

FRITHJOF II

FRITHJOFS VENNER



Høstens medlemsnummer
nr. 2/09

**MEDLEMSBLAD FOR
FRITHJOFs VENNER**

Redaksjonen:

Fredrik Lange-Niel-
sen
Vigdis Mette Amlie
Brit Lehne

Bladets adresse

Frithjofs Venner Post-
boks 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 bidrags-
tere. Ideer til stoff og
bilder er velkommen

Forsidebilde:

Redningsskøyta Sta-
vanger stevner inn
mot Tollerodden der
hun ble bygget
i 1901

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
Hilsen fra stiftelsen	6
Kulturminneårets utsendte veteran: "Gamle Oksøy"	8
To seire og en annenplass i Nordisk seilas	10
Glade Dager i Stavern	12
Colin Archer dager 2009	14
RS 14 Stavanger på sin siste seilas	16
Redningsskøyta Stavanger	18
Losskøyta Garibaldi. Del 4	21
Oppsummering av seilingesesongen	27
Masteprojektet	29
Gjensyn med stoff fra tidligere blader...	
Jakter og fraktemenn i Larvik for 60 år siden	32



Murerfirma
Andreas Losnegård
92 45 19 82
www.losnegard.com



Lederens hjørne

Så var sesongen 2009 historie. Det har på en måte vært en "vanlig" Frithjofsesong med litt charter, deilige seilturer i både regn og solskinn, koseturer til Svenner og hyggelige medlemsturer med god mat og hyggelig selskap. Akkurat slik vi vil ha det om bord. Vi er virkelig privilegerte som får drive med denne vakre, gamle damen.

Nå ligger hun i Risør og venter på at masta skal tørke nok til at den kan limes. Hytta er ferdig reparert og har visst nok blitt veldig fin. Vi måtte dessverre også reparere en del på masta som viste seg å ha vært råten nede ved dekket. Dette ble en stor men nødvendig reparasjon da den nye masta ikke er ferdig før tidligst i 2011 (se rapport fra mastegruppa)

Foreningen har flere utfordringer i året som kommer. Som vanlig er det litt vanskelig å skaffe nok folk til dugnaden. Her har Fredrik gjort en veldig bra jobb med ringerunder for å skaffe flere hender; og med stort hell. Det har stort sett ordnet seg og folket som møter

på dugnad har som vanlig kost seg på Frithjofvis.

Styret lagde for noen år siden en omfattende handlingsplan. Denne inneholder en detaljert plan over ting som bør og må gjøres av arbeide på båten. Det er og her lagt vekt på å oppgradere Frithjof til en bedre standard komfortmessig med tanke på turbruk. Flere av disse planene ble satt i verk i vinter av en iherdig gjeng som holdt ut vinterkulden nede på Skotta. Det ble montert vask inne på dassen og byssa fikk en lenge etterlenget oppvaskkum/ utslagsvask. Bjørn snekret nytt skott i piggen så nå kan vi gjemme alt rotet vårt bak en vegg med luke. Vi har og fått hyller inne i køyene som i løpet av sommeren viste seg å være svært nyttige!

Vi fortsetter mandagsdugnaden så fort båten er tilbake fra Risør. Dette betyr at det vil være folk i båten hver mandag fra 1800 til ca 2100 primært for å gjøre oppgaver på

båten men det blir nok og tid til litt vedfyring, kaffe og kake..

Neste år er det slutt for vårt mangeårige passasjersertifikat. Dette har vært oppe til diskusjon ved flere anledninger tidligere, og nå har Stiftelsen funnet ut at det blir for dyrt og omfattende å fornye sertifikatet.

Dette betyr at vi må skaffe mye penger andre steder. Vi håper på noen litt store sponsorer som kan bidra litt over tid. På denne måten slipper vi nye runder hvert år. Det er også kommet forslag om reklame på båten når hun ligger til kai. Vi eksponeres bra der ute på moloen!

Vi får nå mye mer tid og energi til å bruke på båten, og det den var ment å skulle brukes til, nemlig formidling av kystkultur. Jeg tror ikke det er slik at vi mister en del av denne biten ved å kutte ut charter. Nå kan vi

ta med folk ut som virkelig er interessert i det vi driver med og ikke bare ute etter en tur til Svenner.

Det må nok jobbes mer med et opplegg og vi må være flinkere til å "selge oss til folket". Det vil bli satt opp to seilingsplaner; en som henger til offentligheten nede på Skotta og en som er for medlemmene. Dette blir spennende, og det føles som et helt nytt kapittel i båtens historie er i ferd med å starte.

Til slutt vil jeg takke alle som har vært med og gjort en jobb for båten i året som har gått!! Håper vi sees på dugnad i januar, følg med på mail eller på våre nettsider frithjof.no

*mvh,
Linda N Augland*

Ken Aarsten Transport AS

Kranbil

Utleie/salg av lagercontainere
Transport/kranbiler
Tlf. 41 60 70 80
www.derdubor.noken_aarsten

Panasonic varmepumper



Mads H. Larsen

Mobil 979 89 247
mhl-mont@online.no

Kjære Frithjof venner!

Etter en sesong i Skottebrygga og et noe vekslende sommervær er nå båten klar for å gå inn i vinterdvalen etter en rehabilitering av kahyttaket og midlertidig utbedring av masten ved Risør Trebåtbyggeri AS.

Jeg vil sende en stor takk til de aktive i Frithjofs Venner som så tålmodig og pliktoppfyllende passer på båten og håndterer denne på en profesjonell og god måte. Det er flott at dere tar ansvar.

Likeledes vil jeg benytte anledningen til å takke alle passive medlemmer for deres medlemsstøtte til båten som er et kjærkommet bidrag til å holde liv i skuta.

Denne sesongen, som tidligere sesonger har vi vært så heldige å bli sponset av Jotun Produkter med olje og malingsprodukter hvilket vi er meget takknemlige for da det er en flott gave til båten.

Det rettes også en stor takk til Larvik kommune og UNI Stiftelsen for en god økonomisk støtte.

Den største takk vil jeg på vegne av Stiftelsen rette til Larvik Havn som har gitt Frithjof II en særdeles flott båtplass i Larvik på Skottebrygga og i tillegg sponset båten økonomisk.

Tusen takk Larvik Havn !

Denne sesongen har vi vært uten driftssjef da de aktive i Frithjofs Venner har tatt et felles ansvar for denne oppgaven. Vi vil imi-

dlertid arbeide for å få en ny driftssjef på plass til neste sesong.



For neste sesong er det besluttet at vi ikke seiler som passasjerskip men som lystbåt. Det betyr at vi kan ta med oss venner og bekjente på tur uten betaling men vil oppfordre til et bidrag eller sponsorstøtte for å støtte opp under driften av båten. Det vil bli utarbeidet retningslinjer for dette i samarbeide med Frithjofs Venner.

Den økonomiske situasjon for Frithjof II er vanskelig og stiftelsens styre vil gjennom vinteren arbeide aktivt for å finne en løsning for kommende vedlikehold, reparasjoner, utskiftinger og drift av båten i et tett samarbeide med Frithjofs Venner.

På vegne av Stiftelsens styre takker jeg for 2009 sesongen og ønsker alle sponsorer og medlemmer av båten en riktig god jul og en god ny seilsesong med gode og friske opplevelser på sjøen.

*Seilerhilsen fra
Einar A. Andersen
Styreleder*

Stiftelsen losskøyta Frithjof II

- Distriktets egen bank -

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



LARVIKBANKEN

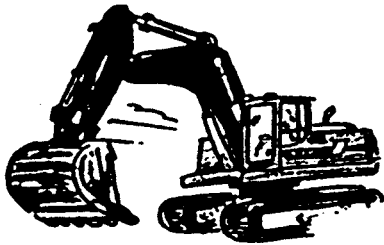
Brunlanes Sparebank

ADVOKATFIRMAET

BREKKE & Co.

DA

Telefon 33 18 52 00
Torvet 11, 3256 LARVIK



Gjelder det:

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

Ring 33 12 52 77



INGENIØR OG ENTREPRENØRFORR.

H.&K. SANDNES A/S

HEGDAL, 3261 LARVIK



Kulturminneårets utsendte veteran: “Gamle Oksøy”

Vårt skip er lastet med... fortellinger om kyst- Norge. Dette var temaet for det toktet veteranskipet "Gamle Oksøy" la ut på fra Oslo til Hammerfest i anledning Kulturminneåret 2009.

To dager etter starten fra Fredrikstad, satte Frithjof 2 los ombord i skuta før innseilingen til Stavern. Dagen var torsdag 14. mai. Regn, vind, Stavern visegruppe og ikke det helt store frammøtet ønsket henne velkommen! Kaptein Odd Nordahl Hansen var godt fornøyd både med været og med talen av varaordfører og leder av havnevesenet Knut Andvik.

Vi på vår side var stolt over at Frithjof, som Norges nest eldste losskøyte, nok en gang kunne sette los ombord i et annet verneverdig farttøy.

Etterhvert ble det bryggedans i sol og flere folk kom til.

Mange fulgte oppfordringen om å komme ombord for å se klipp fra kystens kulturlandskap; glimt fra livet på fyrstasjonene, lostjenester, havneanlegg og sjømerker.

Med bruk av multivisjon ble dette en svært interessant fortelling om dagliglivet i kyst-Norge- slik det var for ikke veldig lenge siden!

Kystverket markerer Kulturminneåret 2009 ved å sende Gamle Oksøy ut på seilas fra Oslo til Hammerfest i tidsrommet 12. mai - 21. juni 2009.

M/S Gamle Oksøy:

- Bygget i Haugesund i 1962 som forsyningskip for Kystverket, og seilte under navnet M/S Oksøy.
- Registrert som tankskip.
Brakte forsyninger av parafin og gass til fyrlyktene langs den norske kystleden.
- I operativ drift til 1996.
- I 1997 gitt som gave fra Fiskeridepartementet til Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter i Kristiansand.
- Har vernestatus og bevares i original og operativ stand.

← *Oksøy ved kai ved Dampskipsbrygga i Stavern.*



To seire og en annenplass i Nordisk seilas

Fredrik Lange-Nielsen

Også i år var det vanskelig å få med erfarne skøyteseilere i Nordisk Seilas. Men aktivt rekrutteringsarbeid ga resultater. Søndag 28. juli kl 18 sto Nicklas K. Heiersjø (16) Alexander Sastre de la Cruz (17) og Lars Ellef Skallstad (13) klare til å mønstre på hos skipper Fredrik Lange-Nielsen i stekende sommervarme. Første etappe gikk til Svenner der vi mellomlandet før vi fortsatte kl 8.00 neste morgen over et solblankt Skagerak til Halden. Rorvakta ble fordelt på to vaktlag. Ellers ble tiden nyttet til trening i å sette og berge seil og lære knoper og stikk.

Utpå ettermiddagen fosset Frithjof II inn Frierfjorden for fulle seil. En drøy time seinere, var vi på plass på utsiden av Speider-skøyta Christiane fra Drammen. Det myldret av fjortiser om bord til særlig for Lars Ellef, men ikke uten underholdningsverdi for oss andre heller. Det var møtt frem drøyt 20 fartøyer. Det er i minste laget for å kunne gjennomføre Nordisk seilas i det storslagne formatet som vi er vant til. Men norsk-danske arrangementsleder Nina Schjoldager og hennes stab gjennomførte et flott program likevel med åpning av seilassen på Torget og blant annet en uforglemmelig omvisning på Festningen.

Etter to dagers tropehete var vi klare for kappseilassen til Fredrikshavn i havgapet nord for Strømstad. Vi fikk en brukbar start og krysset ned Kosterfjorden i lett sørvestlig vind. Utpå ettermiddagen hadde vi hele feltet bak oss. Ettersom vinden løyet mot kvelden, sneik seilskøyta "Løperen" fra Fredrikstad seg opp i le. I nervepirrende minutter kjempet vi for å komme foran, men vi klarte det ikke og måtte vike bak i fisen hennes. Da vinden noen timer seinere ble helt borte, kom "Elisabeth" også drivende. Kl 03 ble seilassen avblåst. Vinneren

ble Elisabeth som da var kommet lengst. Vi vant likevel vår klasse mot norske "Ty", svenske "Mandalay", og danske "Randø".

Den bragden gjentok vi i Fredrikshavn lørdag 4. juli, der de tre klassene seilte en serie korte seilaser på hver sin bane. Bane-seilassen ble organisert som en cup. Frithjof kvalifiserte seg til finalen der hun beseiret "Randø".

Den siste seilassen gikk fra Fredrikshavn, rundt Lesø og nordover til Skærhamn i 8 – 10 m/sek fra vest. Mannskapet var nå styrket med Trond Skjærelund fra Kristiansand. Frithjof kom best ut, men ble etter hvert innhentet av Atlantica grunnet noen taktiske tabber. På lensen sør for Lesø tok vi henne igjen, men med rom 10 sekundmeter bidevindsseilas etter rundning, varte det ikke lenge før hun toget forbi med sine 540 kv.meter seil og 90 fot skroglengde. Utpå kvelden gled også slanke "Ty" forbi i le med sine 50 fot. Mannskapet var uansett fornøyd med en fantastisk seilas da vi gled inn i Skærhamn midt på natta som båt nr 3 en snau time etter Atlantica.

Men Nordisk seilas er mye mer enn Kappseilas med flott tradisjonelle seilfartøyer. Besøket i Skærhamn - på størrelse med Stavern - var en storartet opplevelse. Ikke



Frithjof vinner baneseilassen

minst fordi den lokale stoltheten, skonnerten "Athene" fylte 100 år. Da arrangementet i Skærhamn kulminerte i flott fyrværkeri tirsdag 7. juli, gled Frithjof ut i den skumrende sommernatten. En skog av armer løftet seg, og signalhornene blåste farvel og på gjen-syn neste sommer.

I 2010 går seilassen fra Kragerø 28. juli via Sotenaset (Smøgen) og ender opp i Hanstholm. Ta kontakt hvis du har lyst til å delta!

Fornøyd mannskap gleder seg over del-takelsen i Nordisk Seilas. F.v. Nicklas K. Heiersjø, Alexander Sætre, Lars Eilef Skalstads.



Åpning av Glade Dager i Stavern - 27 juni

**Lår var Frithjof 2 tilstede og kastet glans
Fr over åpningen av Glade Dager, der hun
paraderte fram og tilbake foran "nye"
Kronprinsen!**

Dette var kanskje dagen/helga med sommerens høyeste temperatur, 30 grader pluss - rammen rundt tilstedeværelsen var perfekt! Så var også tanken å vise oss fram, noe som var svært vellykket!

Vaffelstanden var på plass på Kronprinsen der paraden stoppet opp og folket samlet seg. Riktignok solgte vi sveler for å slippe å konkurrere med den veletablerte vaffelbua rett ved. Anne G. og Vigdis var fornøyd med godt salg, og lykkelige over Annes store partytelt som ga skygge. Dette var nesten som i "gamle dager", da køen var lang og vaffelgjengen solgte fra den gamle campingvogna. (Den som måtte fraktes



Fru Sabeltann inviterer til sjørøvertokt.

Frithjof vakte interesse.



tilbake til Larvik i mørket, grunnet sin nok-så dårlige forfatning)

Brit, godt kjent som” fru Sabeltann”, slapp til slutt opp på scenen for å reklamere for søndagens sjørvertokt.

Erling og Linda seilte etterhvert Frithjof til Dampskipsbrygga og slapp tilskuere ombord.

På den store sjørøversøndagen, 28.juni, tok skøyta tilsammen fire tokt med ivrige sjørøverbarn og like ivrige foreldre. I den forbindelse stekte vi vafler på Dampskipsbrygga, noe som ga oss en liten utfordring med hensyn til vann og strøm. Salget gikk ikke strykende, men sjørøverbarna likte vaffelpremien. Se bildene som taler for seg!

Sum, sum..:

Deltagelsen under Glade dager var positivt for å synliggjøre oss. Nyttige erfaringer tar vi med oss videre.

Kjære Frithjofvenner, vi er avhengig av dere for å kunne gjennomføre slike arrangementer på dugnad. Vi trenger hjelp til



Barske sjørøvere på bryggekannten.

neste års Glade dager og sjørøvertokt! Det er moro!!!

*På vegne av PR- gruppa,
Vigdis M. Amlie*

Vafler smaker



Colin Archer dager 2009

Med fjorårets CA-dager friskt i minne, var det store forventninger. Nesten tropenatt på Svenner, langbord dekket med reker og tilbehør, feststemte seilskøytefolk benket rundt bordet, og nesten tjue båter fortøyd rundt fyrbyggene.

Slik skulle det ikke bli i 2009. Torsdagen blåste det sterk kuling til liten storm, og Redningsselskapet og meteorologer gikk bredt ut i media og oppfordret båtfolket til å holde seg i havn. Det gjorde folk, også skøytefolk, og over halvparten av de forhåndsannemeldte båtene meldte sitt frafall. Asbjørg og Aksel på Svenner meldte om svær sjø og ikke tilrådelig å prøve å komme inn i fyrhavna. Dermed brant de inne med rekene og vi måtte tenke alternativer.

Vi regnet med at hvertfall noen båter ville ankomme Skotta lørdag som planlagt, siden det var varslet at vinden ville gi seg etter hvert. Kanskje noen til og med ville komme fredag? Så vi forskanset oss i Frithjof på

fredag ettermiddag, siden vi allerede hadde planlagt helgen i båt. Hvis noen kom, så skulle de hvertfall bli tatt vel imot. Kathleen og Leik kom også på plass inne i Skotta i løpet av fredagen. Og selvfølgelig Jærbuen.

Fredag kveld ankom "Blåmann" til Larvik, men de kom ikke inn i Skotta før lørdag formiddag. Midt på dagen lørdag ville vi ut og seile litt med Frithjof og Kathleen. Under manøvrering inne i havna fikk Frithjof tau i propellen. Etter en god times kamp med kniv og båtshaker fikk vi løs en stor kveil som hadde blitt virvlet opp fra bunnen av propellstrømmen. Vi småseilte rundt på indre fjord noen timer og viste oss fram.

Utpå ettermiddagen var det dekket til "afternoon tea" på Tollerodden. Stiftelsen Tollerodden hadde invitert, og det ble servert te og scones i engelsk tradisjon. I Archer-familiens tid på Tollerodden var det vanlig med slik "afternoon tea", så her var det snakk om å oppfriske gamle tradisjoner.

Bruk din lokalelektriker

H A F A

E L E K T R O • A S

LARVIK Tlf: 33 13 38 88

Omtrent samtidig med dette ankom skøytene Vilde fra Oslo og Elisabeth fra Nøtterøy. Sammen med Blåmann fra Kristiansund var det nå tre besøkende skøyter.

James Ronalds foredrag om Jærbuen på museet var godt besøkt. Omtrent parallelt med at parkarrangementet begynte på Tollerodden litt senere, tente vi grillen nede på brygga. Det var allerede tidlig i planleggingen av dagene bestemt at det skulle være varm grill for båtfolket til å grille medbrakt mat. Etter å ha hygget oss med maten, hadde vi alle sammen en runde til alle båtene der båteier fortalte om sin båt. Dette var veldig hyggelig og interessant, og alt i alt en fin måte å samles om båtene våre.

Galeasen Svanhild hadde ankommet Østre Brygge litt tidligere på kvelden, og anført av Frithjof-venn Jostein Blikstad, kom folkene derfra for å hilse på. Totalt sett sitter vi igjen med mye positive tilbakemeldinger fra de tilreisende båtfolkene. Og neste år håper vi at vi ikke blåser bort, slik at vi får ennå flere besøkende båter.



Tlf. 33 47 17 00

Pindslevn. 1B
Boks 1063,
3203 Sandefjord

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



RS 14 STAVANGER på sin siste seilas

Ei flott gammel redningsskøyte kommer for fulle seil inn Larviksfjorden. Frithjof II setter seil for å møte gjesten. Vi møter henne sammen med "søstrene" Katleen og lystbåten Jærbuen (bygd i 1898)

RS Stavanger er på sin siste seilas fra Mellomverftet i Kristiansund til Bygdøy i Oslo. Selvfølgelig må hun en liten tur innen sitt "fødested" i Larvik.

Ikke alt er veldig forandret på hundre år, skøyta finner veien omtrent rett inn i steinene den en gang stevnet fra. Godt gutta ombord har gjort dette før og vet hva de gjør.

Her er ingen motor. Men med hjelp av seilet og kraftige årer manøvreres hun inn i Skotta. Det ser imponerende ut mon tro hvordan mannskapet klarer å håndtere dette når det er stri strøm eller "mye vær"?

På land står mottakelseskomiteen klar med flagg og fotoapparat. Denne gamle redningsskøyta skal bevares og settes inn i en helhetlig utstilling om Redningsselskapets historie på Bygdøy. På



land, i et lite hus, men med utsikt til sjøen får vi håpe. Det er viktig for ettertiden at en av disse båtene får være et levende museum.

Hun er unik og original. Sitat Riksantikvaren: ”I løpet av de 61 årene som fritidsfartøy, gjennomgikk den bare bagatellmessige endringer, sammenlignet med hva de andre skøytene var utsatt for. Fartøyet er følgelig i alt vesentlig slik det var da det forlot Colin Archers verft i 1901. Særlig er dette spesielt hva innredningen angår”

Det er spennende å komme ombord å se. Vannet blir oppbevart på tønner, det er ved og kullovner til bysse og oppvarming. Og hyggelige folk har sikkert også fulgt båten i alle disse årene. Kaptein Johan J. Petersen

har mye å fortelle, mannskapet likeså.

Seinere på kvelden, etterat mannskapet på fire har fått en velfortjent dusj, blir god mat inntatt på Tollerodden. Hele byen er invitert til det som skal vise seg å være et innholdsrikt og svært interessant foto/foredrag om Stavangers nåtid og fortid.

Hele ferden til RS Stavanger er dokumentert av NRK, også besøket i Larvik. Vi er overbevist om at alle kystkulturinteresserte virkelig har noe å glede seg til!

Vigdis Amlie



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

Redningskøyte 14 ”Stavanger”

Av Jeppe Jul Nielsen.

Kortet ned av Fredrik Lange-Nielsen

Redningsskøyta ”Stavanger” ble bygget som redningsskøyte nr 14 i 1901. Hun ble et barndomshjem for Jeppe Jul Nielsen. Stavanger ble også arven etter en far han knapt kan huske. I 15 år til sammen har Stavanger vært Jeppes hjem. Dette sammendraget er basert på Jeppes fremstilling av Stavangers historie som er å finne på <http://jeppejul.home.online.no>

Lengde over dekk: 14,35 m (47,1') (målt utvendig stevner)

L. i vannlinjen:	12,50 m
Bredde:	4,65 m
Dypgående:	2,35 m
Jernkjøl:	6,5 tonn
Ballast:	6 tonn
Deplasement	31 tonn

Redningsselskapet kjøpte ”Stavanger” i 1997 for gi båten videre til det rette museet. Nå i 2009 kommer hun under endelig under tak i Norges Sjøfartsmuseum på Bygdøy i den eksisterende båthallen.

Fullt utrustet kostet Stavanger Kr 10.363,78. Det utgjorde ca 23 årslønner for en båtbygger den gangen og tilsvarende kanskje 7-8 millioner i dag uten motor og elektronikk som ville kommet i tillegg i vår tid.

Tegningen til RS 1 ”Colin Archer” er en hardværs/slepe-utgave av losbåtene han bygde. Redningsskøytene har høyere fribord og tyngre kjøll/ballast, men er litt slankere. Båtene er derfor tyngre enn losskøytene i forhold til bredden hvilket gir bedre framdrift og manøvrering i hardt vær. Da kunne redningsskøytene slepe inn 5 -10 mindre fiskebåter eller 3-5 motorkuttere av gangen.

”Svolvær” typen, RS 12

Fra og med RS nr 12, ”Svolvær”, lagde Colin Archer en tyngre, mer underskåren type med bedre manøvreringsevne og fyl-

ligere akterskip. Redningsselskapet anså endringene for meget tilfredsstillende. ”Stavanger” ble i tillegg litt dypere akter enn ”Svolvær” og fikk flere nye løsninger. Lesere av ”Jarlsberg og Laurvigs Amtstidende” fikk 22. mars 1901 en saklig innføring i RS 14’s tekniske nyvinninger:

”Stavanger, den ved Archers værft sist byggede redningsskøite, er nu fuldt ferdig og vil i eftermiddag drage ud paa prøvetur. For at overvære denne og paa redningsselskapets vegne ovetage den nye skøite ankom imiddags selskapets sekretær, Dr. Ville. Skøiten vil i den første tid krydse i det herværende farvand for så at drage nordover til Trondhjem, hvor dens station vil blive.

Banjer, garnering og endeskotter danner en indre båt, som vil holde båten flott i tilfelle der slås hull i ytterhuden. Om bord på skøiten foretoges igaar en prøve av de vandtette skot. Vandet blev sluppet ind gennem hul i skøitens side, hvorved den strax sank en 8 á 9 tommer, men viste seg ful-

stændig at flyde på den vandtætte garnering og skotter.

Skøitens indvendige indredning er omtrent som de tidligere skøiter. Dog har man i "Stavanger" innskærket køipladsene, saa der kun er 4 indbygde køier, medens bænkeene er saaledes indredet, at de ogsaa kan benyttes som soveplads. Derved har man opnådd at faa mer plads.

Med oljebeholderen har man paa "Stavanger" gjort den forbedring, at beholderen med rørledning er anbragt lige ved siden af komfuren, hvorved opnaaes, at man altid vil have bølgedæmpende olje til disposition. Det har nemlig vist sig ved de andre, at oljen har frosset i beholderen.

Blant andre forbedringer ved denne skøite nævner vi en smule større tungere jernkjøl, en selvlensende styreluge samt bedre rum innvendig."

Konstruksjon

Redningsskøytene ble bygget med 1,5 toms eik på grove tettsittende spanter med mellomliggende eikeribber. Krumvokst furu i spant og knær bidro ytterligere til å styrke konstruksjonen. Slikt kvalitetsarbeid faller for dyrt i vår tid. Takket være tyngre og dypere kjøll enn tidligere redningsskøyter kunne "Stavanger" føre mer seil i hard vind og takle tyngre slep når det stormet som verst. Den synkefrie konstruksjonen hadde imidlertid en ulempe. Den var også lufttett. Colin Archer hadde inkludert lufteluker i garneringen oppunder dekket for å forebygge råteskade, men uforstand og mangelfull kontroll førte til at lukene ble oversett og råte likevel ble et problem.

I tjeneste

En time over midnatt 14. oktober 1999 raste en katastrofe inn over fiskeflåten på Titranhavet i Sørtrøndelag. Orkanen tok 142 fiskere og 29 båter. Fiskeribygda Titran sørvest på Frøya mistet 32 menn. Dette var

en sterk søknad om redningsskøyte. "Stavanger" fikk derfor fast stasjon på Titran i hele sin tjeneste.

Fra da avhadde fiskerne redningsskøyta med seg natt og dag i 9 av årets 12 måneder. Det var mer enn normalt, men farvannet og været var farlig, og det var langt mellom redningsskøytene. Når fralandsstormer truet med å feie små råseilbåter til havs, dukket redningsskøyta ut av sjørøkket og tok dem på slep. Opp gjennom årene har 2976 båter fått slep i sikkerhet eller mottatt annen assistanse. Uten "Stavanger" ville trolig hundrevis av båter og menn blitt borte på havet.

Når været ble vilt og andre søkte nødhavn, gikk redningsskøyta også ut som ambulansefartøy eller skyssbåt for doktoren. Post og forsyninger ble seilt fram til isolerte øysamfunn uansett vær og årstid. Vedlikehold og reparasjoner ble gjort om sommeren da behovet for redningsskøyta var minst. Vi sommerseilere kan knapt ane hvilke drama som må ha utspilt seg i de lange svarte stormnettene når isvannet veltet inn over dekket og sjøsprøyt glaserte riggen med is. Det langt fra datidens nøkterne loggbøker til vår tids tabloide virkelighetsbeskrivelser:

"Den 7de mars 06 var det Uveir, S.W. med regn, Landligge. Kl. 6 om ettermiddagen kom der folk om bord i RS og anmodet om at krydse præsten og doktoren til Svelingen; omtrent 18 kvartmil seilads. Først fik vi doktoren om bord og gikk under seil, derpaa holdt vi opp til Haavig og fik der præsten om bord. Vinden økede paa til orkanaktig storm. RS krydsede dog op fik ankeret i bunden kl ½ 11 om natten, men paa grund av stormen og sjøgangen kunde ingen komme i land før kl 1 midnatt."

Dessverre er "Stavanger"s loggbøker forsvunnet, men en loggbok fra 1901-1917 ble nylig funnet på et naustloft. Folk som sitter på slike dokumenter oppfordres til å slutte med det og kontakte Jeppe.

I 1924 fikk "Stavanger" fenderlisten rødmalt. Dette var ledd i en uniformering av redningsskøytene, så de lettere skulle skille seg ut fra andre skøyter. Fire år seinere kom radiomottaker om bord. Da kunne skøyta formidle stormvarsler videre til fiskerne i Titran havn.

Vedlikehold

Etter 22 år, ble den første større reparasjonen utført. Flere spanter på begge sider akterover ble skiftet eller delvis forstykket. Noen av de øverste bordgangene, deler av dekket og kjølbolter måtte også skiftes ut. Etter hvert ble dårlig forbindelse mellom skrog og dekk også et vanlig problem som medførte lekkasjer rundt dollbordet. Forfallet avtok med bedre lufting. I inspeksjonsrapporten fra 1929 står det:

Skøitene er i den senere tid ikke til å kjenne igjen efter at der er gjennomført ventilasjon på alle. De er herved blitt tørrere og behageligere å oppholde seg på, ligesom der ikke er noen tvil om at de vil vare lengre. De siste årene var det ikke nødvendig med annet enn vanlig vedlikehold og litt småreparasjoner.

Til tross for forslag om motor i redningsskøytene fra 1908, forble driften av "Stavanger" basert utelukkende på seil i hele hennes tjenestetid. Forklaringen var enkel. Seil fungerte best når det blåste. De trakk best og virket bestandig. Når det blåste lite, var det heller ikke behov for redningsskøyte. Derfor kunne "Stavanger" tas ut av tjeneste i original stand i 1938. Da hadde hun redet 12 båter med 42 mann & 2 skip med 11 mann fra forlis i tillegg til alle som hadde fått slep og assistanse.



Vedlikeholdsfrie sprosser
91511530 - 95775699

Losskøyta Garibaldi fra Nevlunghavn. Del 4

Even Farnen

Så støtte vi for første gang. Jeg følte, hvor stenene knaste under vår kjøl. Båten krenget sterkt over, blev løftet igjen og båret videre - forbi odden - like inn i brenningen. - - -

Ordene ovenfor er hentet fra en av de siste sidene i boken "På eventyr i Sydhavet" skrevet av Erling Tambs, hvor han inngående skildrer seilskøyta "Teddy`s" forlis.

Men la oss gå 2 år og 7 mndr. tilbake i tid. Etter å ha seilt den lange veien over Atlanterhavet, var det en ubeskrivelig lettelse for Julie og Erling å få øya Tobago nord for Venezuela i sikte. Nå hadde de kontroll på hvor de befant seg. Erling kunne tenke seg å avlegge Port of Spain på Trinidad et besøk, men på grunn av ustadig vær og sterk motstrøm ble det oppgitt. Etter å ha kommet nærmere Venezuelas kyst, fortsatte ferden vestover, de holdt seg syd for Margarita og flere andre øyer, for å unngå kjeden av grunner og små øyer som befinner seg i dette farvann. Høyrøstede sjø- og vadefugler fantes i store flokker. Så, den 16. august 1929 nådde Julie og Erling byen Willemstad på Curacao etter 48 døgns seilas fra Las Palmas. Oppholdet her ble av 9 ukers varighet. Dengang fantes verdens største oljeraffineri (Shell) på Curacao, og av den grunn hadde øya et meget stort anløp av større skip, deriblant mange norske.

Det var både hyggelig og nyttig for "Teddy`s" mannskap å kunne besøke landsmenn ombord i noen av disse skip, og trak-

tementet var det slett ikke noe i veien med. Mangen godbit i form av mat ble også sendt ombord i skøyta. Under oppholdet var det nesten ikke vind, og varmen var svært plagsom.

Da Erling kastet loss i Willemstad med kurs for Cristobal, var han noe i tvil om de skulle legge veien om Aruba. Etter noen timers seilas la han skøyta bi for natten, og oppdaget da at bunnvannet sto jevnt med kahyttsdørken.

Etter å ha betjent håndpumpen en times tid, ble det klart at vannstanden heller var høyere enn da han startet å pumpe. Å gå til køys nå var utenkelig, det var bare å falle av, og styre for Aruba. De slet og pumpet hele natten, og den påfølgende formiddag, og vannet sto nesten en fot over kahyttsdørken ved ankomsten til San Nicolas Bay på Aruba ved middagstider. Etter iherdig pumping og lensing med bøtter ble problemet løst. Tørken på Curacao hadde i sannhet vært hard med skroget over vannlinjen.

Erling konkluderte med at det var best å få skøyta på land for tetting, noe som egentlig var unødvendig, siden skroget under vannlinjen var tett. Det å få "Teddy" på det tørre ville medføre omkostninger, og hva gjør man da, når pengene var oppbrukt på Curacao?

Erling fikk da en idè, hvorfor ikke holde et foredrag? Iført sin blå sjeviotdress gjorde han sin entrè for stedets mektige mann, generaldirektøren for oljeselskapet Standard Oil.

Direktøren var bare positiv, foredraget

kunne holdes i den store Mess Hall, uten vederlag. Annsen i stedets lokalavis inneholdt vel ikke bare sannheter, men effektiv var den. Det ble fullt hus på foredragskvelden, og selv om luft-temperaturen var veldig høy, ga tilhørerne uttrykk for at de hadde moret seg, hvilket Erling også gjorde. Utbyttet av foredraget var mer enn nok til å ta båten opp, og få den tettet. Arbeidet ble utført av en liten gjeng med håndverkere.

Julie, Erling og lillegutt hadde et komfortabelt opphold på omkring 3 uker på Aruba, noe som for en stor del skyldtes de mange skandinaver som var ansatt i Standard Oil.

En kveld fikk de forresten besøk av en ung gutt fra Larvik, en av Colin Archer's sønnesønner. Trolig var han mannskap på en båt som var innom.

Den 17. november forlot "Teddy" Aruba, med en ny og annerledes seilføring. Et firkantet solseil med kraftige lik ble rigget til som råseil. De ventet vedvarende frisk akterlig vind. Seilet målte knappe 15 m², og til å begynne med var farten heller dårlig. Etterhvert ble vinden frisk nok, og morgenen etter logget de 9 knop, kun med råseilet, åren som ble benyttet som rå bøyde seg faretruende. Det ble nå seilt kontinuerlig, dag og natt, og etter 4 1/2 døgn befant de seg utenfor kysten av Cristobal. Utseilt distanse var omtrent 800 n.mil! Det skyet over, og et usedvanlig kraftig regnvær satte igang, det varte over et døgn. I slikt vær var det nytteløst å tenke på landkjenning, det var bare å ta det med ro, nå med bare fokka satt, for å redusere den voldsomme slingringen. Vær og vind var vekslende, så det gikk ennå mer enn 2 døgn før Erling kunne la ankeret gå, ganske nær land i Colon.

Neste etappe var å komme seg gjennom Panamakanalen. Her ble tålmodigheten virkelig satt på prøve. Myndighetene hadde

store betenkeligheter med å slippe gjennom en båt som ikke hadde motor. Så, etter 7 ukers venting fikk "Teddy" slep med en amerikansk motoryacht det lille stykke opp til slusene ved Gatun. Om ettermiddagen var slusene passert, og Julie og Erling satte seil på Gatunsjøen. Tre timer seinere var de midtveis gjennom kanalen. Tidlig på natten fortøyde de ved en liten brygge ved Gamboa, og gikk til ro. Fra Gamboa ble "Teddy" slept til Miraflores-slusene av en motorbåt. Her ble det noen timers venting på grunn av nordgående skip som skulle sluses gjennom. Da det ble "Teddy's" tur ble fokka satt, og de seilte inn i kammeret, her fikk de selskap av 2 dampskip. Nedenfor slusene ble "Teddy" møtt av en motorbåt som var sendt av havnekapteinen i Balboa. Båten slepte skøyta til sin nye ankerplass ved Balboa Yacht Club. Oppholdet her ble av ca. 3 måneders varighet, og "Teddy's" mannskap kortet tiden med fisking og utflukter her ved kanalens Stillehavsside.

Mange av kapitlene til Erling Tambs's første bok om ferden ble også skrevet her. For "Teddy's" mannskap ble insekter og kakerlakker etterhvert en plage.

Om formiddagen 17. april 1930 brøt de opp, og drev utover med strømmen, og i variabel vind kom de seg ut av kanalinnløpet med dets mange sandbanker. Om kvelden satte de lanternene, "Teddy" var ute i det enorme Stillehavet.

Neste bestemmelsessted var Cocos-øya, hvor det skulle befinne seg en skatt. Etter 15 1/2 døgn seilas i høyst variable vær- og vindforhold nådde de øya, hvor de ble værende i 10 døgn, men noen skatt ble ikke funnet. Men det var virkelig en skatt på øya, gull og juveler til en verdi av 12 millioner pund sterling ble funnet av en Canadisk ekspedisjon.

I månedene som fulgte hadde familien Tambs mange spennende opplevelser både under seilas og under de mange strandhogg de foretok på forskjellige øyer i Stillehavet.

Den 6. januar 1931 ankom de Auckland på New Zealand. Etter noen dager med div. reparasjoner og pussing av "Teddy", reiste Julie, Erling og lillegutt (Tony, som han nå ble kalt) den lange veien til Hawkes Bay - distriktet med rutebilen. Erlings tante, Hilda, hadde nemlig invitert dem til å besøke henne på sin fårefarm. Her hadde de en herlig tid, men også en uhyggelig opplevelse. Den 3. februar 1931 kl.10.49 ble området hjemsokt av et kraftig jordskjelv. Alle bygningene på farmen ble skadet, og i byene Napier og Hastings ble 258 mennesker drept. Det henvises til Erling Tamb's 2 bøker om ferden med "Teddy" for mere detaljer om jordskjelvet, og selvsagt mye mer om ferden, som må utelates i disse artikler. Tre uker etter jordskjelvet, vendte familien Tambs tilbake til Auckland.

I løpet av tiden som fulgte, deltok Erling i en kappseilas med "Teddy". Han plukket ut mannskap blant sine nye venner i Auckland, Julie og Tony skulle bo hos en norsk familie i byen. Det skulle seiles under "forseglede handicaps". Starten var i Auckland, innkomsten i Sydney i Australia, distansen var 1260 n.mil.

"Teddy" vant seilasen på handicap. Det ble en langtekkelig regatta, vinden var for en stor del helt elendig. Det er helt klart at hadde det vært god vind, hadde "Teddy" vært langt foran de andre båtene i mål. Etter noen dager i Sydney, vendte "Teddy" tilbake til Auckland. Tilbakereisen ble også en tålmodighetsprøve, nå var det frisk vind, stikk i stevn.

Etter ankomsten hadde Erling det ganske så travelt med å komme seg opp i byen. Han

hadde i friskt minne at i Las Palmas hadde Julie ordnet det slik at det ble påmønstret en annenstyrmann for 2 år siden. Erling var urolig for hva Julie kunne ha funnet på, og ganske riktig, hun hadde mønstret på en "salongpikere". Hun fikk seinere maori-navnet Tui, og vi setter pris på at "salongpikeren" Tui er medlem av Frithjofs venner, nå vel 78 år seinere.

Etter noen måneders opphold i Auckland, stakk "Teddy" atter til sjøs, foruten Julie og Erling var begge barna ombord. Nå var det øyene i Tonga-gruppen som skulle utforskes. Etter en tur som varte i 2 måneder vendte "Teddy" atter tilbake til Auckland, julaften 1931. Avbrutt av noen kortere turer med båten ble de nok en gang værende noen uker i byen.

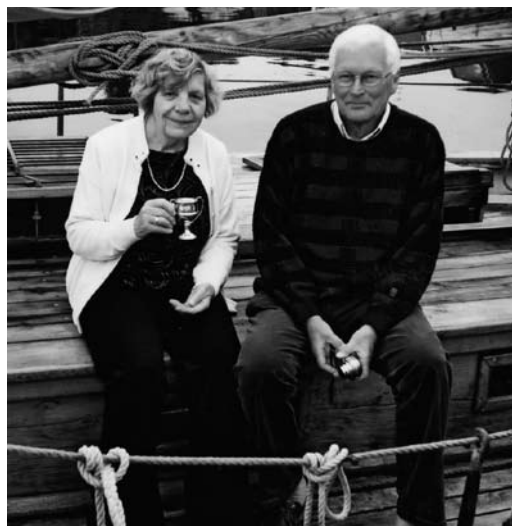
Så, lørdag 5. mars seilte "Teddy" påny ut fra havna i Auckland, målet nå var Brisbane i Australia. I mørkningen begynte det å blåse opp fra øst. Erling besluttet å gå inn til Manison House Bay i ly av Kawau for natten. Kawau er en bebodd øy ca. 30 n.mil fra Auckland. Kl.10 om kvelden fortøyde de ved bryggen, det gikk greit i mørket, Erling hadde vært der mange ganger før. Neste dag blåste det en veritabel storm av øst - nordøst, denne varte i 3 døgn.

Onsdag morgen var stormen løiet av. Ved ellevetiden gikk de under seil, vinden var lett, sydlig bris. Det var sterk nordgående strøm. Ca. 2 timer senere var "Teddy" klar av revene, og kunne strekke sønnenfor Kawau over mot sydpynnten av en liten holme kloss ved Kawau's sydostpynt. Dønningene som var svære etter stormen, brøt uavlatelig rundt odden på Challenger Island, som er navnet på den ca. 400 m lange holmen.

Det virket som om vinden frisknet litt etter-som skøyta nærmet seg odden, men

strømmen førte ”Teddy” sterkt leverts. Omkring 100 m fra odden forsto Erling at dette ikke gikk, og besluttet å stagvende. Rorkulten ble lagt i borde gang på gang, uten virkning. Vinden hadde dødd ut, skøyta var i strømmens makt. Her på vestsiden av pynten var sjøen smul, mens på østsiden brøt dønningene over knausene så skumsprøyten sto. Erling sprang forut og la ut en åre, og rodde som en avsindig, Julie løsnet fallene. Så brakk åren!

Erling forsto at slaget var tapt. Han ropte til Julie at hun skulle hente opp lille Tui som lå i sin køye i kahytten. I det samme ble ”Teddy” kastet sideveis mot fjellknausene. Det braket og bruste, mens planker og rundholter ble splintret. Bommen feide att og fram lavt over kahyttkappen i takt med båtens rulling. Erling fikk løsnet Tony fra sin sele, og i et kjempesprang kom han seg opp på klippen med gutten. Han kom seg atter ombord, og tok Tui fra sin kone, og ba henne komme seg i land. Hun gled eller hoppet for kort, og forsvant i bølgene mellom land og båten. Erling skrek at hun måtte svømme ut. Det lyktes endelig for Erling å komme seg iland med Tui, og levere henne til Tony, med pålegg om ikke under noen omstendighet å slippe tak i henne.



Bilde tatt ombord i ”Garibaldi av 1989” ved Skottebrygga, 21-7-2007. Tui med pokalen som hennes far vant i Trans-Tasman racet i 1931. Ved hennes side, Nils Henrik Lund, oldebarn av los Wilhelm Josephsen.

”Teddy” hadde nå så mye slagside at dekket var tilnærmet loddrett, samtidig som skøyta jaget att og fram i den opprørte sjø. Julie ble hvirvlet rundt i vannmassene, en gang forsøkte hun å komme seg på land, men ble trukket ut igjen av neste brott. Den brukne åre lå i vannet, Julie grep den og svømte



MURERMESTER
JAN EIDE A/S

Mur - Puss - Flisarbeid

Tlf: 950 68 185 / 33 11 45 38

www.faktorx.no/janeide

Forlang
Augustad's
prima
Skraatobak

Østlands-Posten.

Færevil og omegns dagblad

Trykksaker
av alle slags
leverse hurtig.

ØSTLANDSPOSTENS
TRYKKERI.

Fr. 95. Bladet utkommer alle hverdags middag og korter forskudd.
via kr. 4.00 pr. kvartal, kr. 1.00 pr. måned og kr. 0.25 pr. uke.
Abonnement kan tegnes på alle postanstalter samt i ekspd.

Lørdag 23. april 1932.

Annonsor betales med 14 øre pr. millim. for alm. plass, 1ste
2aan og 3dje side 30 øre. Reservert plass og utenlandske an-
nonser 25 øre tillegg på alle salser. Annonsor i teksten 50 øre

Båteiere

beholdes: Prima Fållak, Råj-
Kulliere, Blakkrut, Bussat
billigst i

FARVEHANDELEN, Torv.

Overrettskasser

Inn Spellberg

Procedyre, inkasso, ordninger.

stebibcentralen, Namsetg. 9 II.

Telefon: Kontoret 1090.

Privat: 1066.

Kontorid 9-2, 5-6.

Lørdag 9-2.

Tannlæge

Yvillia Erikstein

David Christensens gård II etg.

Kontorid 9-2 og 4-7.

lontgen. Telefon 1256.

Tannlæge

Longva

Lillelervet

Kontorid 9-2 og 4-7.

lontgen. Telefon 1251.

Tannlæge

Olaf Mjelva

slange Christensens toft, prest-
gals Prinseng. 17.

-2 og 4-6, 17. 1871.

Tannlæge

Clason

Stavern.

Kontorid 9-2 og 4-7.

Overbevist.

Joh. 16, 5-16.



Av pastor H. E. Wisløff.

Kolbotn.

Guds gavner er mange og sto-

re. Hvem kan telle eller måle

dem? Hans største gave er tale-

mannen — den Helligånd. In-

gen gave forandrer et menneske

slik som denne, hvor den tas

imot i tru.

Hvad er den Helligaade gave?

«A herrens gave mig, og Jesus

i vårt evangelium. Derfor kun-

de ikke Anden gir før / — var

gitt gjennom hans og grav-

hjem til sin far.

A helliggjøre Jesus vil si å

gjøre Jesus stor for en synder.

Ikke stor som et uttømmelig

ideal. Ikke stor som en tryk-

despot. Men stor i sin kjær-

tehet.

Andelige liv, jo mer fylt blir det
av frigjort glede og frimodig-
het. Det gir kraft til vandr-
ingen i hans fotspor.

Men skal vi få se hvor stor

Jesus er, må vi først få se hvor

små vi i virkeligheten er. Der-

for må Anden først få rive ned

alle storhetstankene i oss. Han

må få overbevist oss.

Nu går Andens gjerning ut

på å overbevise om tre ting, sier

Jesus.

Først om a ynd. Har du fått

opleve hva synd er? Har An-

den fått vise dig din synd?

Vet du hvad den heter? Her:

at du ikke tror på Jesus. Et

ødsdøst for all egenrettferd-

het. Du har kanskje levet det

hederlige, rettferdige liv. Men

Anden vil overbevise dig om at

du kan være fortaapt likevel. Ti

det er din synd at du ikke tror

på Jesus.

Er du overbevist? Følg dog

din overbevisning og skynd dig

til Jesus! Ti ikke å gjøre det

fører uvoglerlig til forherdelse!

Gjør ikke Anden sorg.

Har du latt dig overbevise om

dette, fører Anden dig til det

anset. Han overbeviser om rett-

ferdighet.

Han peker på Jesus for dig.

Han viser dig det verk som var

ferdig da Jesus gikk til Pado-

ren. Han viser dig Golgata og

den tomme grav.

Den rettferdighet er nok for

dig. Du trenger ikke mer. I

Jesus blod har jeg syndene for-

lattelse, fred og glede. Blodet

gjør. Naden er nok. Han er

billig.

Da «Teddy» forliste.

Erling Tambs og frue

forteller om hvorledes

den ulykkelige hendelse

foregikk og om deres

fortvilte kamp for livet.

Forfatteren Erling Tambs

som sammen med sin frue og

sine to barn fortar en reise

rundt jorden i en norsk primitiv

seilbåt, var som bekjent i mars

måned utsatt for et uhell som

nær kostet dem livet. I den

svære sjø blev deres båt «Ted-

dy» kastet inn på noen farlige

skjer i nærheten av Auckland,

New Zealand, med den følge at

båten blev fullstendig vrak. Det

lyktes Tambs å svømme i land

med begge småbarna på ryg-

gen, mens hans hustru reddet

sig ved å klynge sig til et løst

bord.

Vi har fra New Zealand mo-

tatt endel aviser som forteller

om ulykken, og har oversatt føl-

gende utdrag:

Måten forlot Auckland siste

Uke for å seile til Brisbane,

og etter å ha vært innom den

Kawau for å søke ly for stormen

som blåste op, fortalte rel-

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-

under etapien av Challenger

Island. Tilsynelatende var alt

gode.

Men som er i Kristus selver

over den onde. Her er bellig-



«Teddy» under seil.

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-

under etapien av Challenger

Island. Tilsynelatende var alt

gode.

Men som er i Kristus selver

over den onde. Her er bellig-

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-

under etapien av Challenger

Island. Tilsynelatende var alt

gode.

Men som er i Kristus selver

over den onde. Her er bellig-

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-

under etapien av Challenger

Island. Tilsynelatende var alt

gode.

Men som er i Kristus selver

over den onde. Her er bellig-

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-

under etapien av Challenger

Island. Tilsynelatende var alt

gode.

Men som er i Kristus selver

over den onde. Her er bellig-

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-

under etapien av Challenger

Island. Tilsynelatende var alt

gode.

Men som er i Kristus selver

over den onde. Her er bellig-

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-

under etapien av Challenger

Island. Tilsynelatende var alt

gode.

Men som er i Kristus selver

over den onde. Her er bellig-

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-

under etapien av Challenger

Island. Tilsynelatende var alt

gode.

Men som er i Kristus selver

over den onde. Her er bellig-

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-

under etapien av Challenger

Island. Tilsynelatende var alt

gode.

Men som er i Kristus selver

over den onde. Her er bellig-

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-

under etapien av Challenger

Island. Tilsynelatende var alt

gode.

Men som er i Kristus selver

over den onde. Her er bellig-

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-

under etapien av Challenger

Island. Tilsynelatende var alt

gode.

Men som er i Kristus selver

over den onde. Her er bellig-

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-

under etapien av Challenger

Island. Tilsynelatende var alt

gode.

Men som er i Kristus selver

over den onde. Her er bellig-

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-

under etapien av Challenger

Island. Tilsynelatende var alt

gode.

Men som er i Kristus selver

over den onde. Her er bellig-

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-

under etapien av Challenger

Island. Tilsynelatende var alt

gode.

Men som er i Kristus selver

over den onde. Her er bellig-

sen igår formiddag kl. 10. «Ted-

dy» blev observert like før kl.

1.30 middag av dampskibet

«Duchess», og seilte da tett op-</

Året etter dro familien hjem til Norge, og bosatte seg på Oddane ved Nevlnunghavn. De reiste med et stort dampskip "Rotorua" av New Zealand, avgang Wellington 7. juli 1933, ankomst London 15. august 1933. Herfra kom de vel videre med et annet skip til Norge.

Kilde:

Bøkene Fribytterferd til fjerne farvann og På eventyr i Sydhavet, av Erling Tambs.

"Teddy", eller "Garibaldi" som den opprinnelig het, ble ikke glemt, noe som trolig skyldes bøkene som Erling Tambs skrev om ferden. Sommeren 2007 ble det arrangert interessant møte ved Skottebrygga i Larvik. Jo Wennesland var elskverdig å komme med sin båt "Garibaldi", som er bygget etter de samme tegninger som "Garibaldi" av 1895 er bygget etter. Tui, med sin datter Karin møtte opp. Tui er sannsynligvis den eneste nålevende som noengang har seilt med "Teddy". Likeledes møtte Nils Henrik

Lund opp, han er oldebarn av losen Wilhelm Josephsen, "Garibaldi's" første eier.

N. H. Lund har sannelig gått i sine forfedres fotspor. Etter å ha seilt som styrmann i utenriks fart, ble han losbåtfører på "Store Færder" ved Stavern losstasjon. Etterpå tok han skipsførereksamen, Dernest loseksamen for strekn. Svenskegrensen - Porsgrunn, med innenforliggende havner. Seinere ble sertifikatet utvidet nedover kysten til Kristiansand. I 1969 tok han høyere skipsførereksamen. I omkring 11 år var han statslos, med base i Horten. Dernest var han losoldermann i Grenland, etterfulgt av jobb som losinspektør i Kystdirektoratet. Listen er enda lenger. Pr. idag driver han eget konsulentfirma i maritim sektor. Det er en gammel los-slekt N.H. Lund tilhører, det kan dokumenteres loser helt tilbake fra år 1724, altså 285 år. Finnes det noen eldre los-slekt i Norge? På treffet ved Skottebrygga var også 2 representanter fra historisk/museal gruppe i Frithjofs Venner tilstede. Det ble en særdeles hyggelig kveld, som vi ikke glemmer så lett.

ELFAGAVTALEN Trenger du elektriker?

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

230 Elfagbedrifter over hele landet står bak dette løftet.

Prøv oss!



E. Sommerfelt AS

Telefon: 33 18 30 15

ELFAG - NÅR DU TRENGER ELEKTRIKER

Seilingsansvarliges oppsummering av seilsesongen 2009

Sesongen 2009 begynte med landsetting av Frithjof på Kanalkaia ca. tre uker før Påske. I løpet av noen hektiske og kalde ettermiddager og kvelder ble bunnen og skutesisider gått over. Frithjof ble sjøsatt igjen før palmesøndag, så det ble båtpuss i Skotta i påska.

Vi har fortsatt med passasjersertifikat til 12 passasjerer. Dette har også i år ført til at vi har måttet takke nei til et par forespørsler. Det har generelt vært liten etterspørsel etter turer, men våre faste gjester fra Stiftelsen Signo i Andebu har fått 6 turer. Vi har kjørt Kulturskrinet for skolene, bortsett fra noen dager med tekniske problemer. Det ble kjørt tilsammen åtte dager.

14. mai var vi ute på fjorden og satte los på Kystverkets gamle båt "Gamle Oksøy". Båten var på en turné som skulle dekke hele kysten, med bl.a. utstillinger om Kystverket om borde

Vi har gjennomført seilkurs over fire kvelder.

Vi seilte noen timer med "oppvisning" på havna i Stavern under åpning av Glade Dager. Vi gjennomførte fire sjørøverturer for barn dagen etter.

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

2009	2008	2007	2006	
Dag / døgnturer for medlemmer	17	21	32	14
Charterturer	10	5	10	12
Seilkurs	4	4	4	0
Åpne turer Svenner	2	2	2	1
Kulturskrinet Larvik Kommune	8	0	20	20
Sponsor / andre ubetalte oppdrag	5	2	5	0
Annen utleie (døgn)	0	4	0	2



SØNDERSRØD

33 11 80 60

dag-arild.bakken@ngbutikk.net

Vi har også i år merket en noe laber interesse for deltakelse på medlemsturer. Skyldes det at vi begynner å bli lei Frithjof? Eller begynner vi å bli lei av å være på tur sammen med hverandre?

Gjennomførte medlemsturer / aktiviteter:

- St. Hans arrangement på Fjorden / Tollerodden
- Nordisk Seilas
- Colin Archer dager Skottebrygga /Tollerodden
- Risør Trebåtfestival

Jeg vil benytte anledningen til å takke alle som har stilt opp for å seile Frithjof denne sesongen. Spesielt våre charterskipperere som tidvis har hatt flere turer i uka.

*Brunlaskogen, oktober 2009
Erling Augland
seilingsansvarlig*



Venneforeningen inviterer til vinterfest

Lørdag 30. januar kl. 19 i Båtforeninens lokaler på Karistranda.

Prisen er 300 kroner og da får du det tradisjonelle, erter, kjøtt og flesk og øl og akevitt til maten.

Husk å ta med penger til Amerikansk auksjon.

Påmelding:

Til Vigdis innen 15. januar
Tlf. 33 13 00 16/980 44 105 eller mail:
vigdis.amlie@hotmail.com

Rapport fra mastegruppa

Gruppa har bestått av Hans Petter, Per Kristian, Bjørn Molvig og Linda men med god hjelp av Frode, Vigdis og Erling.

Masteprojektet slik det er beskrevet av Stiftelsen med mandat til mastegruppa:

Larvik den 5. mai 2009

MASTEPROSJEKT 2009

1. FORANLEDNING

Da vi tok masta av for innendørs lagring høsten 1994, oppdaget vi råte i toppen av masta. Det ble klart at masta måtte byttes. I anledning av foreningens 10 års jubileumsfest denne høsten, ble det av Fritzøe Skoger gitt i gave ”en mast på rot”.

2. HVA SKJEDDE MED GAVEN

På grunn av at masta måtte byttes innen sesongen 1995, ble det ikke tid til å realisere gaven fra Fritzøe Skoger. Vi måtte kjøpe en mast ferdig felt og grovhøvlet. Det skulle opprettes en mastegruppe for å planlegge hvordan vi skulle ivareta gaven. Det var meningen å finne et egnet tre, felle det og forberede stokken til et liv som mast på ei seilskøyte. Noen mente å vite at dette er en lang prosess, hvis det skal gjøres riktig. Mastegruppa kom aldri i gang med sitt arbeid, og gaven har således blitt stående i skogen.

3. REALISERING AV GAVEN

FRA 1994

Masta fra 1995 begynner nå å vise tegn på at en utskifting nærmer seg. Vi har derfor tatt kontakt med Fritzøe Skoger for å spørre om gaven fra 1994 fortsatt står ved lag. Det

Forts. neste side



Rapport fra mastegruppa

Forts. fra s. 29

gjør den, så nå må vi ivareta denne gaven best mulig. Stiftelsen har derfor nedsatt en prosjektgruppe til dette viktige arbeidet.

4. GRUPPENS MEDLEMMER

Gruppens medlemmer er følgende: Bjørn Molvig, Linda Nilsen Augland og Hans Petter Skontorp. Per Kristian Eidskjeld er utpekt som vara for Hans Petter Skontorp, da han er mye utenbys.

5. MANDAT

- Kartlegge alternativer for bearbeiding av treet før felling.
- Avklare om vi må felle treet og få det ut av skogen selv, eller om gaven inkluderer dette.
- Kartlegge alternativer for bearbeiding av stokken etter felling.
- Finne et egnet sted å oppbevare stokken fram mot videre bearbeiding.
- Fremlegge alternativer for hvordan stokken best mulig skal omdannes til ny mast til Frithjof.
- Gruppen bør innhente eksperthjelp i faglige spørsmål gruppen selv ikke innehar kompetanse.

6. TIDSRAMME

Skal vi gjøre dette på tilnærmet gamlemåten, tar det tid. Gruppen bør ha unnagjort kartlegging i løpet av sommeren, innen utgangen av august. Vi vet ikke noe om når på året treet bør felles. Videre tidsplan må legges når dette første er avklart.

Hans Petter tok kontakt med Morten Hesthammer på Hardanger Fartøyvernssenter. Etter hans beskrivelse ville det ta ca 4- 5 år før ny mast var klar. Vi vurderte det til å være for langt fremover i tid. Han anbefalt Bjørn Bojer Godal (Maihaugen). Han sa vi kunne felle treet nå og la det ligge til baret er visnet eller ca en måned. Så skal det

barkes og tas med hjem til tørking som skal vare minst et år, tørt og luftig, under tak beskyttet for sol og regn.

Skogansvarlig i Fritzøe skoger Eivind Skurdal ble kontaktet og han hadde et aktuelt område til oss.

8.september hadde vi avtale om å møte han et stykke opp fra Siljan og etter litt leting fant vi et egnet emne.

Skurdal anbefalte oss å ringbarke treet og å vente med felling til utpå våren, rett før snøen forsvinner. Treet bør falle så mykt som mulig for å unngå skade eller knekk. Dessuten er det lettere å frakte treet ut av skogen med litt snø.

13.september var vi i skogen og ringbarket treet. Nå skal det stå til våren før vi får det fraktet ut, antagligvis rundt påsketider.

Skurdal sa Fritzøe skoger (FS) muligens kunne være behjelpelig med å få treet felt og fraktet ut av skogen frem til bilvei selv om dette egentlig ikke var en del av avtalen.

MASTEGRUPPAS OPPGAVER FREMOVER

Det må avklares om FS kan hjelpe til med felling og utfrakting. Så må treet fraktes langs veien ned til Larvik noe som muligens krever spesialtillatelse og spesialtransport. Noen som kan hjelpe?...

Det må og skaffes et egnet sted for tørking og det må bygges tak over masta etter at den er lagt på plass. Så skal den tørke minst over en sommer, helst litt lenger.

Slik det ser ut nå har vi ny mast til sesongen 2011, i beste fall...

*Skoghoggerhilsen fra mastegruppa
v/Linda*



464 90 200

Tjøllingveien 191 - 3261 Larvik

Trenger du elektriker
til bolig eller
næringsbygg?

Ring 02407

www.siemens.no/ins

SIEMENS

Innkalling til generalforsamling for 2009

Det innkalles til generalforsamling i Frithjofs Venner
tirsdag 2. mars 2010 klokken 1900, Tollerodden

Dagsorden

1. Godkjenning av innkallingen
2. Årsberetning for 2009
3. Regnskap for 2009
4. Medlemskontingent (f.o.m. 2011)
5. Budsjett for 2010
6. Innkomne forslag
7. Valg

Styret

Gjensyn med stoff fra tidligere blader...

Jakter og fraktemenn i Larvik for 60 år siden, forts. fra nr 1/09

Colin fikk "skolegang" i Skottebrygga og kanskje var det en bedre løsning for en ung mann som ville til sjøs. Han jobbet for Ludvik med lossing av dremsrør og teglstein som ble hentet i Fredrikstad.

Bryggesjauing

"Vi sto i kjede og slengte røra fra mann til mann, to rør av gangen", forklarer Colin. Teknikken var å få røra kastet parallele i samme høyde opp til han som sto over slik at oppturen stanset i rett høyde for neste mann til bare å gripe rørparet ett i hver hånd og hive videre på sammen måte. En sto i lasterommet og kastet opp til ham som sto ved lukekarmen. Han slengte dem videre opp til en på brygga som hev dem videre til vognmannen som stuet dem på vogna eller lastebilen.

Det var mest hest og vogn som fraktet videre på den tiden. Hestene lå flate oppover bakken mot fengselet når de hadde fullt last. "Ja, se på bildet. Der ser du faktisk to dremsrør i lufta på vei til ham oppe på brygga". Øivind og Colin sitter og studerer noen gamle foto fra Skottebrygga som Øivind har tatt med.

*"Skøyta til
Peder
Ulltråden.
Bak havne-
lagerets
lekter til å
drive ned
peler i
bunnen.
(Foto:
Karen
Andersson
født Archer
ca. 1925)*



Ledigang og dunder

"Om vinteren var det lite å gjøre", forteller Colin. "Da satt vi nede i kahytten til Ludvik rundt en rund koksovn, byssa. Den hadde en plate til å fjerne når en skulle koke mat. Ludvik var ungkar og en barnekjær mann. Mens han fortalte, satt han og tygde skrå og rett som det var la han huet litt bakover og sendte ei brun klyse i fin bue gjennom rommet og ned på ovnen. Der lå den og freste til den var vekk. Han bommet aldri".

Colin forteller at Ludvik og enkelte andre kunne bli litt tørste når det var lite å gjøre. Da drakk de dunder, datidens rødsprit. Enkelte drakk også kvistlakk, men da hadde de først hatt salt på flaska og ristet den kraftig slik at kvistlakken skilte seg. Så helte de av spriten, mens klumper av harpiks lå igjen. Kanskje skjønte Ludvik at han i lengden ville stå seg på å legge om stilen. Ihvertfall meldte han seg inn i frelsesarmeen, ble avholdsmann og giftet seg med Astrid Gudbrandsen, men de fikk ingen barn. De slo seg ned på Langestrand, men Ludvik døde tidlig av kreft.

Forlis

"Perlen" forliste utenfor Eftang eller Ula et sted med sandlast til Moss glassverk. Da var bror til Ludvik, Lauritz med. Han hadde forlist før. Lauritz mistet sin jakt "Viksfjord" på samme måten. Det endte ofte slik for jaktene. De var ofte overlastet og i dårlig stand fordi trafikken ga for magert utbytte. Da var det bare å ta lettbåten og ro i land.



Jaktene i Skottebrygga

Det kom til flere jakter enn "Perlen" etterhvert. Først kjøpte Lauritz Jensen "Viksfjord". Viksfjord var den eneste ekte Hardangerjakta.

Trafikken må ha vært bra på den tiden, for siden kjøpte brødrene Øivind og Anton Jensen galeasene "Ingrid III" og

*Forts.
neste side.*



*Peder
Tremann
stiger
ombord fra
brygga
utenfor
havne-
vesenets
lager-
bygning.*



"Alpha", men de ble også kalt jakter. Etterhvert var det altså da fire Jensenjakter i Skottebrygga. I tillegg kom "Odd", jakta til Edwardsen og "Margit" jakta til Rakke samt gytjekakta. Det lå også to fiskeskøyter i Skottebrygga. Den ene var skøyta til Peder "Tremann" Larsen, og den andre tilhørte Haldor Ulltråden fra Langestrand.

Sand, koks og mel

"Alpha" gikk med sand til Moss glassverk. Sanden kom blant annet fra Hvittensand som var eiet av glassverket. I retur hadde de med seg teglsteinsprodukter fra Fredrikstad, så som murstein, takstein og drepsrør.

Det ble levert til Jensen senior: Thorvald, som drev en gross handel og hadde lager i Dronningens gate tvers overfor fengselet. Det var nok en viss konkurranse sønnene imellom om fraktene, men Colin og Øivind mener Thorvald forsøkte å fordele broderlig mellom brødrene. Jensen-jaktene fraktet også mye koks til Ludvik Meyer og Høeg som begge solgte kull, koks og cinders (en grov kokstype til industribruk). De hadde svære dekkslaster som ble holdt på plass med hønsenetting spent oppå rekka.

Meyer hadde lager helt ute på brygga. Der var det rigget en liten jernbane med kulltippvogner som koksen ble lastet oppi. Så ble vognene trukket ut med wire festet til en motorvinsj opp skinnegangen og inn gjennom en luke i 2. etasje i gavlveggen på Meyers sjøbod der koksen ble tømt i svære hauger. Fra haugene ble koksen fylt i striesekker og var klar for levering. Meyers virksomhet gikk inn etterhvert og Høeg fikk monopol. Koksen ble fraktet i bulk på lastebiler til Høegs lager som lå der Grand Hotell ligger nå

Jaktene "Odd" og "Margit" fraktet mel i 100 kilos sekker fra Moss til felleskjøpet. Melsekker og lignende ble heist i land ved hjelp av en enkel kran som sto i det sydøstre hjørnet av Skottebrygga mot Sjøfartsmuseet.



WÆRNER'S BÅTBU

- MED DET MESTE FOR DE FLESTE

Forbered sommeren...
De gode kjøpene gjør du nå!!!



Gode tilbud på
stoler og
bord!



Gode tilbud på
kjøleskap

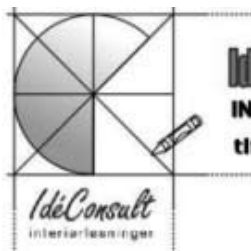
Du finner oss i Skiringssalsvei 9, Tempokrysset. Tlf. 33459711
www.warnersbaatbu.no

ANLEGGSGARTNERFIRMA



Titlestad & Spulstad as

TLF.: 33 18 12 20



IdéConsult Interiørløsninger

INTERIØRARKITEKT MIAL/MIAF Bjørn Paulsen

tlf: 48 19 91 02

Larvik Havn KF



LARVIKHAVN

www.larvik.havn.no

Tlf.: 33 16 57 50 - Fax: 33 16 57 59



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

miljø
HILDE'S RENHOLD
FAGMESSIG RENHOLD

Tlf.: 951 89 120
www.hildesrenhold.no

«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. linda@augland.net

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@ev-offshore.no

Sekretær:

Sekretær: Ronald Nilsen,
33 18 68 05/ 948 91 364
E-post:

Styremedlemmer:

Bjørn Molvig
Fredrik Lange-Nielsen

Vara medlemmer:

Vigdis Mette Amlie
Per Kristian Eidspjeld
Henning Eliassen

Valgkomité:

Even Farnen
Bjørn Hellner
Brit Lehne

PR-komité:

Vigdis Mette Amlie
Brit Lene
Anne Gutterød, annegutterod@yahoo.no

Styret i Stiftelsen Losskøyta Frithjof II

Leder, Einar A. Andersen, Frithjofs Venner
Erling Augland, Frithjofs Venner
Bjørn Hellner, Kystlaget Fredriksvern
Bjørn Terje Lower,
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:

Materiell/rekvisittansvarlig:
Vigdis Mette Amlie

Medlemsbladet:

Fredrik Lange-Nielsen
33 12 57 05/90 56 79 56
E-post:
fredrik.lange-nielsen@bufetat.no

Brit Lehne

E-post:
brilehne@online.no
Vigdis Mette Amlie
33 13 00 16/98 04 41 05
E-post:
vigdis.amlie@hotmail.com

Norconsult



Rådgivende ingeniører

Losskøyta Frithjof II eies av en stiftelse som står ansvarlig for drift, vedlikehold og restaurering. Skøytas venneforening - Frithjofs Venner - har som oppgave 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 velkommen.

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 skøytas 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"!