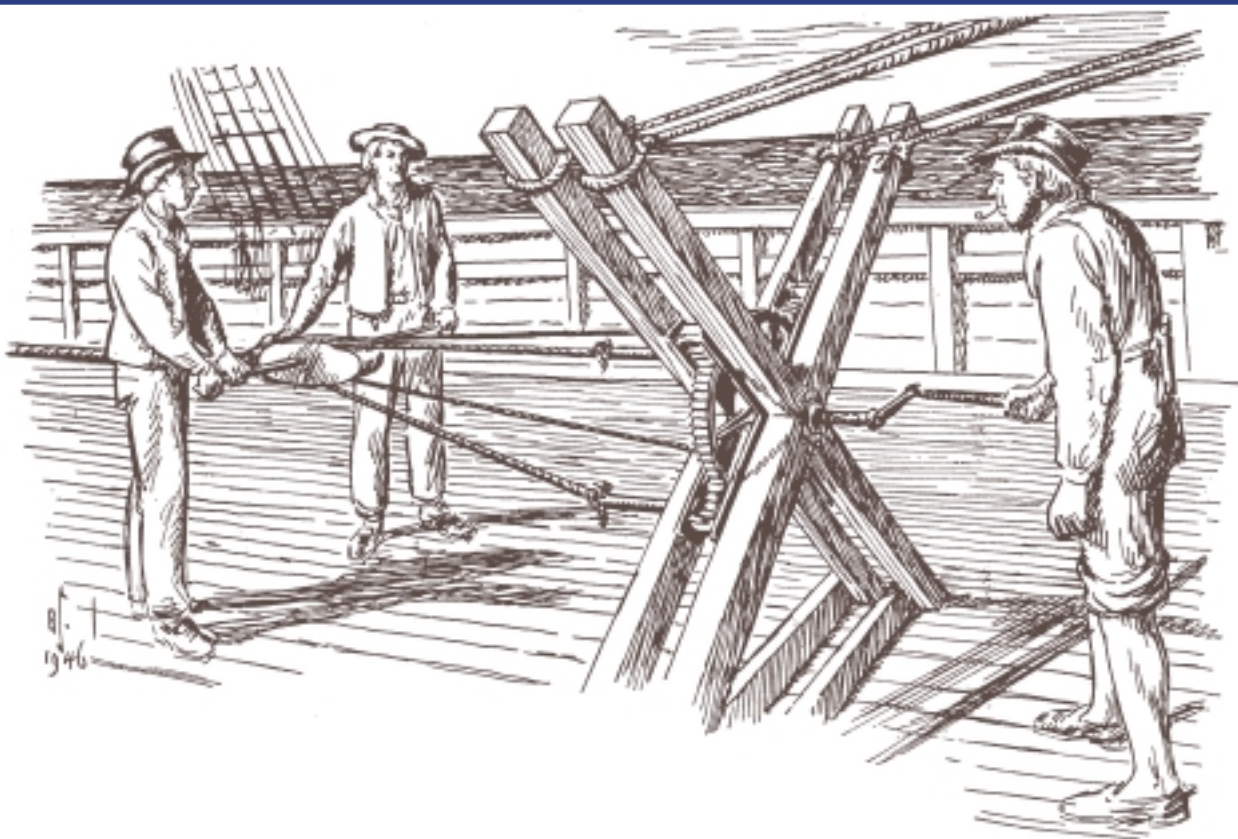


FRITHJOF II
FRITHJOFS
VENNER



Vårens
medlemsnummer
nr. 1/2005

**MEDLEMSBLAD
FOR FRITHJØFS
VENNER**

Redaksjonen:

Fredrik Lange-
Nielsen
Marit Ørnvik

Bladets adresse

Frithjofs Venner
Postboks 134
Sentrum 3251
Larvik

Bankgiro.

2510 14 79032

Venneforeningen:

Ieder

Ingjerd Beate
Nyhus Larsen,
Sleipnerv, 44,
3274 Larvik

Web- adresse

[http://region.
hive.no/larvik/
frithjof2/](http://region.hive.no/larvik/frithjof2/)

**Sats/layout,
trykking**

Print Konsult,
Boks 80
3162 Andebu

*Takk til alle
bidragsytere. Ideer
til stoff og bilder er
velkommen*

Forsidebilde:

*Rekonstruksjon av
tauslagningsmaskinen
fra orloggs-
briggen «Allart»
i virksomhet.
(Maskinen tilhører
Tønsberg
Reperbane)*



**Jubileumsboka
«Losskøyta Frithjof -100 år
med Losing og Lystseilas»**

**Vil du glede en båtentusiast, henvend
deg til:**

Krohn Johansen Forlag

Elveveien 21
3262 Larvik-Tlf. 33 18 11 04

Pris: kr. 100,-
Ekspedisjonsgebyr: kr 29,-
Porto: kr 25,-



Innhold

Lederens hjørne	4
Referat fra generalforsamlingen	6
Vårpussen	8
Oppsummering av seilsesongen 2004	8
Stråholmen - glimt fra kulturhistorien	10
Seilingsplan 2005	16
Galeaser og flermastede fartøyer	18
Litt tauhistorie	20
Norsk Forening for Fartøyvern	26
Organisasjonsmodell	31



Melsom & Melsom

Rekkevik brygge 50
Postboks 1258, 3254 Larvik
Tlf.: 33 12 70 72 - Fax: 33 12 66 75



SØNDERSRØD

33 11 80 60

dag-arild.bakken@ngbutikk.net



SOLAVSKJERMING

Hegdalvn. 63 - N-3261 Larvik
Telefon 33 14 03 60 - Telefax 33 18 41 17



Lederens hjørne

Vi har kommet oss gjennom en svært spennende vinter og spenningen har ennå ikke lagt seg helt. Spenningen ble utløst pga. usikkerhet. Vi har nå blitt pålagt en rekke forskrifter og regler i forhold til charter og sikkerhet. I tillegg har vi også problemer med nye sikkerhetsregler til kaianlegg og ferjeanløp. Flere av oss trodde at da en gruppe på 20 av Frithjofvennene hadde deltatt på et evakueringskurs for cruiseskip for 3000 passasjerer og noe litt mindre tonnasje på St.Hansdagen i fjor, skulle det holde en stund.

Så vel var det dessverre ikke. Alle som skulle være skippere og mannskap måtte på et fem dagers sikkerhetskurs til 20 000,- pr. person på Borre havarivernskole. Så hva nå? Skal vi være tvunget til å slutte med chartertrafikken, vår viktigste inntektskilde?

I skrivende stund har vi ikke svaret. Vi planlegger som vi alltid gjør på vårparten. Vårpussen er i full gang. Båten ligger på sin faste plass til kai i Stavern. Skuta er fortsatt på vannet og får et strøk av diverse skjønnhetsmidler over vannlinja. Vårpussen ble så grundig gjort i fjor, så da tar vi litt lettere på det i år.

Ingunn arbeider ufortrødent med å skaffe dugnadsfolk og noen ivrige stiller opp. Så båten vår skal nok ta seg flott ut når den kommer for fulle seil, både innaskjærs og yttaskjærs. Erling har satt opp seilingsplanen og det er mye på programmet. Vi lar oss ikke knekke, men vil holde aktiviteten oppe.

I år må vi satse på Frithjofvennene, gamle og nye, og håper å dra ut på mange flotte turer med oss selv som mannskap og passasjerer. Vi ser absolutt ikke mørkt på tilværelsen, vi må bare tenke litt annerledes. Senest i dag tikket det inn en veldig gledelig melding. Vi har fått penger, mange penger, fra både Riksantikvaren og Larvik kommune. Vi takker og bukker. Dette var flott! Vi har dermed mulighet til å sende flere på sikkerhetskurs uten å sette oss i gjeld. Vi ser stadig lysere på tilværelsen og er optimistiske foran årets seilsesong.

Frithjofvennene engasjerer seg også i år i driften på Tollerodden og Svennerprosjektet. Hovedformålet er å formidle vår egen maritime kulturhistorie til publikum, så det er på en måte flere sider av samme sak. Planlegging av Colin Archerdagene ved St.Hanstider er alt i gang og vi

oppfordrer medlemmene våre til å melde seg til dugnad på Tollerodden! Et av hovedsatsingsområdene våre er å rekruttere nye medlemmer som ønsker å være skippere, mannskap og selvfølgelig også bare passasjerer hvis det passer best. Vi ønsker også å få til en aktiv ungdomsgruppe i tillegg til oss i noe mer satt alder. Et viktig mål vil også være å styrke samarbeidet med likesinnede båtmiljøer for å dele kunnskap, erfaringer i hjelpe hverandre i disse noe vanskelige sikkerhets - tider.

Nå må vi stå samlet rundt den 109 år gamle båten vår og vi trenger dere alle for å være med på å styrke et godt og sosialt seilermiljø.

Vi gleder oss til årets lange sommersesong og håper at mange vil være med på sosiale sammenkomster til lands og vanns, regattaer og ikke minst dugnad.

Og husk nå på at ingenting er så flott og fredelig som en dag på vannet i en gammel losbåt under fulle seil og kunne kjenne lukten av salt sjø, tjære, tauverk, vafler med syltetøy og nykøkt kaffe. Det er våres Frithjof!!

Lederen

Hansen & Arntzen Co. AS

Langesundsvn. 106, 3960 Stathelle



BÅTBYGGERI

MEK. VERKSTED

SLIPP – REP. VERFT

PLASTREP.

BÅTUTSTYRSBUTIKK

Tlf. kontor: 35 96 78 80 – Butikk: 35 96 78 83 – Fax: 35 96 38 10

Referat fra generalforsamling i Frithjofs Venner

Torsdag 3. mars 2005 klokka 19.00 - 20.30 i «Marys stue» på Tollerodden

Til stede fra styret: Grethe Teigen (kasserer), Erling Augland (sekretær), Frode Walderhaug (styremedlem) og Anne Ely Thorenfeldt (styremedlem).

Til stede fra valgkomiteen: Jorunn Floberg.
I tillegg møtte 8 medlemmer.

Sak 1 Godkjenning av møteinnkalling og valg av møteleder og referent

Møteinnkallingen ble godkjent med følgende innsigelse: «Det at styret har foreslått å beholde kontingenten uendret, skal stå i innkallingen.»

Som møteleder ble valgt: Erling Augland

Som referent ble valgt: Anne Ely Thorenfeldt

Til å signere protokollen ble valgt: Vigdis Mette Amlie og Even Farmen

Sak 2 Årsberetning

Årsberetningen var sendt ut med innkallingen. Den ble lest opp av møteleder, og godkjent med følgende innsigelse: «Det bør legges inn i årsberetningen hvor mange av foreningens medlemmer som har livsvarig medlemskap, slik at medlemstallet kan oppgis nøyaktig.»

Sak 3 Regnskap

Kasserer Grethe Teigen gjennomgikk resultatregnskapet for 2004 og statusregnskap per 31.12.04. Hun leste også opp revisorberetningen som godkjenner regnskapet uten innsigelser. Regnskapet også ble godkjent uten innsigelser av generalforsamlingen.

Sak 4 Medlemskontingent

Generalforsamlingen godkjente styrets forslag om å beholde kontingenten uendret.

Sak 5 Budsjett for 2005

Kasserer la fram et budsjett i balanse for 2005. Budsjettet ble godkjent, selv om uvissheten rundt muligheten for charterseiling denne sesongen kan medføre inntektssvikt.

Sak 6 Valg

Jorunn Floberg la fram valgkomiteens innstilling. Valgkomiteen har ikke funnet kandidater til alle vervene, og Frode Walderhaug la fram forslag om å utsette valget i sin helhet til et ekstraordinært årsmøte.

Alternativt forslag fra valgkomiteen var å velge de som kunne velges nå, og velge de tre ubesatte plassene på ekstraordinært årsmøte. Dette ble vedtatt med 10 mot 3 stemmer.

Ekstraordinært årsmøte er satt til torsdag 7. april kl 19.00 på Tollerodden.

De vervene som gjenstår er leder for 1 år, ett styremedlem for 1 år og en vara for 1 år. Innkalling annonseres i ØP innen 17. mars.

Merknad fra valgkomiteen: Samarbeid ønskes med styret om å finne resterende kandidater. Nåværende leder Ingjerd Beate Nyhus Larsen fungerer inntil ny leder er valgt.

Nytt styre for frithjofs venner 2005

Leder:	UTSATT	1 år
Nestleder:	Frode Walderhaug	1 år
Kasserer:	Grethe Teigen	Ikke på valg
Sekretær:	Anne Thorenfeldt	2 år
Styremedlem:	Bjørn Molvig	2 år
Styremedlem:	UTSATT	1 år
Vara:	Hans Petter Skontorp	1 år
Vara:	Fredrik Lange-Nielsen	1 år
Vara.	UTSATT	1 år
Revisor:	Paul Hellenes	1 år
Revisor:	Anders Bruusgaard	1 år
Valgkomité:	Jorunn Floberg	2 år
	Reidun Greaker	2 år
	Tove Akre	2 år

Valget var enstemmig ved akklamasjon.

Referent:

Anne Ely Thorenfeldt

Protokollen er signert av:

Vigdis Mette Amlie Even Farnen

Red. anm.

På ekstraordinær generalforsamling 7. april ble Ingjerd Beate Nyhus Larsen gjenvalgt som leder, Fredrik Lange-Nielsen som styremedlem og Inger Lauten og Tove Akre som vara. Se for øvrig organisasjonsmodellen.

Vårpussen

Glimt fra Nettavisa i Stavern-
Web adresse: <http://www.istavern.no/>

Anne Thorenfeldt forteller at venneforeningen har mange medlemmer, men skulle gjerne hatt flere - spesielt medlemmer som ønsker å være med og pusse. - Dessuten er det et generasjonsskifte i foreningen nå, og de unge står dessverre ikke klare til å ta over.

Kun løpende vedlikehold står på programmet i år, og da vi besøkte skøyta



Ingun Helsing maler sidene på dekkshuset på «Frithjof II»



VESTFOLD BRANNTTEKNIKK AS

AUTORISERT SERVICE- OG BRANNVERNFORHANDLER

Boks 243 - 3251 Larvik

Tlf.: 33 18 24 12 - Fax: 33 18 32 10

SAFE SIGN
Selvlysende produkter



Anne Thorenfeldt gir den stående riggen på losskøyta et strøk maling.

pågikk maling av stående rigg og maling av dekkshus. - Skutesida skal vi male fra flytebrygga, avslutter Thorenfeldt - og fortsetter arbeidet på skøyta samen med Jorunn Floberg, Kjell Vidar Larsen og Ingun Helsing.

*nansett***trevare**

ET SELSKAP I NATREGRUPPEN

H **vinduet
døren**

NANSET TREVARE AS

Postboks 2077, N - 3255 Larvik

Telefon + 47 33 15 60 00 • Fax + 47 33 15 60 10

E-post: post@nansettrevare.no

www.nansettrevare.no

Stråholmen - Glimt fra kulturhistorien

v/Torstein Kiil

Fast bosetting på 1600-tallet

Stråholmen ligger lengst øst i Kragerø kommune, helt ytterst i skjærgården og rett nord for Jomfruland.

Når de første mennesker har slått seg ned på Stråholmen, er vanskelig å si. Det vi kjenner til, er at det på tinget i Kil i 1686 ble vitnet til at Jens Landsverk med familie i 1634 hadde leiet øya på betingelser av at han skulle rydde holmen.

Ved matrikuleringen i 1665 ble det sagt at den var i bruk under Jomfruland og at det ble sådd 7/8 td. blandkorn, avlet 35 lass høy og fødd seks storfe og ni sauer. Det kan tyde på at øya ikke var ryddet slik vi i dag kjenner den, men at dagens steingjerder og rydningsrøyser er blitt til over en lengre tidsperiode, helt frem til vårt århundre.

I 1797 ble Jomfruland med tilhørende øyer, blant dem Stråholmen, solgt etter å ha tilhørt Laurvig grevskap i 100 år. Dette gjorde at befolkningen ble selveiere. Etter hvert som folketallet økte ble gårdene stykket opp og delt mellom barna. Dette ga over tid en teigblanding som var til meget stor ulempe for driften av gårdene.

Losstasjon

Jordbruket på øya har da også til alle tider vært en kombinasjon med andre yrker. Således har losvirksomhet og fiske gitt verdifullt utkomme for befolkningen.

Øyas beliggenhet ute i havgapet var ideell som base for losvirksomhet. Etter hvert som trelasthandelen med Holland og England tok seg opp på sytten og attenhundretallet, ble det et økende behov for losing inn til byene. Stråholmen lå særs gunstig til for skuter som skulle til Skiensfjorden.

Folketallet økte og i 1801 bodde det tre loser med familier på øya, til sammen 21 mennesker. Omkring 1875 var Stråholmens betydning som losstasjon trolig størst. Da var det i alt 7 loser og til sammen 49 mennesker på øya.

Havneforholdene på denne del av kysten var svært dårlig og etter hvert som losene fikk større og bedre skøyter, økte behovet for en trygg havn.

Det var verken sikkert for mennesker eller båter at skøytene lå fortøyd i nedslåtte peler et stykke fra land. Da en av losskøytene rev seg løs en stormværsnatt og ble ødelagt, og senere en los med to barn druknet på vei i land fra skøyta, ble det satt forgang i bygging av en landgangsbrygge. Den første brygga stod ferdig i 1862, men allerede et par tiår seinere var brygga svært ødelagt av is og storm og det ble besluttet å bygge en ny steinbrygge over den gamle samt en helt ny pir vest for denne. Dette anlegget stod ferdig i 1892 og er gjennom årene reparert en rekke ganger slik at det i dag fremstår som et godt vedlikeholdt anlegg.

Losstasjonen ble i 1911 flyttet til Langesund og en av losene bosatte seg der. Den øvrige befolkningen livnærte seg nå av fiske og jordbruk. Enkelte var også kortere eller lengre tid til sjøs.

Fiske

Som utgangspunkt for fiske var Stråholmens beliggenhet ideell. Det var kort vei til fiskeplassene. Imidlertid fikk fiskerne et stykke hjem når fisken var levert, vanligvis i Kragerø, noen ganger i Langesund. Fiskeressursene rundt Stråholmen har, som andre steder, vært varierende og man har til ulike tider fisket på forskjellige fiskeslag.

I 1890 årene var det et usedvanlig godt sildefiske rundt Stråholmen. Silda har kommet igjen også senere og har sammen med makrell vært et viktig sesongfiske. Størjefiske ga under siste verdenskrig til dels store fangster og god inntekt.

Forts. neste side



Brottene på utsiden av øya har krevet mangen et menneskeliv.

Hummerbestanden var tidligere meget høy og har helt fram til 50-60 årene vært en viktig inntektskilde. Dette fisket foregikk om høsten sammen med rusefiske etter torsk. Om sommeren var bunngarnsfiske ved Østre øya vanlig, sammen med laksefiske. Fram til ca. 1954 var det også rekeskøyter på Stråholmen.



Bebyggelsen er organisert som et klyngetun. Bildet er tatt fra utsiden av øya.



Dagens bebyggelse er i hovedsak bygget opp av losene på 1800-tallet og frem til 1911 hvor losstasjonen flyttet til Langesund.

Hvor bodde de første Stråholmingene?

Det er ingen som sikkert vet hvor de første husene på Stråholmen har ligget. Det er imidlertid nokså nærliggende å tro at de var plassert høyt og fritt hvor man kunne ha oversikt over sjøen og båtene ved stranda. På Østre øya, like nord for bebyggelsen, er det to groper i terrenget som tyder på gamle tufter. De eldste hus som i dag finnes på Stråholmen er trolig fra tidlig på 1800-tallet. Men innebygd, tildekket av paneler kan det være rester av enda eldre bygninger. Dagens gamle loshus ble i store trekk bygget omkring århundreskiftet, enten som helt nye bygninger eller det gamle våningshuset fikk en hovedombygging i takt med datidens krav til stil og utforming.

Mange skipsforlis

En del av Stråholmens historie er knyttet til de mange skipsforlisene rundt øya. I tidligere tider hvor det manglet navigasjonsutstyr både på land og sjø, var Stråholmen et farlig område for skipsfarten. Kraftig pålandsstrøm og mange stygge undervannskjær gjorde farvannet til et fryktet område for mang en seilskuteskipper. Et utall skipsforlis har skjedd gjennom tidene. Forliset av finskeskuta «Valona» på «Lille Mostein» i 1907 hvor tolv mann omkom og en mann overlevde, er mest kjent. I 1912 gikk Kragerøskuta «Gustava» i land på «Tvillingbrotta» og seks mann druknet. To mann overlevde dette forliset. Disse to forlisene med i alt 18 dødsfall gjorde dypt inntrykk på menneskene på Stråholmen.

Forts. neste side



Moloen sto ferdig i 1892. Mange besøker øya hver sommer. Her bl.a. danske «Vikinger» med en kopi av et handelsskip funnet på havbunnen i Roskilde, men opprinnelig bygget i Sogn.

Redningsstasjon og telefon

Som følge av skipsforlisene besluttet redningsselskapet i 1913 å opprette en egen redningsstasjon på øya. Colin Archer fikk i oppdrag å konstruere en flatbunnet robåt som kunne dras på kjerre og som hadde den egenskapen at den var selvlensende. Båten ble stasjonert i naustet nede ved stranda, men den kom heldigvis ikke i bruk. Redningsstasjonen ble nedlagt etter siste verdenskrig.

I 1913 ble det også lagt telefonkabel fra Jomfruland og dermed hadde man sikret seg kontakt med omverdenen dersom ulykka igjen skulle skje.

Utskiftingen i 1918 viktig for jordbruksdriften

I 1917/1918 ble det holdt utskifting. De åtte gårdene var i alt delt opp i ca. 40 teiger hvorav flere bare var på noen hundre kvadratmeter og lå som øyer inne i naboens eiendom. Etter at utskiftingen var gjort endelig ved overutskifting i 1920, ser det ut til at jordbruket tok seg opp på øya. Folketallet i 1920- og 1930 årene var omkring 40-50 personer, blant dem mange barn. Dette medførte at egen skole på øya var nødvendig.

Husdyrholdet skal ha vært ca. 20 storfe og to hester. Etter siste verdenskrig gikk det tilbake med jordbruket, ettersom den nye generasjonen som vokste opp ikke ønsket å bosette seg på øya. Den siste overvintringen skjedde i 1954, men det var fremdeles storfe og sau på øya frem til 1958. Dyrene ble hver vår og høst fraktet til Hafsund hvor de overvintret sammen med eieren.

Etter at landbruksdriften tok slutt, og beitingen opphørte, har landskapet gradvis skiftet karakter. Fotografier fra 1920 årene og frem til 1950 årene viser en øy nesten uten trær og busker. Landskapet var helt åpent og navnet «Stråholmen» var nok enda mer betegnende enn i dag.

Trærne som i dag omkranser bebyggelsen kom som en følge av utskiftingen. Det ble laget en egen parkplan hvor beplantningen ble nærmere bestemt. Også på Østre øya ble det plantet (gran og furu). Det ble videre bestemt at det skulle graves diker for å få drenert noe av den vannsyke jorda på vestsiden av øya.

Oppmålingen i 1917/1918 av de åtte gårdene viste at det var 94 daa. dyrket mark, 30 daa. naturlig eng o.l. , 46 daa. impediment og 340 daa. annet (beitemark), til sammen 510 daa. Målinger i dag viser at Stråholmen er på ca. 540 daa. (eksl. holmer) hvorav Østre øya utgjør ca. 160 daa.

**MERIDA
KEYSTONE 24 DEORE**

24 GR, ALLURAMME, DEMPEGAFFEL M.M.

NYE SYKKEL FOR PENGENE!!!

PIKE, GUTT, DAME, HERRE

FØR 4000,-



3000

SOM VIST PÅ TV!

ABU PILKESETT

STANG + SNELLE

FØR 800,-

400



PROFF «NIKO» EL. MOTORSAG

1800W 35 CM SVERD

AUT. KJEDE-

SMØRING

KJØB

895



EKSTRA SAG-
KJEDE KUN

129

RON THOMPSON

TELESKOPSTANG

10 - 40 GRAM SLUKKERT

FØR 429,-



100

PICNICSETT KOMPLETT

TIL 4 PERSONER. M/STORT

KJØLEROM.

FØR 570,-

195



**ABU
HASPELSNELLE**

CARDINAL 42, 43, 44

FØR 419,-

100



VIMPLER

2,0 - 2,5 MTR.

198

3,0 - 3,5 MTR.

298

4,0 - 4,5 MTR.

398



**ALBERT
BÖE**

SPORT & FRITID

Tlf. 33 13 17 33

Man-Fre 10-20 - Lør 10-18

Tjøllingvn.38. 2 etg. REMA 1000

**ALBERT
BÖE**

Industri & Isenkram

Etabl. 1886

Lågaveien 7, tlf 33 14 11 00

Åpent:

Mand. - Tirsd. - Onsd.

8.00 - 17.00

Torsd.

8.00 - 18.00

Lörd.

9.00 - 15.00

Seilingsplan 2005

MAI

Dato	Tid	Sted	Arrangement
4	1900	Stavern	Skipper- og mannskapsmøte. Informasjon for sesongen.
9	1800	Stavern	Treningsseiling for skipper og mannskap.
13-16		Stavern	Pinsetokt for medlemmer, sted ikke fastlagt. Henvendelse seilingsansvarlig Erling Augland, 33 11 08 46 / 90 79 27 20
18	1800	Stavern	Seilkurs 1. kveld, alle velkommen. Påmelding ved oppmøte. Henvendelse Bjørn Molvig, 33 18 69 95 / 91 54 66 81
25	1800	Stavern	Seilkurs 2. kveld, påmeldte deltakere.
29	1000	Stavern	Svennertur, alle velkommen

JUNI

Dato	Tid	Sted	Arrangement
1	1800	Stavern	Seilkurs 3. kveld, påmeldte deltakere.
5	1000	Stavern	Svennertur, alle velkommen
8	1800	Stavern	Seilkurs 4. kveld, påmeldte deltakere.
10-12		Son, Horten	Færderseilasen, for medlemmer. Henvendelse Fredrik Lange-Nielsen, 33 12 57 05 / 90 56 79 56
15	1800	Stavern	Tur for styre, stiftelse, dugnadsgjeng, redaksjonen, skipper, mannskap osv.
19	1000	Stavern	Svennertur, alle velkommen
23		Stavern	St. Hans tur for medlemmer, henvendelse seilingsansvarlig Erling Augland, 33 11 08 46 / 90 79 27 20
24-26		Tollerodden	Colin Archer dager
26	1000	Tollerodden	Svennertur, påmelding under arr. på Tollerodden

JULI

Dato	Tid	Sted	Arrangement
16		Stavern	Sjørørvertokt for barn i forb. med «Glade Dager», se eget program for «Glade Dager»
17		Stavern	Sjørørvertokt for barn i forb. med «Glade Dager», se eget program for «Glade Dager»
20		Stavern	Avreise til "Tall Ships Race" Newcastle. Henvendelse Øyvind Lauten, tlf. 33 19 74 91 / 92 28 94 53

AUGUST

Dato	Tid	Sted	Arrangement
7		Stavern	Båten kommer hjem fra «Tall Ships Race»
12 - 14		Stavern	Eiken Båtfestival i Horten, for medlemmer, henvedelse seilingsansvarlig Erling Augland, 33 11 08 46 / 90 79 27 20
20 - 21		Stavern / Østre brygge	Svennerseilasen, for medlemmer, henvendelse Fredrik Lange-Nilsen, tlf. 33 12 57 05 / 90 56 79 56
26 - 28		Stavern	Hollenderseilasen, for medlemmer, henvendelse seilingsansvarlig Erling Augland, 33 11 08 46 / 90 79 27 20

SEPTEMBER

Dato	Tid	Sted	Arrangement
1-4		Stavern	Losforbundets Landsmøte Halden, for medlemmer. Vi er spesielt invitert. Henvendelse Bjørn Terje Løwer, 33 19 85 74 / 91 86 40 30
6-10		Stavern	«Skutträff» i Sverige, for medlemmer, henvendelse Øyvind Lauten, tlf. 33 19 74 91 / 92 28 94 53

Det er noen ting som ikke er helt fastsatt i seilingsplanen. I Pinsa er det ønske om å få til en tur i våre nærområder, i stedet for å reise til Skagen. Vi vil undersøke om kystlagene i våre nærmeste omgivelser har arrangementer vi kan reise til. Vi undersøker også hva Colin-klubben finner på denne helga.

I august er det noen helgearrangementer vi kan tenke oss at båten deltar på, uten at vi foreløpig har bestemt at vi skal delta. Dette vil bli vurdert fortløpende etter som vi ser om det er interesse.



Avdeling for lærerutdanning/
seksjon for kurs og oppdrag

Galeaser og flermastede fartøyer

Fra «Vår gamle kystkultur» av Svend Molaug

Selve ordet galeas er lånt fra sørligere miljøer. Fra Middelhavslandene kjenner vi fartøybetegnelse galeazzo, galeon, galei og fra Nederland galiot. Bortsett fra galioten, var det store fartøyer som ikke hadde det ringeste til felles med de av våre hjemlige fraktfartøyer som bar navnet galeas. Galeas kalte man de tomastede fartøyene når den akterste masten var mindre enn den forre.

Da galeasene begynte å komme her i Norge på 1700-tallet, var de rigget omtrent som en tomastet skonnert, med den forskjell at på skonnerten er den akterste masten høyere enn den forre. Begge hadde råseil på forre masten. De tidlige galeasene hadde stengerigg, det vil si at hver av mastene var skjøtt med en stang. Dette var store fartøyer på opptil 50 kommerselester.

Mens skonnertene sjelden hørte hjemme i bygdemiljøene, ble galeasene etter hvert vanlige der, men først ut i andre halvdel av 1800-tallet. Det kom av at jaktene økte så meget i størrelse at storseilet ble for tungt å håndtere. Ved å fordele seilarealet på to master, kunne en beholde samme seilflaten, men hvert av gaffelseilene ble mindre og lettere å manøvrere. Hvor nær de stod de andre fartøyene, antydes av betegnelse «jekte-galeas» og «sluppegaleas». Det hendte at store jakter og slupper ble omrigget fra enmastere til galeasrigg. Denne hadde gjerne fire forre stagseil. Det var stagfokk, to klyvere og jager. Fordelingen av seilarealene på to master gjorde at det trengtes mindre mannskap for å sette seilene. Fortjenesten i fraktfarten var så liten at de sparte en mannshyre når det var mulig. Galeasene ble brukt både på kystfart og på lengre reiser. Mange av galeasene seilte med saltet sild til havner ved Østersjøen, og noen gikk i Nordsjøfart og på Danmark.

Havnøy ute på tokt som skoleskip

Et fint eksempel på en galeas som brukes i nært farvann i dag er Galeasen Havnøy som ble bygd som ishavsskute ved Tromsø Skibsverft i 1890 for ishavsskipper og reder Nils Johnsen. Ved sjøsettingen fikk den navnet «Bertine». Fartøyet ble bygd og rigget som Hardangerjakt av håndverkere fra Hardanger. Omkring 1905 ble fartøyet solgt til Vardø og seilte som ishavsskute frem til ca. 1920. Det ble nå brukt som fraktfartøy og som oppkjøpsskip ved fiskeriene blant annet i Nord-Norge. Omkring 1930 ble



Galeasen Havnøy, Tønsberg. Fangstskute bygd i Tromsø 1890, 72 fot 220 m²

fartøyet kjøpt av brødrene Kilvær nord for Vega og var hjemmehørende her til 1946. «Bertine» fraktet nå vesentlig trelast på Helgelandskysten. I 1946 overtok K. Grønnebekk fartøyet. Han bygde skuta om til motorjakt og den fikk nå navnet Havnøy. I 1960 ble Havnøy kjøpt av Ingvald Bjøringsby i Kristiansund. Havnøy seilte uten motor helt frem til 1946, da den ble ombygd til motorjakt. Ved ombyggingen i 1946 ble ishavsriggen fjernet, mast med lastebom monter og det ble bygd styrehus.

I 1978 ble Havnøy kjøpt av Sjur Fredriksen. Han med flere gjenoppbygde fartøyet som galeas for å bruke det som skoleskip i alternativt barnevernsarbeid. I 1982 ble prosjektet organisert som en stiftelse og fartøyet eies i dag av Stiftelsen Havnøy i Tønsberg.

- Distriktets egen bank -

Tlf. 33 11 28 00 - www.larvikbanken.no
Frithjofs stiftelse og venner bruker Larvikbanken



LARVIKBANKEN

Brunlanes Sparebank

Litt Tauhistorie

Av Fredrik Lange-Nielsen

Det sies at hjulet er den viktigste oppfinnelsen gjennom tidene, men inntil for et par hundre år siden var kanskje tauet like viktig. Det er vanskelig å tenke seg at internasjonal handel kunne ha utviklet seg uten seilskipene. Helt siden egypterne for over 4000 år siden tok i bruk Middelhavet som handelsvei, har seilfartøyene i vår del av verden stillet andre transportformer i skyggen. Og uten tau, ingen seil. De tidligste tau ble trolig laget av plantefibrer fra slyngplanter, og etterhvert som man fikk egnete kniver kunne man lage tau av lærstimler. Magnus Lagabøters lov fra ca 1270 beskriver to slags repslagere. De som slo rep av skinn kaltes reipari, mens de som lagde rep av plantefibre - f.eks bast fra barken av trær - kaltes bastari. Kanskje er begrepet reip avledet fra reim? Mange vikingtidsfunn viser at lindebast var et vanlig taumateriale, men det er også funnet hamptau f.eks i Osebergskipet. Hamp og lin var fra gammelt av de fornemste fiberplantene og ble først dyrket i Asia. Oldtidens sjøfarere på Middelhavet brukte trolig hamptau i stor stil. Etter som handelen rundt Skagerak, Nordsjøen og Østersjøen utviklet seg i middelalderen, ble repslageri et betydelig håndverk i kystbyer som Hamburg, Lubeck og Bergen.

Produksjonsverktøyet var fortsatt såvidt enkelt at den enkelte håndverker kunne drive sin egen produksjon - gjerne utendørs. Bønder og fiskere produserte også tau selv. Ombord på større skip hadde de også tauslagningmaskiner. Ulempen med produksjon av rep under åpen himmel var at en ikke kunne produsere når det regnet.

På 1600 og 1700 kommer imidlertid mer industripregert produksjon med kapitalkrevende bygninger som de lange reperbanebygningene. Disse ble gjerne lagt i utkanten av byområdene fordi de var så arealkrevende i likhet med dagens næringsparker. Bergen var ledende på feltet, men utover på siste halvdel av 1700 tallet dukket det opp store reperbaner i mange av kystbyene langs Skagerak. Stigende etterspørsel etter trelast og jern hos våre viktigste handelspartnere England og Danmark førte til en oppblomstring i skipsbygging og dertil hørende tauproduksjon.

Norges ledende sjøfartsby på den tiden, Arendal, fikk sin reperbane på Hisøy i 1742. Det ble reperbane i Mandal på 1760 tallet, i Christiania i 1772.

Fra 1780 årene og frem til krigsårene 1807-1814 hadde skipsfarten en eventyrlig oppblomstring. På denne tiden ble Larviks handelsflåte tredoblet. Dette la grunnlaget for lokale repslagerier. Omkring 1780 grunnla Christian Bøckmann en reperbane fra «Thors Bjerg» på Torstrand langs

stranda bort til Oseberget. Stranda strekte seg den gangen i forlengelsen av den nåværende stranda via Thors Bjerg til Oseberget. Thors Bjerg fikk siden navn etter reperbanen og ble hetende Banefjellet inntil det ble sprengt bort for å gi plass til industrianleggene innenfor kanalkaia. Banen ble et imponerende industrianlegg som ved en oppmåling i 1783 målte 220 meter.

Etter krigen 1807 - 1814 var det slutt på eventyret. Skipsbyggingen stanset nesten opp, og etterspørselen etter tau dalte trolig tilsvarende. Utover på 1800 tallet gikk det nedover med Bøckmanns reperbane som i 1816 ble solgt til skipsrederfamiliene Gether og Bugge. Det var neppe noe røverkjøp. Driften stanset helt opp i 1820 årene på grunn av manglende etterspørsel, og i 1835 ble bygningen revet.

Repslager Michael Krumcke traf konjunkturerne dårlig da han i krigsårene anla en mindre reperbane på 110 meter under Mesterfjellet øst for Herregården. Denne banen var i drift bare i perioder - den siste på slutten av 1820 årene før den ble nedlagt omkring 1930.

I 1795 fikk Tønsberg sin reperbane som lå mellom Teie, der kystlaget Loggen holder til og Scanropes anlegg på Kaldnes. Denne bedriften har klart seg helt frem til vår tid. Reperbanen er borte men produksjonen av

Forts. neste side



Fregatten «Kong Sverre» som fikk sitt ankertau fra Fredriksvern Reperbane.

wire og syntetisk tau går godt. Bedriften er nå velkjent under navnet Scanrope og leverer til fiske, oljeindustri og sjøfart samt detalj salg til oss småbåtbukere.

I 1811 ble det besluttet å anlegge en reperbane i Fredriksvern som skulle forsyne marinens flåte med tauverk og trosser. Fredriksvern reperbane sto imidlertid ikke ferdig før i 1848. Da ble det oppført en reperbane på to etasjer med en lengde på 330 meter på «Grevle-Gaards Marker» under oppsyn av replagermester H.F Hummel fra København. Enden av reperbanen lå der Fredriksvern motorverksted holder til. Driften her pågikk i 100 år.

Kong Sverres Ankertau

I 1858 ble et av Norges mektigste krigskip, fregatten Kongs Sverre bygget på Slagenstangen. Tauverket ble slått mellom to asketrær på stranden, men ankertauet som var av det grove slaget ble slått på Fredriksvern Reperbane. Tauet var 22 tommer i omkrets og 100 favner langt (en kabelengde). Det vil si at det var tykkere enn låret på de fleste som leser dette og kunne legges dobbelt mellom målene på en fotballbane. Tauet veide 4 tonn og var for stort til å kunne fraktes i kveil, så det buktet seg ned til hanva som en diger sjøorm båret frem på 120 marinesoldatskuldre anført av marinemusikken. Da man vel hadde fått den voldsomme anker-trossa ombord, viste den seg så unhandterlig at den ble kassert etter kort tids bruk. Det er ikke så lett å tenke på alt!

Litt om Fredriksvern reperbane

Fredriksvern reperbane ble en god bedrift. Siste halvdel av 1800 tallet ble det bygget og utrustet flere skip enn noensinne. Dessuten var det stort sildefiske i Stavern i 1890 årene og fiskerne var storforbrukere av tauverk. Men mot århundredeskiftet begynte det å gå tungt. Direktør Schrøder ved Tønsberg reperbane i 1946 forteller om dette. «Som 16 års gutt begynte jeg på reperbanen (1914). Mangen en norsk reperbane ble lagt ned på denne tid. Fredriksvern reperbane sto og vippet. Min far kjøpte den i 1898. Det ble noen strevsomme år, men litt etter litt begynte det å lysne. Fra de billige, simplere kvaliteter fra utlandet, særlig fra Belgia hadde vi en trykkende konkurranse. Vi la oss derfor etter de fineste kvaliteter som for eksempel kuttertauverk for lystseilere, samt transmisjonstau for de norske tremassefabrikker. Her spurtes det i første rekke etter kvali-



Fredriksvern Repbane målte 330 meter.

tet, styrke og holdbarhet. Prisen var ikke avgjørende. Men det som uten sammenligning bidrog mest til de lettere arbeidsforhold ved vår bedrift var den økende virksomhet i norsk og senere også utenlandsk hvalfangst med stort forbruk av tauverk i de fineste kvaliteter.

Men allting har en ende. Hittil hadde ikke spinnemaskinene kunnet fremstille et garn som kom opp mot det håndspundne i styrke og kvalitet. Men håndspinderene var og ble håndspindere - de kunne ikke forbedres. Det kunne maskinene. Litt etter litt fremstillet de garn som nærmet seg det håndspundne garns kvalitet. Snart var den håndspundne forløpers glørdverdige saga ute.

For Fredriksvern Reperbane brygget det opp til ny krise. Vi sto tilslutt overfor valget: Anlegg av nytt moderne manillaspinnere eller en allianse med vår farligste konkurrent Tønsberg reperbane. Det siste alternativ ble valgt. Tønsberg reperbane og Fredriksvern reperbane ble sammensluttet (1930) under navnet De Forenede Reperbaner A/S, men etter at bedriften i 1948 ble nedlagt ved Fredriksvern Reperbane, ble firmanavnet endret til «A/S Tønsberg Reperbane» (fra Reidar Stavseth 1948 «Av repslagerens saga»).

Laurvigs Dampreperbane

Omkring 1840 slapp depresjonen etter Napoleonskrigene og det ble ny oppgang i skipsfarten. Etterspørsel etter trelast og jern økte, samtidig som is ble en eksportartikkel, og jernverkene begynte å importere steinkull. I 1859 etablerte J.Svendsen fra Langesund en liten reipbane på Torstrand omtrent hvor den gamle reipbanen til Bøckmann hadde vært. Da anlegget brant ned i 1864 valgte Svendsen å bygge en ny reipbane under Mesterfjellet. Den ble solgt på tvangsauksjon året etter og igjen i 1870 til tobakksfabrikkeier T.M-Nielsen som byttet ut hestekraft med moderne

Forts. neste side



Her ser vi Buggesaga som ble bygget ved datidens strandkant i 1864 på tomte der Larviks første reperbane lå fra 1780 til 1830.

dampmaskiner. Etter få år sysselsatte denne reipbanen 35 ansatte. Den var byen lengste bygning der strakte seg 350 meter oppover fra Torstrands Torg mot Mesterjellet. Driften fortsatte inn i det 20 århundrede da det hadde noen gode år, men i 1912 var det slutt et tiår før hvalfangsten tok av. Idag har vi bare Reipbanegata tilbake som minne om den siste Reipbanen i byen.

Litteratur:

- *Kemp, Peter* The History of Ships *Utgitt av Little, Brown and Company, London 2000*
- *Nyhus, Per* Den gang det het Laurvig *Utgitt av Østlandsposten i 1999*
- *Nyhus, Per* Larvik A-Å *Utgitt av Østlandsposten 1999*
- *Langeland, Koht og Nielsen* Larviks historie II *Utgitt av Larvik kommune 1953*
- *Langeland og Nielsen* Larviks historie III *Utgitt av Larvik kommune 1963*
- *Stavseth, Reidar* Av Repslagerens Saga, Tønsberg reipbane gjennom 150 år 1796 - 946 *Tanum forlag 1948*



Larvik Damreberbane strakte seg fra Torstrand Torg til Mesterfjellet og ga opphavet til Reip

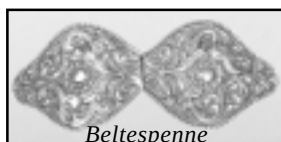
Bunadsølv



Sølje



Veskelåser



Beltespenne

Johs. Kristiansen Eft. a/s

Adresse: Huseby, 3280 Tjodalyng

Tlf.: 33 12 50 31

Faks: 33 11 40 18



Om Norsk Forening for Fartøyvern

Frithjof II er medlem av Norsk Forening for Fartøyvern som skal fremme bevaring av verneverdige fartøyer etter antikvariske retningslinjer. Norsk Forening for Fartøyvern skal fremme samarbeidet mellom fartøyeierne og en enhetlig opptreden overfor myndighetene.

Et par viktige resultater av foreningens arbeid i denne perioden bør likevel pekes på. I samarbeid med Sjøfartsdirektoratet fant man fram til klassifiseringsbetegnelsen «verneverdig skip», som innebar at de verneverdige fartøyene i stor grad kunne beholde sine originale sikkerhets- og navigasjons-hjelpemidler mot at det ble innført begrensninger i fartøyenes tillatte farts-områder. Dessuten ble det satt i gang en sosialantropologisk undersøkelse om ressursbruk, bevaringsideologier og antikvarisk praksis i fartøyvernet. Denne undersøkelsen har i ettertid vært viktig for fartøyvernets selvforståelse, samt å hevde dets status som egen vernedisiplin.

Den organisatoriske utviklingen har i hovedsak dreid seg om å øke foreningens arbeidskapasitet ved å få opprettet et eget sekretariat, styrke kontakten til medlemmene og øke antallet medlemsfartøy tilsluttet foreningen. Våren 1994 ble det tilsatt daglig leder for foreningen. Antall medlemsfartøy har økt fra 43 i 1990 til 104 i 2000.

For å bedre fartøyvernets rammebetingelser er arbeidet særlig blitt rettet mot Miljøverndepartementet og Stortinget.

Gjennom de år Norsk Forening for Fartøyvern har arbeidet er det oppnådd betydelige resultater på en rekke områder. Foreningen organiserer nå de fleste større verneverdige fartøy og har maktet å konstituere fartøyvernet som en egen vernedisiplin. Likevel er ikke de grunnleggende problemene løst. Fartøyvernet mangler fortsatt et offentlig apparat som tar det nødvendige forvaltningsansvar. De økonomiske rammebetingelsene er fortsatt svært mangelfulle og fagfeltet er verken antikvarisk eller håndverksmessig tilstrekkelig godt utviklet.

Utfordringene fartøyvernet står overfor i årene framover vil ikke bli mindre. Tvert om har den stigende interessen for kystkultur og fartøyvern vist at utfordringene aldri har vært større. En rekke nye fartøyvern-prosjekter er kommet til i de senere år. Ikke minst ligger utfordringen i å ta vare på et representativt utvalg av fartøy fra periodene før og etter

annen verdenskrig. Utfordringene kan bare håndteres på en forsvarlig måte gjennom et nært samarbeid mellom det organiserte og frivillige fartøyvernet og de offentlige vernemyndighetene.

Like lite er det offentlige midler som avgjør hvorvidt et verneverdig fartøy skal bli tatt vare på eller ikke, men hvorvidt lokale interesser makter å mobilisere tilstrekkelige ressurser i nærsamfunnet. Dette skyldes først og fremst at de sentralstyrte kulturmidler bare utgjør en liten del av finansieringsgrunnlaget, og derfor bare kommer som en tilleggsfinansiering der valgene av verneobjekter allerede er tatt.

Styreleder I 2005 er Kai Jensen k.jensen@svanen.net.

Red.

Krohn Johansens forlag

Illustrert Norsk Skipsliste A/S

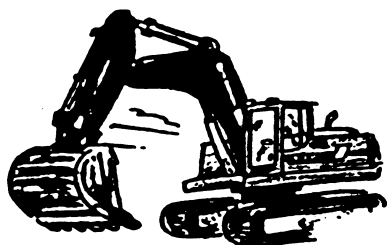
Postboks 43 - 3251 Larvik
Tlf. 33 18 11 04 - Fax 33 18 36 76

www.ship-info.com

40år
NEI GOD FARTØYVERN

Arnes
FARGEHANDLE

Kongegata 26 - 3256 Larvik
Telefon 33 18 24 50



Gjelder det:

- **Gravearbeider**
- **Sprengning**
- **Planering**
- **Masseflytting**

Ring 33 12 52 77



INGENIØR OG ENTREPRENØRFORR.

H.&K. SANDNES AS

HEGDAL, 3261 LARVIK



Fredriksvern Fisk

Kåre Christoffersen

Tlf. 33 19 90 99



www.wassilioff.no

GULL & FOTO

HUSET ^A/_S

v/Tor & Kjetil Nilsen

Olavsgt. 5, 3256 Larvik - Tlf. 33 18 53 90

Bilder på timen!

Total



hver

dag

Total er et kundeprogram som gir deg de mest vanlige kort-,
konto- og betalingstjenester for en fast, månedlig sum.

For mer informasjon kom innom et av våre bankkontorer, ring oss
på 04800 eller se www.dnbnor.no

DnBNOR

LARVIK - FREDERIKSHAVN


ColorLine



Booking: 810 00 811
www.colorline.no

Bruk din lokalelektriker

HAFA
ELEKTRO • AS

LARVIK Tlf: 33 13 38 88



Tannlege
HENNING MYHRE AS

MNTF
Kongegt. 31, 3256 Larvik
Tlf. 33 18 23 30

Fersk fisk -
delikatesser

Georg Marius Larsen
FISK • DELIKATESSE

Torstrand, tlf.: 33 18 17 44



Ingeniør Per Oscar Larsen

Byggeledelse - Ingeniørtjenester
Borgejordet 80. 3269 Larvik.
Tel/Fax 33 18 35 17



Pindslevn. 1B - Boks 1063, 3203 Sandefjord
Tlf. 33 47 17 00

INTEROPTIK
Leborg

Gågata, Sigurdsgt. 4, 3256 Larvik
Tlf. 33 18 20 52

«VI KAN VEIEN OVER HAVET»

- Skipsmegling
- Spedisjon
- Fortolling
- Utleie av kontorer og lager



Ths. Arbo Høeg & Co A/S
Postboks 1 Tlf. 33 13 94 00
3251 Larvik Fax. 33 18 94 01

Styret i Frithjofs Venner

Leder:

Ingjerd Beate Nyhus Larsen
33 18 34 46 / 99 23 77 47
E-post: ingjerd1@vfk.no

Nestleder:

Frode Walderhaug
33 12 72 82/90 60 19 81
E-post: frode.walderhaug@c2i.net

Kasserer:

Grethe Teigen, 33 18 68 05
E-post: grethe.teigen@larvik.kommune.no

Sekretær:

Anne Thorenfeldt
33 18 11 81
E-post: a-thoren@frisurf.no

Styremedlemmer:

Bjørn Molvig
Fredrik Lange-Nielsen

Vara medlemmer:

Hans Petter Skontorp
Inger Lauten
Tove Akre

Valgkomité:

Jorunn Floberg
Reidun Greaker

Styret i Stiftelsen Losskøyta Frithjof II

Leder Harry Bjørnstad
Per Kristian Eidspjel
Larvik Sjøfartsmuseum
Marit Ønvik
Brunlanes Historielag
Egil Jahre
Vestfold fylkemuseum
Svend Einar Hansen
Tjølling Historielag

Fra styret i Frithjofs Venner:

Ingjerd Beate Nyhus Larsen
Øyvinn Lauten
Grethe Teigen

Vårpuss/ dugnad:

Ingun Helsing
33 19 86 51/90 55 17 36

Seilingsansvarlig:

Erling Augland
33 11 08 46/90 79 27 20
E-post: erling.augland@c2i.net

Driftssjef:

Øyvinn Lauten
33 19 74 91/92 28 94 53
E-post: o.lauten@online.no

Medlemsbladet:

Fredrik Lange-Nielsen
33 12 57 05/90 56 79 56
E-post: fredrik.lange-nielsen@bufetat.no
Marit Ønvik
33 18 85 81
E-post: maritonvik@hotmail.com

Norconsult



Rådgivende ingeniører

Losskøyta Frithjof II eies av en stiftelse som står ansvarlig for drift, vedlikehold og restaurering. Skøy-
tas venneforening - Frithjofs Venner - har som opp-
gave å støtte opp om Stiftelsens arbeid og å skape et
levende miljø rundt båten.

Bli med du også! Støtt opp om bevaringen av Frithjof
II. Bli medlem i "Frithjofs Venner". Det koster lite, men
er til stor hjelp for oss, og du får selv mye igjen for
medlemskapet. Det forplikter ikke til dugnad eller
annen form for innsats, men har du lyst til å arbeide
aktivt med bevaring av Frithjof II, er du hjertelig vel-
kommen.

Aktiv eller ikke, så vil du få tilsendt vårt medlemsblad
"Frithjof II". Bladet speiler aktivitetene i foreningen og
inneholder ellers artikler med historisk tilsnitt knyttet til
Frithjof og kystkulturen. Her får du også tilbud om
gratis medlemsturer med Frithjof II, og invitasjoner til
fester og forskjellige arrangementer. Medlemsskapet
gir deg bedre muligheter til å bli kjent med skøy-
tas historie. Samtidig er du med på å sikre at Frithjof blir
bevart for framtiden, og får seile i sitt opprinnelige
farvann.



Velkommen blant Frithjofs Venner:
Ja, jeg/vi ønsker medlemskap

Navn:

Sendes til:

Adresse:

Frithjofs Venner

Poststed:

Postboks 134

Sentrum

Telefon:

3251 Larvik

- ☐ Enkelt medlemskap (kr 160,- pr. år)
- ☐ Familiemedlemskap (kr 275,- pr. år)
- ☐ Aktiv
- ☐ Passiv

Hvis du vil slippe å klippe i bladet, kan du kopiere eller skrive av talongen.



Bli en «FRITHJOF VENN»!