

LOSSKØYTA
Frithjof II



FRITHJOF'S VENNER
Høstens medlemsnummer - nr. 2/08

**MEDLEMSBLAD
FOR FRITHJOF
VENNER**

Redaksjonen:
Fredrik Lange-
Nielsen
Vigdis Mette Amlie
Brit Lehne

Bladets adresse
Frithjofs Venner
Postboks 134
Sentrum 3251
Larvik

Bankgiro.
2510 14 79032

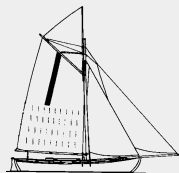
Venneforeningen:
Leder
Linda Augland,
Sletteveien 3b,
3292 Larvik

Web- adresse
www.frithjof.no

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

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

Forsidebilde:
*Frithjofs ny
informasjons-
folder.*



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
og porto kommer i tillegg.*



Innhold

Lederens hjørne	4
Kjære seilervenner	6
Risør trebåtfestival	8
Alfreds første Frithjoftur	15
Ungdommer om bord	16
Idekonkurranse la få føringer for Skottebrygga	18
Generalforsamling 2009	21
Prosjektgruppe for utvikling av Skottebrygga	22
Oppsummering av seilingsesongen	26
Fra dekksbåtens saga	28
Sjefen for Skottebrygga	32
Nordisk seilas 2009	36
«Concordia» Colin Archers fugl føniks?	37
Losskøyta Garibaldi	40
Organisasjonsmodell	47

Lederens hjørne



Det er oktober og Frithjofs 112. sesong er over. Den første høststormen har allerede vært her og Frithjof klarte seg heldigvis bra bak moloen i Stavern.

Venneforeningen går inn i sitt 25. år, og dette skal markeres med stor medlemsfest i januar 2009. Her er selvfølgelig alle gamle og nye medlemmer velkommen og jeg håper det vil samle en god gjeng slik at vi kan få dratt noen skikkelige historier. Vi er i gang med å samle stoff fra Venneforeningens år i gamet. Er det noen av dere medlemmene som sitter på noe litt spesielt stoff eller bilder, ta kontakt med noen av oss i styret.

Vårpussen ble tatt i Risør under kyndig veiledning av Fredrik som her gjorde en kjempejobb som dagnadsansvarlig. Det er litt av en jobb å ringe rundt for å skaffe nok folk, som i tillegg må reise til Risør for å male og skrape. Men båten ble pusset opp etter alle kunstens regler, vi monterte ny propell der vingene stiller seg i nøytralstilling når vi seiler (vinner en halv til en knop) og gutta på Risør Trebåtbyggeri gjorde sine greier som å drive skroget under vann (ishuden ble tatt av) og litt mer tetting av dekket, som for øvrig fortsatt lekker mye. Hun ble sjøsatt i begynnelsen av juni og tatt hjem for rigging.

Frithjof har i år hatt chartersertifikat til 12 personer. Dette har ført til at utleie av båten har sunket til ca 5 turer, en drastisk nedgang fra foregående år. Det er for krevende både økonomisk og ressursmessig å holde det gående med et passasjersertifikat til 23 personer. Stiftelsen jobber nå med muligheten for å videreføre charterdriften med sertifikat til 12 personer. I så fall vil alle som har godkjenning måtte gå gjennom et oppfriskningskurs i tillegg til at det er ønskelig å utruste noen flere med sikkerhetskurs slik at "belastningen" med charter fordeles på flere personer.

Eventuelt bortfall eller reduksjon i charterdriften vil skape økonomiske utfordringer for Stiftelsen. Skal vi bruke mye penger på å holde sertifikatene gyldige, må det og satses sterkere på charterdriften.

En annen mulighet er å kutte ut charterdriften og satse på sponsorgaver, lokalt næringsliv og "vaffelsalg". Stiftelsen arbeider med de forskjellige mulighetene for bruk av båten, men vi skal også ha et medlemsmøte 13.

januar hvor alle medlemmene er velkommen til å bidra med sine synspunkter rundt videre bruk av Frithjof.

Et annet spennende prosjekt det jobbes med er Skottebrygga og muligheten for å få laget blant annet en historisk båthavn her. Det er opprettet en gruppe som jobber med saken der Stiftelsen Losskøyta Frithjof 2, Frithjofs Venner, Larvik havn, Tolleroddens Venner og Larvik museene er representert. Gruppen ønsker å bidra til utviklingen av Skotta og det kommende havneområdet rundt og vil være pådriver mot kommunen for å utvikle Skottebrygga med tanke på en historisk havn og et senter for å spre maritim kunnskap.

Siden driftssjef Øyvin er ute på de store hav, har Bjørn Molvig sagt seg villig til å være assisterende driftssjef, takk til han for det. For øyeblikket jobbes det med å gjøre båten klar til vinteren. Den er allerede ferdig nedrigget og nå jobbes det med å få tømt og ryddet på lagrene og rengjort båten innvendig.

Det er mulig Frithjof blir flyttet til Skottebrygga allerede denne vinteren hvis kommunen klarer å rydde en plass til oss. Vi vil fortsette med mandagsdugnad over nyttår, så følg med på hjemmesidene våre: Frithjof.no eller meld deg på mailinglista vår hvis du ikke allerede er der. Vi har kanskje store utfordringer som venter på oss i året som kommer men jeg vet at Frithjof har vært ute i hardt vær før. Det viktigste er at båten er i bruk og blir tatt vare på. Vi har den kun til låns og det er opp til oss å ta vare på henne til nestemann kan ta over. I mellomtiden får vi seile for alt hva det er verdt, så bli med på tur! Jeg kan garantere at du vil få en fin opplevelse og samtidig være med på å støtte opp om båten. Til slutt vil jeg takke alle som er med på laget; alle dugnadsfolk, de som lager bladet, de som seiler og de som ikke gjør det men som synes båten er fin allikevel, alle støttemedlemmer og alle i styre og stell og ikke minst takk til Einar Andersen som er vår nye mann (og leder) i Stiftelsen. Einar er en driftig kar med futt i med kjennskap og erfaring fra diverse styrer og næringsliv.

Håper vi sees på dugnad!

*Hilsen Linda N. Augland
og resten av styret i Frithjofs Venner*



Kjære seilervenner

Det er noe spesielt med Losskøyta Frithjof II, en karisma som innbyr og stimulerer nysgjerrigheten til opplevelser i det våte element og bidrar til spenning, ro, velvære og gir grobunn for et godt sosialt samvær i alltid skiftende omgivelser.

Det var derfor ikke så vanskelig å la meg overtale til å ta roret som ”skipper” i stiftelsen selv om det ligger en utfordring i at jeg bor en del mil nord for Larvik og er rimelig sterkt engasjert i daglige gjøremål i Oslo og Akershusregionen innen normal arbeidstid på årsbasis.

Som de fleste kjenner til, er jeg født og oppvokst midt inne i Alfr. Andersen mek.verksted på Torstrand, (oldebarn av grunnleggeren) har hytte på Kaupang og er rimelig godt kjent i farevannet omkring Larvik, hvilket Frithjof II har hatt nytte av i noen av Svennerseilasene.

Gjennom min gode kamerat Jørn Archer, som døde altfor tidlig, har jeg som livstidsmedlem fulgt losskøyta Frithjof II siden den dag den kom tilbake til Larvik tidlig på 80 tallet. Min deltakelse i seilaser der Frithjof II har deltatt har i hovedsak vært som konkurrent i Kathleen II sammen med seilervennene Jørn og Frode og nå Hans Petter etter at Jørn døde for 5 år siden..

I de senere år har jeg også vært så heldig å få kunne delta som mannskap og assisterende rormann på Frithjof II under en rekke Færderseilaser. Det har også blitt noen gode maritime opplevelsene ved Risør trebåtfestival både med Kathleen II og Frithjof II.

Det er en kjensgjerning at de seileropplevelser denne ærverdige losskøyta gir oss kunne ikke vært gitt oss uten den fantastiske innsatsen som blir utført av ”gjengen” i Frithjofs Venner som står på natt og dag med en urokkelig entusiasme og engasjement. Jeg tar av meg skipperlua i ærbødighet for denne innsatsen.

Som tidligere leder i stiftelsen Bjørn Terje Løwer påpeker i vårens medlemsnummer 1/08 må vi få til en tettere dialog mellom stiftelsen og

Frithjofs Venner. Vi må utnytte våre resurser til beste for losskøytas videre eksistens for kommende generasjoner.

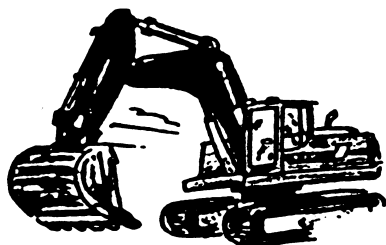
Jeg vil derfor benytte anledningen til å bekrefte at hansken er tatt opp av det nye styret i Stiftelsen, og at vi nå, sammen med styret i Frithjofs Venner har til hensikt å tydeliggjøre og følge opp respektive styrers ansvarsområder og forpliktelser i en felles handlingsplan.

Stiftelsen har derfor i tett dialog med styret i Frithjofs Venner tatt initiativ til, og vil sette fokus på følgende :

- Få etablert et godt økonomisk fundament for båten som sikrer avsetning av kapital til løpende oppgradering og vedlikehold, oppfyllelse av offentlige krav, havneleie, forsikring og fondsavsetning til uforutsett.
- Etablere tettere bånd mellom stiftelsen og Frithjofs Venner
- Stimulere rekrutteringsarbeide for nye medlemmer, mannskap og skipper i regi av Frithjofs Venner
- Stimulere til felles markedsføringstiltak av båten.
- Utarbeide tidsmessige retningslinjer for fremtidige bruksområder og regler for medlemsbruk av båten.

Da kaster vi "loss" sammen, og satser på at vi kan legge grunnlaget i løpet av vinteren, slik at vi kan heise seil og krysse oss sikkert ut Larviksfjorden til våren og inn i en forhåpentligvis god 2009 sesong.

*Seilerhilsen til dere alle fra
Einar*



Gjelder det:

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

Ring 33 12 52 77



INGENIØR OG ENTREPRENØRFORR.

H.&K. SANDNES AS

HEGDAL, 3261 LARVIK

Risør trebåtfestival

25 år i 2008

HANS PETTER SKONTORP

Innledning

Risør Trebåtfestival er Europas største og mest betydningsfulle samlingsplass for trebåter. Fellesnevner er så klart at de faktisk er av tre. Også i år var det representanter for alt fra uthulede trestammer til høyglanspolerte fartsvidundere. Årets festival hadde tiltrukket seg farkoster fra både fjern og nær. Spesielt var det at man hadde klart å samle 7 12-metere. Det er nok veldig mange år siden det inntraff sist.

At kongen med sin nyrestaurerte 8 meter SIRA også hadde lagt helgen til Risør la ikke akkurat noen demper på arrangementet. Med regenten til rors og mannskap bestående av semiprofesjonelle seilere og fokkeslask av eget avkom (les Kronprinsen) var det ikke mange som hadde mulighet til å hamle opp med dem under meterbåt-regattaen fredag. 112 båter er oppgitt på hjemmesiden som offisielle utstillere, da var hverken Frithjof II eller Kathleen II med på lista! Det viste seg nemlig at påmeldingen vår ikke var registrert. Mulig dette hadde skjedd med flere for det virket å være betydelig flere en hva påmeldingen tilsa.

Så mange båter ble det etter hvert at flere vakre Furuholmenbåter ble observert på vei hjem allerede før Festivalen ble blåst i gang torsdag formiddag.

Turen nedover

Festivalen gikk i år av stabelen første helgen i august. Torsdag 31. juli stevnet Frithjof ut fra Losmoloen i Stavern med en forventningsfull gjeng ombord. Mannskapet på tilbringerturen/returen bestod i år av Marit Ønvik, Andrea Finstad Langmo med mamma Lene, Einar Andersen og Line Skontorp Meidell. En fin blanding av noen erfarne og noen nye friske pust. Skipper for helgen var Hans Petter. Ikke enkelt å være påmeldt med to båter, men det er jo umulig å la Kathleen ligge hjemme når det er festivalhelg i Risør. Endte med at hun ble hengende etter som lettboat, eller kanskje vi kan kalle henne for redningsbåt nummer to? Været i festivalhelgen gjorde at de varme klærne ganske raskt forsvant for å la solen komme til på sommerens fortsatt brunbarkede kropp. Seilvind var det jo; ”rett i trynet” som vanlig, så vi måtte sette vår lit til gode gamle Perkins for å nå ned til den offisielle åpningen i Risør. Hvilket vi klarte med en halvtimes margin. Ved ankomst gikk Lene og Andra i land og plassene deres ble tatt over av Bjørn Melleby med datter Kaia. De ankom i bil.

Liv og leven

Fredag opprønt med et aldeles fantastisk vær og en liten flau bris. Yndlingsføre for Kathleen. Denne dagen ble benyttet til paparazzi-seiling. Line har nemlig kjøpt seg nytt digitalt speilreflekskamera. Etter at konge og sønn var forevigget på en "skotupps" avstand bar det ut etter SIRA for å ta bilder som om mulig kunne selges til Se & Hør. Kathleen ble bemannet med Einar og Marit, med Hans Petter som skipper, Line hang over rekka og knipset. Tror ikke det var noen andre som fikk bilder på så nært hold.

Kvelder i Risør blir jo som seg hør og bør tilbrakt ombord hos hyggelige båtvenner, både nye og gamle. Mulig det blir litt i meste laget noen ganger da avkommet ved flere anledninger uttrykte; "... pappa, må vi ombord i ALLE båtene...!

Regatta

Årets skøyteregatta lørdag ble arrangert under tildels friske forhold. Det var vel flere om bord som syntes det ble litt i friskeste laget. Mannskapet under seilassen var en samling av alle som hadde lyst til å være med. Ingen nevnt og ingen glemt. Tror vi endte opp med å være 10-12 stykker. Bra var det når seilene til stadighet skulle trimmes. Ulempen med et så stort mannskap blir jo at alle har med seg hver sin rumpe, og disse har jo en lei tendens til å være i veien!

Kong Olavs 8-meter Syra seiler videre med nye generasjoner kongelige.



*Forts.
neste side*



En liten lystbåt lå limt i kjølvannet.



Etter noen heftige slag på fjorden fikk vi ryddet opp i dem også.

Ny startprosedyre er innført for å unngå for stor trengsel i starten.

Det var lagt opp slik at vi kunne starte innenfor et tidsvindu på fem minutter etter startskuddet. Tiden på passering av startlinjen ble så korrigert mot utseilt tid.

Smart. Når sant skal sies tror jeg dette i år hadde motsatt effekt. ”Det har vel aldri vært så trangt i starten noen gang”, ble det kommentert fra speakertjenesten på land. Alle visste jo at dersom de var for tidlig til start var det bare å vende for så å starte på nytt.

Frithjof var som alltid tidlig framme med perfekt plassering og fin fart i båten. Bare så synd at vi hadde sett ett minutt feil på klokka. Da var det greit å ha den nye prosedyren, gitt. Etter omstarten var vi sist over startstreken men med lik starttid som de øvrige. Tror faktisk det var like greit for det oppsto diverse kritiske situasjoner i de første slagene. Kan nevnes i

*Forts.
neste side*

- Distriktets egen bank -

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

Frithjofs stiftelse og venner bruker Larvikbanken



LARVIKBANKEN

Brunlanes Sparebank



Noen kom langveis fra for å vise sine maritime tradisjoner.

farta; RS 1 Colin Archer brakk klyverbommen under en kollisjon, RS 2 Langesund mistet festet for klyveren, mens Tor Erik på Frøya knakk cockpit-karmen hvor kværnene til forseilene er festet. Det var et sjakk-trekk av regattakomiteen at alle kunne ha motoren i gang for å unngå kritiske situasjoner. Tror flere av nevnte situasjoner kunne fått helt andre utfall hadde de ikke hatt den å støtte seg til. Greit var det å ha med seg lokalkjente ombord også, Espen Eliassen er jo blitt en ekte Risørgutt. Han har seilt mye i farvannet, så til stadighet måtte skipperen konferere med ham om det var klart farvann fremover.

Irriterende var det derimot å skue akterover hvor en liten lystbåt ved navn Kathleen lå ”limt” i kjølvannet hele veien. Ombord der var nemlig Einar og Bjørn Terje hyret inn som mannskap for at også hun skulle få vært med. De gjorde en fantastisk fin seilas. Det verste var vel til slutt å bli slått av sin egen båt! Et stort smil var å se på BTs lepper da han passerte skipperen på vei til premiebordet. Kvelden ble avsluttet med hyggelig middag og konsert med Halvan Sivertsen.

Hjemtur

Sydvest laber bris var det da vi etter frokost la veien hjemover. Vi satte seil og Kathleen duppet fornøyd i slepet bak, foreløpig. Valget falt på å gå strake veien mot Stavern, på utsiden av Jomfruland. På veien frisknet det på sakte men sikkert. Rett ut for Stråholmen røyk slepet og Kathleen var plutselig overlatt i kong Neptuns makt.

Hektisk og arbeidsomt ble det å få ned all duken i en fei, det gikk ganske greit tatt i betraktning den nå høye sjøen og friske vinden. Einar styrte Frithjof med stø hånd opp i le av Kathleen, og med god timing hoppet skipperen over og fikk festet nytt slep.

Problemet som nå oppsto, var at det var umulig å komme seg tilbake ombord i Fritjof uten å risikere at båtene slo sammen. Vi ble enige om å la være dette forsøket men heller la skipperen sitte ombord i Kathleen og utsette denne manøveren til den skulle bli absolutt nødvendig. Dette resulterte i at jeg ble sittende ombord i tre timer kun iført redningsvest og badebukse. Det ble en heller kald og våt opplevelse.

Herlig var det derfor da vi stevnet inn sydløpet i Stavern.

Trebåtfestivalen er en av turene vi har prioritert gjennom mange år. I løpet av denne helgen er det en voldsom aktivitet i og omkring Risør. Mange tar turen nedover bare for å oppleve stemningen og kjenne luktene fra tre, tjære og gammel båt. Leder Linda tok med seg familien bestående av både Erling, Sander og lille Alfred på kun uker. Så frelst var de at de reiste nedover i en PLASTBÅT. Vi ønsker at flere skal få oppleve denne herlige begivenheten.

Turen settes opp i seilingsplanen, meld deg på og du vil være med på en opplevelse som vil huskes i mange år.

*Forts.
neste side*



Alfreds første Frithjøftur

Jeg må sies å være en fersking i Frithjof-gjengen. Likevel ikke helt uten fartstid. Jeg var ikke mer enn en uke gammel da jeg ble dratt med til Risør Trebåtfestival, riktignok i en moderne, komfortabel plastbåt (fysj-og-fysj!). Men vi fikk se mange fine trebåter i Risør, og det likte jeg. Gamle trebåter lukter så godt! Da jeg kom hjem fra Risør, hadde jeg vært på båttur halve livet.

Søndag 24. august, i en alder av fem uker, var jeg på min første tur med Frithjof, og da var vi på Svenner. Det var fint å sove i vogna på dekk mens vi kjørte, og henge i mamma's bæreslynge opp for å se på fyret.

Søndagen etter var vi også på Svenner. Da fikk jeg se stranda i Nordbogen, for etterpå å sovne i vogna på brygga og sove bort flere timer. Sover veldig godt i den gode sjølufta, skjønner dere.

Også en seiltur har jeg rukket. Da de voksne skulle seile en liten kveldstur med noen som gav Frithjof ganske mange penger i fjor, fikk jeg også være med. Jeg fikk være med å styre båten sammen med mamma. Det syntes jeg var kult.

Sender med noen bilder fra min første tur med Frithjof.

Hilsen Alfred Nilsen Augland



Førstereisgutten Alfred.

Ungdommer ombord

Undertegnede har lenge ivret for at vi må få med oss flere ungdommer ombord. Siden Oslo KFUM sjøkorps har mange ungdommer som gjerne vil bli med å seile en gammel seilskøyte, tok Brit og jeg turen til sjøspeidernes leirsted, Lunde mellom Hvitsten og Son. Det var meningen vi skulle seile med dem i fem dager, men fordi turen måtte presses inn mellom Colin Archer dagene og Risør trebåtfestival ble det ikke mer enn 2 hektiske døgn igjen til ungdommene.

Vi gikk for motor fra Stavern i tropehete søndag 27.07 og ankret opp utenfor en steinstrand ved leirstedet utpå kvelden. To tenåringer hentet oss i en landstedbåt. De ledet oss opp gjennom en bratt skogvokst li som åpnet seg til en stor gressbakke med utsikt mot Hortenshavet i sydvest. Der lå Lunde med to kassernelignede hus mot nord og en fin gammel villa på toppen av gressletta. De neste to dagene ble vi kjent med omkring 40 barn





Frithjof har nye venner ombord.

og unge i alder 10-16 år og 7-8 ledere. Blant annet var det en nystartet sjøspeidertropp fra Fredrikstad på besøk. De neste dagene seilte vi tokt med fire forskjellige grupper. Først var det dagstur med bading kl 10 og så overnattingstur med leirål og ungdommene sov både under og over dekk.

Frithjofturen var et av høydepunktene i leirprogrammet. Mange av speiderne fikk smaken på å seilskøytelev slik hensikten er med gratisprøver. Niklas, en lovende skøyteentusiast på 16 år meldte seg allerede som deltaker med oss i Nordisk seilas 2009. Og det melder seg nok flere hvis de får tilbudet.

Idekonkurransen la få føringer for Skottebrygga

FREDRIK LANGE-NIELSEN

Jeg skrev i vårnummeret at Skottebrygga var i støpeskjeen, og at Tollerodden-Vennene ønsker å bidra til at hele området får tilbake sin gamle maritime sjarm. Dette har de slått fast i en uttalelse til Larvik kommune i forbindelse med idekonkurransen. De mener ny bebyggelse her må fremme kulturminnets interesser og at utviklingen av området rundt Tollerodden, Kirkestredet og Skottebrygga må sees i sammenheng med en allmenn opprustning av hele Tollerodden som historisk miljø.

I vårnummeret krysset jeg fingrene for å få en vinner, eller i allefall et forslag som tegnet et flott historisk maritimt miljø rundt Skottebrygga. Jeg har lest grundig gjennom de drøyt 20 forslagene som ble presentert i ØP 11. juni i år. Jeg har vært på utstilling av forslagene i Verkensgården og studert vinnerforslagene i ØP13. august. Det har vist seg at ingen har fattet nevneverdig interesse for et historisk maritimt miljø i dette området, eller reflektert i tekst over hvordan Skotterygga-Tollerodden bør utvikles. Det har derimot vår lokale arkitekt Erland Blakstad som på eget initiativ har utarbeidet tegninger av Skottebrygga med pakkhuslignende bebyggelse.



De tegningene kan det være verdt å se nærmere på for oss historisk-maritimt interesserte.

Idekonkurransen frembrakte ingen historisk havn med gjestebrygge og serviceanlegg i pakkhusstil. Alle forslagene er uhistoriske variasjoner over temaet parkanlegg, med eller uten kajakkutleie. Vinnerforslaget har høvlet ned alle spor av historie, og intimt maritimt miljø og omskapt Skottebrygga til et svømmeseng i Røkke-stil med brede treterasser som skjuler de gamle Larvikittsteinblokkene hele veien rundt. Hele tegninga er tristere enn munnen til Jens etter at tannbørsten hadde herjet fra seg. Havna er fri for bygninger, aktiviteter og båter med unntak av et par unnselige små karius-og-baktus-skøyter som børsten ikke har klart å få med seg.

Et forsiktig unntak finner vi i forslag nr 6 «Just wasting time». Arkitekteten har skrevet «maritimt senter» på rørleggersenteret og kalt Skottebrygga for «veteranbåtbygge». Uterestauranten er blitt «båtklubb» og man kan leie kajakk på parkeringplassen. Mest kreativt er forslaget om en lang trebrygge som strekker seg mot Østre brygge. Også forslaget «Den grønne løper» som fikk 3. premie har forlenget Sverdrupmoloen over til Østre brygge.

Ja la oss gripe tak i denne brygga. La oss hedre vår gamle Stortingsmann ved å fullføre hans molovisjon på Tollerodden. Kanskje går det an å bygge en tradisjonell molo der og kanskje må det en flytemolo til. Uansett bør østre del av havna beskyttes mot bølger og utvikles som båthavn. Skal vi få et godt maritimt miljø må det konsentreres om området i og rundt Skottebrygga. Vannspeilet utenfor resten av indre havn må ikke bli en svær parkeringsplass for byens småbåter. Vi vil se månen legge sin sølvstripe på fjorden helt inn til kafebordet vårt. Vi vil se barn og unge boltre seg på

*Forts.
neste side*



www.faugstad-elektro.no

Faugstad

ELEKTRO

Alt innen elektro i Larvik og omegn.
Gunstige priser. Kontakt oss for en uforpliktende samtale.

**Bredochsgt. 1
3256 Larvik
Tlf.: 33 16 38 00
Fax: 33 16 38 01**

badeflåter og fra stupetårn mens vi nyter vår softis på bryggebenken eller ligger og later oss på gressplen. Vi vil se Skageraks høstsjø knuse mot kaikanten mens paraplyene vrenger seg og brettseilerne svever som flyvefisk fra skavl til skavl. Vi vil legge vinnerforslagets båthavn øst i bassenget.

Det positive ved arkitektkonkurransen er at den ikke legger sterke føringer for utviklingen i og rundt Skottebrygga. Dermed kan Tolleroddens Venner få realisert sine visjoner. Frithjofs Venner, Sjøfartsmuseet og andre med kunnskaper og interesse for båtliv, småbåthavner, gjestehavner, maritim virksomhet, handel og service kan være med å skape en vellykket maritim helhet med et fargerikt folkeliv. I denne eldste bebyggelsen i Larvik kan vi ta noen grep som spleiser byens historie og maritime tradisjoner sammen med fremtiden i et levende samspill mellom gammelt og nytt og som samtidig vil bidra til vitalisering av hele indre havn.

Frithjofs Venner har allerede tatt et initiativ for å samle slike krefter til ideutvikling og samarbeid om utviklingen av Skottebrygga i første omgang. Et første møte fant sted på Tollerodden 1. oktober der Olaf Klunderud fra Larvik havn lyttet til synspunkter fra Hilde Borgir fra Stiftelsen Tollerodden, Peder Melsom fra Tolleroddens venner, Bjørn Terje Løwer fra Larvik Sjøfartsmuseum, Einar Andersen fra Stiftelsen L/S Frithjof II og undertegnede fra Frithjofs Venner.

Det blir spennende å se hva som kommer ut av dette arbeidet. En aktuell mulighet kan bli gjenoppbygging av Colin Archers båtbyggeri som kombinert båtbyggermuseum og verft med aktiv drift. Der kan byen også løfte frem andre kjente båtbyggere som Peder Sølling på tidlig 1800 tall. Han bygde Norges første dekkede losbåter på Tollerodden lenge før Colin Archer. Eller hva med et utstillingsvindu for Larviks velrennomerte Wikstens trebåtbyggeri som idag drives videre av Ivar Hesselberg?

La oss reparere gamle Archerbåter og andre trebåter og legge til rette for nybygg på de gamle beddingene. Kanskje vi kan hente inspirasjon og ideer på andre siden av fjorden. Idag finner vi slik virksomhet på Isegran ved Gamlebyen i Fredrikstad. Kanskje Gamlebyen der kan gi oss ideer om hvordan vi kan skape et historisk maritimt miljø rundt Skottebrygga. Et av oppdragene til Isegran de siste fire årene har vært å gjenoppbygge den forliste 70 fots lystyachten "Mohawk" bygd i England i 1905. Arbeidet vil koste 12-13 millioner kroner. Da snakker vi om næringsvirksomhet også. Kanskje slike oppdrag kunne bli utført på Archerverven i fremtiden?

Generalforsamling 12. februar 2009 i Archerhuset, Narys Stue kl 18.00

Styret i Frithjofs venner inviterer til generalforsamling 12. februar på Tollerodden. Vi håper mange noterer seg tid og sted og dukker opp.

Det vil ikke bli sendt ut egen innkalling.

Lovendringsforslag må være styret i hende innen 1. januar 2009. Saker som ønskes tatt opp, sendes styret innen 21. 01.09. Sakliste, regnskap og budsjettforslag bli lagt ut på vår hjemmeside www.frithjof.no to uker før generalforsamlingen.

Med vennlig hilsen
Linda Nielsen Augland
leder



907 66 455



Murerfirma

Andreas Losnegård

92 45 19 82

www.losnegard.com

Prosjektgruppe for utvikling av Skottebryggaområdet

Styret i Frithjofs Venner bestemte seg i høst for å ta et initiativ til fremdrift i utviklingen av historisk båthavn i Skottebrygga. Det å utvikle en historisk havn er sammenfallende med venneforeningens formål som blant annet er å spre informasjon om tradisjonelle båter og kystkultur. Skottebrygga er kanskje det fineste utgangspunktet for en historisk småbåthavn på hele Skagerakkysten og har derfor potensiale til å bli både en turistattraksjon og et utstillingsvindu for byens båtbyggertradisjon.

Vi tok kontakt med havnekontoret om saken. Småbåthavnsjef Olaf Klunderud satte pris på initiativet. Larvik Havn KF ønsker ikke bare å utvikle Skotta, men har også bedt planavdelingen i kommunen om at Larvik Havn KF må få være med i den videre planleggingsprosessen for indre havn.

Mht Skotta ønsker Larvik havn en kombinasjon av historisk havn og gjestehavn for Larvik. Klunderud er enig i at det historisk/kulturelle utgangspunktet er ganske unikt og derfor kan bli et godt trekkplaster for gjestebåter til Larvik.

Kontakten resulterte i et møte mellom Olaf Klunderud og representanter fra Stiftelsen Tollerodden (Hilde Borgir), Tolleroddens Venner (Peder Melsom), Larvik Sjøfartsmuseum (Bjørn Terje Løwer), Stiftelsen Loskøyta Frithjof II (Einar Andersen) og Frithjofs Venner (Fredrik Lange-Nielsen). Gruppen tok sikte på å knytte seg til den kommunale planprosessen for utviklingen av indre havn, og utvides med flere interessenter.

LOSSKØYTA
Frithjof II

Velkommen til 25- års
jubileumsfest
for Frithjofs Venner
og Stiftelsen Losskøyta
Frithjof 2

Lørdag 24. januar kl 1900 i Møllegata 2

Pris 300 kroner og da får du det tradisjonelle
erter, kjøtt og fleisk og øl og akevitt til maten

Det vil bli levende musikk og et lite show med
bilder av hva båten har vært med på
de siste 25 åra. Husk å ta med småpenger til
amerikansk auksjon

Påmelding til Linda innen 10. januar
Telefon: 33110846- 92053061 eller mail til
lindanil.augland@tele2.no

Velkommen til Frithjoffest !!!

GULL & FOTO

HUSET ^A/_S

gullfoto@online.no

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

Bilder på timen!

Stedet hvor båtfolk møtes.

Vi driver med service, opplag og deler.

Mange års erfaring innenfor båtbransjen.

Vi holder til på Hegdalsveien 67 i Larvik
Tlf 33 12 22 30 - fax: 33 13 18 01

LarvikBåtservice
www.larvikbåtservice.no

Velkommen til medlemskveld

Vi har medlemskveld 13. januar
kl 1800.

Tema for kvelden er Frithjofs
fremtid og idedugnad for videre
bruk av båten.

Vi skal være i Marys stue på
Tollerodden
Velkommen!

Hilsen styret i Frithjofs Venner

ARBEIDET UTFØRES AV:



BYGGMESTER



HELGESEN & PUNNERUD

LARVIK

www.byggmester-hp.no

Mob. 901 82 578 - 991 00 661

Oppsummering av seilsesongen 2008

Nok en gang har vi hatt en sesong som avviker fra "normalen". Først kom vi seint i gang fordi båten lå i Risør og ventet på ny propell fra Tyskland. Så har vi hatt vår første sesong med passasjersertifikat til bare 12 passasjerer. Det har ført til at vi har måttet takke nei til noen forespørsler. Det har generelt vært liten etterspørsel etter turer. Og så ble det heller ikke noe Kulturskrin dette året. For vår del hadde vi ikke rukket det pga nevnte propell, eller kunnet gjennomføre det pga passasjersertifikatet, men det har også blitt stopp på prosjektet fra Larvik Kommune.

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

	2008	2007	2006	2005
Dag / døgnturer for medlemmer	21	32	14	35
Charterturer	5	10	12	12
Seilkurs	4	4	0	4
Åpne turer Svenner	2	2	1	3
Kulturskrinet Larvik Kommune	0	20	20	2
Sponsor / andre ubetalte oppdrag	2	5	0	2
Annen utleie (døgn)	4	0	2	3

Frithjof kom hjem fra Risør 7. juni. Det ble jobbet intenst med rigging i to dager, vi avholdt seilkurs to kvelder den uken, og reiste til Færderseilasen fredag morgen (13. juni).

Vi har gjennomført seilkurs over fire kvelder.

Vi har hatt to åpne turer til Svenner, mens én planlagt tur ble avlyst pga tekniske problemer. Vi har lånt ut båten til gratistur som har innbrakt kollekt / gave (denne er loggført her under sponsor). Vi har vært én tur på fjorden med Christiania Seilskuteklubb, som tildelte oss Seilskuteprisen i 2007.

Vi har lånt ut Frithjof til KFUM Sjøkorps Oslo i forbindelse med deres sommerleir i Son. Fredrik og Brit var ansvarlige for dette.

Gjennomførte medlems- turer/aktiviteter:

- Færderseilasen
- St. Hans arrangement på Fjorden/ Tollerodden
- Ferietur for medlemmer, to ”økter”
- Colin Archer dager Svenner / Tollerodden
- Risør Trebåtfestival
- Svennerseilasen
- Familiedag Porsgrunn Sjøfartsmuseum

*Erling Augland
seilingsansvarlig*

*Frithjof har kurs imot
Svenner.*



Fra dekksbåtenes saga -

AV DAG-IVAR ROGNERØD

Følgende nøyaktig 200 år gamle fortellinger om noen av de første dekksbåter i aksjon under sjøkrigen 1807-14, er autentiske hendinger, og bygger oftest på skipssjefenes rapporter, og noen bevarte rettskilder. Materialet finnes ved Marinemuseets bibliotek i Horten, og i den store samlingen etter Fredriksvern Verft, nå samlet i Riksarkivet i Oslo.

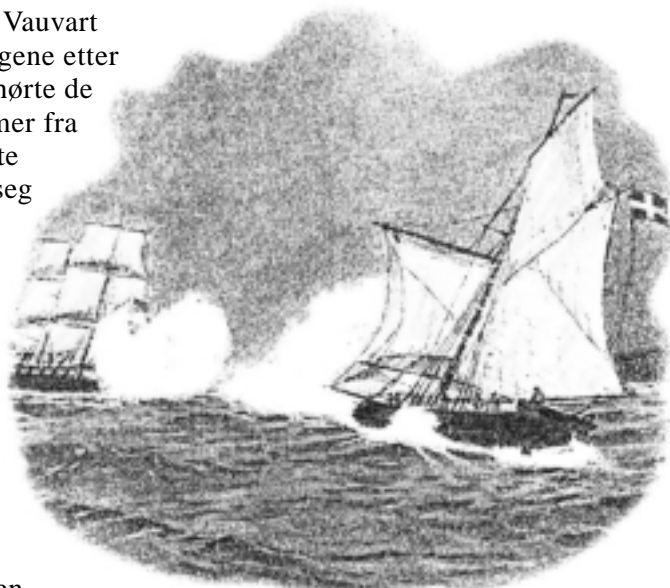
Postferden som endte i brenningene på Jomfruland

Volontøren, eller den frivillige postskipper Vauvert, hadde av patriotiske grunner meldte seg frivillig til å føre dekksbåter på den farefulle postfarten til Danmark ved krigsutbruddet høsten 1807. Nå fikk han overta loskutter No 25, "Rosenkrantz", fra Fredriksværn Verft, som hadde postfarten som sin viktigste oppgave under sjøkrigen. Den første reisen skjedde i august og gikk uten hyre for skipperen. Mangelvarer som kjøtt, fleisk og smør ble tatt med til Fredriksværn under nordgående turer, skriver han i sin lille bok: "Erindringer fra ungdomsaar i statens tjeneste", som han fikk trykt og utgitt i Skien i 1870. Der påstår han seg å ha vært den "allerførste postfører i Norge".

Postfarten med de små dekksbåtene ble utfordret både av Nordsjøens stormkast, og den engelske blokaden. Fra Vinga våket britene over skipsfarten, med kryssere i sjøen til enhver tid, og svenske kapere så tidvis sitt snitt til å berike seg. Flere ganger ble Vauvert forfulgt, som andre av postbåtene, og tapstallet var høyt. Men han greide å manøvrere unna forfølgerne. Fram til mars 1808, etter tre måneders opphold midtvinters, greidde Vauvert å gjøre fem reiser. Nr. 25, som til vanlig hørte til losene ved Svenner, og var en gave fra verftssjefen, var ellers kjent som den mest rasktseilende av dekksbåtene. Men natt til 20.oktober 1807 forliste Vauvert på hjemtur, med 7 tønner kjøtt og pakker med uniformsstoff til hæren ombord. Da var to av mannskapet syke og lite funksjonsdyktige. Mens to mann holdt pumpene igang, fattet Vauvert om roret. De holdt det gående, våte til skinnen og uten mat dag og natt igjennom. Under pålands stormvind og kraftig snøfokk, drev båten inn i brenningene ved Jomfruland, og ble stående fast like ved stranden.

Nå var gode råd dyre. Vauvert forsto at et opphold om bord ville bety frys-i-hjæl for alle. Han valgte å svømme i land med en line rundt livet. Å kalle det "med fare for eget liv", blir å påstå at det var tryggere å bli om bord ... men handlingslammet var den gode Vauvert ikke! Nok en av mannskapet, Daniel het han, greide å berge seg ved å klamre seg til en

postsekk av lær, som Vauvart dro gjennom brenningene etter ei line. Inne på land hørte de en gruvekkende jammer fra båten, og Vauvart følte seg kallet til å kaste seg uti igjen. Nestemann het Bernt. Men Vauvart ble under dette svimeslått, så det ble Daniel og Bernt sin tur til å hale mann-i-land. Skipperen ble behandlet med kroppsruiling og massasje og kom til hektene. Sistemann, en unggutt med forfrosne bein, ble berget da båten drev så langt inn at det ble mulig å vasse ut.



Illustrasjon: eldre bokillustrasjon av armert Søllingsk loskutter, fargesatt av kunstneren Per Wium, Drammen (2004).

Gjennomvåte til skinnen, og utmattet etter strabaser i storm og snødrev, brukte de skipbrudne tre timer på å ta seg fram til nærmeste bebyggelse. Der ble de tatt godt hånd om av losoldermann Falchs familie. De dyrebare postsekkene lå forvart i fjæresteine. De var da behørig forankret med steiner, og ble snart funnet av noen losere. Men hva med loskutter No 25, for anledningen postbåt, og nå ikke lenger mye for øyet? Den ble berget tilslutt, den også. Det sørget to kjøpmenn fra Kragerø for, mot en regning på 460 riksdaler. Det var ikke småpenger på den tid. En måned med reparasjoner og tilrigging ute på Jomfruland, kostet det halve av Verftets regnskap for hele høsten 1807.

Bergingsmannskapet forbrukte 70 pund hardt brød, 44 blokker rugbrød, 54 pottes brennevin, vel 1 tønne øl, 4 merker kjøtt, 12 merker flesk, og mange lispund smør. Et interessant regnestykke under de barkebrødstider som da herjet landet. Selv i nødstid er mangel en relativ tilstand, for alle sulter sjelden like mye. Som kronen på verket gikk det med to bouteiller fransk brennevin. Båtbyggerne satte en sosial spiss på det, som punktum finale ... litt skal man ha for strevet. Hva for en kontrast til den oppofrende volontør, som stilte opp på Uriaspost som ubetalt frivillig ved krigsutbruddet!

Fredriksværn Verft betalte regninga, etter hva vi må tro, ellers ville saken neppe blitt arkivert. Dekksbåtene var det beste man hadde, men var nesten ikke å oppdrive. En åpen jakt i høststormer uten kahytt, var ingen forsvarlig måte å ferdes over Nordsjøen i, sammenliknet med en av

*Forts.
neste side*

Søllings nyinnførte dekksbåter. Men sin mer klumpbygde form, var de også godt egnet til å ta last. Inntil 3-4 24-punds støpejernskanoner, fikk man med om bord, og mange tønner korn fra Danmark på retur. Man spør seg uvilkårlig hva flere norskbygde dekksbåter, som like før ble sendt til Danmark, nå ble brukt til. Nordmennene måtte besørge posten fra ”moderlandet”, som sikret dansk innflytelse, i en krigssituasjon vi måtte takle helt på egen hånd.

Stort vågemot i høststormen ved Svenner, men til lite lønn fra Kongen

Høsten 1808 fikk Vauvert ordre av kommandanten ved verftet, kommandørkaptein Fabricius, om å gå ut for å søke etter en jakt som var ute i hardt vær. Det gjaldt Concordia, som var erobret av britene like før, og nå med prisemannskap om bord. Det handlet altså om tilbakeerobring, og ikke bare redningsaksjon. Men de vakthavende loser nektet plent å gå ut i så opprørt hav, og under sterk pålandsvind. Ole Sandøe og hans bror lot etter argumentering fra Vauvert seg overtale til å gjøre et forsøk. Fabricius fulgte spent med fra verftets brygge, da farkosten ga seg i kast med det forrykende stormværet. På høyde med Svenner, og med fire rev i seilene, var båten så godt som synkeferdig. Losenes tålmodighet var satt på prøve. De ville vende, da man med ett fikk øye på jakten Concordia i det stormpiskede bølgehavet. Vauvert greide såvidt å få bordet henne. Under forsøk på entring, ble to av karene nær knust mellom båtenes relinger. Men vel om bord, fant de den danske skipperen til rors, mens en engelsk kadett sto vakt på dekket. Den siste fikk Vauvert truet til taushet. I kahytten oppholdt det seg ytterligere fem mann av prisebesetninga, men de var i fordrucken tilstand. I all hast ble våpnene deres samlet og låst inn, en fangst på 5 geværer og pistoler og like mange sabler. Endelig ble Concordia brakt inn til Larvik, men kom under anker i Fredriksværn straks været fikk roet seg. Både dekksbåtene og jakten Concordia gjenfinnes i Verftets rapportbøker i våre dager. De ble driftet fra Fredriksværn i verftets mest aktive periode noensinne. Vauvert oppgir å ha fått lønn i tjenesten som postskipper fra 1810, men prisepenger for sin erobring måtte han vente lenger på. Det var ellers vanlig etter takst, selv om ventetida var lang. Saken kom for retten, og i Overadmiralitetetsretten i København ble han endelig tilkjent prisepenger. Det var i 1813. Da måtte han ut med den nette sum av 4050 riksdaler til sin advokat, justisråd Rotbøl. Så skjer det, at den eneveldige konge, Fredrik 6., blandet seg i saken ved å utstede en Kgl. Resolution, etter at dommen var rettskraftig. I resolusjonen heter det om Vauverts prisepenger:

”Den del som tilkommer oppbringeren av jakten Concordia, månedsløytnant Vauvert, skal deles av samtlige militære i Fredriksværns Garnison på den tid da han innbragte prisen”.

mannskapet, men med flere hundre sjeler som lå og sov i ly av verftets voller da bragden ble utført. Det var kanskje i tråd med kongens moral, mest lønnsomt å sove? Eller var det ment som straff, mot en modig skipper som vågde å ta sin sak for retten? Om prisepenger, som var ment å motivere krigsinnsatsen, var det krangel i systemet så lenge krigen varte. Fredrik saboterte sin egen krig ved aldri å rydde opp i det, i egenskap av Preses i det danske admiralitetet. Vauvert måtte vente lenge ennå på sitt beskjedne utbytte. Men etter søknad til den nye norske kongen i året 1814, Christian Fredrik, fikk han i da ettergitt sin advokatregning.

Men hvorfor rippet han opp i saken så mange år etter? Jo, for han ønsket å sikre seg støtte for sin søknad om stillinga som betjent ved fyret på Jomfruland! Da hjelper det kanskje å minne staten om tidligere tro tjeneste. Jobben fikk han. Siden ble han Losoldermann og havnefogd i Porsgrunn by. Skipper Vauvert var befaren på landets første dekksbåter, og kom ikke dårlig fra sitt virke, verken i krigs- eller fredstid.



Vimax

www.vimax.no

Vedlikeholdsfrie sprosser

91511530 - 95775699

Sjefen for Skottebrygga

FREDRIK LANGE-NIELSEN I SAMTALE MED OLAF KLUNDERUD

Styret i Fritjofs Venner ga meg en oppgave. Jeg skulle kontakte havnekontoret for å sjekke framdriften av historisk havn i Skotta, og hive på litt køl hvis det var dårlig trøkk på kjelen. Jeg nærmet meg oppgaven med respekt, googlet meg fram til Larvik Havn kommunale foretak - Larvik Havn KF - og valgte "kontakt oss". Da fikk jeg opp en fin og oversiktlig nettside med navn og telefonnummer til sju havnestyremedlemmer, havnesjef Fredrik Jonas og hans 16 medarbeidere hvorav en "Skagerakker" med ansvar for småhavnene i distriktet, båthavnsjef Olaf Klunderud. Men det sto ikke der at han var Skagerakker. Det fikk jeg vite siden.

Jeg var spent på hvordan henvendelsen fra Frithjofs Venner ville bli mottatt. Ville det bli oppfattet som innblanding i havnekontorets indre anliggender. Var Olaf en overarbeidet byråkrat som hadde mange nok uløste oppgaver på skrivebordet fra før?

Det var viktig å få en god start så budskapet ikke kom skeivt ut fra starten av. Jeg valgte en forsiktig tilnærming med e-post. Da kunne jeg velge mine ord med omhu, og la ham forberede seg på en telefonhenvendelse i ro og mak. Så jeg skrev litt om formålet med henvendelsen, og hvorfor Frithjofs Venner var opptatt av dette. Dagen etter kom en imøtekommende e-post tilbake. Få dager seinere var vi igang med å etablere en prosjektgruppe for Skottebrygga, og Olaf sa seg villig til et lite intervju med Medlemsbladet.



MURERMESTER
JAN EIDE A/S 

Mur - Puss - Flisarbeid

Tlf: 950 68 185 / 33 11 45 38
www.faktorx.no/janeide



Skagerrakker med ansvar for småbåthavner.

Havnekontoret er et flott skipperhus ved Karistranda i tradisjonell stil med arker og valmet tak. Det bærer bud om respekt for maritim tradisjon. Olaf poserte foran så jeg kunne få et bilde. Blidere og greiere mann å ha med å gjøre skal man lete lenge etter. Jeg geleides til et stort møterom i 2.etasje og snart er Olaf på plass med kaffe.

Vi starter med å snakke litt om Havnekontoret. Har det alltid vært kommunalt eller har havnene vært statlige på samme måte som Kystverket, lurer jeg. Nei, men havna har alltid finansiert seg selv ved hjelp av inntektene av driften. Den har hatt egen økonomi atskilt fra kommunens. Derfor har den til tider hatt romsligere økonomi enn mye annen offentlig virksomhet og har investert overskudd av driften i eksisterende eller nye anlegg. Målet for driften er å få til en levende funksjonell havn som er i drift hele året.

Olaf trives på havnekontoret enda han aldri søkte jobb der. Han begynte på kemnerkontoret som revisor, men ble overflødig på i 1991 på grunn av omorganisering. Heldigvis kunne Larvik havn ha bruk en for en båtgal revisor på den tiden og Olaf ønsket mindre stillesittende arbeid. Den gangen hadde han en 28 fots motorbåt av typen "Hui" bygd på Mågerøy. Det var en stor båt da. Men interessen har dabbet av og familien er aldri blitt båtentusiaster. Om sommeren drar Olaf og kona, Gro, heller på hytta i Vestre Slidre. Der trives de godt ikke minst fordi det i dette området fortsatt finnes omkring hundre aktive setre. Sauer, geiter og kuer av mange slag er trivelig selskap i sommerfjellet.

*Forts.
neste side*

Etterhvert ble Olaf båthavnsjef med ansvar for driften av 10 kommunale småbåthavner over hele distriktet fra Kjerringvik til Helgeroa. I tillegg finnes det mange private havner som har driftsavtale med Larvik havn. Det finnes omkring 2000 båtplasser i Larviksdistriktet, men likevel er det ventelister på ledige båtplasser overalt, så det er fortsatt stort behov for utbygging av småbåthavner. Derfor arbeider havnekontoret nå med en småbåthavnplan for kommunen. Den bør blant annet omfatte en småbåthavn i indre havn, kanskje forbeholdt litt større båter.

Det blir viktig å finne gode løsninger for å dempe sjøen i indre havn, advarer Olaf. En bratt kant mot sjøen kan kaste bølger tilbake eller sende dem videre f. eks inn i Skottebrygga. En kunstig strand ville være bedre. Vi trenger en skikkelig bølgestudie til å kaste lys over dette.

Hvordan ser du for deg Skottebrygga i fremtiden? Her tenker jeg Larvik havn må bidra litt til kommunen. Jeg ser for meg et trebåtmiljø med tradisjonsrike båter. Vi må utnytte det historiske suset i området til å skape ikke bare en historisk havn, men en gjestehavn med særpreg. En gjestehavn som oppsøkes av båtturister med spesiell interesse for det Larvik har å by på som Herregården, Tollerodden, Sjøfartsmuseet og spennende fremtidige severdigheter og opplevelser.

Jeg spør Olaf om han har noen ønsker for hvordan vi skal bruke Frithjof fremover. Det viktigste for Olaf er at båten blir sett og brukt på en måte som sprer kunnskap om byens lokale maritime historie og tradisjon med tilnytning til navn som Colin Archer og Ulabrand. Olaf håper Frithjof klarer å opprettholde tilbudet om å seile turer med folk. Han mener det bør være kommersielt grunnlag for en slik båt i Larvik. Kanskje behøves bare noen endringer i driften eller tilbudet. Frithjof under seil er iallefall et fint syn på fjorden. Havnekontoret har støttet Frithjofprosjektet økonomisk fra starten av, og lagt til rette for at Frithjof skal synes i indre havn. De setter derfor pris på å få Frithjof tilbake allerede i vinter.

Olaf skotter på klokka. Han skal snart på Munken og se Kardemomme by med datter Marte og barnebarnet. - Siden du ikke spør, får jeg kanskje



BYGGMESTER
TOM SKJØNHAUG
PLANLEGGING • TEGNING • NYBYGG
REHABILITERING
Holmejordv. 21 B, 3267 Larvik
Tlf: 33 19 73 66 • Mob: 908 56 794
Email: tskjoenh@online.no

ELFAGAVTALEN Trenger du elektriker?

Elfagavtalen er kort og godt et løfte om at vi gjør jobben faskriftmessig til avtalt tid og avtalt pris.

230 Elfagbolifirer over hele landet står bak dette løftet.
Prøv oss!



E. Sommerfelt AS

Telefon: 33 18 30 15

ELFAG - NÅR DU TRENGER ELEKTRIKER

nevne selv at jeg er aktiv hobbymusiker og spiller med en gruppe som kaller seg Skagerakkerne. Vi skriver og synger viser om kysten mellom Færder og Jomfruland for båtinteresserte knyttet til sjøen og kysten. Vi er kommet så langt at vi har utgitt vår første CD når dette leses. Den vil bli en fin og annerledes julegave for båtinteresserte.

- Det visste jeg egentlig, for Brit og jeg sto sammen med kona Gro og så Skagerakkerne åpne Glade dager i Stavern i sommer. Det var fin og stemningsfull musikk inspirert av maritim visetradisjon med hyldest til vår vakre kyst. Jeg tror mange Fritjofvenner vil ha glede av en slik CD. -

Kanskje vi kunne promotere dere på neste Frithjoffest? Frithjofs venner feirer 25 år i 2009. Det blir fest 24. januar, forteller jeg. - Det høres ut som en fin ramme for Skagerakkernes musikalske utfoldelse, synes Olaf og foreslår at vi følger opp ideen. Jeg takker for en hyggelig samtale og Olaf skritter i vei mot Kardemommebyen og barnebarneret. Jeg tror vi har vært heldige med sjef i Skottebrygga.



SØNDERSRØD

33 11 80 60

dag-arild.bakken@ngbutikk.net

Nordisk Seilas 2009

Det finnes mange ungdommer 13-19 år som vil ha stort utbytte av å være med på sommertokt med Frithjof II. Har du en - eller kjenner en - så gi dem et tips.

Frithjofs venner inviterer med 5 ungdommer til Halden 29.06.09. Der treffer vi andre seilfartøy fra Norge, Sverige og Danmark og deres mannskaper.

Første regatta starter 1.07.09 og går til Fredrikshavn. Den andre går nordover igjen 5. juli til Skærhamn i Bohuslen. Retur Larvik 8.07.09. Underveis blir det mulighet for å seile med andre båter og bli kjent med andre ungdommer.

Skipper, Fredrik Lange-Nielsen (55) er psykolog og en rutinert seiler med mange Nordiske seilaser og Tall Ships Races bak seg. Han arbeider med ungdom til daglig. Seilassen vil bli godt organisert med velkvalifisert mannskap. Ungdommene får god opplæring i alle oppgaver de blir satt til fra matlaging til berging av seil når det frisker på.

Ved påmelding vil ungdom som ønsker å delta på vedlikeholdet og seile mer med Frithjof II gis fortrinnsrett dersom det melder seg mange.

Deltakeravgift kr 2000 inkluderer kosten. Ungdom og kvalifiserte voksne kan sende søknad om plass til fredrik.lange-nielsen@bufetat.no innen 1. januar 2009.

ADVOKATFIRMAET
BREKKE & Co.
DA

Telefon 33 18 52 00
Torvet 11, 3256 LARVIK

«Concordia» - Colin Archers fugl føniks?

JAMES RONALD ARCHER

13. februar 2006 veltet svart røyk opp fra et lokale på Revet i Larvik. Flammene tok ikke bare et relativt nystartet båtbyggeri, noen nye sjekter, båter til lagring, utstyr og gamle maler fra Ødegaardens båtbyggeri. De åt seg grådig innpå en maritim sjeldenhet av rang, den eneste gjenlevende av Colin Archers mindre seilsjekter. En utmerket representant for den lille klinkbygde, østnorske båttypen som i omtrent alle av sine mer enn hundre år har hatt lokal tilhørighet.

Det sørgelige faktum er at nesten hele båten akterfor masten ble svidd vekk. Fire meter forover, og «Concordia» hadde vært like hel. Fire meter akterover, og hun hadde vært helt vekk. Da er det en mager trøst at sjekta sett forfra ser hel ut.

Med tanke på dokumentasjonsverdi og muligheter overtok Foreningen Larvik Sjøfartsmuseum båten som den stod, som den nest minste archerbåt i samlingene. Utfordringene stoppet ikke der. Hun slapp med nød og neppe unna rivingen av brannruinene, men står i dag noe eksklusivt sikret.

Colin Archer tegnet og bygget innpå tredve seilsjekter, og «Concordia» er trolig temmelig sen i hans produksjon. Som typisk for denne båttypen, men uvant for sin byggmester, er hun så anonym at det er lansert to fødselsår: Ett i 1896 med kjøpmann Hansen som lykkelig eier, et annet i 1904 med kaptein Otto Steen som ditto.

Hun ble visstnok tegnet med gaffelrigg, men har tradisjonelt hatt spririgg. Som man skjønner, er det ennå rom for forskning. Alle er enige om at hun opprinnelig var en helt åpen båt og at det ble bygget flere identiske over samme mal. Med sine ni bordganger og 21 fot uten ballastkjøl, deltok hun jevnlig i regatter i Larvik. Ellers må vi tro at båten var en kjær utflukts- og dagsturbåt i skjærgården under sine forskjellige eiere på Østre Halsen og i byen.

En lykkelig Henrik Andersen i Larvik fikk båten i presang av sin far på 13-årsdagen i 1934 og et langt vennskap ble innledet. Under krigen tok tyskerne båten, men da troppet Andersen senior opp og forklarte «herrefolket» at det var guttens båt! Deretter ble gutt og båt gjenforent.

Kort etter 1945 bygget Andersen halvdekk på henne, og dro på langtur - til Oslo i kuling for å bo ombord under en jobb. Siden overtok to av båtbyggerens barnebarn båten, og en gjennomgripende restaurering ble utført.

I 1968 forsvant «Concordia» fra hjembyen, og tilfellet ville

*Forts.
neste side*

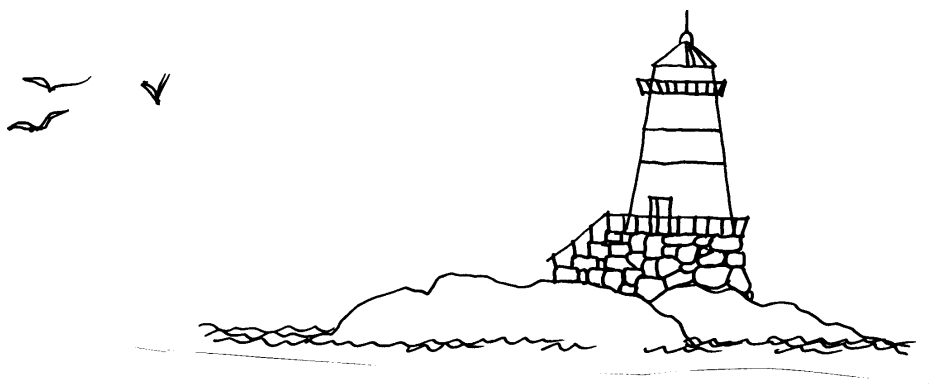


at båtbyggerens oldebarn Dag Meier-Hansen fant igjen båten på Stord et decennium senere. Tilstanden var ikke god - det vokste trær opp av henne der hun lå high and dry, og masten løste seg opp ved berøring. Hun var angivelig på vei til St. Hansbålet. De vakre linjene fornektet seg ikke. Hun ble brakt hjem til Larvik, restaurert for annen gang av Wiksten og ble byens eneste seilende archerbåt, til pryd for fjorden og sommerlig glede for sine eiere.

Helt til en fatal mandagsettermiddag for snart tre år siden. Gjenværende stolthet er forskipet, kjølen, akterstevnen, rester av kjølganger og spant, en linjelekker lokalhistorie og minner om en filmkarriere. Da man i 1960-årene skulle skyte scener til filmen om Fridtjof Nansen («Bare et liv») ble «Concordia» brukt som staffasje mens Knut Wigert som Nansen seilte kvasst avgårde. Det ingen vet er at under bakken lå båtbyggerens barnebarn og ropte kommandoer for at det hele skulle gå bra.

Det har vært nesten - men bare nesten - flere ganger. Slik kan det fortsette. Men for å få til en fugl føniks, må fuglen reise seg av asken, om ikke annet i rekonstruert utgave. Det er ingen umulighet etter en god dokumentasjon av originalen. Hvem vil hjelpe til? En god start er entusiasme og et rimelig lokale. Hver for seg eller sammen.

Det er «Concordia» verdt. I enighet.



Losskøyta Garibaldi fra Nevlunghavn. Del 2

EVEN FARMEN

“Still, you are not rich enough to buy this boat”.

Ordene over er de samme som svaret Erling Tambs ga en rik engelsk oberst i Le Havre i Frankrike en septemberdag i 1928. Obersten ville gjerne kjøpe “Teddy” for en langt høyere pris enn det Erling Tambs hadde gitt for losskøyta “Garibaldi”, som nå var døpt om til “Teddy”. Ekteparet Julie og Erling Tambs hadde startet sin lange ferd til Sydhavet en snau måned tidligere. Etter å ha seilt fra Larvik, var de innom i Arendal, hvor de anskaffet en lettboat, en 9 fots pram. Grimstad ble også viet et kort besøk, og den siste natt i norsk territorium på lang, lang tid ble tilbrakt i Ulvøysund øst for Kristiansand. Navigasjonsutstyret var ytterst spartansk, kun et gammelt luft-kompass, og noen stor grunn til å være begeistret over kontantbeholdningen på kr. 1,60 om bord var det vel heller ikke.

Det ble noen travle uker og måneder for Tambs før turen startet, båten skulle pusses og ominnredes, div. utstyr anskaffes, bl.a. ble 2 stk. 400 liters ferskvannstanker montert. Det å ha nok drikkevann om bord under lange havseilaser er uhyre viktig. Hele sommeren 1928 slet Erling med dårlig økonomi, og hadde det ikke vært for avisen “Tidens Tegn” som tro støttende til, er det lite trolig at avreisen kunne funnet sted det året. “Teddy” hadde ingen motor, men allikevel var Tambs en tid innstilt på å dra aleine, noe som utvilsomt ville bydd på store problemer.

Imidlertid ville skjebnen det slik at Erling traff Julie, og dermed kunne de en tid seinere dra ut sammen på sin berømmelige “bryllupsreise”. Få timer etter at “Teddy” forlot norskekysten, øket vinden betraktelig, og da natten falt på, måtte Erling reve seil, noe som er et umenneskelig slit for en person på en så stor gaffelrigget skøyte. Det blåste storm i flere dager, og turen over Nordsjøen ble langt fra noen behagelig opplevelse. I den engelske kanal var forholdene langt bedre, og “Teddy” feide avsted med god fart. Kanalens smaleste punkt er mellom Dover i England, og Calais i Frankrike. Vindstyrke og retning var gunstig ved passeringen, så ingen av de 2 steder ble besøkt. Seilasen fortsatte videre om lag 90 n. mil, til Fecamp på franskekysten, hvor de ankret opp utenfor badestranda.

For første gang siden avreisen fra Norge fikk Julie og Erling anledning til å kjenne fast grunn under føttene. Den forholdsvis korte distansen til den ganske store by Le Havre ble etter hvert tilbakelagt. Under det ca. 3 uker lange oppholdet her sendte Tambs sitt første reisebrev til avisen “Tidens



Erling Tambs datter, Tui, og barnebarn Karin sammen med eier av Nye Garibaldi , Jo Wennesland.



Nye Garibaldi bygget ved Lindern skole 1989.

*Forts.
neste side*

Tegn”. Takket være den omfattende omtale “Teddy” og dens besetning ble viet i avisen “Le Petit Havre”, fikk båten stor oppmerksomhet i havnen.

Den siste uken i september satte det inn med regn og sur vind, høsten var ankommet, og Julie og Erling ble enige om å komme seg ut av den engelske kanal, og videre sydover. Vær og vind var vekslende, og Frankrikes vestligste punkt ble rundet så langt til havs at land ikke var i sikte noe sted. Kursen ble satt for La Coruna på det nordvestre hjørnet av Spania, men, men 5. oktober ble “Teddy” “blåst inn” i Puerto de Cedeira. Da det stormet som verst, kom skøyta flere ganger i drift der den lå for anker i bukta. Først den 15. var det mulig å komme seg ut, og seile det korte strekket til La Coruna. Umiddelbart etter ankomst satte det inn med storm på ny. Flere havarister med tildels store skader løp inn i havna. I ca. 19 døgn ble “Teddy” værende i havna. I løpet av oppholdet var det innbrudd om bord, de beste klærne, arbeidstøy, samt noen sølvgjenstander ble stjålet. Tyveriet ble omtalt i avisen, og mange viste sin sympati i form av blomster, konfekt m.m.

Den 3. november ble seilene atter satt, og “Teddy” forlot havna i La Coruna. Barometerstanden på det nyanskaffede barometer var ganske lav, men vær og vind var det ingen grunn til å klage på. Dessuten løyet vinden vel ute av havna. Om kvelden frisknet vinden igjen, og ved midnatt tok Erling 2 rev i storseilet, og berget klyveren. Midt på dagen neste dag befant skøyta seg nesten tvers av Finisterre, men nå blåste det storm og sjøen gikk så høy at Erling besluttet å vende. Kursen ble satt for Corme. Til alt hell var en fiskebåt på vei. “Teddy” fulgte etter og fikk noen trosser fast i en opplagt båt idet de drev forbi i bukta, i den sterke vinden. Det kunne gått riktig galt, men “Teddys” skipper hadde hellet med seg. Det kom noen karer til hjelp, men allikevel ble det en stri tørn med å få fortøyet skikkelig.

Det heter seg at en aldri skal gå til sjøs på en fredag, men fredag 8. november var det fint vær, og en frisk nordlig bris, så “Teddy” forlot Corme med los om bord, snart var de på høyde med Cormo Pynt, hvor losen gikk fra borde. Kommet tvers av Finisterre ble kursen satt for øya Burling, vest for Lisboa i Portugal. Vinden var akterlig, og med storbommen godt ute, logget “Teddy” 8 knop. Men det straffer seg å gå til sjøs en fredag. Kl. 19 brakk nemlig bommen. Nå gjalt det bare å komme seg til land, og den nærmeste større havneby var Vigo i Nordvestspania. Det ble mørkt når natten falt på, men det var siktbart vær. Dessuten hadde Erling hjelp av sin nyanskaffede fyrbok. Vinden løyet om natta, så først tidlig på morgenen kunne de ankre opp i Vigo.

Beklageligvis kunne det ikke skaffes et emne av tre til ny bom, til en akseptabel pris i Vigo, så Erling valgte å få bearbeidet klyverbommen til storbom. Det traff seg slik at det norske dampskipet “Eika” av Ålesund befant seg i Vigo samtidig med “Teddy”, og derfra ble Julie og

Erling forært en hund. Den fikk det heller sjeldne navn “Reserveprovianten”.

Etter å ha forlatt Vigo ble “Teddy” liggende i lang tid i nesten vindstille og stor dønning fra nordvest, og Erling var bekymret for at skøyta skulle drive i land på kysten av Portugal. Endelig kom da vinden som økte på til storm fra syd, og Erling la skøyta bi i flere døgn, men de avanserte da ut fra kysten. Den 24. november nådde de Lisboa, etter nok en kortvarig periode med vindstille. I byen fikk de høre at det hadde rast et fryktelig uvær lenger nordover, og flere dampskip hadde forlist. Oppholdet i Lisboa varte i 7 uker, 5 av dem på grunn av økonomiske problemer, men til slutt kom da en telegramanvisning fra “Tidens Tegn” som vel var forskudd på betaling for reisebrev. Avisene i Lisboa hadde også noen artikler om “Teddy”, bl.a. skrev “Diario de Noticias” at “maten om bord i “Teddy” består i alminnelighet av kaker, kjeks, kjøttposteier og portvin”. Dette hadde selvsagt lite med virkeligheten å gjøre. Så, om morgenen søndag 6. januar 1929 kastet Julie og Erling loss, kom seg ut i elven, satte seil i den svake vind, og ség langsomt framover. Oslobåten “Agnes” kom forbi, tok “Teddy” på slep ut i Cascaesbukta, og “Teddy” seilte videre i svak, sydlig vind, “bound” for Madeira.

Det blir sannsynligvis mer å lese om ferden med “Teddy” i neste nr. av medlemsbladet.

Kilde: boken “Fribytterferd til fjerne farvann” av Erling Tambs.

Rettelse

I artikkelen om losskøyta Garibaldi fra Nevlunghavn i medlemsbladet nr. 1/08, var det blitt et par trykkfeil. En setning på side 16 skal lyde: Dette skal være en av de største losskøyter som til da var bygget i Norge.

Litt lenger ned på samme side skal det lyde: Første sommeren båten var i bruk, deltok Josephsen i en landsregatta som ble arrangert av “Norsk Forening for Lystseilads” ved Kristiansand i dagene 25. og 26. Juli 1895.

*Vi takker alle våre annonsører
for den gode støtte de gir
Frithjofs Venner,
og oppfordrer våre medlemmer
til å bruke firmaene som
støtter oss.*

ANLEGGSGARTNERFIRMA
 **Tithestad &
Sjulstad as**
TLF: 33 18 12 20

Maler og Byggtapetserer
Olsen & Stensby
Maling-Tapet-Gulv-Fliser

99 38 35 32
481 18 359

*Ledig plass for
din annonse!*

 **H&C Interiør**
INTERIØRARKITEKT HIAL/HIAF Bjørn Paulsen
tlf: 48 19 91 02

Larvik Kobber & Blikk AS

- Takrenner
- Pipebeslag
- Bolig-
ventilasjon

33 12 02 22

Elveveien 150
www.derdubor.no/larvikk&b



BYGGMESTER

Roar Einarsen

- Nybygg
- Tilbygg
- Rehab
- Tegning
- Alle oppdrag innen
tømring og snekring

Tlf. 915 46 668/

33 19 71 73

www.roareinarsen.no

Bregneveien 3

3292 Stavern

Trenger du elektriker
til bolig eller
næringsbygg?

Ring 02407

www.siemens.no/ins

SIEMENS



464 90 200

Tjøllingveien 191 - 3261 Larvik

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

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



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

*Ledig plass
for
din annonse!*

«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:

Linda Nilsen Augland,
33 11 08 46/92053 061
E.post: lindanil.augland@tele2.no

Nestleder:

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

Kasserer:

kasserer: Hans Petter Skontorp
33182845/ 97977977
E-post: hans.petter.skontorp@c2i.net

Sekretær:

Sekretær: Anne Thorenfeldt
33181181/ 97612117
E-post:

Styremedlemmer:

Bjørn Molvig
Fredrik Lange-Nielsen

Vara medlemmer:

Vigdis Mette Amlie
Einar Andersen
Per Kristian Eidspjeld

Valgkomité:

Ingun Helsing
Bjørn Hellner
Even Farmen

Styret i Stiftelsen Losskøyta Frithjof II

Leder, Einar A. Andersen, Frithjofs Venner
Erling Augland, Frithjofs Venner
Bjørn Hellner, Kystlaget Fredriksvern
Bjørn Terje Løwer,
Larvik Sjøfartsmuseum
Per Kristian Eidspjeld,
Larvik Sjøfartsmuseum
Egil Jahre, Vestfold Fylkesmuseum

Vårpuss/ dugnad:

Fredrik Lange-Nielsen

Seilingsansvarlig:

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

Driftssjef:

Øyvin Lauten
Bjørn Egil Molvig

Medlemsbladet:

Fredrik Lange-Nielsen
33 12 57 05/90 56 79 56
*E-post: fredrik.lange-
nielsen@sbf.stat.no*
Brit Lehne
Vigdis mette Amlie
33 13 00 16/98 04 41 05

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 200,- pr. år)
- Familiemedlemskap (kr 350,- pr. år)
- Pensjonister (kr 100,- pr. år)
- Livstidsmedlemsskap kr 4.000,-
- Aktiv Passiv

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



Bli en «FRITHJOF VENNER»!