

FRITHJOF II
FRITHJOF'S
VENNER



Høstens
medlemsnummer
nr. 2/2005

**MEDLEMSBLAD
FOR FRITHJOF'S
VENNER**

Redaksjonen:
Fredrik Lange-
Nielsen
Marit Ørvik

Bladets adresse
Frithjofs Venner
Postboks 134
Sentrum 3251
Larvik

Bankgiro.
2510 14 79032

Venneforeningen:
leder
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:
*Kuling i
Nordsjøen.*



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

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

Krohn Johansen Forlag
Treschowsgt. 3A
3256 Larvik - Tlf. 33 18 11 04

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



Innhold

Lederens hjørne	4
Oppsummering av seilsesongen 2005	6
Nordsjøen slår seg vrang under Tall ships race	7
Kulturskrinet 2005	12
Frithjof IIs besøk til Porsgrunn sjøfartsmuseum	14
Færderseilasen 2005	16
Skjøtsel av Stråholmens kystkulturlandskap	19
Tønsberg reperbane- fra hamp til stål og boreplattformer	22
Dikt-Høstseilas av Erik Bye	27
Tur til Losforbundets landsmøte i Halden	28
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 skriver sent oktober og Frithjof er nylig nedrigget. Den er nå klar for et lite rekonvalesent -opphold i Risør. Problemet har vært at den holder ikke helt tett. Det har lekket litt og køyene er til tider ganske fuktige. Men nå er Frithjof klar for nating av dekk m.m. En sommer går fort og ganske mye er gjort. En del tunge stunder på vårpartene til tross, har sesongen vært veldig bra. Vi slet på vårparten pga av nye EU-sikkerhetsregler. Hvordan skulle vi få det til? Vi fikk det til. Flere skipper og mannskap heiv seg rundt og tok det pålagte 60 timers sikkerhetskurset. All ære til dem. Flere skal på kurs, men det er ikke fullt så akutt som på vårparten. Kulturskrinet, Solveigs Hus, charterturer, seilkurs, medlemsturer til Svenner og omegn, og mange regattaer er gjennomført, både i inn – og utland. Rent økonomisk ble det også en god sesong. Båten har fått god dekning i massemedia; Båten har figurert i TV, radio, internett og i avisene en rekke ganger! Og hvorfor det? Flere av oss har vært engasjert i Lille Tangaroaflåten med sjøsetting i Skotta, seiling, - til dels tauing av flåten til KonTiki-museet i Oslo, Frithjof, Anne og Øyvinn var spesielt sentrale her. NRKs fyrserie "Lysglimt i mørket" med Dag Lindebjerg ble vist på TV i høst. Frithjof og Svenner var ganske sentrale der også. Båten er blitt ei skikkelig linselus! Ellers har vi stilt opp der det har vært mulig, både til lands og til vanns; CAD - Colin Archer-dagende, Åpen båt på Kulturminnedagen, museums/sjørøvertur til Porsgrunn i tillegg til mye annet. Årets heftigste tur ble vel Tall Ships Race fra Newcastle, med mye vind og vann. Båt og mannskap fikk mye juling på turen og måtte dessverre bryte regattaen på vei mot Fredrikstad. Ellers hadde turen over til England gått veldig bra. Nytt lager har vi fått siden sist. Vi måtte flytte fra Indre havn pga sikkerhetshensyn, tro det den som kan. Nå er vi delvis på plass i det gamle skuret til Svenner II i Stavern. Mye arbeid gjenstår der og vi håper veldig på at vi skal få til en real dugnad der. Frithjofvennene må nok fri litt til Gutta i Kystlaget igjen... Så driver vi også med å få skikk på arkivene våre. De skal samles på Tollerodden, men det er et stort ryddearbeid som gjenstår. Har du lyst, har du lov...til å komme å arbeide med den saken.

Vi arbeider med en ny organisasjonsmodell som skal sikre spesielt rekruttering, planarbeid og markedsføring. Der trenger vi dere kjære godtfolk!

Meld det inn til oss i styret hvis du kan tenke deg noen spesialoppgaver i foreningen vår. Vi i styret trenger hjelp til dette arbeidet. På nåværende tidspunkt jobber vi med en ny tilgang til hjemmesida vår, altså ny adresse for pålogging. Du får mer info om dette.

Planer for sen høst og tidlig vinter er under oppseiling; både juletallerken og medlemsmøte er satt opp på planen. Vi vil prøve å arrangere noe med kystlaget, men det ligger foreløpig på ”tegnebordet”.

Sånn sett i etterkant av sesongen, - vår, sommer og høst, har det vært mye aktivitet, kreativitet og stor innsats fra mange av dere. Tusen takk til dere alle for at vi fikk til nok en vellykket sesong!

Ingjerd Beate



**HØGSKOLEN
I VESTFOLD**

Avdeling for lærerutdanning/
seksjon for kurs og oppdrag

Oppsummering av seilsesongen 2005

Årets sesong i tall ser slik ut sammenlignet med de siste tre år.

	2005	2004	2003	2002
Dag / døgnturer for medlemmer	35	31	50	55
Charterturer	12	24	17	29
Mannskapskurs	4	4	0	4
Svennerturer	3	3	3	4
Kulturskrinet Larvik Kommune	20	16	5	21
Sponsor / andre ubetalte oppdrag	2	4		
Annen utleie (døgn)	3			

Seilingsinntekter i sesongen er ca. kr. 95.000.

Nytt av året var krav om sikkerhetskurs for besetningsmedlemmer. Dette har lagt et stort press på de få personene som er godkjent som besetning i charter. Jeg vil rette en spesiell takk til disse, som har stilt opp flere ganger i uka og ofte på kort varsel.

3 forespørsler har blitt avslått fordi vi ikke klarte å stille besetning.

Sjørøverturer for barn ble ikke gjennomført av samme grunn.

Sesongen har ellers vært preget av liten etterspørsel. Dette kan nok delvis skyldes ustabil vær. Det har i sesongen blitt avlyst 2 charterturer pga dårlig vær, 1 pga tekniske problemer og 1 pga av at kunden ikke møtte opp. 1 Svennertur har blitt avlyst pga manglende passasjerer.

Av oppsatte medlemsturer ble Pinsetur, St. Hans aften, tur til Eiken Båtfestival i Horten og Hollenderseilasen ikke avholdt på grunn av manglende oppslutning.

Gjennomførte medlemsturer er:

Færderseilasen

Kveldstur for styrene mfl.

Colin Archer dager

Tall Ships' Races

Losforbundets Landsmøte i Halden

Familiedag Porsgrunn Sjøfartsmuseum

Västkustens Skutträff, Sverige

Nordsjøen slår seg vrang under Tall Ships Race

Av Fredrik Lange Nielsen

Sola skinte over losbrygga i Stavern da Frithjof kastet fortøyningene og forlot sine vinkende venner med kurs for Newcastle. Allerede utenfor Rakke fikk vi varsel om at turen til Newcastle kanskje ikke ville bli en feriseilas. Gammel dønning la en demper på matlysten, og det ble ikke spist stort før vi motret inn gjennom Lyngør i 19-tiden 20. juli. Skipper Øyvind Lauten hadde med seg Fredrik Lange-Nielsen Anders Brusgaard og to stk Øyvind til, nemlig Øyvind Bast og Øyvind Pedersen fra Oslo.

Øyvind tok ikke sjansen på å komme for seint til Newcastle så Jorunn Floberg som ikke sluttet på jobb før kl 16 den dagen, ble hentet på brygga i Arendal kl 22. Vi dro videre med en gang og kl. 04 var vi i Kr.sand. Der mønstret Ida Lauten på.

Utpå dagen lå vi og rullet igjen utenfor Ryvingen i mere gammel sjø som møttes fra ulike kanter akkurat der vi strevde med å få seilene til å trekke. Minnene fra gårdsdagen trengte seg på.

Det var meldt opptil 10 sekundmeter fra nord, men været lot vente på seg. Vinden meldte seg omkring kl 19. Kl. 20 var det på tide å berge toppseilet til tross for at vindretningen lå omkring tvers. Vi fosset frem i 7-8 knops fart hele natta i rotete sjø som førte med seg både stamping og rulling under forholdsvis stor krenging natta igjennom. Da dagen grydde hang himmelen blytung over et ruskete hav, og det duskregnet. Vinden sto dagen igjennom og neste natt. Det ble ikke spist stort annet enn knekkebrød med tubeost som sto klart i skapet ved siden av døra opp fra salongen og epler. Timene gikk i en døs på dekk eller i køya døgnet rundt.

Utover morgenkvisten den andre dagen i åpent hav, begynte det å gi seg og utpå ettermiddagen fikk vi landkjenning. Det hadde vært en rask men slitsom overfart. Færden hadde ikke tatt mer enn drøye to døgn så det var godt å kunne kjøre opp Tyne river i smult farvann. At dette bare var oppvarmingen for tilbaketuren, er jeg glad jeg ikke visste.

Vi fikk god tid til å være turister i Newcastle. Vi ankom lørdag, mens programmet startet på mandag og starten for regattaen var satt til torsdag kl 16. Som vanlig var det stint av folk og mye flott sang og musikk fra ulike scener i området. Båtene langs elven var et flott syn. En særlig attraksjon var den nye vippebroen, «Millenium bridge», som åpnes på en svært original måte og dessuten fortonet seg som et spektakulært kunstverk. Som vanlig hadde vi en hyggelig liason officer som tok seg godt av oss.

Forts. neste side

Vår forrige liason offiser fra 1993, Eric, kom på besøk og beklaget at han ikke hadde fått lov å få Frithjof denne gangen også enda han hadde spurt pent.

Torsdagen opprandt med gråvær og østavind. Værmeldingen tydet på at vi ville få mye kryss, men ikke mer en 10 sekundmeter. Det hørtes lovende ut ettersom vi regner oss som gode på kryss og til nød kan bære full seilføring i 10 sekundmeter.

Da starten gikk var nok de 10 sekundmetrene i ferd med melde seg. Vi fikk en god start, men ikke blant de beste. Vi ble liggende bak Mandalay, med seilskøyte Stina Maria et stykke foran i le. Wyvern lå også i le omtrent på høyde med Frithjof.

Etterhvert som vi fikk trimmet optimalt begynte vi å dra innpå Mandalay, men klarte ikke passere i lo. Vi falt av og dro langsomt forbi 5-6 båtlengder i le før vi klatret opp mot kursen til Mandalay, men nå var vi foran! Vi fortsatte å vinne høyde på Mandalay, men gikk ikke lenger noe særlig fortere. utpå kvelden 4-5 timer etter start var det frisket på og toppseilet gjorde liten nytte. Da ser vi plutselig hele riggen til Mandalay noen hundre meter i le - gå overende. Vi oppfatter over radioen at ingen kom til skade, tar hintet og berger toppseilet og bytter til mellomklyver. Nå vinner vi enda mer høyde på konkurrentene. Seinere på kvelden setter vi et rev også. Utover natta roer det seg litt. Vi har i likhet med de andre seilt nordover med tanke på at når vinden begynte å dreie, ville den dreie mot vest, og da var det best å være kommet så langt



Kaptein Lauten fører Frithjof inn i Tyne River.



Frithjof og Kvituren fikk plass ved flytebrygga og slapp å tenke tidevann.



Øyvind Pederse, Øyvind Bast, Ida Lauten, Øyvind Lauten og Anders Brusgård er klare for mannskapsparade.

Forts. neste side

nord som mulig. Da kunne vi kanskje stå opp merket på den andre halsen. Men vi håpet å slippe å krysse helt til rundingspunktet. Det ville bli som å krysse fra Larvik til Skagen med vinden midt imot for så å seile tilbake med vinden midt imot den andre veien også. Det ville innebære over to døgn med kryss i hard vind.

Utpå natta slo vi østover for ikke å riskere en vinnkantring som ville ført til at vi oversto. Utover formiddagen frisket vinden på og utpå ettermiddagen røyk plutselig stroppen som holder styrbord fokkeskjøteblokk. I stedet for bare å slå og fikse skaden i ro og mak forsøkte vi å berge fokka. Det førte til at fallkroken slo seg ut og viklet seg fast i vantet oppe ved kloa. Dermed fikk vi ikke heist fokka igjen før vi hadde fått ned fallet. Den grove sjøen og sterke vinden gjorde at ingen av oss ville prøve å få fallet ned igjen.

Vi seilte videre de neste 20 timene med storseil og mellomklyver inntil Ida lot seg heise opp under litt roligere forhold og klarte å få tak i fallet. Så var vi igang og seilte igjen. Vi var blitt innhentet av mange båter de siste 20 timene, men nå var vi igang igjen. Vi hadde imidlertid ikke seilt lenge før det trakk opp til mer uvær. Vi skulle satt et rev, men plutselig røk ringen som revelina er tredd gjennom og kilte revelina fast. Da vi ønsket oss et rev til, fikk vi ikke tredd inn det andre revet. Belastningen på storseilet var stor. Plutselig smalt det og så hang piggnokken og slang. Pigfallet var røket. Da ga vi opp. Å få tredd piggfallet på nytt var ikke å tenke på før båten lå i ro. Vi berget storseilet og klyveren og startet motoren. Med bare fokka oppe som «hjelpemotor» og støtteseil satte vi kursen mot Mandal 220 n.mil mot øst nordøst. Utover kvelden og natta økte vinden i styrke så fokka trakk godt. Med vind opp mot 20 sekundmeter godt forenom tvers, ble det en fuktig natt for rormannen og for så vidt også under dekk. Lekkasjene i dekket gjorde det vått både i salongen og i flere køyer.

Neste morgen begynte det å gi seg og utpå ettermiddagen stilnet det helt. Mandag morgen stiger sola opp av flatt hav, og snart dukker de blå konturene av land opp forut. Fire våte strevsomme døgn er over, og jeg tenker at dette er ingen sport for folk over 50 år.

I Mandal dukket Kvituren opp like etter oss. De hadde i likhet med oss og de fleste andre bruddt. Wyveren hadde også fått skader og måtte inn til Aberdeen. Den eneste i vår klasse som tappert hadde rundet var visstnok Stina Marie og ære være Rogalendingene for den innsatsen, men jeg er glad Fritjof ble spart for mer hardseiling. Det kunne kostet mer enn et røket fall.

Fra Mandal hadde vi en behagelig motortur på ca 24 timer til Fredrikstad i selskap med Kvituren. Arrangementet og byen var utrolig flott, men det få være en annen historie.

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



Fredriksvern Fisk
Kåre Christoffersen
Tlf. 33 19 90 99



Det sjarmende konferansehotell i Stavern • Tlf 33 11 36 00

www.wassilioff.no

Kulturskrinet

Bjørn Molvig

Også i år var vi engasjert med å ta med alle femte klassingene i Larvik ut på sjøen og Malmøya i regi av kulturskrinet. Bendik var som i fjor fast mannskap, men det var dessverre ikke mange andre som meldte seg som ekstramannskap. Det er egentlig heller ikke noe problem nå som vi to begynner å bli rimelig drevne i dette.

Statistikken viser at vi har omtrent samme antall elever og lærere hvert år, noe over 500 elever og 50 lærere, og vi har fremdeles ikke hatt noen uhell.

Dagene er som før, først en runde på fjorden med manøvrer, klatring i rigg og lek overalt hvor de kan komme til, og ikke minst styring av båten, det er det mest populære. Det eneste problemet er å holde orden på køen. Nytt av året var at vi hadde rigget til en barnesikring foran så det var tryggere å dra ut i bølgene. Et tau fra fokkestaget og tilbake til rekka i holdehøyde når de satt helt foran gjorde det sikrere for elevene og enklere for oss å holde kontroll over aktivitetene foran masta. Særlig Bendik var fornøyd med dette, han er sjefen på dekk..

Etter runden er det på land på Malmøya hvor de samler ting i fjæra og spiser det de finner.

I år var det heller ikke så mange doble turer, og det gjør det hele litt enklere, vi får litt romsligere med tid og kan avpasse rundene mer i forhold til været.

Og vi hadde ikke været helt på vår side i år, vi hadde 4 dager med fint vær, resten var en blanding av regn og kaldvær og vind.

10 av dagene var det kuling, så Bendik og jeg blei ganske lei av å kjøre rundt inne i Viksfjord, men for elevene var det greit. Det var jo nye hver dag.

Dette begynner å bli rutine og et fast innslag i Den kulturelle skolesekken som Kjetil i kultur sier han vil ha som fast innslag så lenge vi kan stille båt og mannskap.



Mye moro, også i forpiggen.



Elevene koser seg om bord, denne gangen i fint vær.

Dette bør vi bestrebe oss på å få til både for inntekten og elevenes skyld, alle er veldig fornøyde med opplegget uansett vær og vind. Det fins ikke dårlige klær, bare dårlig vær.

Det eneste vi ikke er fornøyd med er fortløyningsmulighetene på Malmøya, den brygga der er håpløs å ligge på når kulingen står inn fjorden, Vi vurderte et par ganger å gå til Seilerhytta mens elevene var på øya, men slapp unna med god fendring.

Fra neste år er det lovet at brygga skal bygges inn med treverk helt ned til vannet, det vil rette på dette. Vi får håpe de holder hva de lover, jeg skal iallfall purre på Kjetil utpå vårparten for å følge opp.

Alt i alt kan vi si at det var nok et vellykka år med «sekken», og jeg tar gjerne et år til hvis helsa, båten og verden for øvrig holder så lenge.

*Med hilsen
skipper Bjørn Molvig*

Frithjof IIs besøk til Porsgrunn sjøfartsmuseum 10. september 2005

Frode Walderhaug

Frithjof ble invitert til å delta på aktivitetsdag ved Porsgrunn sjøfartsmuseum. Det synes vi var hyggelig, og 9. september satte Frithjof II kursen vestover mot Porsgrunn.

Hans Petter og Frode tok båten til Helgeroa. Neste morgen kl 9.00 startet vi på siste del av turen med mannskapet Bjørn Hellner, Ingjerd Beate Nyhus Larsen, Hans Petter Skontorp og Frode Walderhaug med barnebarnet hans Yvonne W. Andresen. Vi skulle være på sjøfartsmuseet kl 12, så motoren ble brukt opp Frierfjorden.

«Rorkvinnen» Yvonne ville ikke slippe roret før vi heiste seil, så her har vi kanskje et nytt, aktivt medlem om noen år.

Ved Herøya heiste vi storseilet og fokka og krysset opp Porsgrunnselva. Lite vind og sterk strøm gjorde at vi måtte ha motoren i gang til vi hadde passert Porsgrunnsbrua.

Vi gjorde noen slag opp mot Sjøfartsmuseet for å vise oss fram, og på slaget 12 la vi til kai. Vi visste at båten var et flott syn! Pressen var på plass og mange satte pris på å se båten der den engang var bygd.

Hundrevis av unger i sjørøverkostymer sto og ventet på oss. Været var praktfullt, og sjøfartsmuseet krydde av folk. De voksne drakk kaffe og spiste vafler, mens ungene deltok på skattejakt. En fulltreffer hadde det nok vært om mannskapet hadde hatt lapp for øyet, og en av oss hadde hatt trebein.



**Blinken
Ø. Halsen
33 12 53 88**

Krohn Johansens forlag

**Illustrert Norsk
Skipliste A/S**

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

www.ship-info.com

Ingjerd Beate underviste i hvordan man knytter fendere av tau.

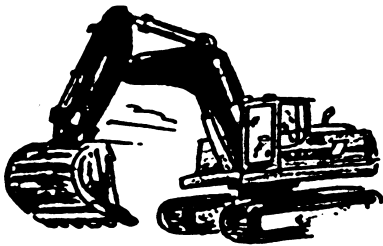
På slutten av dagen ble vi fortalt at det hadde vært 550 personer innom sjøfartsmuseet, men mannskapet er overbevist om at vi løftet minst 800 unger og mødre ombord.

Sjøfartsmuseet var veldig fornøyd med vår deltagelse, og vi er velkommen til Porsgrunn også neste år i august/september. Styret ved museet har lovet oss å gi beskjed i god tid. Da kunne det vært en ide å ha en del fendere klare for salg.

Vi hadde denne gangen en ide om å ha et reint jentemanskap. Men på grunn av kort varsel, ble det vanskelig, men vi klarte 40% kvinneandel. I styret ved Sjøfartsmuseet var de fascinert av tanken på et kvinnemanskap. De sto klare til å gjøre et stort nummer av dette i media. Så det er noe å tenke på til neste år.

Turen tilbake til Larvik gikk raskt med god bøl. Båten ble fortøyd i Skotta klar for deltagelse i Kulturskrinet dagen etter.

Konklusjon: En vellykket tur!



Gjelder det:

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

Ring 33 12 52 77



INGENIØR OG ENTREPRENØRFORR.
H.&K. SANDNES AS
HEGDAL, 3261 LARVIK

Ferderseilasen 2005

Fredrik Lange Nielsen

Sola steker over småbåthavna i Horten. Bortover bryggeplankene slipper tenåringsjentene varmen til over det meste. Skolen er nettopp ferdig. Det er helg. Uterestauranten har servert de første doggete halvlitrene. Vimpelen til Frithjof dasker dovent mot masta... og gleden er mannskap ombord. Vi studerer startlista på omgang. Ingen kjente skarpseilere som «Liv» i vår klasse. Skippern ser seiren innen rekkevidde. Morsomt å se at redningsskøytene «Larvik» og «Langesund» er med. «Garibaldi» og «Ryvingen» er også gamle kjenninger.

Vi er mange som gleder oss til starten mens seilene settes og skøyten begynner å samles rundt Bilekrakk utenfor Son. På mannskapslista står Anne Thorenfeldt, Erling Augland, Linda Nilsen, Bjørn Hellner, Frode Walderhaug, Einar Andersen og Jon Arve Sagbakken. Det trekker fra nord og snart feier en fin bris utover startlinja.

Vi kommer godt ut i starten og holder oss langt fremme i feltet ut forbi Gullholmen som passerer tett innpå. Det er platt lens, men vi skjærer en del frem og tilbake og holder oss midtfjords. Kursen settes mot Fulehuk. Selv om vi kunne fått litt gunstigere vinkel på vinden ved å gå innenfor Bolærene, tar vi ikke sjansen på det. Vi tror det er mer usikkert hva slags vind og strøm vi får der. Lensen går bra. Vi holder tritt med den Colin Archer bygde lystbåten Venus og har så vidt vi kan forstå, lagt konkurrentene i skøyteklasse 3 bak oss.

Ut forbi Store Færder faller mørket umerkelig over fjorden. Seilene omkring blir fargeløse og forsvinner. Bak oss dukker grønne og røde lys frem i mengder, mens de hvite lysene foran fører an mot Tristein der vi skal runde. Rundin-



Utflyttet Larviking Einar Andersen trivdes ombord.

gen kommer som julekvelden på kjerringa. Skippern har tatt seg en lur og blir vekket i siste liten. Seilene er ikke trimmet for kryss før staken er der. Plutselig har vi 6-7 sekundmeter rundt ørene og midtskill i nakken, mens stressnivået stiger mot klimaks. Forvirra mannskaper haler inn lenseslakken på fall og uthal. Skippern har sin fulle hyre med å oppføre seg som et voksent menneske der han står og haler i storseilskjøtet med rorkulten mot ryggen. «Dette skulle noen ha tenkt på! - for helvete!»

Men snart har vi fint driv i båten for styrbords halser. Vonde minner fra rundingen for fem minutter siden er fortrent. Her tenker vi fremover. Det er meldt dreining på nordøst, så Fredrik vil østover for å kunne slå mot nordvest når dreiningen kommer. - - Men dreiningen kommer ikke og vinden dabber ettersom vi kommer oss på utsiden av Store Færder. Vi frykter at de har hatt bedre vind på den andre siden og slår vestover så fort vi er klar av Store Færder. Fra nå av kan det se ut til at vi krysser bra. Ut forbi Fulehuk har dagslyset bragt oss i kontakt med konkurrentene. Vi tar innpå noen skøyter, men det skjer ikke oppsiktsvekkende raskt. Begrepet «hale» innpå gir god mening.

Skipper Fredrik med Bjørn Hellmer og Anne Thorenfeldt i le og Jon Arve i lo.



Vinden nærmer seg overkant av hva toppseilet trives med. På nordsiden av Bolærne beslutter skipperen at toppseilet bør ned. Det går greit, men ikke før er det nede, så løyer vinden noe og farten dabber av. Nå innhentes vi av betongskøyta Leviata som bærer toppseilet sitt godt også i kastene. Det blir en lang og slitsom kryss inn langs Bolærne og opp forbi Ringhshaugstranda og Slagen. Etter en tid prøver vi toppseilet igjen og nå kan vi beholde det oppe. Inn mot Åsgårdstrand har vi tett kontakt med «Leviata» og redningsskøyta Larvik. Det blir en underholdende duell med «Larvik» der vi stadig holder oss foran ved å slå på toppen av henne. Vi kommer til slutt inn først i klassen kl 9.25, men regner med at «Leviata» og «Larvik» har slått oss på grunn av lavere handicaptall. Garibaldi regnet vi med var i mål for lengst. Vi ble derfor gledelig overrasket når det viste seg at vi faktisk var første båt i mål i vår klasse. Det holdt til 2. plass for «Larvik» var blitt gitt tilleggstid.

Men konklusjonen var klar. Med bedre rundning ved Tristein og uten feilslaget utenom Store Færder er det gode muligheter for at vi hadde halt hjem seiren. Vi prøver igjen - neste år!

Resultatliste Skøyteklasse 3												
1	NOR 9476	LEVIA TA	Skøyte	Ja	n Eirik Breen	KNS	11.06.2005 09:31:20	15:3 1:20	0,8 7	13:3 0:15		
2	LAR 8	FRITH JOF 2	Losskøyte		Fredrik Lange- Niels	Larvi k SF	11.06.2005 09:25:31	15:2 5:31	0,9	13:5 2:57		
3	RS 2	LANG ESUN D	Redningsskøyte klas		Gustav Amund Amunds	KNS	11.06.2005 10:27:04	16:2 7:04	0,8 6	14:0 8:52		
4	NOR 8531	TANIT A	Randesund35		R oy Isaksen	Brevi k SF	11.06.2005 10:44:45	16:4 4:45	0,8 8	14:4 4:10		
5	RS 33	LARV IK	Redningsskøyte		Kai Thorkildssen	Røyk en SF	11.06.2005 09:39:39	15:3 9:39	0,8 8	7, 5	14:4 8:54	T I L
6	NOR 7579	GARI BALD I	Losskøyte	Jo	Wennesland	Huru m SF	11.06.2005 09:52:19	15:5 2:19	0,9 4	5	15:3 9:55	T I L
	NOR 4	RYVI NGEN	Seilskøyte	Th	or Tveter	KNS	11.06.2005 23:59:00	96:0 0:00	0,7 9		96:0 0:00	D N F
	NOR 373	FENRI S	Skøyte	Geir	Soheim	KNS	11.06.2005 23:59:00	96:0 0:00	0,8 7		96:0 0:00	D N S



Skjøtsel av Stråholmens kystkulturlandskap

Torstein Kiil

Landskapet er dynamisk og vil alltid være i forandring. Fra Stråholmen dukket opp av havet for ca 2500 år siden og frem til i dag, har dette kystlandskapet vært under kontinuerlig endring. Før mennesket tok holmen i bruk tidlig på 1600 tallet, var øya trolig dekket av store kratt med til dels skog. Rydding av busk og kratt kombinert med fjerning av overflatestein har vært en mer eller mindre kontinuerlig prosess frem til ca 1940. De beste arealene med det tykkeste matjordlaget ble brukt til åkrer eller slåttenger. De tørre og mer steinfulle områdene ble brukt til beite. Omkring 1920 ved det store jordskiftet, var ca 90 da karakterisert som dyrka mark.

Etter 1940 gikk det gradvis tilbake med husdyrholdet og i 1958 tok dette slutt. Arealene ble ikke lenger beitet eller slått og bare noen få mindre jordparseller ble holdt i hevd med potet og grønnsaksdyrking til eget bruk. Arealene begynte gradvis å gro igjen. Ikke så fort til å begynne med, men ut i 70 årene kunne man på de fleste områdene se en klar tendens til forbusking og partier med trær som rogn, bjørk, geitved og villeple. Denne utviklingen synes å akselerere og noen fuktige somre gjorde sitt til at tilveksten ble ytterligere forsterket.

I første halvdel av 90- årene begynte velforeningen å rydde tidligere slåtte -og



Villsauer har i flere år gjenskapt et vakkert kystkulturlandskap.

beitemarket for nype, slåpe og brisk. Samtidig ble store deler av Stråholmen vernet som landskapsvernområde og naturreservat. I 1995 ble det utarbeidet en skjøtselplan som gir retningslinjer for hvordan skjøtselen bør utføres for at vi skal oppnå en ønsket tilstand på de ulike arealene. Ideelt vil vi gjerne ha tilbake landskapet slik det fremsto før beitingen opphørte i 50-årene, i alle fall for deler av øya. Men helt slik er det neppe mulig å få det, og vi må derfor forsøke å tilnærme oss en skjøtsel som likevel gir et noenlunde tilsvarende landskap. Den beste skjøtselen av tidligere kulturmark er oftest å følge opp tidligere bruk, det vil si å anvende de driftsformene som skapte dette landskapet. Kyr, hest og sau beiter forskjellig og vil kunne gi ulikt utseende og resultat. I dag må vi bruke villsauene våre som beitedyr og kultivator. I motsetning til tidligere tider hvor dyra ble foret på bås med høy vintertid, går nå dyra ute hele vinteren og må selv finne maten. Det betyr at vi må legge til rette for en skjøtsel som også prioriterer tilvekst av visse sorter busk, småtrær og lyng som står på villsausens matseddel vintertid.

Kulturlandskapet spiller en viktig rolle for bevaring av det biologiske mangfoldet, det vil si for den variasjon som eksisterer i arter og naturtyper. I det gamle kyst-jordbruket måtte bøndene arbeide på naturens betingelser på en annen måte enn i dag. De utnyttet forskjeller i naturgrunnet både gjennom allsidig bruk og gjennom spesialiserte driftsformer. På den måten oppsto et mosaikkpreget, lysåpent landskap med en rekke ulike kulturmarker med ulike vegetasjonstyper. Bevaring av biologisk mangfold og kulturverdier i kulturlandskapet, forutsetter en forståelse for at dette dreier seg om forvaltning av økosystemer med dimensjoner både i tid og rom. Kulturmarkens økosystemer



er påvirket både av dagens og tidligere tiders bruk og omgivelser. Ved skjøtsel må vi ta hensyn til dette.

Skjøtselplanen forutsetter at arealer beites i kombinasjon med manuell rydding. Arealene vest for bebyggelsen skal være tilnærmet åpne, mens på østre Øya og til dels syd for bebyggelsen skal vi skape et mer mosaikkpreget landskap hvor busk og kratt skal få stå igjen i utvalgte klynger. Det er ønskelig at noen mindre arealer blir slåtteng slik at denne tidligere driftsformen blir opprettholdt, i alle fall for noen mindre arealer. Brenning av dødt gress, lyng og undervegetasjon er også en skjøtsel som må brukes dersom man ikke får beitet eller slått.

Vinteren 2004/05 gikk det ca 60 villsauser på Stråholmen. Det er beiteforholdene vintertid som bestemmer sauetallet. Sommerbeitene er rikelige i normale somre med noe nedbør. Trolig vil vi i fremtiden, når vegetasjonen er beitet mer ned, måtte redusere overvintrende sau dersom man ikke ønsker å gi tilleggsfor. Stråholmen vel har siden midten av 90- tallet, årlig utført 250-300 dognadstimer for å bringe kulturlandskapet tilbake til gammel tilstand.

GULL & FOTO

HUSET ^A/_S

v/Tor & Kjetil Nilsen
Olavsgt. 5, 3256 Larvik - Tlf. 33 18 53 90

Bilder på timen!

Tønsberg reperbane - fra hamp til stål og boreplattformer

Fredrik Lange-Nielsen

Mathias Samuel Føyn grunnlegger Teie reperbane i 1796

Fra 1780 årene og frem til krigen mellom Danmark-Norge og England 1807-1814 opplevde norsk skipsfart en eventyrlig oppblomstring blant annet som følge av den amerikanske uavhengighetskrigen. Repslagning som håndverk utøvet i friluft hadde i løpet av 1700-tallet veket plassen for mer industriell, men fortsatt håndbasert, produksjon i overbygde reperbaner. Mange småbyer deriblant Larvik fikk sine reperbaner. I Tønsberg levde en fremgangsrik herre ved navn Mathias Samuel Føyn. Han var både skipsfører, reder og skipsbygger. Følgelig hadde han stort behov for tauverk til egne skip og til skip som ble bygd for andre. I tillegg var han eier av Teie hovedgård som lå gunstig til med eiendom langs kanalen i Tønsberg på Nøtterøysiden. Her lå forholdne godt til rett for en ny reperbane. M.S Føyn etablerte en av Vestfolds mest tradisjonsrike bedrifter da han startet sin produksjon av tau her i 1796. Idag 210 år seinere sysselsetter bedriften som nå heter Scan Rope 180 ansatte og produserer ståltau og kjempetrosser i kunstfiber til blant annet oljevirk-somheten i Nordsjøen. Repslagerbanen ble snart omtalt som en av Norges ledende repslagerbaner og sysselsatte i underkant av 20 mann som var over det dobbelte av hva man fant i en vanlig reperbane på den tiden.

Carl Fredrik Isaachsen og Matias Georg de Lange innfører maskiner og ståltauproduksjon omkring 1890

Familien Føyn drev bedriften i tre generasjoner inntil den ble solgt i 1876 til konsul C.F. Isaachsen som i samarbeid med en fremragende repslagermester, Mathias Georg de Lange utviklet bedriften fra gammeldags håndverksbedrift til maskinbasert industri-virksomhet. Frem til nå var hampen blitt spunnet til garn med hånd og de tyngre operasjonene ble utført ved

- Distriktets egen bank -

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



LARVIKBANKEN
Brunlanes Sparebank



Grove kveiler klare til skipning i 1915.

hjelp av hest. Fra 1884 ble hestene avløst av dampmaskiner, mens spinne-maskiner ble innkjøpt fra England. I 1885 reiste herrene Isachsen og de Lange på studiebesøk til en rekke utenlandske reperbaner. I Holland lærte de Lange hvordan man produserte ståltau og kort tid etter var Norges første Ståltaufabrikk etablert i Tønsberg. Som følge av store branner i 1891 og 1910 ble fabrikken totalt fornyet ved begge anledninger. Samtidig vokste hvalfangsten frem i Tønsberg omkring århundredeskiftet, mens seilskuter gradvis ble avløst av motorskip og etterspørselen etter tauverk avtok de fleste steder i landet. Mange reperbaner over hele landet forsvant i likhet med Laurvigs dampreperbane som måtte innstille virksomheten i 1912. Kanskje ble Larviks reperbane utkonkurrert av Tønsberg reberbane som ble fullstendig modernisert etter brannen i 1910. Allerede i 1912 produserte den dobbelt så mye hamp og manillatuaverk som før brannen og enda klarte ikke de nærmere 60 ansatte å levere nok til å dekke etterspørselen.

Prestisjeoppdrag

Ikke bare var Tønsberg reperbane først ut med ståltauproduksjon, men de fikk også ordren på å rigge Norges største treskip barken *Excelsior* på 1347 registertonn som ble bygget i Hølen for skipsreder Oppen med all stående rigg laget av ståltau. Det var ingen liten leveranse. Hele tre kilometer med ståltau og ni kilometer med hamp måtte til før *Excelsior* kunne sette seil mot Australia med sin første trelast. Ikke før var hun seilt avsted, så ville Colin Archer ha rigg til «*Fram*». Magnus Andersens vikingskipskopi fikk også rigg fra Tønsberg da den seilte over Atlanteren til USA i

Forts. neste side

1893. I 1902 ble Roald Amundsen «Gjøa» rigget for Nordvestpasasjen. Riggeren ble levert fra Tønsberg reperbane.

Krigstid

Med første verdenskrig oppsto imidlertid problemer med å skaffe råstoffer, spesielt ståltråd fra England og Tyskland. Det førte til at det ble investert i et eget ståltrådanlegg. Da det sto ferdig, var krigen slutt og utenlandsk konkurranse førte til tap og nedleggelse for ståltrådpoduksjonen nesten før den var begynt. I 1925 fikk imidlertid bedriften patent på et effektivt lossenett som bidro til stor produksjonsøkning frem mot depresjonen på 30 tallet. Da annen verdenskrig brøt ut, produserte Tønsberg reperbane mer fibertau og ståltau enn noen sinne, henholdsvis 1500 og 1000 tonn av hvert slag.

Nye eiere, nye produkter og nye markeder mot et nytt millennium

Siden 1960 har eierskapet vært i stadig endring. Christiania Spigerverk kjøpte reperbanen i 1963. Spikerverket fusjonerte etterhvert med Elkem og reperbanen fulgte med. Det tradisjonsrike navnet Tønsberg reperbane ble erstattet med Stål og Tau. I 1983 ble produksjonen i Tønsberg slått sammen med Norsk Jernverks og svenske Gunnebo AB's tråd- og tau-produksjon og virksomheten fikk navnet ScanRope. Få år senere overtok

Flyfoto av Tønsberg Reperbane tatt like etter 2. verdenskrig, 1946.



ScanRopes ledelse eierskapet og hele bedriften ble samlet i Tønsberg.

I løpet av de siste 50 årene er kravene til tauenes bruddstyrke økt, anvendelsesområdene blitt flere, og nye materialer er blitt utviklet. Når et enkelt tankskip veier mer enn fem hundre store seilskip, kan man ikke lenger fortøye med hamptau. Da kreves stål eller kunstfibertrusser. Da hvalfangstmarkedet tok slutt tidlig på 60 tallet vokste tankskipsflåten frem. På 60 og 70 tallet bygget det seg opp en stor internasjonal flåte av store trålere som drev helårsfiske til havs. Fra siste halvdel av 70 tallet utviklet oljeboringen i Nordsjøen seg, og det oppsto etterspørsel etter enorme forankrings-systemer for å holde gigantplattformene på plass.

ScanRope - en av verdens ledende produsenter av fiber- og ståltau

Idag fremstår ScanRope som en av verdens ledende produsenter av fiber- og ståltau til skip og offshoreindustri. Bedriften har verdens største maskin til produksjon av alminnelig 6 parts ståltau og produserer dessuten et vidt spekter av spesialståltau til ulike formål. Innenfor fibertau produserer de tau i polypropylene, polyamid, estalon som benyttes i de beste skips-trossene under varemerket Karat. Trossene fra Tønsberg finner man igjen på alle slags skip verden over blant annet cruiseskipene i Caribien og kongeskipet. Det sterkeste nye kunstfibermaterialet polyethylen er sterkere enn stål. Et flettet polyethylen tau på 18 mm diameter kan løfte losskøyta Frithjof. Går vi opp til en tykkelse på 80 mm, oppnås en bruddstyrke på 400 tonn! Men ScanRope produserer grovere tau enn som så. Trenger du en bruddstyrke på 1500 tonn dvs nok til å løfte et stort seilskip som Statsraad Lemkuhl må du opp i en diameter på 160 mm, og trenger du mye tau fordi du kanskje skal fortøye en borerigg på store dyp, spleiser de lengdene sammen til ønsket lengde.

Tar vi en tur ned på havbunnen rundt om i verden, kan vi finne store mengder grovt ståltau fra Tønsberg. Et eller annet sted har British Petroleum lagt ut 36 km med ståltau på 167 mm i diameter fordelt på lengder på 1500 meter. Ikke å undres over at Scanrope har rigget til kraner ved



VESTFOLD BRANNTÉKNIKK AS

AUTORISERT SERVICE- OG BRANNVERNFORHANDLER

Boks 243 - 3251 Larvik

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

SAFE SIGN
Selvlysende produkter

kanalen med løftekapasitet på 200 tonn når de skal skipe ut slike taukveiler.

Neste gang du tar en øl på brygga i Tønsberg vet du mer om hva som foregår på den andre siden av kanalen.



«Moderne» tauproduksjon.



HØSTSEILAS

av Erik Bye



*Hvor du var lett og flyktig, søster Sommer.
Du strøk så vidt mot seilet og var vekk.
Jeg ser et høstlig hav som, veldig, kommer
Med hvite, ville skumglefs over dekk.
En himmel stirrer ned med jern i blikket.
Det gamle skibsur tikker på sitt skott.
I svunne hildringstimer hørte jeg det ikke,
men det er hørbart nå, igjennom dur og brott.*

*Se, hvite roser på min rorhusrute,
Et salt farvel fra sommeren som svant.
Vi eldes sammen både skald og skute,
Og saktens knaker det i våre spant.
Jeg står i mørket, patter på min pipe
Og plirer mot en fyrløkt, kald og klar.
Jeg skotter over akslen, mot min kjølvannsstripe
Som smalner morildgrønn mot landet Alt-Som-Var*

*Men ennå faller stjerner mot min panne
Og ennå brenner solvind mot min hud.
En gammel vise vugges over vannet,
En sang om mennesket, et dikt om Gud.
Og jeg skal seile, som jeg alltid ville,
så lenge her fins vind i stormslitt klut,
og aldri skal jeg be om maksvær eller stille
før timegassets siste sandkorn rinner ut.*

*Men, forut, forut må vi alltid kikke,
før neste vakt er purret og på plass.
Og det er skikk å gjøre opp bestikket
i tide, før en hånd slår åtte glass.
For vi har alle liten tid på jorden
Og ber om kurs mot landet Som- Skal- Bli.
Var det en mening med vår hundevakt på fjorden?
Vi spør, men svaret, det må nye mannskap gi.*

Tur til Losforbundets landsmøte i Halden

Erling Augland og Linda Nilsen

Den første helgen i september var vi invitert av Losforbundet til å delta i et arrangement i Halden. Losforbundet avholdt sitt landsmøte, som de avholder hvert tredje år. Samtidig ønsket den lokale losforeningen å lage litt ekstra ut av det, for også å markere at det er 100 år siden Losforbundet ble startet, og han som startet det var fra Halden. Det var invitert mange båter, losbåter, redningsskøyter, slepebåter og marinefartøy av ulik karakter og størrelse.

Vi gikk fra Stavern torsdag ettermiddag, med mål å komme over fjorden i løpet av kvelden. Det ble mørkt etter hvert, og utfordringen ble å finne ”lyktene overett” som markerer innseilingen til Skjærhalden på Hvaler. Vi var fortøyd i Skjærhalden klokka halv elleve.

Fredag morgen våknet vi til regn og litt disig, og det var fristende å bli der vi var, skalke lukene og fyre i ovnen. Men det var bare å fortsette mot øst, finne Singlefjorden og så inn i Svinesund. Her oppdaget vi at vi, og sikkert mange andre, feilaktig kaller dette Iddefjorden. Etter Svinesund heter det Ringdalsfjorden, og Iddefjorden begynner først etter Halden.

I Halden ble vi møtt av representanter for arrangementskomiteen, samt kameramann og reporter fra Østfoldsendingen. Snakk om å være velkommen! På samme brygga som oss lå også den tidligere losskøyta Hvasser, og den nyeste losskøyta Hvaler. Senere kom også RS32 Kragerø, som skulle seile sponsortur sammen med oss på lørdag.

Resten av dagen gikk med til å gjøre oss kjent i omgivelsene, Halden viste seg å være en veldig koselig by. Vi hilste på gamle kjente og fant nye bekjentskaper blant pensjonerte og aktive losere og losbåtførere. Mange av de vi ble kjent med var veldig bevisst på historien og kjente godt til Frithjof.

Utover lørdagen var det en jevn strøm av båter inn i havna, og folk til fots langs bryggene. Vi holdt åpen båt i noen timer, og fortalte om Frithjofs historie og solgte bøker. Kystverket lot oss følge trafikken i Oslofjorden på storskjerm. Tor Pedersen fra Hvasser hadde deler av sitt los-museum utstilt i tollboden. Det var redningsdemonstrasjon med helikopter. Egil Jahre fra Hvasser holdt foredrag om Oslofjordens loshistorie, noe vi dessverre gikk

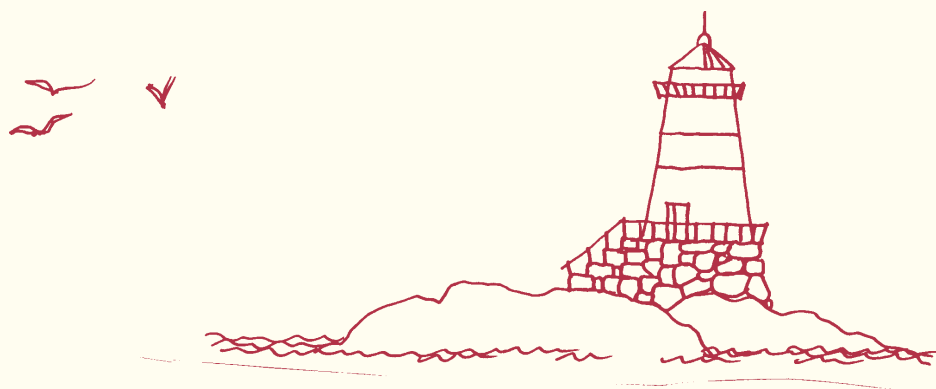
glipp av på grunn av tur med sponsorer. Denne ble avholdt sammen med RS32 Kragerø. Det var nesten helt vindstille, så vi dreiv rundt i et par timer og koste oss i ettermiddagssola.

Vel fortøyd igjen rakk vi akkurat erter, kjøtt og flesk på skoleskipet Sjøkurs. Her var vi invitert sammen med sponsorer og blant annet våre venner fra Hvasser. Resten av kvelden og deler av natta gikk med til hyggelig lag om bord i båtene.

Søndag morgen ble det tidlig start. Skipperen startet mens vi andre fortsatt sov. Vi klarte å vekke marinainnehaveren i Sponvika så vi fikk fylt diesel. Hjemturen gikk via Skjelsbusundet mellom Vesterøy og Spjørøy, deretter over til Hvasser, der vi spiste lunsj, og så strake vegen hjem.

Turens deltakere: Bjørn Terje, Øyvin, Linda, Erling

*Takk for turen.
Linda og Erling*



Bruk din lokalelektriker

HAFSA
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: ingjerd@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: annet@vfk.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 Bjørn Terje Løwer
Larvik sjøfartsmuseum
Sekretær Marit Ønvik
Kasserer Per Kristian Eidskjeld
Brunlanes historielag
Larvik Sjøfartsmuseum

Styremedlemmer:

Egil Jahre
Vestfold fylkemuseum
Ingjerd Beate Nyhus Larsen, Frithjofs Venner
Grethe Teigen, Frithjofs Venner
Øyvinn Lauten, Frithjofs Venner

Vårpuss/ dugnad:

Ingun Helsing, in-hels@online.no
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. Medlemskapet
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 VENNER»!