

FRITHJOF II
FRITHJOFS
VENNER



**Vårens
medlemsnummer
nr. 1/2006**

**MEDLEMSBLAD
FOR FRITHJØFS
VENNER**

Redaksjonen:
Fredrik Lange-
Nielsen
Marit Ønvik

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
www.frithjof.no

**Sats/layout,
trykking**
Print Konsult,
Boks 80
3162 Andebu

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

Forsidebilde:
*«Vakkert håndverk
fra Wiksten
Båtbyggeri»*



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
Frithjof Venners-årsberetning 2005	6
Stiftelsen Losskøyta Frithjof II-årsberetning 2005	9
Archerskøytene	12
Seilingsplan 2006	16
Båtbyggeren på Agnes	19
Dikt- Morgenens engel	26
Tangaroaekspedisjonen i Stillehavet	27
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

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



Lederens hjørne

Akkurat nå er vi her og båten er der, dvs i Risør. Etter en del motorproblemer, fikk vi båten ned til Risør i februar. Dette ble noen måneder forsinket og vi krysser fingrene for at den skal være klarert rett over påske. Pga av en kald og ganske snørik vinter, ligger altså «Frithjoffen» vår fastfrosset i isen ved brygga i Risør. Planen er at Risør båtbyggere skal nate dekket og ellers foreta en del småreparasjoner. Båten er altså avhengig av litt tøvær for å komme under taket og få tettet det som tettes skal. Det skal bli flott med tørre køyer under dekk, men litt plasting i køylene må nok til for sikkerhet skyld. Vi regner med å ta noen turer til Risør for å gjøre vårpussen i år. Båten skal være sjøklar til det kommunale Kulturskrinet, som starter opp allerede 18. mai. Her må vi sette tæring etter næring, og gjøre det som er absolutt nødvendig av vårpuss, men det viktigste er at vi får et tett dekk.

Denne uka kom en omfattende seilingsplan på plass. Her blir det stor aktivitet både for gamle og forhåpentligvis nye medlemmer! Målet er å rekruttere yngre og sterke krefter til å bli aktivt med i miljøet. Ungdomsrådet og Sentrum skole er forespurt. Tilbudet til ungdommene vil være seilkurs, seilturer og regattaer for til slutt å toppe det hele med Nordisk seilas. Dette høres vel fristende ut for unge som kan tenke seg en karriere i det maritime og museale miljøet vårt!

Vi har vært en liten hurtigarbeidende komité som har utarbeidet planer med det målet å markedsføre båten og rekruttere spesielt ungdom. Nå gjelder det bare å operasjonalisere planene og ønske de nye rekruttene velkommen om bord.

Ellers så befinner deler av det faste mannskapet seg på den andre siden av jordkloden for andre maritime oppgaver. Vår kjære skipper Øyvin holder akkurat nå på å bygge Tangaroaflåten, som etter planen skal forlate Peru 28.april. Både Anne T og undertegnede har planlagt å være tilstede når flåten drar ut på sin 3 mnd. lange Stillehavsferd i Thor Heyerdahls kjølevann. Vi kommer forresten ikke til å være alene om det; en stor delegasjon fra Larvik reiser over til Peru, deriblant flere Frithjofvenner.

Vi ønsker også å få et tettere samarbeid med de andre skutemiljøene og kystlagmiljøene. Båten kommer til å være med på flere arrangementer sammen med dem.

Svennerprosjektet er aktuelt å delta på også denne sommeren og dugnadene



Frithjof ligger ved kaia i Risør. Her skal det foretas noen mindre reparasjoner før båten er klar for en ny sesong.

starter opp rett over påske. Til orientering vil det si at hvem som vil kan overnatte på den gamle fyrstasjonen etter de samme vilkårene på turistforeningens hytter på fjellet. Hvis du ikke har mulighet for å bli med Frithjof på en av de oppsatte Svennerturene, går det faste rutebåter fra Stavern flere ganger daglig denne sesongen.

Vi i styret og den nærmeste kretsen rundt båten, trenger mye hjelp til mange typer innsats, så har du lyst har du lov. Vi vil bli veldig glade for å se nettopp deg! .

Er du interessert i å vite mer om oss og båten, så kan du klikke deg inn på hjemmesida vår; www.frithjof.no . Vi prøver å holde hjemmesida oppgradert med nye ting i tillegg til all den gode historikken til båten og venneforeningen. Er det noe du lurar på, så kan du kontakte oss direkte på telefon eller mail.

Det er stor optimisme å spore i startgropa for årets sesong, selv om vi fortsatt sliter litt med sikkerhetskurs og for oss som kan synes som ganske firkantede regler.

Vi gleder oss til seilsesongen og satser stort på at vi skal se mange ungdommer på båten.

Hiv og hoi, da sees vi!

Ingjerd Beate

Årsberetning 2005

Styret i Frithjofs Venner har hatt følgende sammensetning i 2005:

Leder:	Ingjerd Beate Nyhus Larsen
Nestleder:	Frode Walderhaug
Sekretær:	Anne Thorenfeldt
Kasserer:	Grethe Teigen
Styremedlem:	Bjørn Molvig
Styremedlem:	Fredrik Lange - Nielsen
Varamedlemmer:	Inger Lauten, Tove Akre, Hans Petter Skontorp

Seilingsansvarlig: Erling Augland

Generelt

Styret har avholdt seks ordinære styremøter, to fellesmøter med styret i Stiftelsen og ett seilingsmøte med skipperne og mannskap. Det har vært to pakke- og klistremøter for medlemsbladet.



**HØGSKOLEN
I VESTFOLD**

Avdeling for lærerutdanning/
seksjon for kurs og oppdrag

Det er opprettet et skipperutvalg, som lager instruks for godkjenning av nye skippere og et «planutvalg», som lager årsplan og utarbeider forslag til langtidsplaner for foreningen.

Medlemsoversikt

Medlemsmassen er fremdeles svakt minkende. Medlemstallet er i følge medlemslista 254. Av disse er 28 livstidsmedlemmer. Pr. 1.11.2005 har 163 medlemmer betalt kontingent for 2005.

Medlemsbladet

Medlemsbladet har kommet ut med to nummer. Brit Lehne og Ingjerd Beate har hatt ansvar for annonsene i henholdsvis 2. og 1. nr, og Fredrik Lange-Nilsen og Marit Ønvik gjør et glimrende arbeid som redaksjon.

Seiling

Sesongen begynte som vanlig i midten av mai. Spesielt forsesongen ble preget av mangel på skippere. Sesongen har som før bestått av charterturer, Svennerturer, regattaer, medlemsturer og «Kulturskrinet».

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. Styret og seilingsansvarlig ønsker å 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.

Medlemsturer

Vi har gjennomført kveldstur for styrene i Stiftelsen og Venneforeningen samt andre aktive, og turer til Porsgrunn Sjøfartsmuseum, Losforbundets Landsmøte i Halden og Västskustens Skutträff. Av oppsatte medlemsturer ble Pinsetur, St. Hans aften, tur til Eiken Båtfestival i Horten og Hollenderseilasen ikke avholdt på grunn av manglende oppslutning.

Forts. neste side

Regattaer

Frithjof II har i år deltatt i Færderseilassen, hvor vi endte som nr. 2, og Tall Ships' Race, hvor vi dessverre, som mange andre, var nødt til å bryte.

Andre arrangementer

Vi har vært med på å arrangere Colin Archer Dagene 05, hatt åpen båt på Kulturminnedagen, og FII har vært følgebåt for Lille-Tangaroa både under sjøsettingen i Larvik og under turen til Oslo.

Frithjofs venner hadde hyggelig juleavslutning på Kafé Kurth med 27 frammøtte.

Dugnad

I år ble Frithjof II ikke løftet på land for vårpuss. Skraping, maling og annet løpende vedlikehold ble foretatt mens båten lå til kai i Stavern, noe som fungerte bra siden den var i forholdsvis god stand fra året før. Vi har også fått nytt lager i leiren i Stavern.

Drift

En liten lekkasje i eksosanlegget er utbedret, samt småskadene som oppsto etter Tall Ships' Race. Frithjof skulle til Risør for å nate om dekket før jul, men turen måtte utsettes pga defekt oljekjøl. Dette er nå utbedret, og natingen gjennomføres våren 06.

Historisk / museal

De fleste museumseffektene står fortsatt på Hvasser, men vi har klare planer om å få hentet dem hjem.

PR-materiell

Vi har fortsatt en del PR-materiell igjen fra forrige bestilling, og det er neppe behov for å bestille noe nytt foreløpig. Det ble gjennomført vareopptelling ved årsskiftet.

Svenner

Prosjektet på Svenner har pågått også sommeren 2005.

Fredriksvern Kystlag

Vi har i år samarbeidet noe med Fredriksvern Kystlag, og satser på flere fellesarrangementer framover.

Tollerodden

Vi fortsetter vårt engasjement på Tollerodden. Alle møter i løpet av året er avholdt i lokalene her.

*For styret i Frithjofs Venner
Anne Ely Thorenfeldt
sekretær*

Arsberetning 2005

Stiftelsen Losskøyta Frithjof II har som formål å drive og bevare Losskøyta Frithjof II. Stiftelsen har ansvaret for skøyta drift i forhold til offentlige myndigheter og forsikringsselskap. Stiftelsen holder til i Larvik kommune, forurensrer ikke miljøet og har ikke ansatte.

Stiftelsen har i 2005 hatt følgende styre:

Leder: Harry Bjørnstad, Larvik til 19.09. - 2005
Bjørn Terje Løwer, Larvik Sjøfartsmuseum fra 19.09. - 2005
Sekretær: Marit Ønvik, Brunlanes Historielag
Kasserer: Per Kristian Eidskjeld, Larvik Sjøfartsmuseum
Styremedl: Svend Einar Hansen, Tjølling Historielag til 10.10.-2005
Ingjerd Beate Nyhus Larsen, Frithjofs Venner
Grethe Teigen, Frithjofs Venner
Egil Jahre, Vestfold Fylkesmuseum

Møtevirksomhet

Stiftelsens arbeidsutvalg har i 2005 avholdt to møter, generalforsamling og en ekstraordinær generalforsamling. Videre har Stiftelsen og styret i Frithjofs Venner avholdt ett fellesmøte.

Bidrag / gaver

I 2005 er det overført kr 46.000 fra Frithjofs Venner. Videre er mottatt kr 23.000 fra Larvik kommune og kr 80.000 fra Riksantikvaren.
Stiftelsen takker alle bidragsytere!!!

Vårpuss / dugnad

Vårpussen ble utført ved kai i Stavern, og ved bruk av flåte ble skutesidene skrappt og malt. Det ble ellers utført vanlig vedlikehold. Dugnadsgjengen valgte denne metoden pga at kaianlegget i Larvik var stengt av sikkerhetsmessige grunner. *Stiftelsen takker medlemmene i Frithjofs Venner for vel utført dugnad og innsats i 2005.*

Reparasjoner

Dekket på Frithjof lekker og det er besluttet at denne lekkasjen må utbedres da fare for råteskader stor. Det er inngått avtale med Risør Trebåtbyggeri om å drive og nate dekket og at dollbord skrues til dekkshjelker. Denne reparasjonen utføres i løpet av vinteren 2006. Oljekjøl er byttet da det ble oppdaget vann i motoroljen.

Forts. neste side

Skipskontrollen

Passasjersertifikatet er gyldig til 31. mai 2007, forutsatt at skipet holdes i forskriftsmessig stand, at årlige besiktigelser og eventuelle pålegg blir utført innen gitte frister. Årlig besiktigelse ble foretatt 25. mai 2005.

Sikkerhetskurs

Etter gjeldende forskrifter kreves det nå sikkerhetskurs for skippere og mannskap. I 2005 gjennomførte 3 skippere og 2 mannskap slike kurs ved Borre Havarivernskole til en kostnad av kr. 54.160.

Seiling / arrangementer / regattaer

Frithjof II har i sesongen 2005 loggført:

• Dag- og døgnturer for medlemmer:	35
• Charterturer	12
• Mannskapskurs	4
• Svennerturer	3
• Kulturskrinet Larvik kommune	20
• Sponsor/ ubetalte oppdrag	2
• Annen utleie (døgn)	3

Det har i 2005 vært stort press på sertifiserte skippere og mannskaper for å få gjennomført bestilte charterturer. Noen bestillinger har måttet avvises da godkjent mannskap ikke har vært tilgjengelig.

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

DnB NOR

Frithjof II har deltatt i og med følgende arrangementer:

- Færder regattaen
- Kveldstur for Frithjofs Venner og Stiftelsen
- Tall ships races
- Colin Archer dagene
- Kystens helg (Losforbundets landsmøte i Halden)
- Familiedag ved Porsgrunns Sjøfartsmuseum
- Väst kustens Skutträff i Sverige

Økonomi

Som tidligere år er Stiftelsens økonomi basert på lån, overføringer (tilskudd) fra Frithjofs Venner og gaver / bidrag fra private / offentlige givere. Resultatregnskapet for 2005 gir et overskudd på ca kr 39.400 og en egenkapital på kr 193.900. Gjeld pr. 31. 12. 2005 er kr 61.400. Det vises for øvrig til regnskapet for 2005.

Stiftelsen mener det er riktig å legge forutsetningen for fortsatt drift av Stiftelsen til grunn ved avleggelse av årsregnskapet.

Stiftelsens revisor er: Statsautorisert revisor Odd Chr. Urdal

Larvik 14.02.-2006

For styret i Stiftelsen losskøyta Frithjof II

Marit Ønvik
sekretær



Fredriksvern Fisk
Kåre Christoffersen
Tlf. 33 19 90 99



Det sjarmerende konferansehotell i Stavern • Tlf 33 11 36 00

www.wassilioff.no

Archerskøytene

Jarle Bjørklund

Det er sagt om enkelte helter og helgener at hår og negler vokste etter deres død. Colin Archer hadde og har en slik status blant seilere hjemme, dels også uten at båtproduksjonen synes å ha økt etter hans død i 1921. Det har på det mest hysteriske nærmest vært slik at alt som fløt, hadde dekk og var spisst i begge ender, ble tilskrevet Colin Archer. Det må innrømmes at han var dyktig.

I teori og tegninger leverte han de viktigste bidrag til utvikling av skøytene henimot det fullkomne - fullkomne med tanke på anvendelighet, manøvrerings- evne og fart - og alt underlagt høye krav til sjødyktighet. Dertil er de fleste av hans båter å betrakte som selvstendige kunstverk som uttrykker en selsom blanding av kraft og ynde.

Colin Archer var mer en utvikler enn en oppfinner. Med utgangspunkt, særlig i hvalerskøyta, begynte han i 1873 å bygge losskøyter. Han utrustet dem etter hvert med utvendig ballastkjøl og ga dem større dyptgående. Det ga stivere båter med bedre bidéwindsegenskaper. I 1883 gikk han over til kravellbygde, og følgelig mer solide skøyter. Han foretrakk gaffelrigg fremfor spririgg.

30-40 losbåter ble levert fra Archers båtbyggeri. Dessuten ble flere bygget etter hans tegninger. Det var imidlertid redningsskøytene som sammen med polarskuta «Fram» ga Archer størst ry. Norsk Selskap til Skibbrudnes Redning ble stiftet i 1891. I 1892 ble det utlyst en konkurranse for å finne frem til den best egnede båttypen. Vinneren ble Christian Lauritz Stephansen fra Arendal, fulgt av Carl Arnold fra Kristiania og Jens Brandi fra Risør. Archer var formann i juryen.

Stephansens vinner var en for norske øyne fremmed konstruksjon. Den var riktignok spiss i begge ender, men for- og akterstevn hadde en markert kanoprofil. Den var galeasrigget med en relativt stor mesan. Archer fikk i



S/Y «Venus» bygget av Colin Archer, Larvik i 1889

oppdrag å modifisere Stephansens tegninger og å utarbeide eget forslag basert på losbåtene. I sitt eget forslag tok han opp Stephansens galeasrigg, men med noe mindre mesan. Mesanen ga et større register å spille på under manøvrering.

Før Stephansens og Archers båter ble bygget, hadde Archers tidligere formann, Thor Jensen ved Porgrund Baadbyggeri, sjøsatt den første redningsskøyta som var operativ allerede i februar 1893. Den bar og bærer navnet «Langesund» og er i prinsippet en losbåt. Den har gjennom de siste år gjennomgått en omfattende restaurering i privat regi og har base i Holmestrand. «Langesund» fikk, noe forvirrende, seilnummer 2. Stephansens vinner, også den omfattende restaurert og nennsomt skjøttet, har seilnummer 5, heter «Liv» og har base ved Åros i Oslofjorden. I Oslofjorden finner man også Colin Archers egenproduksjon som bærer konstruktørens navn og har seilnummer 1.

«Colin Archer»s fantastiske redningsaksjoner under storstormen ved Hamninberg, 20.mai 1894, beviste til fulle redningsskøytenes sjødyktige. Gjennom en mannsalder ble Archers skøyter enerådende i Redningsselskapets tjeneste, og hans tanker preget utformingen også over i motoralderen. Noe mindre kjente er hans mange vakre lystbåter. Noen ble bygget på internasjonale impulser, men størstedelen var av typen «spissgatter» som Archer var medvirkende til å utforme til noe nært fullkommenhet under gaffelseil. Flere av båtene gjorde grådige innhogg i premiebordene etter kappseilasene som var blitt en svært så populær konkurranseform. Noen av Archers lystbåter seiler fortsatt. Her nevnes to: «Venus» har gjennomgått en lang og pietetsfull restaurering og eies i dag av Norsk Sjøfartsmuseum.

«Marie» er i privat eie og er fremste norske utfordrer til Venus fra Milo i klassisk skjønnhet.



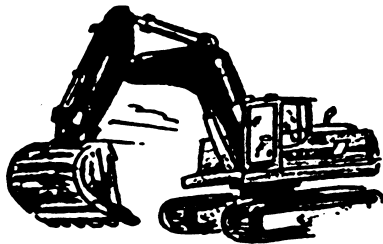
**Blinken
Ø. Halsen
33 12 16 00**

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



Gjelder det:

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

Ring 33 12 52 77



INGENIØR OG ENTREPRENØRFORR.

H.&K. SANDNES A/S

HEGDAL, 3261 LARVIK

Seilingsplan 2006

Generell info

Seilingsplanen er ikke å betrakte som endelig, oppdatert plan vil til enhver tid finnes på vår hjemmeside www.frithjof.no

I år satser vi på å holde seilkurs for ungdommer, kurskvelder blir tirsdager på forsommeren.

Etter kurskveldene vil vi prøve å delta i seilforeningens tirsdagsregattaer. Henvendelse styret.

Svennerturer:

Vi har sett en endring i behovet for transport til Svenner. Det vil i år være andre båter som kjører fast rute til Svenner.

Våre tradisjonelle søndagsturer til Svenner vil derfor være primært for medlemmer og bare ved behov.

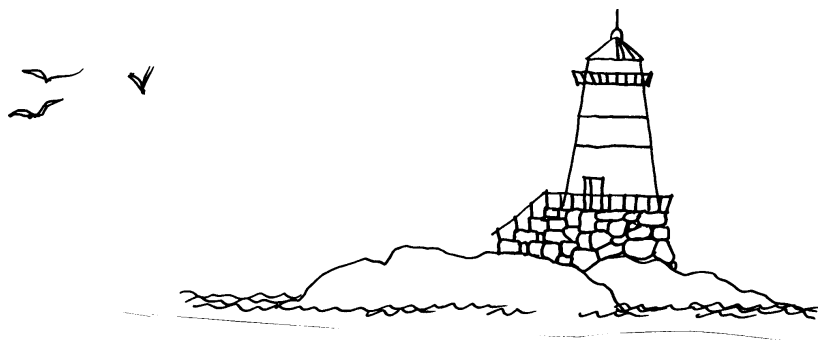
Vi har derfor ikke satt opp datoer på forhånd.

Henvendelse seilingsansvarlig

Erling Augland, 33 11 08 46 / 90 79 27 20.

Generelle bestemmelser for medlemsturer.

Påmelding skal skje til kontaktperson, påmeldingsfrist 1 uke før turen.





Seilingsplan 2006

MAI

Dato	Tid	Sted	Arrangement
Før 12		Risør	Båtpuss
12		Risør - Stavern	Båten kjøres hjem
13 - 16		Stavern	Rigging, klargjøring
22	1800	Stavern	Treningsseiling for skipper og mannskaper
24 - 28		Stavern	«Rundtur» i Skagerak, for medlemmer, henvendelse Hans Petter Skontorp, 33 18 28 45 / 97 97 79 77

JUNI

Dato	Tid	Sted	Arrangement
2 - 5		Stavern	Pinsetur til «Sail Isegran» i Fredrikstad, for medlemmer, henvendelse seilingsansvarlig Erling Augland, 33 11 08 46 / 90 79 27 20
9 - 11		Oslofjorden	Færderseilasen, for medlemmer, henvendelse seilingsansvarlig Erling Augland, 33 11 08 46 / 90 79 27 20
16 - 17		Sandefjord	Kystkultur dager Gokstad Kystlag, for medlemmer, henvendelse seilingsansvarlig Erling Augland, 33 11 08 46 / 90 79 27 20
17 - 18		Tollerodden	Colin Archer dager, henvendelse styret
23		Stavern	St. Hans arrangement, for medlemmer, henvendelse styret
25			Avreise til Nordisk Seilas, henvendelse styret eller seilingsansvarlig Erling Augland, 33 11 08 46 / 90 79 27 20

JULI

Dato	Tid	Sted	Arrangement
5			Hjemkomst fra Nordisk Seilas
22		Stavern	Regatta i forbindelse med CAMR (Colin Archer Memorial Race), henvendelse Bjørn Terje Løwer, 33 19 85 74 / 91 86 40 30

Seilingsplan 2006



AUGUST

Dato	Tid	Sted	Arrangement
3 - 6		Stavern	Tur til Risør Trebåtfestival, for medlemmer, henvendelse Bjørn Terje Løwer, 33 19 85 74 / 91 86 40 30
19 - 20		Stavern / Østre brygge	Svennerseilasen, for medlemmer, henvendelse Erling Augland, 33 11 08 46 / 90 79 27 20
25 - 27		Stavern	Hollenderseilasen, for medlemmer, henvendelse Hans Petter Skontorp, 33 18 28 45 / 97 97 79 77
31			Tur til VetSeil i Kristiansand, for medlemmer, henvendelse seilingsansvarlig Erling Augland, 33 11 08 46 / 90 79 27 20

SEPTEMBER

Dato	Tid	Sted	Arrangement
1 - 4			VetSeil i Kristiansand
8 - 10		Stavern	Museumsdager i Porsgrunn, for medlemmer, henvendelse Bjørn Molvig, 33 18 69 95 / 91 54 66 81

OKTOBER

Dato	Tid	Sted	Arrangement
5 - 9		Stavern	«Skutträff» i Sverige, for medlemmer, henvendelse Øyvin Lauten, tlf. 33 19 74 91 / 92 28 94 53

GULL & FOTO

HUSET ^A/_S

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

Bilder på timen!



HUSFLIDEN®

Sigurdsgt. 4
33 18 23 40



VESTFOLD BRANNTÉKNIKK AS

AUTORISERT SERVICE- OG BRANNVERNFORHANDLER

SAFE SIGN
Selvlysende produkter

Båtbyggeren på Agnes

Fredrik Lange-Nielsen

Hundre år etter Colin Archer bygger Ivar Hesselberg fortsatt førsteklasses bruksbåter i Larvik. Nye og gamle Wikstenbåter får liv på Agnes.



Han er vokst opp i vannkanten på den andre siden - på solsiden. Ivar er 6.

generasjon Hesselberg og arvtaker til et av Norges eldste advokatfirmaer.

Ivar ble imidlertid svært glad i båter før jussen fikk fatt i ham. Kjærlighet til en staselig gammel skarpseiler av edelt format ble hans skjebne. Den tok ham over i Hroar Wikstens kjølvann langt fra Oslos studentliv. Ivar ville sikre den gamle seksmeteren til faren Lars Magnus Hesselberg en verdig fremtid. Men han trengte et sted å arbeide, samt materialer, verktøy og veiledning. Hroar Wiksten hadde løsningen. I 1991 fikk seksmeteren Susanne plass i Wikstens nye båtbyggeri i Stavern.

Ivar likte å arbeide med båter. Han spurte Hroar om han ikke kunne ha bruk for en læregutt, men det hadde Hroar ikke. Ivar gjorde ferdig seksmeteren, og ikke så lenge etter var Wiksten i ferd med å skifte syn på det å hyre inn litt ekstra hjelp. Han var kommet i tidsnød på ferdigstilling av en 36 fots motorkrysser. Da spurte Ivar igjen, og denne gangen fikk han slippe til. Men Hroar Wiksten hadde ikke tenkt å drive opplæringsvirksomhet. Ivar ble uten videre satt i sving med å fullføre innredningen i akterlugaren. Hroar forklarte hvordan det hele skulle se ut, og så var det bare for Ivar å begynne. Han lærte fort å følge godt med når Hroar forklarte. Kom han etterpå og spurte om noe, risikerte han et bryskt svar; «Det har jeg allerede forklart».

«Jeg lærte mest av å studere nøye hvordan Hroar arbeidet», smiler Ivar og trekker et drag av sigaretten. Vi befinner oss i et gammelt fyrstikkklager på Agnes fabrikk. Her har Ivar isolert veggene med brukte gamle seil som veggpanel. Det gir unektlig en maritim ramme til arbeidet med båtene som ligger her. Noen av båten skal bare pusses opp, mens de fleste skal ha noen reparasjoner i tillegg. Ivar viser meg en flott 23 fots åpen snekke som ser helt ny ut. Denne ble kåret til årets båt på Risør trebåtfestival i 2002. Det var en stor og overraskende oppmuntring, men det var en spesiell båt, forteller han. Det skyldtes blant annet de spesielle løsningene som eieren Morten Sandanger

Forts. neste side

hadde bedt om. Benkene kunne demonteres med sikte på lettere å komme til med vedlikehold, så bare toftene sto igjen. Men det viktigste fortinnet i tillegg til strøken finish var nok den gamle ensylindrete FM motoren som eieren hadde fått tak i. Den lyden legger folk merke til. Formannen i juryen, tidligere statsråd Victor Normann, tok seg en tur innom båten hver kveld, mens den lå i Risør. Han kom ikke for å se båten eller prate med Ivar. Han kom for å få høre motorlyden. Og Ivar måtte starte opp den gamle klassikeren fra Fredrikstad Motorverksted enda en gang.

- Men hvorfor får du en nesten helt ny båt tilbake? spør jeg.

Noen eiere setter båten inn hos meg til opplag og vedlikehold. Det betaler de 20 000 til 30 000 kroner for. Da får de en strøken båt levert på vannet til våren. Folk flest foretrekker nok å bruke pengene sine på andre måter og tar vårpussen selv. Men har man først penger nok til å få bygget en 23 fots åpen tresnekke til en halv million kroner, er det kanskje ikke så rart om man bruker noen kroner på å slippe vedlikeholdsarbeidet? spør Ivar.

Ivar Hesselberg ved sin vinnerbåt.



Vedlikehold er i hvertfall viktige oppdrag for Ivar, Atle Martinsen og Vidar Haugen som for tiden er sysselsatt i båtbyggeriet. De kan ikke basere seg på nybygg. Ikke er det særlig lønnsomt heller, forklarer Ivar. Bare materialene til en 22 foter bygget i lerk fra Østerrike kommer på vel 150 000 kroner. Da kommer dieselmotoren på nesten 100 000 kroner i tillegg. Diesel er mer pålitelig en bensin så de fleste foretrekker det.

Det er håndplukkete materialer og seinvokst tømmer, forklarer Ivar. Knær og spanter er skåret ut av krokvokst trevirke. Etter at jeg hadde bygd den prisbelønte båten, satte jeg meg ned og regnet på hva den egentlig hadde kostet meg og beregnet hva jeg måtte ha for en slik båt neste gang. Da kom jeg frem til at verdien måtte settes til omkring 500 000 kroner. Det blir ikke mange slike oppdrag. Jeg har gjerne noen kunder som går og vurderer i lange tider, kanskje opptil flere år før de bestemmer seg for å bestille. De kan komme innom mange ganger i løpet av den tiden med nye spørsmål og forslag.

Egentlig synes jeg det er en konkurransedyktig pris i forhold til glassfiber. Du må betale mer enn 500 000 kroner for en daycruiser av samme størrelse, og den krever minst like mye vedlikehold. Dessuten er det ofte lettere å reparere skader på en trebåt. Se her var det noen dype sår etter at denne båten hadde ligget og slått mot stein. Ivar peker på noen svake flekker i lakken. De er nesten helt slipt bort og lakket over, så de ikke synes.

Forts. neste side

«Troll» fikk ny kjøll og hekk og er sikret mange nye år på Larviksfjorden.



Overflatebehandlingen av våre trebåter holder høy standard. Der tør jeg påstå at vi gjør en grundigere jobb enn Wiksten pleide. Når en båt er ferdig bordet opp, setter vi den inn med linolje iblandet soppdreper fra innsiden i tynn nok blanding til at det trekker tvers igjennom bordet til det er mettet. Linolje bør kombineres med soppdreper fordi oljen inneholder naturlige bakterier. Oljen skal hindre vann å trenge inn gjennom sår i lakken. Linolje er bedre enn moderne oljer som owatrol og clipper fordi den sitter lenger i treverket før den tørkes ut og erstattes av vann. Overflaten behandles med lakk. Det bør være minst 10 strøk for at lakken skal kunne danne en sterk nok hinne til å hindre at sår og riper kommer inn til treverket. Tykkere lakklag lar seg heller ikke bryte ned av solen i samme grad. På innsiden behandler jeg med benarolje, men den kan bli litt for seig i varmen. Spanter og benker behandles atskilt på samme måte før de monteres. Etter montering gis siste strøk. Jeg bruker gjerne en spesielt god nederlandsk lakk som heter Epifanes, men den er så tyktflytende at den er svært krevende å påføre uten at det blir gardiner og ujevnheter i lakken. Når båtene skal gis nye lakkstrøk er det viktig å matte godt så det ikke bygges for tykt lakklag. Ellers vil lakken krakkelere etterhvert som lagene legges på år etter år.

- Hvordan behandler du flekker der lakken er flasket av eller du har måttet slipe ned pga. av skader?

Der slurver vi ikke. Da flasser lakken fort av. Først merker jeg området med tape, så jeg finner det igjen. Bart tre bør få trekke til seg linolje. Første lakkstrøk er tynnet med terpentin, så det trekker litt inn i treverket og gir godt feste for neste strøk. Deretter bør det legges på like mange lag som resten av båten har slik at overflaten får jevn lakktykkelse.

- Har du bygget båter etter egne tegninger?

Nei, jeg bygger bare Wikstenbåter. Jeg har bokstavelig talt overtatt arven etter Hroar Wiksten. Han overlot verktøy og alle maler som han og faren hadde utformet og bygget etter til meg. Omkring 400 båter ble levert fra Wikstens båtbyggeri. De utgjør et godt marked for reparasjoner og restaurering.

Det siste nybygget sto ferdig i høst. Det har jeg i den store lagerhallen ved siden av. Den har skinner i taket der det går kraner som en gang løftet tømmer på sin vei mot fyrstikktilstand. De er kjekke å flytte båter med.

Vi går fra den ene spennende båten til den neste. De fleste har en historie knyttet til seg. Gutta på båtbyggeriet lever ikke bare av båter, men for båter. Flotte og særpregete båter samles hos Hesselberg til berikelse for kystkulturen i distriktet og til glede for ettertiden. Innerst i fyrstikkilageret ligger to store seilskjeter og venter på et nytt liv. Begge kommer fra distriktet og skal på vannet igjen med nye rigger. Den ene sjekta var arven etter en bestefar fra Brunlanes. Sjekta er full av gode barndomsminner. Ivar forteller om bestefaren som satte seilene i soloppgangen så nattebrisen kunne ta ham og barnebarnet ut til fiskegrunnen. Noen timer seinere var det solgangsbrisens tur til å føre dem mot land med fangsten.



Mange flotte detaljer.

I lagerhallen ved siden av ligger en spesiell Wikstenbåt som ble bygget til helårsbruk på Nordvestlandet. Den er helt innebygget uten uteplass. Det er lite hensiktsmessig her i distriktet, så nå skal den normaliseres for sommerbruk på Østlandet. Ved siden av ligger en beskjeden ødegaardensnekke fra 1937. Den har fått ny hekk med kjø, akterstem og ror. Det gamle familiemedlemmet «Troll» var i dårlig forfatning og familien Bugge samlet seg til en stor og tung beslutning. Skulle Troll kremeres til St.Hans eller legges på operasjonsbordet til Ivar Hesselberg med håp om mange gode år på Larviksfjorden enda? Det var hjertene som rådde da beslutningen ble truffet. Troll skulle få leve selv om de måtte ut med 150 000 kroner i «bergelønn». De kunne selvfølgelig fått langt flottere båt enn en gammel 23 fots snekke for den prisen, men da ville Troll vært tapt for alltid. Trebåter har sjel.

Ivar liker denne historien. For ham og kundene hans er båter mer enn båter, de er med og gir mening til livet. I den store hallen på 1000 kvadratmeter ligger et usedvanlig utvalg av båter. Her finnes Lars Magnus Hesselsbergs praktfulle 8 meter og seks meter seilbåter, en nordisk folkebåt, et smykke av en gedigen Furuholmen motorbåt, og gamle halvplanende motorbåter fra 20 eller 30 tallet.

Forts. neste side

Denne virksomheten er mer en livsstil enn en jobb, forklarer Ivar. Omvisningen er over, og vi sitter og tiner opp med en kaffekopp på pauserommet.

Praten går om økonomien i trebåtbygging, samarbeid eller mangelen på samarbeid mellom båtbyggeriene og fremtidsmulighetene. Ivar regner med å klare holde virksomheten igang langt inn fremtiden - til glede for vår lokale kystkultur. Jeg gleder meg til å gå på jobb hver dag, forteller han. To dager blir sjelden like. Stadig dukker det opp nye utfordringer som krever kreative løsninger. Hvordan borer man ut et 2.5 meter langt hull til en propellaksel - slik at det blir helt rett? Vi fant en løsning, forteller Ivar. Det gjør vi alltid.

Men det som har fascinert meg mest siden jeg ble grepet av denne livsformen er treets muligheter for å la seg forme. Jeg opplever mye glede ved å bearbeide et stykke tre til å bli en hvilken som helst del av båten. Også gleder jeg meg over linjene eller løpet i vakre båter. Ivar snakker som en kunsthåndverker. Han tilfører båtbyggingen poesi. Hroar Wiksten fremsto som en nøktern og korfattet mann som bygget båter og ferdig med det. Ivar skaper båter - i det gamle fyrstikkklageret på Agnes.

Båthallen rommer mange spennende båter med sjel og karakter.





- Distriktets egen bank -

Tlf. 33 11 28 00 - www.larvikbanken.no

Frithjofs stiftelse og venner bruker Larvikbanken



LARVIKBANKEN
Brunlanes Sparebank

Morgenens engel

av Alf Larsen

Morgenens engel sprer sine purpurskimrende vinger,
svinger sig opp over himmelens rand og bestiger vår klode.

Høiere mot klipperne havets bølgeslag klinger,
og den irrgroenne ås
får et kobberskjær om sitt hode.

Stille flammende skrider den frem og setter
sin fot av lys på ting etter ting hernede.

Alt får sitt åsyn igjen, tåkerne letter,
og måkerne strekker sig opp
fra de varme egg i sitt rede.

Snart kan du se dem i flukten som hvite hender
famle hen over bølgenes mørkeblå rygger,
krummet til sprang mot ennu sovende strender.

Der, fra en orelund, flykter nu de siste skygger...

Tangaroa-ekspedisjonen i Stillehavet

Øyvin Lauten og red.

Har dere fått det med dere, vår skipper på Frithjof II, Øyvin Lauten, drar i disse dager ut på en åpen flåte i Stillehavet. Ferden går fra Lima i Peru og til øyene i Polynesia. For et eventyr, og for et mot Øyvin og de fem andre besetningsmedlemmene viser.

Tangaroa-ekspedisjonen i 2006 har som formål å videreføre arven etter Thor Heyerdahl og i følge Thor Heyerdahl Institutt bygger den på tre grunnpilarer som er forskning, undervisning og formidling. Den ønsker å teste forhistorisk navigasjon, markere norsk ekspedisjonskultur og forske på marin forurensing.

Tangaroa-ekspedisjonen viser en viktig del av kulturen i en forhistorie som strekker seg 3000 før vår tidsregning, og Tangaroa-flåten er en kopi av de beste farkostene fra fortidens Peru og Ecuador. Og ved å gå opp ruta til Kon-Tiki kan ekspedisjonen også fortelle en historie om framtiden og miljøet våre etterkommere skal leve med.

Avreisedatoen er satt til 28. april fra havnebyen Callao som ligger rett nord for hovedstaten Lima i Peru.

Reisebrev fra Øyvin 15. mars 2006

Til fjells for bestilling av sivmatter til dekk og hytte.

Klokka er halv sju. Jeg blir henta av sjåføren til comandante Yabar. Nestkommanderende på marinebasen, vår store hjelper og velgjører. Han har i tillegg en befriende form for humor. Det bærer rett til flyplassen. Den Peruanske Marine skal fly meg opp til Titicacasjøen. Gjennom diverse kontrollposter med bevæpnede vakter. Alt glir på skinner. Jeg er VIP. Et gammelt men tydelig kompakt og solid fly står og venter. Hilser på diverse sjefer og bakkemannskap. Jeg får beskjed om at jeg har bare en time på meg der oppe på grunn av været. Pilot, annenpilot og en mekaniker dukker opp. Vi går mot flyet.

En annen sivilist og jeg er passasjerer. Bagasjen blir sjekket av hundepatrulje, jeg skriver under på et eller annet på spansk som forteller at jeg er meg og at jeg flyr på egen risiko. Stemningen er uformell og avslappet.

Forts. neste side

Vi går om bord og er i lufta etter 3 min. Vi følger kysten nedover. Skydekket ligger kompakt innover landet. Jeg sitter rett bak pilotene og kan følge med på instrumentene som indikerer kurs, fart og høyde.



*I påvente av forsinket balsat-
ømmer flettes det tau*

Etter en times tid settes kursen østover. Snart dukker snødekte fjell opp over skydekket. Piloten tar av seg headsettet, henvender seg til meg og forteller hva de høyeste toppene heter. Jeg sitter med hodet mellom pilotene og stirrer betatt ut på 6000 meter høye fjell. Jeg ser snø og vi er bare litt sønnafor ekvator. Vi setter kurs mellom to fjell, og begynner nedstigningen. Vi når skydekket og sikten er lik null før vi ser landingsstripa like under oss. Mellomlanding i Arequipa. 2600 meter over havet, 1 million innbyggere. Den andre passasjereren går av. Noen pakker blir levert, og vi er i lufta igjen etter 20 min. Opp gjennom skydekket, og vulkanen El Misti dukker opp rett forut. En snødekt 6000 meter høy perfekt kjegle raver opp av skydekket. Jeg sitter og måper. Vi runder vulkanen, når høysletta på toppen av Andesfjellene, og det begynner og lette. Titicacasjøen dukker opp som ei blank flate langt der framme.

Vi lander i Juliaca. Den nest høyeste flyplassen på hele det amerikanske kontinent. Går ut av flyet, og det er merkbart tyngre å puste. Vi er på 4000 meters høyde. Velkomstkomité med flyplassjef og representant fra marinen, commander Sánchez, pluss et par mann til, hilser hjertelig velkommen. Tre indianere står beskjedent lenger borte, og jeg får hilse på dem etter at alle formelle håndtrykk er overstått. De snakker lavmelt og hilser med forsiktige smil. Jeg har med meg tegninger av størrelse og antall matter som vi ønsker å få laget. Dette er tydelig en stor ordre for dem. Forhandlinger sluttføres og telefon til Yabar og Bjarne i Lima for å forsikre at ingen misforståelser har oppstått.

Kontrakt skrives, og jeg får overrakt i gave en pute laget i samme flette-metode som mattene pluss en modell av en sivbåt. Det er vakkert arbeid. En time går fort. Værmeldinga sier vi må dra. Vi når skydekket, og vegger av kumulusskyer dukker opp. Radaren blir slått på, og vi navigerer mellom enorme skyformasjoner. Hver gang vi kommer for nærmere oppstår betydelig turbulens og flyet skaker og rister. Pilotene er tydelig helt avslappet og har nok seila verre vær før. Mellomlanding i Arequipa for bunkers, og tre passasjerer kommer ombord. Kona og dattera til den lokale marineadmiralen og en dame til, skal tilbake til Lima. Det er tydelig at marinen er over alt. Dette er tross alt på 2800 meters høyde. Det blir trangt, og jeg får en plass der jeg ikke får rettet ryggen. Jeg



På vei over fjellene til Titicacasjøen

ligger bøyd over et kartbord og en koffert og slapper av som best jeg kan.

I Lima står sjåføren klar til tross for to timer forsinkelse, vi måtte jo spise middag med admiral Acha i Arequipa før vi fikk lov til å fly videre. For en dag! Et usedvanlig sterkt avbrekk i et hav av venting.....



Gavene som ble overrakt!!

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

**Bruk våre
annonsører**

- De støtter oss!

«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 05/90 14 73 69
E-post: grethe.teigen@larvik.kommune.no

Sekretær:

Hans Peter Skontorp
33 18 28 45/97 97 79 77
E-post: hans.petter.skontorp@c2i.net

Styremedlemmer:

Bjørn Molvig
Fredrik Lange-Nielsen

Vara medlemmer:

Linda Nilsen
Tove Akre

Valgkomité:

Jorunn Floberg
Reidun Greaker

Styret i Stiftelsen Losskøyta Frithjof II

Leder Bjørn Terje Løwer
Larvik sjøfartsmuseum
Kasserer Per Kristian Eidspjeld
Larvik Sjøfartsmuseum
Marit Ønvik
Brunlanes historielag
Egil Jahre
Vestfold fylkemuseum
Ingjerd Beate Nyhus Larsen, Frithjofs Venner
Grethe Teigen, Frithjofs Venner

Vårpuss/ dugnad:

Ingun Helsing,
33 19 86 51/90 55 17 36
E-post: in-hels@online.no

Seilingsansvarlig:

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

Driftssjef:

Bjørn Terje Løwer
33 19 85 74/91 86 40 30
E-post: btlower@hotmail.com

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»!