

de større øyene ga beskyttelse til skipet når det først var på plass. Siden jeg i noen år har vært skipper på en gammel Colin Archer redningsskøyte, fra 1893, her jeg en viss forståelse for vanskeligheten med å finne vegen inn til disse trygge buktene, og slippe anker på riktig sted.

Jeg har nummerert de maritime kystkulturminnene, bl.a. de 34 gamle fortøyningsfestene. Beskrivelse av mål, foto og GPS posisjon fremgår av rapporten. Fem naturhavner er godt forsynt med sterke bolter, ringer, kryssholt etc. Faktisk er det tilstrekkelig med fester alle fem stedene til at et skip kunne fortøyas kun med trosser til land. Men anker var nok i bruk likevel. Lengst sør har vi Seli med 8 kraftige gamle fortøyningsfester. Det har nok vært minst et til på vestsiden mellom moloen og de eldre husene. På Flåna sør for Korshavn er det 9 fortøyningsfester som er minimum 150 år gamle. Noen er mye eldre. På Røsviga mellom Holmen og Kjøpsi er det tre T-bolter med ring og malt markering på fjellet. På Bronen (der Rorbuene er nå) er det tre bolter, inkl. en på Kreglingholmen. Til sist er det 9 kryssholt av solid jern i Revøysundet (Røyviksundet).

Sjøfarten krevde mye av besetningen, av og til også livet. Et eksempel er forliset til barkskipet «Elverhøy» (fra Austad) på Hollandkysten i 1889. Grandonkel Olaus Krosshavn skrev et dikt 50 år senere (Farsunds Avis):

*Fra nordveststormens kor lød en vild melodi,
der lå trussel i brottsjøers slag.
Mot den bark som for stumper av mersseil lå bi,
det var høst, det var vikende dag.
Det var synkende håp blant det mannskap om bord
på den bark som for uværet drev
ned mot landet i læ, der hvor skumsprøyten for
over strand, over sandbankers rev.
Kort blev skipsrådets stund, og så holdtes «gebet» –
det blev fundet i boken en bønn.
Intet glemt, det blev sendt nødsignal, bluss, rakett:
Skib i drift ned mot brendingers drønn.
Det var hendt, konstatert, syn for sagn, det var sandt,
første vidne var måken som fløy
i gryende dag over knekkedespant,
over rester av bark «Elverhøy».
Tidens vogn hastig for, glemt blev sorg som var stor,
Glemt blev skib som ei nådde havn.
Dog jeg minnes de ord av en sønneløs mor:
Herren ga, Herren tok, pris hans navn.*

Losning

Få yrker er så omtalt som det losene langs kysten hadde.

På strekningen Hvaler – Færder – Langesund og Arendal – Lindesnes – Skudenes kom de fleste seilskip inn

mot Norskekysten, hvor de signaliserte etter los. Det var fri konkurranse og for å få jobben og pengene kunne ikke losene bare sitte og vente. Enten måtte de krysse ute på havet og se etter skip som heiste «los ønskes»-flagget, eller de hadde en vaktmann på en nærliggende fjelltopp som fulgte med ved hjelp av kikkert. I Korshavn – Seli – Kjøpsi har vi jo 15 % av alle landets «kompassroser» og de benyttet sannsynligvis disse for å bestemme hvilken kurs losbåten skulle følge for å finne skipet. Det var kanskje så langt ute at det mer eller mindre forsvant under horisonten når en sto i en liten losbåt. Etter at losen hadde gått over på skipet (hvis de kom først..) måtte losgutten seile tilbake, ofte alene.

I 1735 kom Forordningen om «Ringevæsenet», utstedt av kong Christian VI. Det skulle være tillat å sette ned «Jern-Ringe» overalt hvor det var behov for det. Grunneieren fikk det privilegium å kunne motta «Ringepenge». Rettigheten skulle tinglyses, og eieren fikk et dokument som ble kalt adkomstbrev. I loven av 1827 om Havne- og Ringevæsenet ble det kalt hjemmelsbrev. Dersom grunneieren ikke ønsket å sette ned festet, så kunne rettigheten overdras til en annen. Ringepengene ble fastsatt til 48 skilling for skip på 100 lester eller mer og 32 skilling for mindre skip. Et fartøy kunne benytte flere ringer for samme avgift. Ble festet bare brukt til varping eller til å anlegge et spring for å kunne komme under seil, var det halv avgift. Gabriel Christensen omkom under forlis utenfor Flekkerøya allerede i 1838, men han hadde i løpet av kort tid utrettet mye for norsk sjøfart.

Fortøyningsfester i uthavnene

Et «ringvesen» ble opprettet i midten av 1600-tallet. Det ble utstedt ringprivilegier til privatpersoner. Staten engasjerte seilende arbeidslag som satte ut ringer mot fast betaling for hver ring, fra 1820-årene. Denne ordningen varte helt til 1860-årene da det ble etablert faste arbeidslag. I 1922 overtok Statens havnevesen ringvesenets funksjon. Det var da over 12000 offentlige fortøyninger langs kysten.

Hvordan er ringer og bolter utført?

I denne omgang ser vi på bolter og ringer av jern. Dimensjonene over terreng er jo greie å forholde seg til. Dybden på det etablerte hull i fjellet er det ikke så enkelt å fastlegge. Kvaliteten på det smidde jernet kan også variere. Produksjonsmetoden ser ut til å ha variert en del.

Hjelpemiddelet til å lage et hull i solid fjell var vanlig minebor og feisel samt krutt! De boret flere hull på litt mindre enn en tomme diameter og fylte de med krutt. Etter første sprengning ble hullet rengjort og fylt på nytt.