.

The pilot badge of Rasmus
Tønnessen.

seg imidlertid også kystlossertifikat. Enkelte av dem hadde til og med sertifikat for hele hovedleia fra Halden til Kirkenes. Statslosene hadde fortrinnsrett til all losing som begynte i deres distrikt, men de måtte i hvert enkelt tilfelle søke sine losoldermenn om tillatelse til å følge et skip utenfor losingsdistriktet. Kystlosene var til å begynne med bare beskjeftiget i den rutegående innenrikstrafikken (ruteloser), men ut fra mangel på statsloser til losing over lengre strekninger vokste det etter hvert fram en ny gruppe kystloser i såkalt løsfart – som utøvet losyrket som selvstendig næringsdri-

vende. Bildet ble ytterligere komplisert gjennom at enkelte større rederier ansatte egne losere – de såkalte rederilosere. Disse hadde – og har fremdeles – fast hyre i vedkommende rederi, og privat pensjonsordning. Statslosene, som tidligere hadde en spesiell pensjonsordning under Losfondet, ble i 1921 innlemmet i Statens Pensjonskasse, i likhet med de øvrige statstjenestemenn. Losvesenets befatning med kystlosene begrenset seg til utstedelse av og kontroll med deres kystlossertifikater. Ved bestemmelser fra 1931 om losutdanningen skilles det således klart mellom to typer utdanning: en statlig utdanning med statsloseksamen og lospatent, og en privat utdanning med kystloseksamen og kystlossertifikat. Statslosenes takster var fastsatt ved lov, men takstene omfattet bare inn- og utlosing. For losing mellom norske havner ble losbetalingen fastsatt etter avtale med skipsføreren – den såkalte frilosing. Kystlosene hadde ikke offentlig fastsatte takster for losing. De utøvet sitt yrke i innbyrdes konkurranse og dels i konkurranse med statslosene. Det var ingen pensjonsordning for kystlosene, og de kom ikke inn under statslosenes syke- og ulykkesforsikring. Kystlosenes krav om offentlig regulering av sine tjenesteforhold førte ikke fram. Da den sterke økning i kysttrafikken i løpet av 1. verdenskrig presset losingstakstene i været, ble det også fra skipsfartens side reist krav om offentlig regulering av kystlosenes virksomhet. Stor uenighet de ulike losgrupper imellom var medvirkende årsak til at heller ikke dette førte fram. Først i 1945 kom det til en midlertidig ordning, og en bestemmelse om losing på tårn mellom statslosere og kystlosere. Dette varte så fram til någjeldende losordning ble innført, med den nye losloven av 1948.³⁹

Losloven av 1948 innebar en fullstendig statsovertagelse av sjølosvesenet, der losene kom over på fast statslønn, og der staten også overtok kjøp og drift av losbåtene.^{40, 41} Med denne nyordningen ble de gamle overlosembetene opphevet, og erstattet med en losdirektør for hele landet, som losoldermennene er direkte underordnet. Nytt i administrasjonsstrukturen er også et Losstyre, med representanter for skipsrederne, statslosene, rutelosene, den sentrale losadministrasjon og departementet. Losvesenet sorterte etter lovens innføring først under Forsvarsdepartementet, men ble fra 1952 underlagt Fiskeridepartementet. Distriktsadministrasjonen ble stort sett som før, men i perioden 1948–70 er antallet losoldermannskap redusert til 20, med i alt 66 loskretser, 51 losvaktstasjoner og 26 losformenn – direkte underordnet oldermennene. Av losoldermennene er 9 i hovedstilling, og 11 i bistilling i kombinasjon med havnefogd. Statslosantallet er i samme tidsrom redusert fra 500 til 350. De

er stasjonert dels ved innseilingsstasjonene – og besørger da innlosing til havnene, og dels ved tørnlosstasjonene – og besørger da utlosing og losing langs kysten. I tillegg til statslosene kommer så 140 rulleførte ruteloser (som er den nåværende betegnelse på kystloser). Gjeldende loslov legger opp til et samordnet utdanningsopplegg for disse loskategoriene, og av loven framgår det at lossertifikat bare kan gis til personer mellom 25 og 45 år som har styrmannssertifikat av første klasse. Skip er i henhold til loven pålagt losplikt, hvilket innebærer plikt til å betale lospenger enten statslos benyttes eller ikke. Lospengene går nå direkte inn i statskassen.⁴²

II – Losvesenets organisering i Rogaland

Vi må uten videre kunne gå ut fra at los- og kjentmannsvesenet er gammelt i Rogaland, selv om vi har lite kildemateriale om de eldste tider her i fylket. Men handel og sjøfart har til alle tider vært så viktig, og fylket ligger slik til geografisk, at et los- og kjentmannsvesen nok har vært en uunngåelig nødvendighet.

Vi kjenner til fastboende losere ved Karmsund fra tidlig på 1600-tallet. I lensregnskapene for Stavanger len fra 1621–22 er nevnt losene Chresten Waltersen fra Karmsund og Thomas Lauritzen fra Karlsøholmen. I disse dokumentene er Karlsøholmen nevnt som lossted. I lensregnskapene fra 1637 er nevnt losene Christen Eije og Peder Grøde, som loste kongens skip fra henholdsvis Kopervik til Dusevik, og fra Dusevik til utsiden av Rott.⁴³ Den første los vi kjenner til i Stavanger er Sander Jonsen, som i 1691 fikk amtmannsbrev som los. Han var dessuten også skipperborger, og en velstående mann. Det samme var også tilfelle med Sanders etterfølger Jon Haagensen.^{44, 45}

Losvesenets organisering har i Rogaland, som andre steder langs kysten, variert en god del ned gjennom tidene. Dette avspeiler seg blant annet i tallet på og grensene for losoldermannskapene i fylket. Ordningen med losoldermannskap stammer som vi har sett fra losforordningen av 1720, da kysten – i tillegg til odermannskap – også ble inndelt i 2 overlosdistrikt: søndenfjellske distrikt fra svenskegrensen til Åna Sira, og nordenfjellske fra Åna Sira og nordover. I overlos Jan Wessels rapport fra 1721 om tilsetninger i

forbindelse med gjennomføringen av losforordningen av 1720, er det i Rogaland nevnt 4 losoldermenn og 60 loser fordelt på følgende steder:⁴⁶

Høyevarde	3 loser
Kopervik	5 loser
Skudenes	21 loser, 1 losoldermann
Utsira	4 loser
Kvitsøy	6 loser
Stavanger	3 loser, 1 losoldermann
Rott	1 los
Jæren (7 mil)	10 loser, 1 losoldermann
Sirevåg	2 loser
Egersund	5 loser, 1 losoldermann

Det ser altså ut til at fylket fra 1720 av har vært inndelt i 4 oldermannskap. Men etter hvert ble det flere. Vi ser bl.a. av korrespondanse fra 1803 at det på dette tidspunkt er kommet losoldermann på Kvitsøy.⁴⁷

I 1777 ble som før nevnt ordningen med overlosdistrikt opphevet, og i stedet ble kysten delt inn i 6 losdistrikt: Fredrikstad, Bragernes, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim. Disse losdistriktene ble administrert av innrulleringssjefene, som samtidig var overloser. Denne ordningen varte fram til 1856. I en oversikt fra denne perioden er det nevnt 8 oldermannskap i Stavanger distrikt. Oversikten beskriver situasjonen i tidsrommet omkring 1813, men ordningen ser ut til å ha holdt seg framover mot 1840-årene.^{48, 49} Disse 8 oldermannskapene er følgende:

1. oldermannskap (Ogna): Fra Dyrøy ved Egersund i sør til Varhaug i nord. Oldermannen satt i Sirevåg, senere på Ogna.
2. oldermannskap (Skeie): Fra Varhaug i sør, til Figgjo-elvas utløp i nord. Oldermannen satt på Obrestad, senere på Skeie.
3. oldermannskap (Tananger): Fra Figgjo-elvas utløp i sør til Tungenes i nord, og med vestgrense Figgjo-Vigedelsnes-Storkjør-Håsteinsgrunnen-Villeboane-Tungenes. Oldermannen satt i Tananger.
4. oldermannskap (Stavanger)) Omfattet Stavanger havn og innseilingsområdet, fra Tungenes og inn til byen. Oldermannen satt i Stavanger.

- | | |
|----------------------------------|--|
| 5. oldermannskap (Kvitsøy): | Omfattet farvannet rundt Kvitsøy og inn til Rennesøy og Mosterøy.
Oldermannen satt på Kvitsøy. |
| 6. oldermannskap (Skudeneshavn): | Omfattes av en grenselinje fra Snorteland på Karmøys østside, rundt Bokn, sør om Skudeneshavnen, vest om Ferkingstadøyene og nord til Salvøya på Karmøys vestside.
Oldermannen satt i Skudeneshavn. |
| 7. oldermannskap (Høyeværde): | Omfattet Karmsundet fra Sør-Stokke i sør til Viksefjorden i nord. Dessuten utsiden av Karmøy fra Salvøya til Viksefjorden.
Oldermannen satt i Kopervik eller på Høyeværde. |
| 8. oldermannskap (Utsira): | Omfattet farvannet rundt øyene Utsira, Utvær, Feøy og Røvær.
Oldermannen satt i Kopervik eller på Høyeværde. |

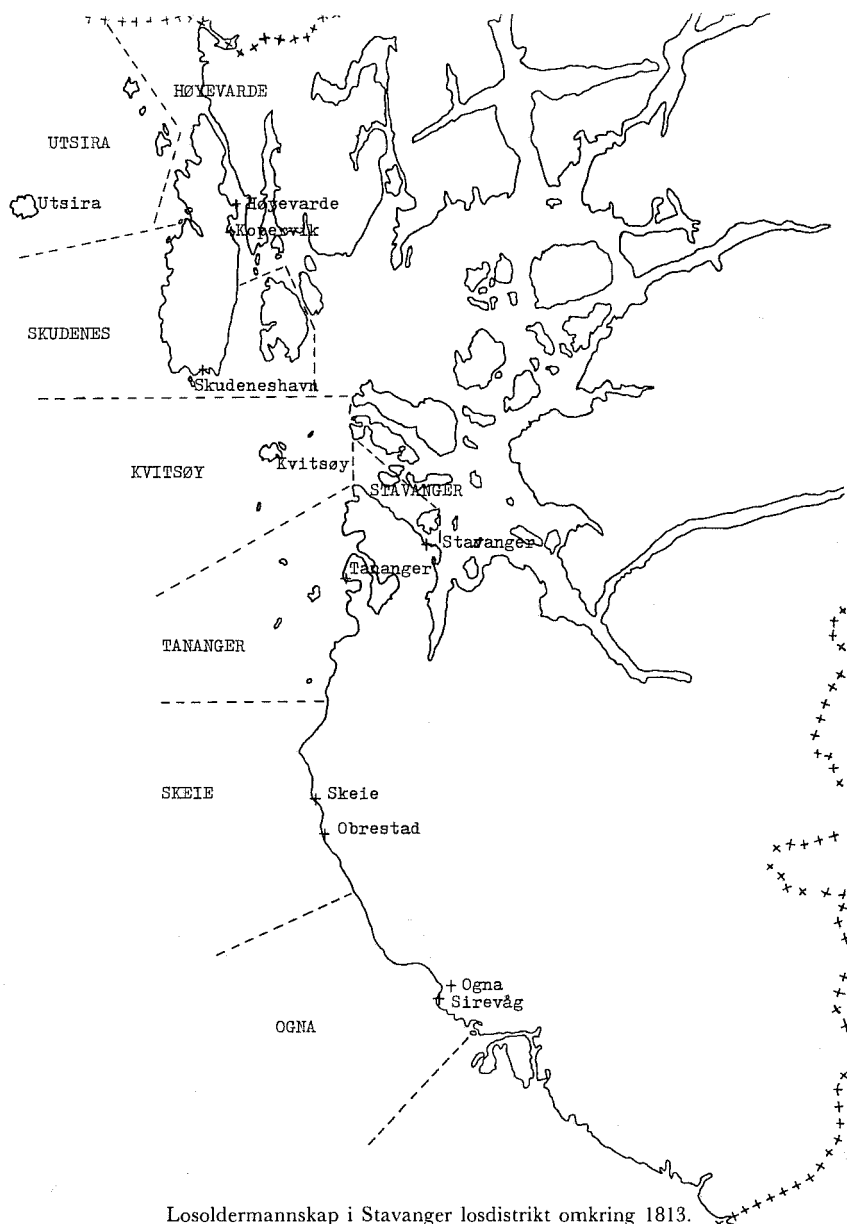
Det ser ut til at de to siste oldermannskapene i realiteten er ett, da det er den samme oldermannen som administrerer begge. Videre viser oversikten at det på Jæren nå er tre oldermenn, mens det i 1720 altså bare var en.

Det mest overraskende er imidlertid at Stavanger distrikt på dette tidspunkt ikke synes å gå lenger sør enn til Dyrøy i nord for Egersund, dvs. at den søre delen av fylket ser ut til å ha tilhørt et annet distrikt (Kristiansand?), eller eventuelt har vært et eget losdistrikt. I det hele tatt ser det ut til at området fra fylkesgrensa til og med Egersund har hatt en noe tilfeldig og variabel plassering, administrativt sett. I en oversikt fra 1861 opererer en således med Soggendals Lodsoldermandskab og Egersunds Lodsoldermandskab, mens Ognå oldermannskap er kalt 1. Bergenske Lodsoldermandskab, Skeie er kalt 2. Bergenske Lodermandskab osv. nordover.⁵⁰

Dette, sammen med endel andre indisier, tyder på at man i en periode i forrige århundre innenfor Vestenfjellske overlosdistrikt har hatt et slags underdistrikt (kalt Bergens overlosdistrikt) som bl.a. har omfattet Rogaland fylke, med unntak av de to sørligste oldermannskapene (Sokndal og Egersund).^{51, 52}

At det har gått en administrativ grense ved Egersund understrekes også av det forhold at i arkivet for Vestenfjellske overlosdistrikt er arkivstoff (losruller o.l.) for Sokndal og Egersund oldermannskap ofte ordnet for seg, og adskilt fra resten av fylket.^{53, 54}

I 1856 gikk man som før nevnt tilbake til ordningen med to overlosdistrikt. I en oversikt fra 1866 finner vi i Rogaland de førnevnte 8 oldermannskapene,



Losoldermannskap i Stavanger losdistrikt omkring 1813.
+ Harald Olsen.

Pilot master districts in the Stavanger pilot district about 1813.

med unntak av Utsira, men her er i tillegg også de 2 sørligste oldermannskapene tatt med:^{55, 56}

Soggendals Lodsoldermandskab:

fra Ana Sira til midt i Dypvåg (Mong) havn. I oldermannskapet er det 4 losstasjoner: Ana Sira, Sogndalsstrand, Vågane og Hådyret.

Oldermannen sitter i Regefjord.

Egersunds Lodsoldermandskab:

fra midt i Dypvåg (Mong) havn til Dyrøy nord for Egersund. I oldermannskapet er det 3 losstasjoner: Svånes, Midbrød og Egersund.

Oldermannen sitter i Egersund.

Ougne Lodsoldermandskab:

fra Dyrøy ved Egersund til Varhaug. I oldermannskapet er det 3 losstasjoner: Vatnamotholmane, Sirevåg og Hårr.

Oldermannen sitter i Sirevåg eller på Oгна.

Scheye Lodsoldermandskab:

fra Varhaug til Figgjo-elvas utløp. Hele oldermannskapet er en stasjon.

Oldermannen sitter på Skeie.

Tananger Lodsoldermandskab:

fra Figgjo-elvas utløp til Tungenes. I oldermannskapet er det 3 losstasjoner: Vigdel, Rott og Tananger.

Oldermannen sitter i Tananger.

Stavanger Lodsoldermandskab:

fra Hillevåg øst om byen og over til Buøy og Hundvåg, tvers over til Tungenes og langs stranda inn til byen igjen. I oldermannskapet er det 2 losstasjoner: Stavanger og Tungenes.

Oldermannen sitter i Stavanger.

Hvidingsø Lodsoldermandskab:

omfatter farvannet rundt Kvitsøy og inn til og med Fjøløy med Klosterhavn. I oldermannskapet er det 2 losstasjoner: Kvitsøy og Klosterhavn.

Oldermannen sitter på Kvitsøy.

Skudenes Lodsoldermandskab:

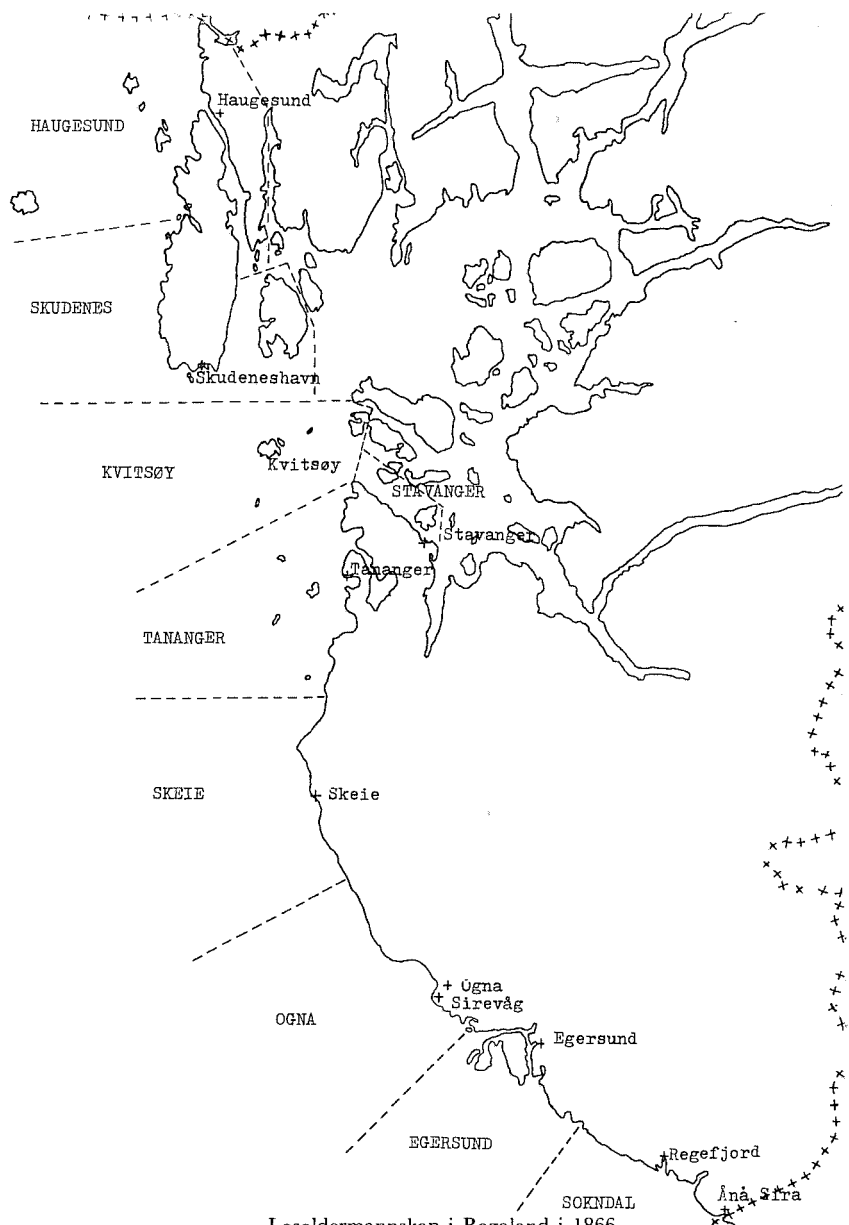
grenselinjen går fra Salvøy på Karmøys vestsida, vesten om Ryvingen og Ferkingstadøyene, syden om Skudenespynten, østen om Bokn og til Sør-Stokke på Karmøys østside. I oldermannskapet er det 5 losstasjoner: Ferkingstad, Syre, Naley, Skudeneshavn og Snortelandsstrand.

Oldermannen sitter i Skudeneshavn.

Haugesunds Lodsoldermandskab:

er resultat av en sammenslåing av de gamle Høyeværde/Kopervik og Utsira oldermannskaper. Innlemmelsen av Utsira oldermannskap ser ut til å ha skjedd mellom 1813 og 1824. Grensen går fra Salvøy vesten om Utsira og Røvær til Viksefjorden. Videre fra bunnen av Viksefjorden sørover østen om Fosenøya og sør om Selen til Sør-Stokke. I det sammenslåtte oldermannskapet er det 8 losstasjoner: Utsira, Røvær, Fcøy, Torvastad, Haugesund, Høyeværde, Kopervik og Stokkestrand.

Oldermannen sitter i Haugesund.

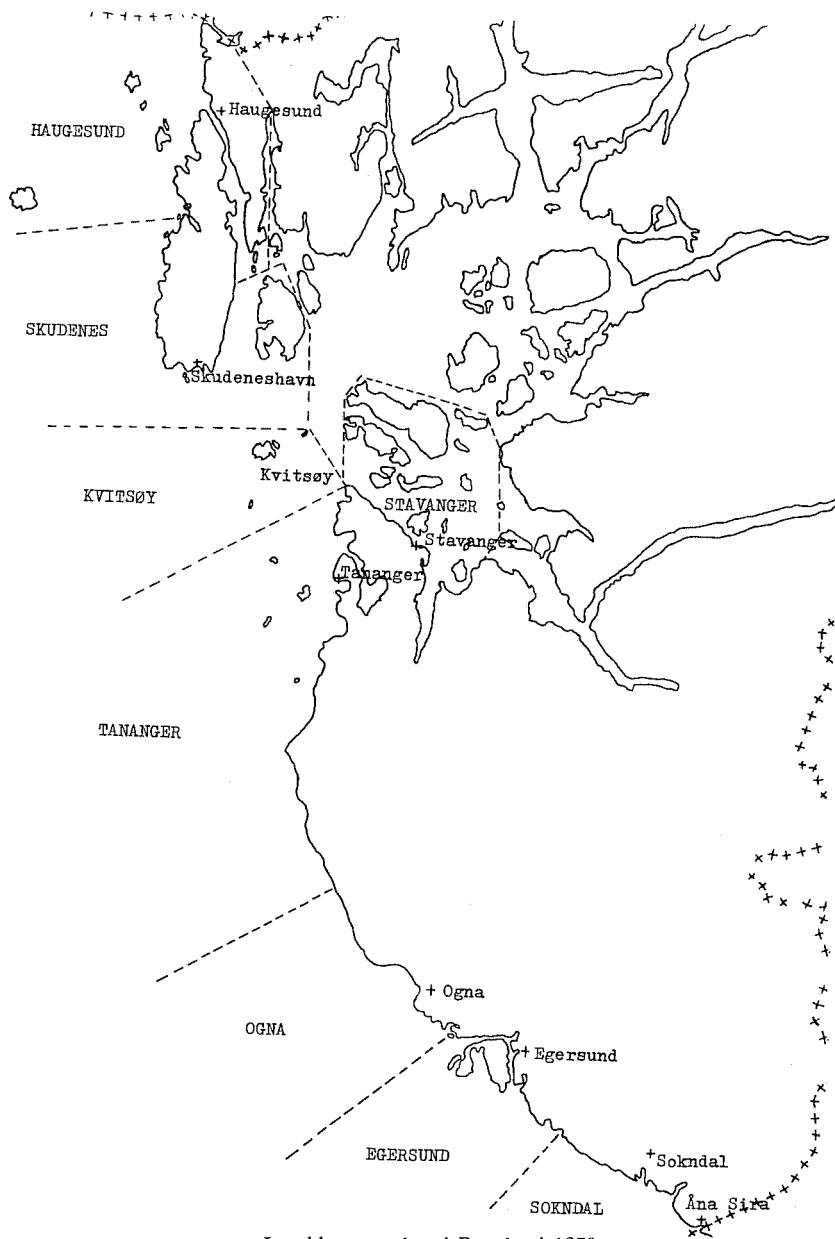


Pilot master districts in Stavanger Amt (The county of Rogaland) 1866.

I en oversikt fra 1870 finner vi i hovedtrekk det samme mønsteret som er nevnt ovenfor, men tallet på losoldermannskap er redusert fra 9 til 8, idet Skeie oldermannskap nå er innlemmet i Tananger oldermannskap.

Oldermannskapene er nå:^{57, 58, 59}

Sogndals Lodsoldermandskab:	samme grenser som i 1866. Oldermannskapet omfatter bare Sogndal stasjon. Oldermannen sitter i Sogndal. Losmerke: S
Ekersund Lodsoldermandskab:	samme grenser i 1866. I oldermannskapet er det 2 losstasjoner: Egersund og Midbrød. Oldermannen sitter i Egersund. Losmerke: E
Ogne Lodsoldermandskab:	samme grenser som i 1866. I oldermannskapet er det 3 losstasjoner: Vatnamotholmane, Sirevåg og Hårr. Oldermannen sitter på Ogna. Losmerke: O
Tananger Lodsoldermandskab:	fra Varhaug til Tungenes. Skeie oldermannskap er altså på dette tidspunkt innlemmet i Tananger, det skjedde ved en bestemmelse av 9/4-1870. Tananger oldermannskap har nå 2 losstasjoner: Obrestad og Tananger. Oldermannen sitter i Tananger. Losmerke: T
Stavanger Lodsoldermandskab:	omfatter et område fra Tungenes til bunnen av Gandsfjorden, derfra til Hestvika i Riskafjord, videre over vestpynten av Idsø, til Marshove, derfra til Prestholmen nord for Talgje, videre til Galtaholmen på nordsiden av Rennesøy, om Torr til Fjøløy fyr, og derfra over til Tungenes. Oldermannskapet omfatter bare Stavanger losstasjon. Oldermannen sitter i Stavanger. Losmerke: ST
Hvidingsø Lodsoldermandskab:	omfatter området innenfor rette linjer fra Kalvanes på Kvitsøy til Sveinane, derfra til Tungenes, og videre til Håboen. Oldermannskapet omfatter Kvitsøy losstasjon. Oldermannen sitter på Kvitsøy. Losmerke: H
Skudesnæs Lodsoldermandskab:	grensene er som i 1866. Oldermannskapet omfatter nå 3 losstasjoner: Skudenes, Ferkingstad og Snorte-landsstrand. Oldermannen sitter i Skudeneshavn. Losmerke: SK
Haugesund Lodsoldermandskab:	grensene er i store trekk som i 1866. I oldermannskapet er det nå 7 losstasjoner: Utsira, Røvær, Feøy, Torvastad, Haugesund, Høyvarde og Kopervik. Oldermannen sitter i Haugesund. Losmerke: H



Losoldermannskap i Rogaland 1870.
+ Harald Olsen.

Pilot master districts in Stavanger Amt (The county of Rogaland) 1870.

Som vi ser av denne oversikten går utviklingen i siste halvdel av forrige århundre i retning av en reduksjon av såvel oldermannskap som losstasjoner. Dette er en utvikling som fortsetter fram mot hundreårsskiftet, og videre inn i dette hundreåret. Skeie oldermannskap ble som nevnt innlemmet i Tananger oldermannskap i 1870. 1/1-1883 ble Oгна innlemmet i Egersund oldermannskap.⁶⁰ Kvitsøy oldermannskap ble ved en kongelig resolusjon av 19/8-1885 innlemmet i Stavanger oldermannskap, og ble dermed dette oldermannskapets 2. losstasjon. Istedet ble det på Kvitsøy ansatt en losformann, som ble lønnet særskilt av oldermannen i Stavanger.⁶¹ I 1909 ble så Tananger innlemmet i Stavanger oldermannskap, og etter hundreårsskiftet ble også Sokndal innlemmet i Egersund oldermannskap.

Denne utviklingen førte så fram til den endelige rasjonalisering av oldermannskapssystemet, som skjedde i forbindelse med gjennomføringen av losloven av 1948. Man fikk da i hovedtrekk den ordningen som gjelder i dag (fastsatt ved kongelig resolusjon av 6/6-1951, og revidert i 1953, 1959, 1962 og 1967). Rogaland er i dag inndelt i 2 oldermannskap:⁶²

Stavanger losoldermannskap:

grenser i sør til Flekkefjord oldermannskap. Strekker seg fra Åna Sira og nord til en linje fra Varneset over nordpynten av Norheimsøy og Arsgrunnen til Tungenes fyr, og videre over Håboen til havs. Oldermannskapet omfatter følgende loskretser: Sokndal, Egersund, Egerøy, Tananger, Stavanger og Sauda. strekker seg fra den ovenfor nevnte grenselinjen og nord til en linje fra Slottenes lykt i Hardanger over sørpynten av Hugla, til Hågsteinen og videre til havs. Oldermannskapet grenser i nord til Bergen oldermannskap. Kopervik oldermannskap omfatter følgende loskretser: Kvitsøy, Skudenes, Utsira, Kopervik, Haugesund og Odda.

Kopervik losoldermannskap:

Losingen var, som før nevnt, fra de eldste tider av basert på fri konkurranse. Dette varte helt fram til siste hundreårsskifte, da en får de første forsøkene på ordninger med ulike former for felleslosing. Slike tilløp ser en også i Rogaland i begynnelsen av dette århundret. Men særlig tydelig blir ikke denne tendensen til større samarbeid losene imellom før omkring 1920. I 1919 ble Vestlandske Losforening (nå Rogaland losforening) stiftet, med losere fra Egersund, Stavanger og Haugesund oldermannskap som medlemmer.⁶³ Og i 1927 kom så Skudefjordens Felleslosing, som omfattet alle losene fra Egersund til Utsira. Alle disse loste nå til felles kasse, og lospengene ble

innkassert og fordelt til de enkelte losene av losoldermannen i Stavanger. Denne ordningen varte så fram til 1948, da man som nevnt fikk en fullstendig statsovertagelse av losvesenet, og losene kom over på fast statslønn. Når det imidlertid gjelder de såkalte milepengene, går de fremdeles til en felles kasse, og blir deretter av losoldermannen fordelt likt mellom losene.

III – Losbåter i Rogaland

Losene var fra gammelt av selv forpliktet til å holde losbåt. Etter losforordningen av 1720 var overlosene pålagt å påse at losene holdt gode og seilføre «joller», med god redskap, mast, seil og annet tilbehør, og som til enhver tid skulle være seilbare.⁶⁴ For at båtene skulle bli gjenkjent, skulle midterste duk i seilet være rødbarket. I vindstille skulle mannskapet «opreise deres Sprydstage i steden for Masten med en hvid Klud paa Toppen».⁶⁵

I et kommisjonsutkast fra 1851 er det nevnt at en losbåt for en sjølos koster 800 kroner, og at vedlikeholdet koster 80–120 kr. året. En må gå ut fra at det her dreier seg om åpne båter. Noe senere er det anslått at en losskøyte koster ca. 1600 kr., og antas å kunne gjøre tjeneste i 10–15 år.⁶⁶

Anskaffelse og vedlikehold av losbåter har alltid vært en belastning for losene. Fra gammelt av var det som regel en los pr. båt.⁶⁷ Det kunne hende at to brødre hadde en båt sammen, men noe egentlig fellseie var uvanlig i den eldste tiden. Men etter hvert som båtene ble større og mer kostbare, ser vi at stadig flere loser slår seg sammen i lag, på opptil 4–5 loser, som eier og driver losbåten sammen. Denne utviklingen er særlig tydelig i siste halvdel av forrige århundre. Fra 1891 begynner så staten å yte billige lån til anskaffelse av losbåter, og losene får etter hvert også tilskudd til dekning av driftsutgifter til båtholdet. Det offentlige engasjement i driften av losbåter øker stadig utover i dette århundret, inntil staten omkring 1950 – som en følge av losloven av 1948 – i sin helhet overtar eiendomsforholdet og ansvaret for de losbåtene som er i brukbar stand.⁶⁸

I en oversikt fra 1866 er det registrert følgende losskøyter i Rogland:⁶⁹

<i>Losoldermannskap</i>	<i>Båter</i>	<i>Verdi</i>
Sogndal	3 skøyter	200–320 Spd.
Egersund	3 skøyter	150–300 Spd.
Ogna	ingen	
Skeie	ingen	

Tananger	3 skøyter	200–320 Spd.
Stavanger	ingen	
Kvitsøy	2 skøyter	280–300 Spd.
Skudenes	6 skøyter	170–450 Spd.
Haugesund	7 skøyter	150–550 Spd.

Det er åpenbart at det bare er større losbåter (skøyter) som er tatt med i denne oversikten. Når det gjelder eiendomsforhold, er fra 1 til 6 loser ført opp som eiere til disse skøytene.

Når det gjelder spørsmålet om hvilke båttyper som ble benyttet som losbåter langs rogalandskysten, kjenner vi i dag ikke særlig mye til de eldste typene, dvs. de som ble brukt framover mot midten av forrige århundre. Opprinnelig var det nok her – som andre steder – åpne båter.⁷⁰ Sannsynligvis var de av varierende størrelse, avhengig av losenes økonomiske evne: fra små færingar til 27–28 fots båter. Og seilføring og utstyr var som regel enkelt: et barket spriseil med rød losduk i, fokk og et par solide årer var ofte det hele. Disse mindre, åpne båtene ser ut til å ha vært i bruk etter at de større, dekkete skøytene fikk innpass i lostjenesten. Vi ser således eksempler på at loser i forrige århundre hadde mindre losbåter ved siden av at de var medeigere i større losskøyter. Så sent som i 1857 ser det ut til at de åpne losbåtene har vært dominerende i Vestenfjellske overlosdistrikt.⁷¹ Når det i oversikten fra 1866 ikke er nevnt noen losbåter på Jæren, må det presiseres at det nok er de større losskøytene som mangler. Dette har selvsagt sammenheng med mangelen på brukbare havner. Men vi vet at de små, åpne losbåtene har vært brukt på Jæren helt fram til rundt siste århundreskifte.

Rogaland utgjorde i eldre tid et grense- eller overgangsområde mellom den østnorske og vestnorske båttypen (man regner at grensen mellom disse gikk ved Eigersund).^{72, 73} Båtene var nok i dominerende grad av vestlandskarakter, nærmere bestemt av hardanger-type: grunne, lette og raske. De var klinkbygget av meget brede, tynne bord sammenføyet med jernnagler, og var velegnet både som seil- og robåter. Men mens vestlandsbåtene fra Hardangerfjorden og nordover var utstyrt med råseil, hadde rogalandsbåtene spriseil, i likhet med sør- og østlandsbåtene.^{74, 75} Det at man lå i et grenseområde, medførte at man kunne utnytte de mest fordelaktige egenskaper i begge båttyper. Som eksempel på dette kan nevnes at under den store landsregattaen for bruksbåter i Stavanger i 1868, ble klassen for garnbåter beregnet på sildefiske vunnet av en båt bygget av John Johnsen i Tananger. Dette var



En av de små, åpne og spririggete losbåtene som har vært benyttet langs
rogalandskysten. Denne var hjemmehørende i Tananger oldermannskap.
+ Harald Olsen.

One of the small, open, sprit-rigged pilot boats which were used along the coast of
the county of Rogaland. This boat was based in the Tananger pilot master district.

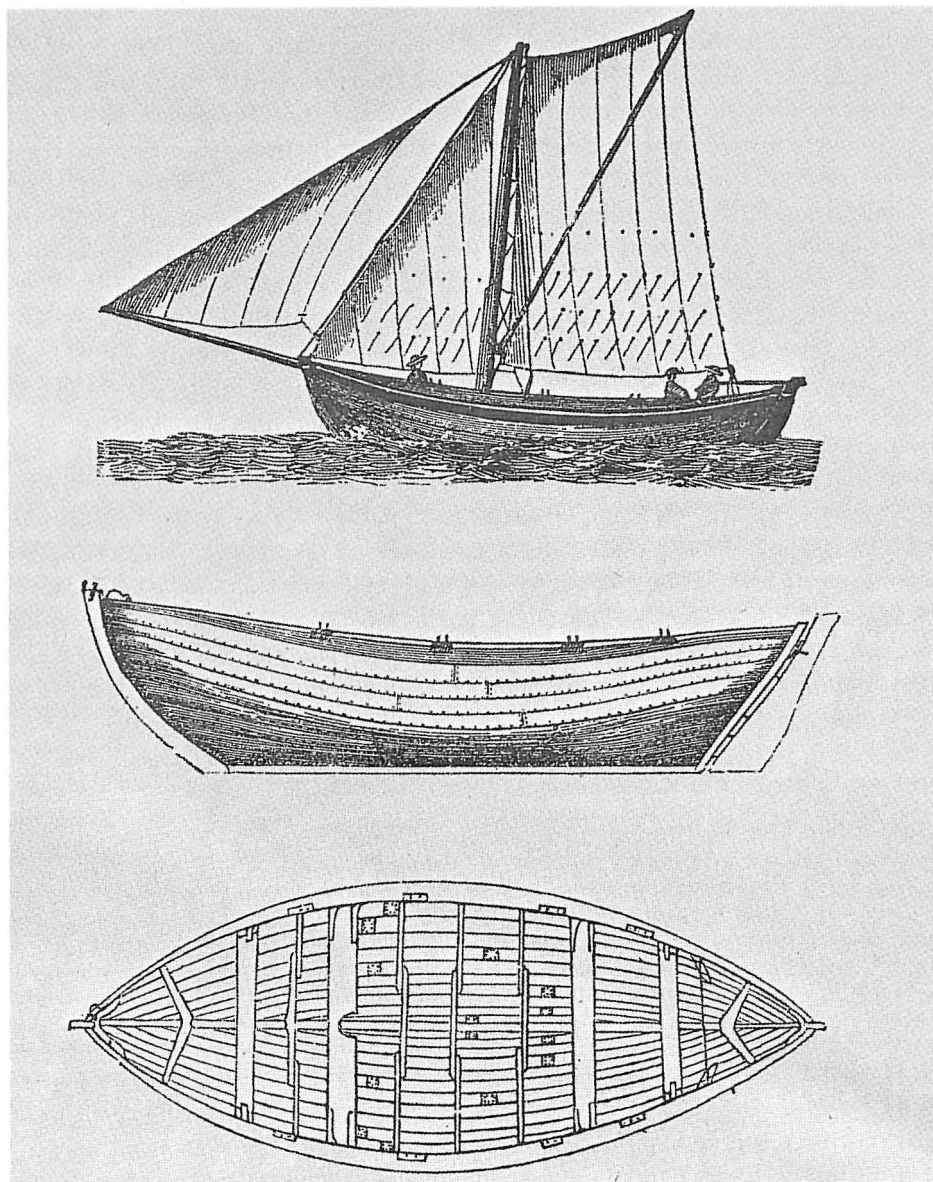
i det hele regattaens raskeste åpne båt. Den hadde «sin egen Skabelon», og var nærmest en kombinasjon av lister- og hardangerbåten.⁷⁶

Rogaland har i det hele tatt tydeligvis hatt sine egne båtbyggingstradisjoner når det gjelder mindre bruksbåter, selv om formene i stor grad er påvirket av tradisjonene i de tilgrensende områdene i nord og sør. Ved en kappseilas under fiskeriutstillingen i 1865 i Bergen deltok således to båter fra Stavanger-området, en notbåt og en garnbåt.⁷⁷ Og i den før nevnte landsregattaen i Stavanger i 1868 deltok også endel båter som var bygget i fylket. Vi finner her båter bygget i bl.a. Jelsa, Sjernarøy, Hjelmeland, Stavanger, Tasta, Tananger og Regefjord.⁷⁸ Men flere av disse var av hardanger-type.

Av mer lokalt pregede båttyper i Rogaland i forrige århundre kan nevnes de såkalte boknabåtene (etter Anders Johannessen Øvrebø på Bokn, fra ca. 1840), tingvikbåtene (etter Ingebret Knutsen Eide på Ombo, fra ca. 1865) og aslakbåtene (etter Aslak Aslaksen Notvik i Strand, fra ca. 1870).⁷⁹ Disse rogalandsbåtene skal særlig i seileegenskaper ha hatt fortrinn framfor den opprinnelige hardangertypen.⁸⁰

Når det gjelder losbåter i Rogaland på 1700-tallet og i begynnelsen av 1800-tallet synes altså hovedmønsteret å være mindre, åpne og spriggete båter av hardanger-typen. Og som vi har sett fortsetter man å bruke forskjellige hardanger-inspirerte småbåter til losing helt fram til hundreårsskiftet, ved siden av at større båttyper får innpass utover i forrige århundre.

I 1830-årene kommer en av de viktigste nye impulsene utenfra: listerbåten. Ved regattaen i Stavanger i 1868 er det skilt mellom losbåter og losskøyter. Hvaler- og listerskøytene er plassert i den siste kategorien, mens det er hardangerbåter som dominerer klassen for losbåter.⁸¹ Listerbåten er – i forhold til de andre eldre båttypene langs kysten vår – relativt ung.^{83, 82, 84} Det ble ikke bygget båter på det skogløse Lista før 1830. Havgående båter, til makrellfiske og losing, måtte listringene til Mandals-kanten for å få tak i. Dette var tunge, robuste båter – og Lista-losene måtte ofte se seg slått i konkurransen av losene lenger vestfra som kom i sine lettrodde og lettseilte hardangerbåter, og snappet byttet rett foran nesa på dem. Men i 1830-årene får listringen sin egen båttype. Båtbyggeren Gjert Gunnarsen fra Jondal i Hardanger hadde en tid drevet med båtbygging i Søgne, men flyttet i 1830 til Lista. Her ble han den første i en lang rekke båtbyggere som spesialiserte seg på fiske- og losbåter. Han og hans elever – i første rekke Ole Stave – utviklet listerbåten, som er en slags kryssning av hardangerbåt og sørlandsbåt,



Åpen, spririgget listerbåt.
+ Tegnet av Eilert Sundt.

An open, sprit-rigged Lister-type boat. Boats of this type were widely used by the pilots in the 19th century.

og som tar vare på de beste egenskapene i begge disse båttypene. Listerbåtene var omtrent like breie som de østnorske båtene, men var skarpere i endene og hadde større spring. De var bygget av furu på eikespant, og hadde kjøl og stevner av eik. Båtbyggerne på Lista brukte trenagler, som kollegaene i øst, i stedet for å klinker sammen farkostene med jernsøm som på vestlandsmaner. Det var opprinnelig små båter, men de økte i størrelse med årene. I 1860-årene var den vanligste størrelsen 27 fot. Den opprinnelige riggen på listerbåtene var spriseil (med spiss spribarm – som vanlig lenger østover), fokk og klyver.

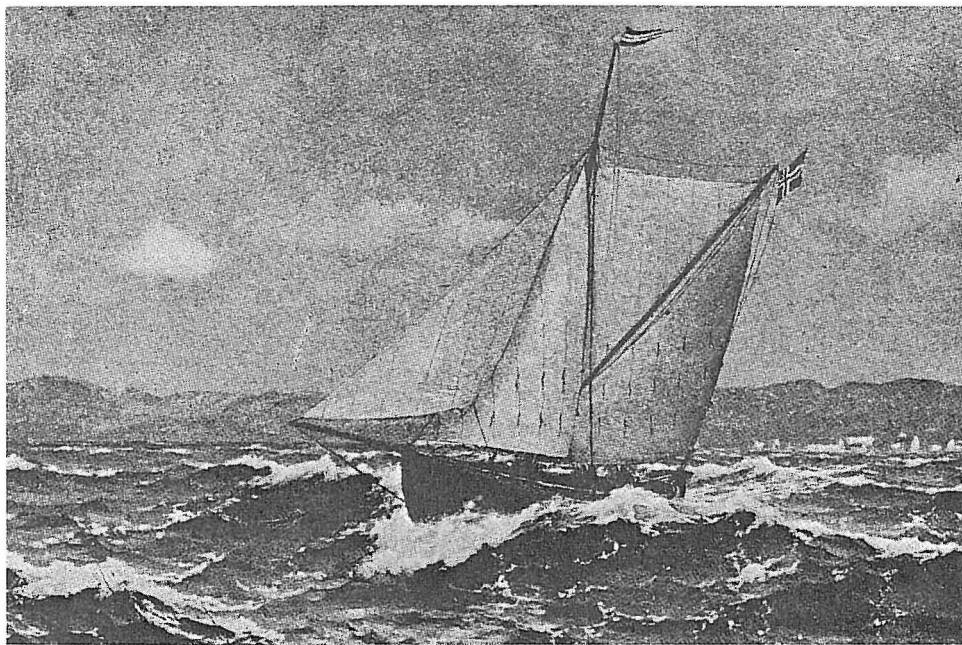
Senere ble det vanlig med et firkantet råtoppseil på en egen toppseilstang som kunne heises og låres etter behov. Særlig ble det vanlig med toppseil etter at gaffelseil erstattet spriseilet. Gaffelseil ble vanlig på de dekkete listerskøytene, da disse etter hvert gjorde seg gjeldende. Det var særlig Ole Stave som gikk i brodden med dekkete båter, omkring 1865. Listerbåten ble etter hvert anerkjent som en rask seiler og en god sjøbåt. Bl.a. hevdet den seg godt under regattaen i Stavanger i 1868. Den ble etter hvert meget populær nordover langs kysten, og man fikk på Vestlandet på slutten av 1800-tallet en rik flora av listerinspirerte båter i alle størrelser – åpne, dekkete og halvdekkete.

Til losing var det nok de mindre, åpne listerbåtene som ble benyttet. Maleriet «Losen går ut» av den kjente rogalandsmaleren Lauritz Haaland viser således en åpen listerbåt med spriseil, fokk og klyver.

Den åpne losbåten hadde imidlertid en alvorlig svakhet for dem som måtte ut i all salgsvær: den ble lett fylt med vann, og sank i storm og uvær. Følgen av dette var da også en uvanlig høy drukningsfrekvens blant de norske losere. Enkelte steder på kysten kunne man ikke huske at en los hadde fått en naturlig død på land. Og som eksempel kan nevnes at i nabobygden Svinør og Nesset i Vest-Agder var det i 1802 i alt 31 losenker med tilsammen 74 barn.⁸⁵ Den første som innså dette problemet var den unge danske offiseren Peter Norden Sølling (1758–1827).^{86, 87} Han var født i Kristiansand, og kjente godt forholdene på sørlandskysten. Han karakteriserte de åpne losbåtene som «aabne Liig-kister», og understreket sterkt behovet for dekkete losbåter. Han konstruerte selv utkast til en slik båt, det han kalte en «Dæks lods kutter». Mobellen var en engelsk losbåt, og Søllings utgave var en plattgattet båt med runde, drektige former – nærmest som en skandinavisk jakt. Den var klinkbygget med skrog av eik, og rigget med gaffelseil, toppseil,

fokk, klyver og av og til breifokk. Den kunne bygges i flere størrelser, men Sølling selv anbefalte 30–35 fot. Han fikk bygget endel eksemplarer av sin loskuttes langs øst- og sørlandskysten omkring 1800, men båten ble ikke noen suksess hva utbredelse angår. En av de viktigste årsaker til dette var nok losenes konservatisme og inngrodd motvilje mot nytt når det gjaldt båter og utstyr. Om det fantes losbåter av Søllings type i Rogaland er ukjent. Men ifølge Sølling selv skal de ha hatt utbredelse «Synder paa Norge og Wester». Vi vet at Gabriel Schancke Kielland (1760–1821) arbeidet aktivt for å skaffe høvelige losbåter i Stavanger-distriktet, men om det var Søllings båt han arbeidet for å utbre er usikkert.⁸⁸

Men om Søllings arbeid ikke var noen umiddelbar suksess, var det på ingen måte til fånytt. For tanken om dekkete losbåter hadde fått nedslag, og etter

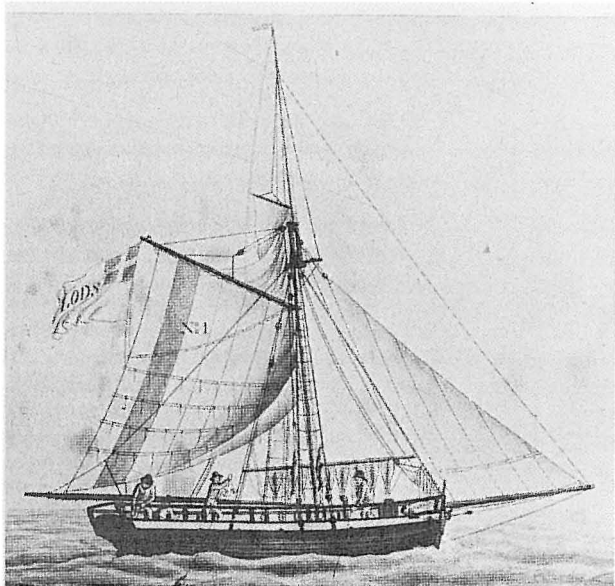


«Losen går ut» Maleriet viser en åpen, spririgget listerbåt.
+ Maleri av Lauritz Haaland.

An open, sprit-rigged lister type pilot boat under full sail.

hvert ble flere og flere loser overbevist om fordelene ved dette. Det samme gjaldt også Søllings argumenter om grovere dimensjonering av skrog og rigg, og mer fornuftig ballastering av båtene. Men det oppmerksomheten ble rettet mot, var de tradisjonelle norske båttypene, og først og fremst da hvalerbåtene.

Hvalerbåten er resultat av en gammel, felles båtbyggingstradisjon på begge sider av svenskegrensen: på Hvaler, og på Koster på svenskekysten.^{89, 90, 91} Dette var også opprinnelig åpne båter, men alt i 1830-årene la Hvaler-losene dekk på båtene sine. Det som siden er blitt kjent som hvalerskøyta er således en dekket, klinkbygget båt på mellom 28 og 35 fot, som beholdt dekkbredden langt ut mot for- og akterstevn. Den fikk dermed stor dekkflate, og ble rund i endene. Men denne rundheten var bare på dekknivået, i og under vannlinjen var båten ganske skarp. Dekket hadde 3 luker: helt akter var styreluka der rommannen sto, midtskips var det en større luke med «lokk» og skyveluke med nedgang til lugar. På fiskebåtene ble forluka benyttet som standplass for den som trakk inn garn. Hvalerskøyta var først og fremst seilbåt, årer ble bare benyttet i unntakstilfeller. Spririggen dominerte på denne båten helt fram til 1880-årene, da gaffelriggen overtok. Vant ble vanligvis ikke brukt, spesielt ikke på losbåtene, forat man ikke skulle «fiske» riggen på seilskutene ved



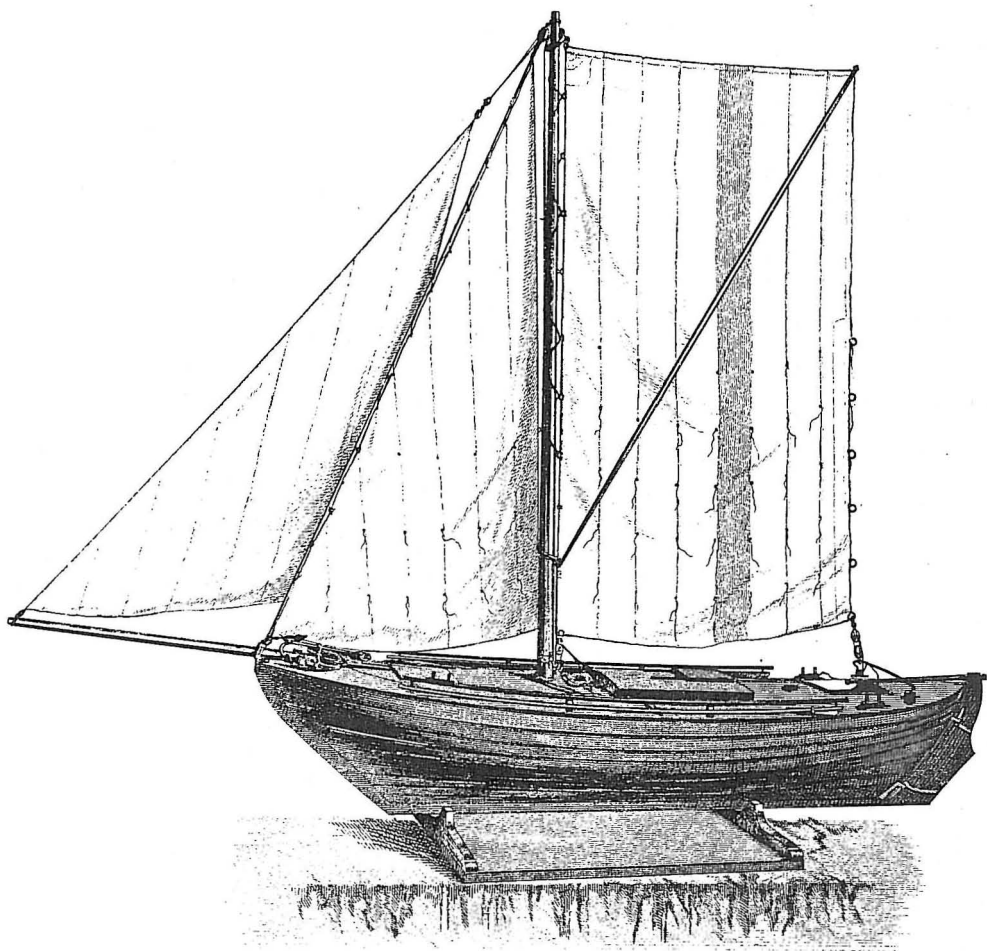
«Dæks lods kutter». Kommandør Peter N. Søllings forslag til dekkete losbåter.

+ Gøthe Gøthesen: Norske båter. B. 1 – Skagerakkysten. Oslo 1977.

Numerous pilot boats were shipwrecked and pilots lost at sea. The open boats used by the pilots were often blamed for the accidents. The adoption of new types of pilot boats better suited for this often perilous service was encouraged. Commandore Peter N. Sølling pioneered in this field in the years around 1800.

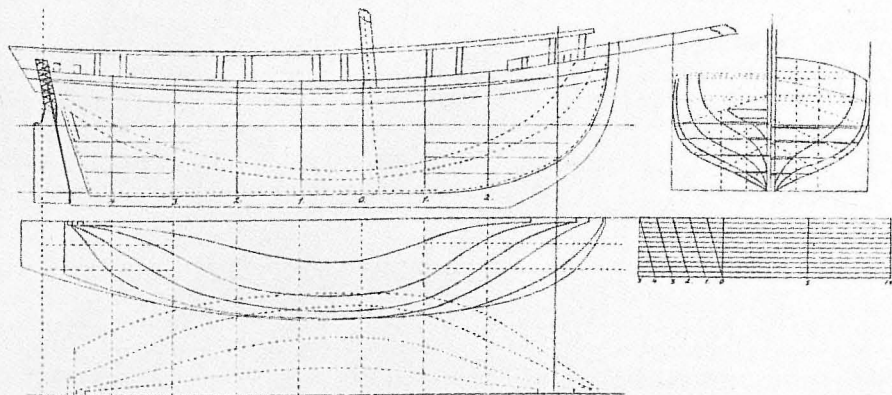
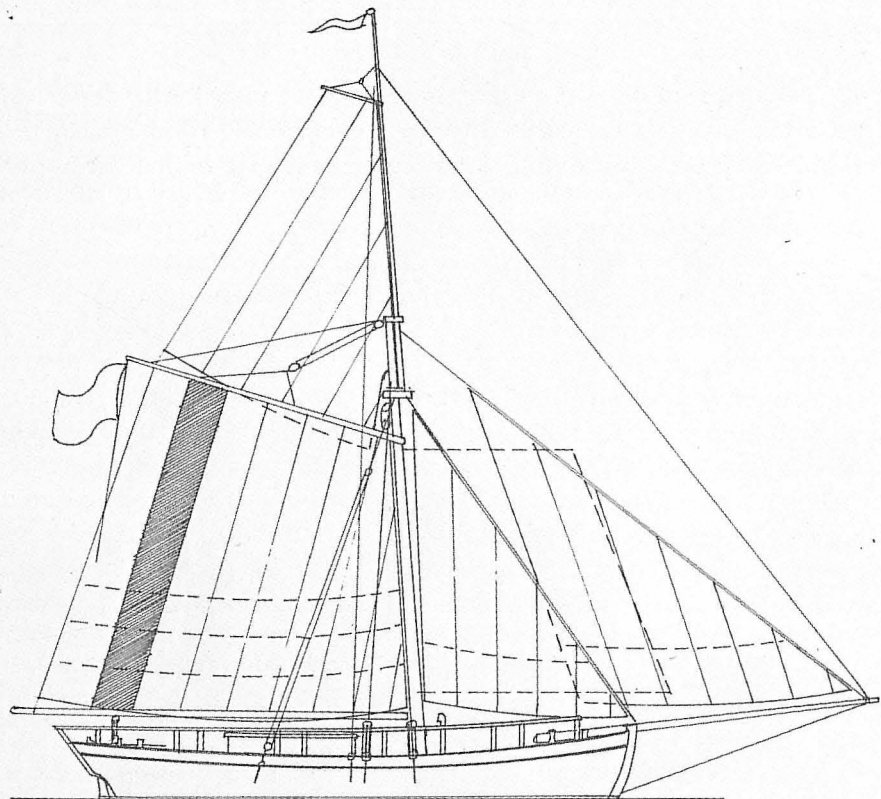
This picture shows his proposal for a decked pilot cutter. The following illustrations show other decked boat types used by pilots.

bording. Mastens eneste støtte var et fokkestag, og man måtte derfor «seile på treet». Det krevde en mast av anselige dimensjoner. Hvalerskøytene var skarpe seilere, og samtidig stabile sjøbåter. Deres hovedsvakhet var at de var



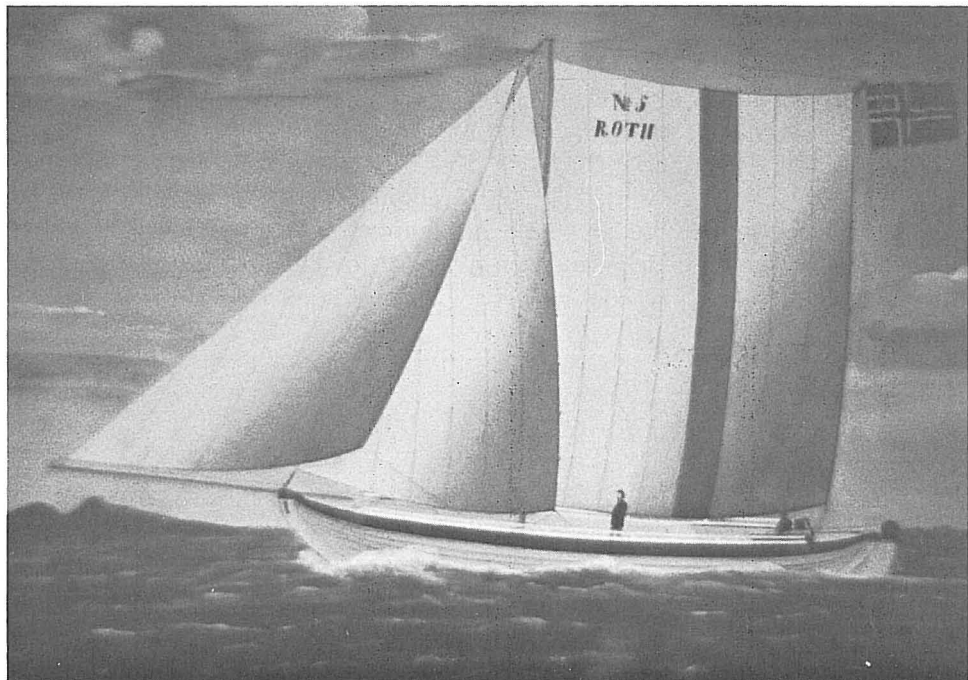
Hvalerbåt. Modell fra fiskeriutstillinger i Bergen i 1865.
+ Gøthe Gøthesen: Norske båter. B. 1 – Skagerakkysten. Oslo 1977.

A Hvaler-type boat. A model from the fisheries exhibition in Bergen, 1865.



Skisse av Peter N. Søllings plattgattede båt «Rosenkrantz».
+ Gøthe Gøthesen: Norske Båter. B. 1 – Skagerakkysten. Oslo 1977.

A sketch made of Peter N. Sølling's square-sterned boat «Rosenkrantz»



Losskøyta «Tordenskiold» på Rott var en klinkbygget, dekket hvalerbåt. Den ble brukt av de tre kjente losbrødrene Lars, Tønnes og Rasmus Rasmussen Roth fram til 1891.
+ Stavanger Museum – Sjøfartsmuseet.

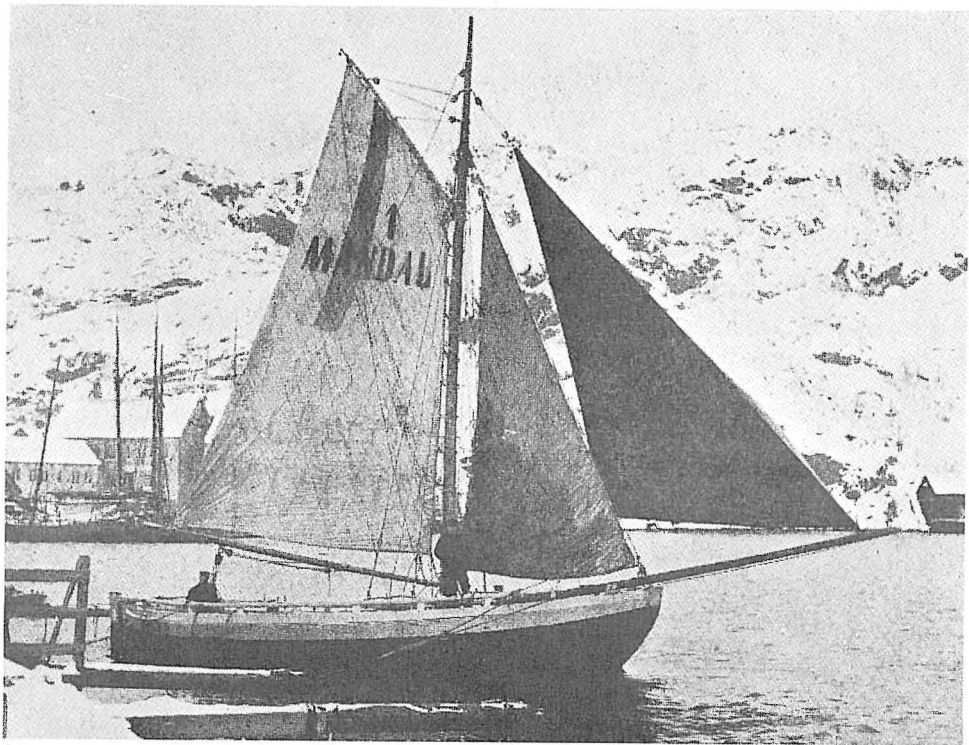
The pilot boat «Tordenskiold» was stationed at the pilot station on the island of Rott. «Tordenskiold» was a clinkerbuilt, decked Hvaler-type boat. She was used by the three renowned brothers and pilots Lars, Tønnes and Rasmus Rasmussen Roth until 1891.

relativt grunne, og hadde et høyt tyngdepunkt. Derfor kunne det hende at de i uvær ble liggende med masten i vannet, og faren var da stor for forskyvning av ballast. Hvalerskøyta var på Østlandet benyttet som kombinert makrell- og losbåt, men som losbåt fikk den dessuten betydelig utbredelse langs sør- og vestkysten helt opp til Bergen.

I Rogaland har hvalerskøyta hatt betydelig utbredelse som losbåt. Av resultatene fra regattaen i Stavanger i 1868 ser vi at losoldermennene Gabriel Monsen i Tananger og Johannes Jakobsen på Høyeværde er i besittelse av båter bygget på Hvaler i henholdsvis 1858 og 1856, og ellers

er bl.a. folk i Stavanger, Kvitsøy, Håland og Kopervik oppført som eiere av hvalerbåter.^{92, 93}

Ellers ser det ut til at også den såkalte arendalsskøyta har hatt en viss utbredelse som losbåt i de sørlige deler av Rogaland. Denne båten er en nær slektning av hvalerbåten, men synes også å ha fått impulser fra Søllings loskutter.^{94, 95} Det karakteristiske ved arendalsskøyta var et relativt høyt, rundbarmet skrog med heller smale bordganger. Men særlig var den lett kjennelig på en høy gaffelrigg med en uvanlig stor klyver. Den skal ha vært en sikker sjøbåt, men var ikke regnet for å være noen rask seiler.



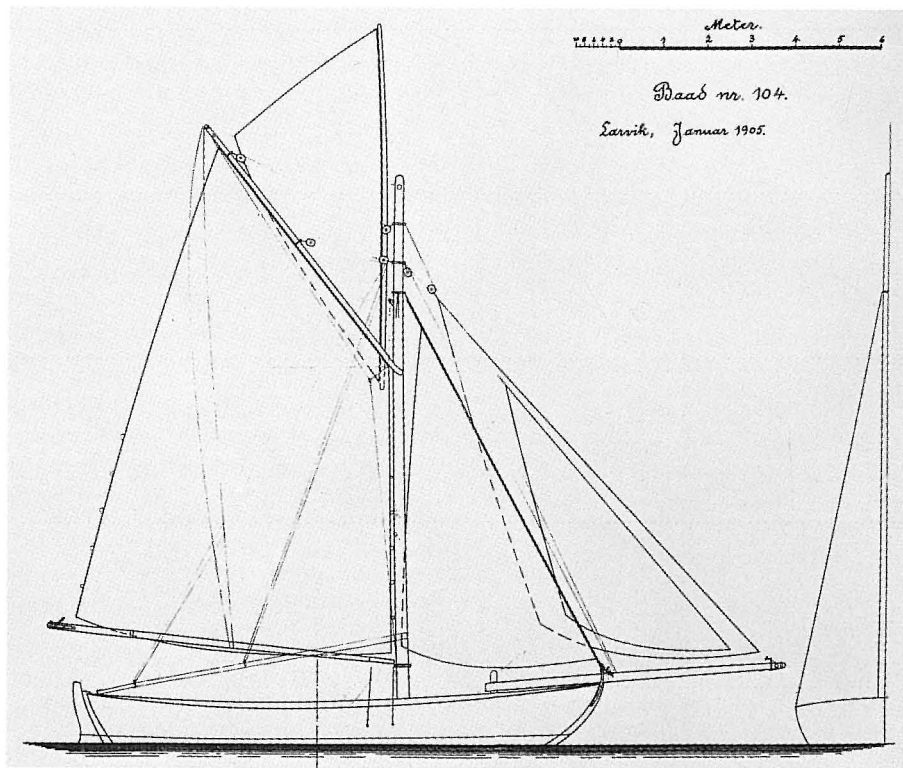
Arendalsskøyte som losskøyte i Kleven ved Mandal.

+ Gøthe Gøthesen: Norske båter. B. 1 – Skagerakkysten. Oslo 1977

An Arendal-type smack in service as a pilot boat in Kleven near Mandal.

I den førnevnte oversikten over større losbåter i Rogaland fra 1866, er noen av båtene angitt med type.⁹⁶ Her finner vi både hvalerbåter og arendalsbåter:

<i>Losoldermannskap</i>	<i>Type</i>	<i>Bygget</i>
Sogndal	1 arendalsbåt	1843
	1 arendalsbåt	1846
	1 hvalerbåt	1851
Egersund	1 hvalerbåt	1863
	1 hvalerbåt	1862
Tananger	1 hvalerbåt	1861
	1 hvalerbåt	1856



En av Colin Archers losskøytemodeller, fra 1905.
+ Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo.

One Colin Archer pilot boat model, dated 1905.

Men det må her understrekes at de langt fleste av de registrerte losbåtene ikke er typeangitt, så det fantes nok adskillig flere båttyper enn bare disse to som losbåter i Rogaland på denne tid.

Omkring århundreskiftet er det så risørskøytene og Colin Archers konstruksjoner som i stor grad overtar som losbåter. Særlig var de førstnevnte populære i Rogaland. Risørskøytene er resultat av en gammel båtbyggings-tradisjon rundt Risør og i Sønedeled-fjorden.⁹⁷ Den eldste båtbygger man i dag kjenner til her er Ole Halvorsen på øya Barmen i Sønedeledfjorden, som i 1835 begynte å lage klinkbygde båter av ulike størrelser og typer. Blant annet lagde han losbåter, som var en slags modifikasjon og forbedring av hvalerbåten (på samme måte som Colin Archers losbåter). Båtene fra Sønedeled ble kalt Barmen-båter helt fram til århundreskiftet. To av Ole Halvorsens elever, Christen Knudsen Moen og særlig Nils Eriksen Narviken, førte tradisjonene videre – men gikk over til å lage kravellbygde båter. Nils Eriksen skapte den senere så velkjente hvite, kravellbygde risørskøyta.^{98, 99} Han begynte med kravellbygging i 1890-årene, som den første i Risør-traktene. Skroget på risørskøyta stakk dypere enn hvalerbåtens, den var også mer avbalansert med liten forskjell i linjeføringene i for- og akterskip. Den store dekkbredden mot endene er også forsvunnet. Men risørskøyta holder på innvendig ballast. Den har bare en mast, med gaffelseil. Spriseilet forsvant med den klinkbygde båten. Av resultatene fra regatten i Stavanger i 1868 ser vi at alt på dette tidspunkt er en rogalending (Hans Bendixsen i Skudenes) i besittelse av en sønedeledbåt bygget av Nils Eriksen samme år.¹⁰⁰ Men det er først senere vi får den store «invasjonen» av risørskøyter til Rogaland.

Colin Archers losskøyter er også en forbedring av hvalerskøyta, og har mye til felles med risørskøytene.¹⁰¹ Han begynte med å lage klinkbygde, spirriggete losskøyter i 1873, men i 1883 gikk han over til kravellbygde og gaffelriggete båter. De ble dypere, og utstyrt med utvendig ballastkjøl. Dermed ble de stivere, og bedre bidevindsseilere. Colin Archer bygget selv 30–40 losbåter, og konstruerte dessuten en del som han ikke selv bygget. Videre ble hans losbåter etterlignet av båtbyggere og konstruktører over hele landet i mange tiår etterpå. Han dannet således skole både her og i utlandet.

De kravellbygde risørskøytene og Colin Archer-skøytene er vel det vi i dag først og fremst forbinder med typiske losskøyter. Risørskøytene ser ut til å ha vært i klart flertall i Rogaland, og mange av disse er nok feilaktig blitt betraktet som Colin Archer-båter. Disse båtene ble tatt i bruk i Rogaland



Den karakteristiske risørskøyta, som i stor utstrekning er blitt benyttet som losskøyte i Rogaland i dette århundre. Denne var på 42 fot og var bygget ved Røeds båtbyggeri i Sønedeled i 1938. Den var stasjonert i Tananger fram til 1962 da den ble solgt.

+

This Risør-type smack was widely used as pilotboat in the county of Rogaland during the first decades of this century. The Risør-type pilot boat shown here – 42 feet long, built in 1938 in Sønedeled – was stationed in Tananger until 1962.

fra 1890-årene av, og ble utover i dette hundreåret svært populære. De var vanligvis på 36–40 fot, senere også noe større. Opprinnelig var dette rene seilfartøyer, men utover i 1920-årene ble de også utstyrt med motor. De første motorene i losskøytene i Tananger og på Rott kom i 1926. Dette er imidlertid nærmere 20 år etter at motoren først ble introdusert i fiskebåtene på denne del av kysten. Dette avspegner nok losenes tradisjonelle konservatisme når det gjaldt båt og utstyr. Men det kan nok også være en følge av at motoren ennå ikke var godt nok utviklet til at den var helt å stole på. Losene måtte ha utstyr de kunne stole på hundre prosent i kritiske situasjoner. De visste hva de hadde, men ikke helt hva de fikk med motoren. Derfor var mange av de gamle losene skeptiske.

Med båter av denne størrelsesorden økte selvsagt losenes utgifter til anskaffelse, utrustning og drift av losbåt, og det vanlige ble som før nevnt at flere loser gikk sammen om kjøp og drift av båt. I 1923 ble en 36 fots risørskøyte levert av Lindstøl & Søn i Sønedeled til losen Rasmus Tønnessen på Rott. Regnskapet for denne skøyta gir et interessant bilde av kostnadsnivået i 1920-årene.¹⁰²

Lodsskuten kostende

Skrov og seil	Kr. 6 250,00
Ballast, gamle seil og tauverk	Kr. 800,00
Ifølge Regning reise til og fra Risør for 3 mand samt en reist til og fra do for 1 mand samt diverse invitar og Ballast	Kr. 798,43
Jern til Ballast	Kr. 191,25
Diverse arbeide paa slip	Kr. 47,00
Et anker	Kr. 40,00
Diverse arbeide	Kr. 10,00
Ballast	Kr. 25,92
Diverse til Skøiten	Kr. 65,00
23/11-1923	Kr. 8 227,60
Motoren indsat og ferdig (1926)	Kr. 5 507,52
Tilsammen	Kr. 13 735,12

Oppsummering

Det har fra de eldste tider av eksistert en los- og kjentmannsordning langs Norges kyst. De eldste sikre opplysningene om en slik ordning er fra 1200-tallet. Den gamle norske betegnelsen på kjentmann er «Leiðsogumaðr».

I landene på sørsiden av Nordsjøen brukte man i middelalderen betegnelsen «lodman», og dette er kilden til den nyere norske betegnelsen «los», som imidlertid ikke ble tatt i bruk her i landet før på 1500-tallet.

Alt i Magnus Lagabøters lov av 1274 finnes det bestemmelser om losing av de kongelige leidangskipene, og takster for losing på de ulike deler av kysten. Losbestemmelsenes plassering i lovvverket tyder på en nær tilknytning til forsvaret allerede på dette tidspunkt, en tilknytning som forøvrig fortsatte i de følgende hundreårene.

Det bildet som avtegner seg av losvesenets utvikling i Norge fra de eldste tider og fram til begynnelsen av 1700 tallet er at det hadde sin opprinnelse i og omkring de største handelsstedene: Bergen, Oslo, Nidaros, Tunsberg osv. Det var i disse byene losing først ble et fast organisert system og et eget yrke – med yrkesutøverne organisert i egne laug. Dette skjedde i handelsbyene alt på 1200-tallet. Men utenom farvannene rundt handelsbyene var skipperne lenge avhengig av rent lokale kjentmenn, hvis de ikke kjente leia selv. Etter hvert vokste det imidlertid fram mer organiserte losordninger også i kyst-områdene mellom handelsstedene.

Ordningen med å utnevne losere, og utstyre dem med offentlig sertifikat for losing i et bestemt område, ser ut til å ha kommet først på 1600-tallet. Sertifikatet ble vanligvis tildelt etter søknad, der søkeren måtte dokumentere inngående kjennskap til farvannet. Noen offentlig kontroll med losenes kvalifikasjoner hadde en egentlig ikke, men et forsøk på kontroll lå tydeligvis i de meget strenge straffene som ble fastsatt for svikt og tjenesteforsømmelse.

Utover på 1600-tallet kan en tale om fire ulike kategorier losere langs norskekysten:

- de rene yrkeslosere, som opprinnelig holdt til i byene, men senere også på andre naturlige lossteder langs kysten. Denne gruppens tradisjoner går som vi har sett tilbake til middelalderen, til byenes og handelsstedenes framvekst.
- losere med sertifikat på losing i avgrensede områder langs kysten. Deres losingsrettigheter var ofte kombinert med andre nærliggende forpliktelser (tilsyn med havner, sjømerker o.l.)
- farvannskyndige folk, som loste ved spesielle behov og i nødstilfeller. Denne mulighet ble formalisert ved en lov av 1705.
- sjøfolk kunne i krigssituasjoner fungere som losere på krigsskip, i farvann der de var lokalkjent.

Men dette systemet ser ikke ut til å ha fungert tilfredsstillende, og særlig i begynnelsen av 1700-tallet strømmer det inn klager til myndighetene. Dette, sammen med et sterkt opplevd behov for et bedre organisert losvesen under den store nordiske krig (1709–20), var årsak til at det i 1720 tvang seg fram en nyordning av lossystemet i Norge. Det var på dette tidspunkt at et losvesen i moderne betydning ble organisert i Norge.

Etter losforordningen av 1720 ble norskekysten inndelt i to overlosdistrikter, hvert av dem administrert av en overlos. Det ene strakte seg fra svenskegrensen til Åna Sira på sørlandskysten, og det andre fra Åna Sira og nord til Finnmark. Hvert av distriktene ble så inndelt i losoldermannskap, ledet av en losoldermann. Dette var som regel den eldste og dyktigste av losene i vedkommende område, og måtte kunne lese og skrive. Oldermannen skulle føre journal over innkommende skip, og over de losinger som ble foretatt. Losing ble fra nå av reservert for de som hadde sertifikat (lospatent), og forutsetningen for å få sertifikat var at det ble dokumentert farvannskunnskap og dugelighet, noe som måtte dokumenteres overfor overlosen. Utdanningen til losyrket foregikk i det vesentligste som praktisk opplæring, med en eldre los som instruktør. Denne opplæringsformen medførte at losferdigheten ofte gikk i arv fra far til sønn, og losyrket i Norge har derfor i stor utstrekning vært knyttet til spesielle familier og slekter. Dette har mange steder vært situasjonen langt inn i dette århundre.

Etter losordningen av 1720 har det norske losvesen endret seg gradvis gjennom en lang rekke lovendringer og forordninger. Viktige trekk i denne prosessen er bl.a. at losyrket har utviklet seg gradvis fra i stor grad å være en kjentmannsordning og en binæring, til å bli en hovednæring og en profesjon langs hele kysten. Dette gjorde seg særlig gjeldende i siste halvdel av forrige århundre, da de formelle kravene til kvalifikasjoner også ble skjerpet. En følge av denne spesialiseringen har vært at tallet på losere har gått jevnt nedover siden 1870. Et annet viktig trekk har vært en utvikling mot stadig større administrative enheter. De mange små losoldermannskapene ble etter hvert slått sammen i større. Utviklingen i Rogaland illustrerer dette, og er beskrevet mer i detalj i del II i denne artikkelen. Antallet losoldermannskap er her redusert fra 99 i 1866 og til 2 i dag. Likeledes er antallet losstasjoner også sterkt redusert.

Losingen har i Norge helt fram til 1948 vært drevet på privat basis, og på grunnlag av fri konkurranse. Men fra slutten av forrige århundre har

staten engasjert seg stadig sterkere i losenes situasjon, gjennom pensjonsordninger, lån og tilskott til drift av losbbåter o.l. Og gjennom den nye losloven av 1948 ble så losvesenet fullstendig nasjonalisert, og er i dag en ren statsdrift.

Losene var fra gammelt av selv forpliktet til å holde losbåter. Det var vanlig at hver enkelt los hadde sin egen båt. Senere ble båtene større og dyrere. Felleseie ble mer vanlig.

I eldre tider er det tydelig at Rogaland har hatt sin egen båtbyggertradisjon som hentet impulser fra og utnyttet de beste trekk ved såvel vestnorsk som sør- og østlandsk båtbyggertradisjon, også til sine losbåter. De åpne losbåtene var i bruk gjennom så godt som hele 1800-tallet. Men de var stadig utsatt for ulykker. Behovet for mer sjøsikre losfartøyer var åpenbart.

Derfor ble det også fra tidlig på 1800-tallet gjort et planmessig arbeide med å utvikle bedre skikkede losbåttyper. Etter hvert ble det bygget og tatt i bruk en rekke dekkede fartøytyper.

Peter Norden Sølling var pioner på dette området. Senere kom fartøyer av hvaler-, arendal-, risør- og Colin Archer-type til. De to sistnevnte typene dominerte i Rogaland – risørskøytene var nok særlig populære – fram til etter andre verdenskrig.

Losskøytene fikk ikke motor før sent på 1920-tallet, to tiår etter at fiskeflåten hadde tatt dette nymotens hjelpemiddel i bruk.

Del II kommer i neste årbok.

Summary

The local pilotage service in Rogaland County

Part I

A local pilotage service has existed along the Norwegian coast since ancient times, with the first historically reliable proof dating back to the 13th century, then associated with constricted warships.

The pilotage service evolved around the bigger trade centers until early 18th century, and pilots organised their own guild. Outside these waters seafarers were dependent on well informed local people for piloting where their own knowledge of the channel failed them.

Pilots authorised by certificate appeared early in the 17th century. Ther were no official requirements to be met, though severe punishment for irregularities in service was a means of control.

Four different categories of pilots served during that century:

- professional fulltime pilots connected with pilot stations.
- pilots certified for limited stretches, their privileges regularly combined with responsibility for harbours and navigation marks.
- local people piloting in cases of emergency, legally formalised 1705.
- navigators piloting warships in action in familiar waters.

Dissatisfaction with existing arrangements and the demand for a more organised pilotage during the Great Nordic War 1709–20 initiated the modern pilotage authorities in Norway. The coast was divided into two pilotage districts by Åna Sira, the one northwards to Finnmark and the other eastwards to the Swedish border. Each district was subdivided into masterships headed by the master pilot, the oldest and most experienced in the area who also had to document his ability to read and write.

Professional skill was passed down from father to son producing specific pilot families. Higher levels of proficiency was instituted gradually by legal decrees, leading to reduced number of pilots and expanded administrative units. Norwegian pilotage was a private enterprise in open competition till 1948, when the Government nationalised it through the Pilot Act as a consequence of steadily increasing responsibility, in form of pension schemes, public grants and ownership.

The pilots traditionally provided their own boats, first individually, then jointly. They were open boats under simple canvas, and Rogaland county forming a merging area between distinctive eastern and western types made the most of all. The Lister boat was open throughout the 19th century, and the number of casualties enforced the development of more dependable vessels. Peter Norden Sølling from Denmark among others worked on the problem, which was eventually solved through the emergence of various pilot boats: The Sølling type, Hvaler and Arendal boats, both of which were decked, the Risør boat which dominated the scene for a period, and then the Colin Archer, both were in common use from 1890es till after World War II.

The engine was not installed until the end of 1920es, twenty years after the motorizing of the fishing fleet.

To be continued in the Stavanger Museum yearbook for 1980.

Kilder

Arkivalia

VOA –

- Vestenfjellske Overlosdistrikts Arkiv – Statsarkivet i Bergen
- + Rundskriv: Rundskriv om losvesenet – Brev av forskjellig innhold. Stavanger Distrikt 1798–1805.
- + Journal: Journal over ansatte og afskjedigede lodser 1861.
- + a No 1: Lodsrulle for Bergen Overlods 1801–1846.
- + a No 2: Lodsrulle for Bergen Overlods 1813–1848.
- + c No 1: Lodsrulle for Sogndal–Egersund. Fra 1866.
- + c No 2: Lodsrulle for Ogne–Utsire. Fra 1866.
- + b No 3: Lodsrulle for Skudesnes–Bømmelen. Fra 1870.
- + b No 4: Lodsrulle for Tananger–Hvidingsø. Fra 1870.
- + b No 5: Lodsrulle for Sogndal–Ogne. Fra 1870.
- Rogaland Losforenings (Vestlandske Losforening) arkiv – Oppbevares av foreningen.
- + Medlemsprotokoll: Medlemsprotokoll, ført fra 25/6-1919.

RLA –

PA –

Privatarkiv.

+ RTR: Samling etter los Rasmus Tønnessen Roth (1868–1945).

I sønnen los Tønnes Roths eie.

Litteratur

Carl Fr. Diriks: *Om de forskjellige Slags Baade i Norge*. Folkevennen b. 12, Kristiania 1863.

Johannes Elgvin (I): *En by i kamp*. Stavanger 1956.

Johannes Elgvin (II): *Den norske fiskebåt og landsregattaen i Stavanger 1868*. Stavanger Museums Årbok 1956.

Gøthe Gøthesen: *Norske båter. B. 1 – Skagerakkysten*. Oslo 1977.

Axel Kielland: *Stavanger Borgerbog*. Stavanger 1935.

Jan W. Krohn-Holm: *Losvesenet i Norge 250 år*. Larvik 1969 *Losbok*. Utgitt av Kystdirektoratet. Oslo 1975.

Andreas Madsen: *Båtbygging på Hvaler i eldre tid*. Norsk Sjøfartsmuseum, skrift nr. 18, 1934.

Ingjald Mehus: *Litt om båtbygging i Rogaland*. Upublisert manuskript 1957 (Stavanger Sjøfartsmuseum).

NOU 1973: 44: *Norges offentlige utredninger nr. 44, 1973 – Losrekruttering og losutdanning mv.* (Fiskeridepartementet.)

T. K. Olafsen: *Litt om losvesenet omkring Oslofjorden i gamle dage*. Horten 1962.

Liv Jorunn Ramskjær: *Nils Eriksen og båtbyggeriet i Narvika*. Årsskrift for Søndeled Historielag 1977.

O. Storm: *Det norske Lodsvæsen*. Jac. S. Worm-Müller (red): *Den norske sjøfarts historie*. B. 3, II. Oslo 1929.

Eilert Sundt: *Listerbåten*. Folkevennen b. 14. Kristiania 1865.

Ola Sæveraas: *Det Norske Losvesen*. Foredrag ved Losvesenets 250-års jubileum 29/4-1970 (Upublisert manuskript).

Verdens Gang – *Illustrert Tillæg No. 4, 1888: Baadbygger Nils Eriksen Narviken*.

Informanter

Pensjonert los Tønnes Roth, Tananger, f. 1807

Pensjonert los Torger Roth, Tananger, f. 1910.

Pensjonert losfunksjonær Karl Kristiansen, Tananger/Stavanger, f. 1905.

Henry Olsen, Tananger, f. 1902.

Mons Christian Monsen, Tananger, f. 1905.

Losoldermann O. Smith-Jakobsen, Stavanger loskontor.

Losfunksjonær M. Pallesen, Stavanger loskontor.

- 1) Krohn-Holm s. 5
- 2) Storm s. 232
- 3) Krohn-Holm s. 6
- 4) Krohn-Holm s. 7
- 5) NOU 1973: 44 s. 6
- 6) Krohn-Holm s. 9
- 7) Storm s. 232
- 8) Krohn-Holm s. 13
- 9) Storm s. 233
- 10) Krohn-Holm s. 15
- 11) Krohn-Holm s. 21
- 12) NOU 1973: 44 s. 6
- 13) Krohn-Holm s. 23
- 14) Storm s. 233
- 15) Krohn-Holm s. 30
- 16) Krohn-Holm s. 35
- 17) Krohn-Holm s. 36
- 18) Storm s. 242
- 19) Storm s. 252
- 20) Krohn-Holm s. 43
- 21) Krohn-Holm s. 46
- 22) Storm s. 234
- 23) Krohn-Holm s. 55
- 24) Olafsen - Bilag 1
- 25) Storm s. 235
- 26) Storm s. 236
- 27) NOU 1973: 44 s. 6
- 28) Storm s. 237
- 29) Storm s. 239
- 30) NOU 1973: 44 s. 6
- 31) Storm s. 239
- 32) Storm s. 240
- 33) Storm s. 241
- 34) NOU 1973: 44 s. 7
- 35) NOU 1973: 44 s. 7
- 36) Storm s. 241
- 37) Sæveraas s. 5
- 38) Storm s. 241
- 39) Sæveraas s. 5
- 40) NOU 1973: 44 s. 7
- 41) Losbok s. 5
- 42) Sæveraas s. 6
- 43) Krohn-Holm s. 8
- 44) Elgvin I s. 286
- 45) Kielland s. 63, 72
- 46) Krohn-Holm s. 36
- 47) VOA - Rundskriv
- 48) VOA - a No 1
- 49) VOA - a No 2
- 50) VOA - Journal
- 51) VOA - a No 1
- 52) VOA - a No 2
- 53) VOA - c No 1
- 54) VOA - c No 2
- 55) VOA - c No 1
- 56) VOA - c No 2
- 57) VOA - b No 5
- 58) VOA - b No 4
- 59) VOA - b No 3
- 60) VOA - b No 5
- 61) VOA - b No 4
- 62) Losbok s. 37
- 63) RLA - Medlemsprotokoll
- 64) Krohn-Holm s. 20
- 65) Krohn-Holm s. 21
- 66) Storm s. 243
- 67) Storm s. 251
- 68) Sæveraas s. 8
- 69) VOA - c No 1
- 70) Elgvin II s. 117
- 71) Elgvin II s. 117
- 72) Diriks s. 311
- 73) Elgvin II s. 110
- 74) Diriks s. 312
- 75) Gøthesen s. 19
- 76) Elgvin II s. 126
- 77) Elgvin II s. 116
- 78) Elgvin II s. 126, 130, 138
- 79) Mehus s. 5
- 80) Mehus s. 12
- 81) Elgvin II s. 130
- 82) Sundt s. 273
- 83) Diriks s. 321
- 84) Gøthesen s. 51
- 85) Storm s. 243
- 86) Storm s. 243
- 87) Gøthesen s. 61
- 88) Elgvin I s. 342
- 89) Diriks s. 317
- 90) Madsen s. 25
- 91) Gøthesen s. 66
- 92) Elgvin II, s. 138
- 93) Gøthesen s. 92
- 94) Diriks s. 321
- 95) Gøthesen s. 76
- 96) VOA - c No 1
- 97) Gøthesen s. 81
- 98) Verdens Gang 1888
- 99) Ramskjær s. 43
- 100) Gøthesen s. 93
- 101) Gøthesen s. 99
- 102) PA-RTR

• The author's address:
H. O., Agder Regionale Høgskolestyre,
Groosvn. 36, 4890 Grimstad.