

FRITHJOF II



© Thorvald Knudsen

Vårens medlemsnummer
nr.1/2017

MEDLEMSBLAD FOR
FRITHJOFs VENNER

Redaksjonen:
Fredrik Lange-
Nielsen
Marit Ørvik
Brit Lehne

Bladets adresse
Frithjofs Venner Post-
boks 134 Sentrum
3251 Larvik

Bankgiro.
2510 14 79032

Venneforeningen:
Leder
Ronald Nilsen

Web- adresse
www.frithjof.no

Sats/layout,
trykking
Print Konsult,
Høgenhallveien 12
3158 Andebu

Takk til alle bidrags-
ytere. Ideer til stoff og
bilder er velkommen

Forsidebilde:
RS 1 Colin Archer
Foto:
Thorvald Knutsen

Innhold

Kjære Frithjofvenner	3
Årsberetning Frithjofs Venner-2016	6
Restaureringsrapport fra avtroppende driftssjef våren 2017	9
Restaureringsarbeidene på Jærbuen	12
Nytt dekk- gammel kappe	15
Seilsesongen 2017	18
Ballastplanter	20
Redningsskøyte nr. 1 Colin Archer	22
Colin Archer- utdrag fra dikt av H. Wildenvey	26
Seilskøyteforskeren Knut von Trepka	28
Frithjof produkter	37
2017 Organisering	39

Norconsult



Rådgivende ingeniører

Kjære Frithjofs venner

Losskøyta Frithjof II tar i år en velfortjent hvil på land for å bli revitalisert og forhåpentlig kledd opp i ny «drakt» fra Ula-Stavern-perioden tidlig på 1900 tallet.

Som nevnt i forrige medlemsblad så konkluderte Styret i Stiftelsen og styret i Frithjofs Venner, i fellesskap, med at det av sikkerhetsmessige grunner var helt nødvendig å igangsette utbedringer for videre drift av skøyta med tilbud til allmennheten.

Vi har gjennom denne vinteren igangsatt arbeidet på grunnlag av tildelt tilskudd fra Riksantikvaren på kr. 200.000 for 2016. Det gamle dekket er fjernet, motoren er tatt ut og er til overhaling, spanter og hud akterut er under arbeide og utredning om utførelse av hvordan vi ønsker skøyta tilbakeført, i henhold til våre vedtekter, er overlevert Riksantikvaren til godkjenning uke 14. d.å.

Påbegynt restaurering- og utbedringsarbeide er nå foreløbig budsjettet til ca kr. 1,8 mill.

Takket være et godt samarbeide med Riksantikvaren og Maritime Center Fredrikstad AS, tilskudd fra Kulturminnefondet for 2017 på kr. 300.000, tilskudd fra Riksantikvaren for 2018 på 850.000 og mellomfinansieringsløsning via Larvikbanken så ser vi lys i tunellen for å få skøyta på vannet til 2018 sesongen, selv om vi fremdeles mangler noen kroner.

Om budsjettet holder er vi fremdeles usikre på.

Av et budsjett på 1,8 mill har skøyta pr. 31.03.2017, som nevnt over, blitt tildelt tilskudd på tilsammen kr. 1,35 mill.

Det betyr at vi må søke om tilskudd eller annen finansiering for ytterligere ca



Styreleder Einar A. Andersen.

450.000,-, hvilket er en utfordring som vi skal klare å få til sammen.

Samarbeidet med Maritime Center Fredrikstad AS, dugnadsgjengen i Frithjofs Venner og Riksantikvaren har gjennom vinteren vært fantastisk bra og vår utmerkede prosjektleder Dag-Ottar følger utbedringsarbeidet på en betryggende måte.

Hva gjør en skøyteløs gjeng for å løse våre faste tilbud til allmennheten denne seilsesongen?

Jo, da kommer Knut Sørensen oss til unsetning ved å låne oss «Larvik» til Kulturskrinet og Museumsdagen i Skotta. Utrolig sjenerøst og vi er Knut en stor takk skyldig. Som en gjenytelse til Knut, som takk for lånet av «Larvik», har dugnadsansvarlig Fredrik etablert dialog med Knut om å bidra med noe dugnad for vårpussen på skøyta hans. Et flott initiativ fra Frithjofs Venner !

I år vil vi beklagligvis måtte avstå fra

Forts. neste side

deltakelse i regatta og festivaler, og jeg oppfordrer alle til å søke å bli med andre skøyter denne sommersesongen.

Endringer i stiftelsestyret og ansvarsoppgaver.

Jeg vil benytte anledningen til å takke Line Gundersen for hennes innsats som styremedlem i Stiftelsen og som økonomisjef for Stiftelsen og Frithjofs Venner når hun nå ønsket avløsning. Vi håper fortsatt å se deg ombord blant oss i lånt eller revitalisert skøyte.

Så vil jeg takke Erling Augland for hans innsats som driftsansvarlig gjennom mange år og hilser deg velkommen som ny økono-

misjef for Stiftelsen og Frithjofs Venner.

Velkommen til Thor Ivar Gulliksen som nytt styremedlem i Stiftelsen og som ny driftssjef for losskøyta vår, flott at du tok utfordringen!

Forøvrig så registrerer jeg en fast og god stabil gjeng i styret i Frithjofs Venner som sammen med aktive medlemmer lever og ånder for de gode maritime opplevelser med Frithjof II.

Takk for at dere er til. Veldig flott å ha dere med på laget !

Einar A. Andersen

Styreleder i Stiftelsen Losskøyta Frithjof II



Stavern Gjestehavn

Vi ønsker deg velkommen til
shopping, servering og
opplevelser med båten til kai i
Stavern Gjestehavn!

+47 993 76 927

staverngjestehavn@gmail.com

staverngjestehavn.no



Tapas, sjømat og andre
herlige retter
- midt på brygga i Stavern
Gjestehavn

Bordbestilling:

948 78 832

smakavstavern.no

SJØ
PARKEN
STAVERN



NYE LYSE, DELIKATE HJEM I STAVERN

Solrom/vinterhage • Innvendig heis • Garasjeanlegg • Flotte uterom og fellesarealer
Båtplass • Store friområder • Betjent resepsjon • Etablert område for næring og kunst
Helårsregulerte boliger uten boplikt, valget er ditt!

Ledige leiligheter i 1. byggetrinn fra 82 m² til 174 m²
Ferdigstillelse 4. kvartal 2017

Salgskontor er åpent: 8-16 hverdager, kveld/helg etter avtale.

[Opplev sjoparken.no](http://Opplev.sjoparken.no)



Kontakt våre prosjektselgere for å avtale visning.
DNB Eiendom AS | Kristin Sundling, Eiendomsmegler
M: +47 95 92 09 52 | kristin.sundling@dnb.no | www.dnbeiendom.no



Årsberetning for Frithjofs venner 2016

Ronald Nilsen

Styret i Frithjofs Venner har hatt følgende sammensetning i 2016:

- Styremedlem: Anne Thorenfeldt
Styremedlem: Ronald Nilsen
Styremedlem: Fredrik Lange-Nielsen
Styremedlem: Vigdis Mette Amlie
Styremedlem: Dag Ottar Vold
1. varamedlem: Bjørn Hellner
2. varamedlem: Linda Nilsen Augland
3. varamedlem: Olaf Klunderud

Andre sentrale funksjoner:

- Dugnadsansvarlig: Fredrik Lange-Nielsen
Driftssjef: Erling Augland
Seilingsansvarlig: Anne Thorenfeldt
Materiell/rekvisittansvarlig: Vigdis Mette Amlie
Redaktør medlemsblad: Fredrik Lange-Nielsen
Web-ansvarlig: Erling Augland
PR-gruppe ansvarlig: Vigdis Mette Amlie

Representanter i styret for Stiftelsen Loskøyta Frithjof II: Einar A.Andersen, Erling Augland.

Generelt

Styret har hatt 5 styremøter. Styret har konstituert seg selv; Ronald Nilsen har fungert som leder av styremøtene og som sekretær. Det er ikke valgt egen kasserer for venneforeningen. Line Gundersen, som er valgt som kasserer for Stiftelsen, fører også regnskapet for Frithjofs Venner. De øvrige styreoppgavene har styret fordelt mellom seg. Det er ikke avholdt medlemsmøter i denne

styreperioden. Sammensetningen av styret og de øvrige sentrale funksjonene i Frithjofs Venner er preget av høy grad av stabilitet og kontinuitet. Frithjofs Venner er blitt en forening hvor de som er aktive jobber selvstendig og har delegert ansvar fra styret og Stiftelsen. Behovet for styremøter er redusert da mye av arbeidet som gjøres er basert på tillit og det er mye erfaring blant de som er aktive.

Samarbeidet mellom styret i Frithjofs Venner og Stiftelsen er tett, og vi deltar i hverandres styremøter. For å få en fullstendig oversikt over alle aktiviteter og utvikling er det derfor nødvendig også å se årsberetning fra Stiftelsen sammen med årsberetning fra styret.

Medlemsoversikt

Pr. 31.12.16 har vi 145 (136 pr. 31.12.15) medlemmer. Styret er opptatt av at de som er medlemmer opprettholder medlemskapet. Vi har også i 2016 jobbet med oppfølging av medlemmer og innbetaling av medlemskontingent. Medlemsbladet er i den forbindelse viktig for å informere og oppdatere våre medlemmer samt opprettholde interessen for Frithjof II

Medlemsbladet

Bladet har kommet ut med to nummer i 2016. Redaksjonen har bestått av Fredrik Lange-Nielsen, Vigdis Mette Amlie og Brit Lehne. Det er den 32. årgang av medlemsbladet som kom ut i 2016. Det er imponerende. Det har også vært gjort en god jobb med å få annonser i bladet og dermed annonseinntekter.

Dugnad

Skøyta har blitt godt passet på i løpet av vinteren, men været har vært utfordrende og tæret noe på båten. I mars begynte oppussingen med å ta ut all ballast, og før påske ble båten tatt opp og det ble gjennomført en god vask innvendig. I tillegg ble den vanlige vårpussen gjennomført med skraping, pussing, maling, olje, ballast tilbake og til slutt rigging. Det elektriske og motor har også vært gjenstand for utbedring og vedlikehold. Det har krevd en iherdig innsats fra alle som har deltatt i vårpussen.

Det har videre vært nødvendig med stell og vedlikehold i løpet av sesongen. 20. oktober ble båten seilt til Isegran for nedrigging og klargjøring for omfattende utbedringsarbeid.

Seilsesongen 2016

Seilsesongen 2016 har vært aktiv for Fritthjof II. Skøyta var seilingsklar til deltakelse på Seil Isegran i pinsen. Seilkurset startet 18.mai og 19.mai startet Kulturskrinet. Det ble i 2016 15 turer med 5.klassene i Larvik med Hans Petter Skontorp og Øyvin Lauten som skipper.

Seilkurset, som gikk over 5 kvelder, hadde 7 deltakere med Fredrik Lange-Nielsen som instruktør og Thor Ivar Gulliksen som fast mannskap. Vi har hatt 8 bestilte sosiale seilkurs hvor av 3 for barn, og bidratt til at barn på sommerleir og unge på sommeropphold på Kysthospitalet har kommet seg på fjorden. Vi har hatt 4 åpne turer til Svenner. Vi erfarer at Svennerturene er svært populære og viktige for vår omdømmebygging. Vi har også i år gjennomført tre Rabaldertokt for ungdommer, med til sammen 15 deltakere. Disse turene er viktige rekrutteringstiltak og vi bør jobbe med å reklamere mer både for Svennerturene og

Rabaldertoktene

Vi har deltatt på Museumsdag i Skotta med

Maribell, og arrangert sjørøvertokt for barn under glade dager i Stavern, under Tikafestivalen i Indre havn, med Porsgrunn Sjøfartsmuseum samt ved et familietreff i Ula. Skipperdekningen har vært bedre i 2016 med Øyvin Lauten tilbake og Dag Ottar Vold som ny godkjent skipper. Vi har imidlertid slitt noe med å få flere til å stille som mannskap.

Årets sesong i tall ser slik ut

	2016
• Turer for medlemmer	35
• Bestilte turer /sosiale seilkurs	8
• Seilkurs	5
• Svennerturer / Rabaldertold	7
• Kulturskrinet/Larvik kommune	15
• Andre ubetalte oppdrag	3

2 turer ble avlyst grunnet uvær.

Gjennomførte medlemsturer / aktiviteter:

- Sail Isegran, Fredrikstad
- Hurum trebåtfestival
- Sankthans kortesje i Stavern.
- Nordisk Seilas
- Medlemstur langs kysten
- Kystkultur dager i Sandefjord
- Colin Archer Havnefestival
- Risør trebåtfestival
- Museumsdag i Porsgrunn

PR Gruppa

Vi valgte også 2016 å invitere til fest i tilknytning til årsmøtet. Festen ble denne gangen flyttet til Musikkhuset på Østre Halsen med tradisjonell erter, kjøtt og flesk og deretter amerikansk auksjon.

PR- gruppa har vært svært aktiv med å sende inn informasjon til ØP om aktiviteter / turer som er åpne for alle. De gjør en god jobb og det har vært informasjon i ØP med jevne mellomrom.



Styret i Frithjofs Venner. Fv. Ronald Nilsen, Fredrik Lange-Nielsen, Vigdis Mette Amlie, Bjørn Hellner, Dag Ottar Vold, Linda Nilsen Augland

Skipperkomiteen

Skipperkomiteen består av Hans Petter Skontorp og Bjørn Molvig. Det har ikke fremmet forslag om godkjenning av nye skippere i 2016.

Grasrotandel / Norsk Tipping

Pr 31.12.16 er det 26 personer som har registrert seg som "grasrot" spiller i Norsk Tipping. Det har i 2016 innbrakt kr. 7.109 til Stiftelsen.

Frithjofs internett side

Erling Augland har stått ansvarlig for vår internettside www.frithjof.no. Vår internettside har vært kontinuerlig oppdatert med ny informasjon og bilder fra de siste aktivitetene.

Utfordringer fremover

Når vi hvert år ser tilbake på året som har vært, har vi grunn til å være stolte over alle aktiviteter, turer og arrangementer som vi har vært med på. Vi bidrar på mange måter. I løpet av et år er det mange barn og unge som får stifte bekjentskap med Frithjof II. Vi representerer historisk kunnskap om kystkultur og vi har en levende og seilende historisk skøyte. I medlemsbladet kommer vi med nye historiske artikler. Når vi kommer seilende med fulle seil så blir vi lagt merke til. Det er derfor viktig at skøyta blir brukt så mye som mulig. Dette styrker vårt omdømme og forhåpentlig også noens interesse til å bli enda mer kjent med oss. Våre utfordringer blir å opprettholde dette i de neste årene.

Restaureringsrapport fra avtrop- pende driftssjef våren 2017

Erling Augland

Det vil være kjent for mange at Frithjof ligger hos Maritime Center Fredrikstad denne vinteren. Frithjof skal få nytt dekk og ny hytte, samt at vi skal gjøre ferdig skrogarbeider i akterskipet, bytte to spant, bytte reimer og noen hudbord. Dessuten må det gjøres en liten reparasjon i forbindelse med kjølbordet. I forbindelse med å bytte spant må motoren ut. Den sender vi til et motorverksted for overhaling.

Båtbyggerne begynte på jobben i november. Da dekket ble revet, fikk vi beskjed fra MCF om at båten har gamle rekkestøtter kappet av under dekk, som tyder på at rekka har stått 10cm lengre inn på dekk en gang. Nå måtte vi begynne å nøste i det vi har av dokumentasjon om båten for å prøve å finne ut når rekka ble byttet/flyttet.



Når dekket er fjernet, kommer råtne dekkshjelker frem.

Etter nøyere undersøkelser av båtbyggerne har vi fått kontrabeskjed om rekkestøtte-

Forts. neste side



RørleggerSenteret



Kirkestredet 1, (Skottebrygga) 3263 Larvik

Tlf. 33 18 43 15 – 33 18 49 34

Mob. 980 11 455 / 913 96 341 – Faks 33 18 20 59 –

www.rorleggersenteret.no

Vi utfører alt av rørleggerarbeid for bolig og industri – Butikk med stor utstilling



PORSGRUND



bedrift

ne. Det som først ble oppfattet som gamle rekkestøtter har en annen funksjon i båtens konstruksjon. Gamle bilder, hverfall fra ca. 1920, bekrefter også at rekka hadde nåværende plassering dengang.

Vi har også tatt opp diskusjon om vi skal endre på hytta nå som den skal byttes. Vi vet at hytta var kortere og smalere opprinnelig, den nåværende størrelse fikk den i 1942 eller 1943. Styret i stiftelsen har forelagt problemstillingene for historisk gruppe, og vi har hatt dyptgående diskusjoner om løsninger.

Vi har i stiftelsens vedtekter noe om formålet til stiftelsen. En setning der er ”bringe båten tilbake til dens opprinnelige skikkelse”. Dette har vi anledning til nå som hytta må byttes pga råteskader og dekket også skal byttes.

Det vi vet om hytta er at den var en dekk-bjelkeavstand kortere, dvs. ca. 57 cm. Når det gjelder bredden har vi ikke sikker dokumentasjon, men i forbindelse med restaure-

Spant akterut og bordganger må skiftes for å få tett og solid båt.

ringen i 1986 ble det beskrevet at hytta hadde vært ca. 53 cm. smalere. Dette er det Carl Eilert Grøndahl som beskrev, og han hadde sannsynligvis gamle merker på dekksbjelken å holde seg til. Denne bjelken er senere blitt reparert, og evt. gamle merker er borte. Denne reparasjonen av bjelken ble nok utført da vi fornyet hele skottet i akterkant av salongen en gang midt på 90-tallet.

Også forluka kommer vi til å gjøre noe med. Vi ønsker en løsning som er noe tettere for overvann. På de gamle bildene ser vi at luka ligger løst over lukekarmen, og luka følger også springet i dekket. Nåværende lukekarm er forhøyet i akterkant så luka er tilnærmet vannrett. Med en heldekkende luke i stedet for den hengslede løsningen vi har nå, tror vi at det blir lettere å holde vann ute fra forpiggen. En slik løsning ser vi på flere av de gamle bildene vi har tilgjengelig.

Vi har også fått en utfordring når det gjelder dekket. Vi vet at i Hvasser-perioden, hverfall den siste delen av denne, var dekket lagt av to lag bord med not og fjær, og det var gråmalt. En slik byggemetode er veldig uvanlig for skøyte-dekk, men kunne nok være litt mer vanlig hvis dekket skulle trekkes med seilduk. Dette med not og fjær står

beskrevet i boka vår om Frithjof, og vi har også fått det bekreftet av Hans Borti Salvesen. Det var hans far som besørget at dekket ble lagt nytt i 1959. Hans Borti sier også at dekket ikke var trukket med seilduk, men bekrefter at det var malt, først blått senere grått.



Når vi tenker tilbakeføring av båten til eldre skikk, må vi også tenke på dekket. Skal vi i fremtiden ha et gråmalt dekk? Skal vi legge det med to lag plank med not og fjær? Båtbyggerne er helt klare når de sier at det er en uvanlig byggemåte for en skøyte som Frithjof. Men Riksantikvaren spør etter dokumentasjon. Og sier at hvis vi velger en periode for tilbakeføring, må vi være konsekvente og ikke blande flere perioder. Derfor har vi brukt tid på å prøve å finne noe i historien.

Vi har hatt tanker om at de kan ha byttet dekket under krigen, da det var vanskelig tilgang på gode materialer, og de derfor la dette uvanlige dekket. Vi har vært på Statsarkivet og bladd i gamle loggbøker for å prøve å finne noe i disse. Vi har snakket med oldebarnet til Thor Andersen i jakt på flere gamle foto av båten. Vi finner det lite sannsynlig at Thor Jensen, som var en anerkjent båtbygger i sin tid, la et sånt dekk på en arbeidsbåt. Vi finner det også lite sann-

synlig at Thor Andersen ville ha et sånt uvanlig dekk på sin nye skøyte.

Det har ikke vært full enighet i disse diskusjonene. Historisk gruppe har innstilt på ikke å lage hytta mindre. Styret i stiftelsen har vært enstemmig i at vi ønsker en tilbakeføring til opprinnelig hytte. Det vil gå ut over komfort under dekk, men vi ønsker denne autenticiteten. Men alt er opp til Riksantikvaren, så lenge vi får penger derfra må vi spille på lag med dem. Og vi synes vi har en god dialog.

Jeg skrev avtroppende driftssjef i overskriften. Jeg er blitt bedt om å ta over regnskapene, og Thor Ivar Gulliksen har sagt seg villig til å ta over som driftssjef. Thor Ivar er en praktiker som kan klare denne oppgaven utmerket. Og han vil jo alltid ha andre å støtte seg til og spørre hvis han lurer på noe. Jeg ønsker ham lykke til med oppgaven.



Møller Bil Larvik

Elveveien 21, Postboks 2026 Stubberud, 3255 Larvik - Tlf. 24 03 11 80
www.volkswagenforhandlere.no/Moller-Bil-Larvik/
www.facebook.com/mollerbillarvik



Restaureringsarbeidene på Jærbuen

James Ronald Archer

Foreningen Larvik Sjøfartsmuseum som eier av «Jærbuen», den staselige lystbåten bygget av Colin Archer i Larvik i 1898, foretar for tiden i samarbeid med Larvik Museum omfattende restaureringsarbeider på båten hos Risør trebåtbyggeri. Det er særlig undervannsskroget som utbedres.

Også Jærbuen er borte fra Skottebrygga denne sesongen, akkurat som i fjor og forfjor. Vi håper hun er savnet. Det som begynte som en illevarslende lekkasje i 2014,

bekreftet alle fordommer etter forsiktig bukspretting på Risør trebåtbyggeri vinteren etter: Det var noe mer å gjøre enn først håpede forstevn, kne og enkelte bordganger i planlagte fase tre av restaureringsarbeidene. Det ble klart at de aller fleste bunnstokkene hadde levd et 116-årig liv som var i ferd med å avsluttes, at kjølboltene knapt hadde vært byttet i samme periode – de var delvis redusert til en uformelig jernmasse av adskillig mindre dimensjoner enn godt var - og at de fleste bordgangene heller ikke fant nåde hos båtbyggeriet. Det gjorde det

Avkledd skjønnhet. Åpen buk og sterkt behov for pleie, på vei mot en ny helhet.



ikke bedre at den gamle trekjølen måtte byttes, og heller verre at den syv tonn tunge kjølen er boltet sammen av to stykker på en slik merkelig måte (på grensen til det ulogiske) at hele operasjonen vanskeliggjøres og fordyres.

Her måtte med andre ord en grundig ”ryggoperasjon” til. Og den måtte utføres uten å skade nervene i båten. Det ble derfor tidlig klart at så sant det lot seg gjøre, skulle all gammel innredning stå på plass. Unntaket var den berømmelige baderomsinnredningen med badekar, som måtte demonteres for å unngå et fremtidig ufrivillig bad med båten, og ikke i båten. At cockpiten for tiden heller ikke er representativ og at motoren måtte ut, er i denne sammenhengen nesten for småtterier å regne.

Båtbyggeriet har pr. dato byttet det som måtte byttes av bunnstokker og enkelte ringer i spantene, og har som vanlig ellers utvist den fingerferdighet som den gamle damen krever, et arbeid som lett spøkefullt, men alvorlig omtales som «originalmaterialet er hellig». Men den helligheten lot seg i denne omgang ikke forene med ønsker om seilas, så eventuelle tilbøyeligheter i den retning består i stedet av selvsagte momenter som materialvalg så nært opp til det originale som mulig, og håndverksutførelse



Nye spanter på plass.

på samme måte. Her har forståelsen mellom eier, båtbyggeri og Riksantikvar vært treenigheten som så langt har signet et par millioner over, for ikke å si under, båten.

Med sistnevnte som statlig og reddende hovedsponsor, og et par fond som støttespillere. Uten hvilke det ikke hadde vært mulig, all ære osv. Arbeidene dokumenteres, og utskiftede deler i varetas så sant mulig.

Når nå det punktet er nådd da skjelettet igjen får kjøtt og blod og skjønn, gjenkjen-

Forts. neste side



MURERMESTER
JAN EIDE A/S

Mur - Puss - Flisarbeid

Tlf: 950 68 185 / 33 11 45 38

www.faktorx.no/janeide

nelig form, gjenstår «bare» noen løpemeter til med hud og kjølarbeidene, og danderingen av innredning, hverken uvesentlig eller billig, men nødvendig for helheten. Da går det en vår, en sommer og en vinter til. Det er mange gode grunner til at målet om å komme på vannet til sesongen 2018 er levende.

Hvilke refleksjoner gjør man seg om forgjengeligheten, for ikke å si forfengeligheten i det hele? Ettersom det for lengst er etablert at båter har sjel, var et videre liv ikke noe å stille spørsmålstegn ved. Økonomisk er det således mer enn verdt å gjøre de nødvendige tiltakene for å sikre Jærbuen et videre liv som en av Larviks museumsbåter. Og vi har bare vært en av mange i den lange køen av prosjekter som har fått reelle overraskelser uten full dekning fra starten. Å forutsi disse utfordringene hadde vært det samme som å gi opp. Derfor blir kjølvannet til mens vi seiler, også så lenge vi er på land, og fyrlyktene og merkene er allerede skissert. Ikke bare har de vært gode å ha nderveis, de har vært helt uvurderlige.

I tunge stunder, for stundom har lommeboken vært lett, bankforbindelser manglende og fremdrift flagrende, hender det at det er trøst i det uoriginale, men tankevekkende faktum at dette på et eller annet tidspunkt måtte skje. Med båten. Det var tilfeldigvis

vi som fikk det i fanget, nå. I et lite sekund tenker man videre at kanskje var og er det til beste for henne. I omsorgen, arbeidet og bestrebelsene ligger kanskje et lite verdsatt privilegium? Tenk så etter en gang til – visst savner du henne i Larvik, du også?



*Du finner oss i
Skiringssalsvei 9,
Tempokrysset*

Tlf. 33 45 97 11

www.warnersbaatbu.no



STAVERN

33 19 72 50

Nytt dekk - Ny kappe?

Slik forløp debatten

Fredrik Lange-Nielsen

Syvende september 2016 besluttet styret i Stiftelsens Losskøyta Frithjof II at Maritime Center Fredrikstad skulle sette i gang med utbedring av dekk, dekkskahytt og skrogutbedring akter. Arbeidet kom i gang i november og 8. desember mottar styreleder i stiftelsen, Einar Andersen, en viktig epost fra båtbyggeren, Knut Sørensen:

Det viser seg imidlertid at den opprinnelige rekka har stått ca 2 tommer lengre inn på dekk. Dette ... vil nok kunne føre til diskusjoner i forhold til rekonstruksjon.

Dersom Frithjof II ønskes bevart som losbåt har man jo nå en gylden mulighet til å gjennomføre dette ved å flytte rekka litt inn og gjøre hytta litt smalere. De fleste synes jo det er stas med nr og rød stripe i seilet og hvis vi kan bidra til å gjøre skuta enda mer korrekt så kan vel ikke det skade.

Diskusjonen er i gang. Driftssjef Erling Augland skriver:

Rekka har(altså) vært annerledes en gang, det har vært "los-dollbord" på Frithjof. Det kunne vært morsomt å sette dette tilbake. Frithjof ville bli enda mer autentisk. Så vil det gå ut over dekkareal med 4 tommer på hver side. Vi kan ta litt av hytta, men vi må tenke på stå- og gåhøyde rundt bordet. Det er nok noen cm å gå på, men vi kan ikke lage den så smal som den var originalt. Vi har fått litt å diskutere på.

Prosjektleder og ingeniør Dag Ottar Vold kommer på banen:

Hei folkens

Her er det bare å liste opp fordeler og ulemper, men en ting er sikkert, det er nå vi har sjansen til å få Frithjof autentisk.. Ting henger vel litt sammen her. Hvis vi velger å trekke

rekka 4 tommer lenger inn, blir tilgjengelig dekk ca 20 cm mindre hele veien. Da er det også viktig å få med seg hytta tilsvarende, eller aller helst tilbake til opprinnelige bredde. Noen som har det eksakte målet på opprinnelige hytte? Var den kortere også? Hva sier riksantikvaren til å gjøre skuta mer autentisk?

Rett over nyttår møtte styret i stiftelsen prosjektleder for å treffe beslutninger. Alle synes det er fint med autentisk båt, men hvordan egner en så liten kappe seg til vår bruk av båten? Styret enes om å gjøre kappsa så liten som hensiktsmessig for bruken. Det blir befarings allerede 6. januar med prosjektleder og båtbygger. Styreleder Einar Andersen foreslår på grunnlag av befarings at Dekkshytta bygges om til opprinnelig versjon. Kortere og smalere, forutsatt at historisk gruppe, Frithjofs venner og riksantikvaren er enige.

Mange Frithjof venner er enige. Dugnadsjef, Fredrik Lange-Nielsen skriver 17. januar. Vi har hele tiden hatt som formål å føre Frithjof tilbake til sin opprinnelige skikkelse. Rådgiver Tor Kristian Torsvik hos riksantikvaren har skrevet at vi ikke måtte blande trekk fra

Forts. neste side

UTLEIE AV BYGG- OG ANLEGGSUTSTYR

PEDER
HAAKESTAD AS
LARVIK - TLF. 33 16 38 38

PEDER HAAKESTAD AS

Elvevn. 142, 3271 Larvik
Tlf: +47 33 16 38 38
mail@haakestad.no
www.haakestad.no

Utleie av stillaser,
lifter, minigravere
og diverse utstyr for
bygg og anlegg.

ulike tidsepoker. Vi har allerede valgt å tilbakeføre til opprinnelig rigg ...(og) antatt opprinnelig interiør ...- Da må vi også velge å tilbakeføre til opprinnelig eksteriør – .

Historisk gruppe er ikke enig. Gruppeleder og arkivar, James Ronald Archer har i samråd med sitt utvalg vurdert saken grundig vurdering . Han skriver 19. januar.

Den nåværende kappen har 74 års autentisk historie om bord, og er kontinuitetsskapende fra losbåtperioden gjennom hele lystbåtperioden frem til i dag, og der disse årene ellers ikke er representert i særlig grad i dag. Den har aldersverdi og kildeverdi i detaljering og utførelse.

Det kan ikke forsvares at den antikvariske verdien av eksisterende hytte blir borte ved rekonstruksjonen av en ny, som for alltid vil forbli en kopi. Historisk gruppe råder stiftelsen til å beholde den store kappe. Flertallet i stiftelsens styre blir enig med gruppa, men dugnadssjefen tar dissens. Han mener vedtaket bryter med riksantikvarens prinsipp om å prøve å tilbakeføre til et gitt tidspunkt. Vedtaket sendes riksantikvaren som svarer 31.01.17

Det jeg umiddelbart savner, og som ville være særdeles sentralt i situasjonen som nå har oppstått, er en formulering omkring hvilken periode av fartøyets liv som ligger til grunn



Dagens store kappe som ble bygd på Hvasser i 1942/43.

for vern av fartøyet.

Foreningen har, så langt jeg forstår, lagt til grunn bildet fra 1904 og Ulaperioden for tilbakeføringer som er gjort. For hytta argumenteres det med at man ikke vet nøyaktig hvordan tidligere hytte så ut, i tillegg til at hytta dere nå har er fra 1942-1943 og således er autentisk fra perioden som losbåt.

Videre er det selvsagt et poeng å være så konsekvent som mulig (i tilbakeføring til en be-

TORSTRAND



B L O M S T E R

TELEFON 33 18 12 76

stemt epoke)men ikke for enhver pris. Et godt eksempel er for eksempel resonnementet bak hytta på Frithjof II. Oppsummert kan jeg si det hele slik:

Løsningene dere har innstilt på er i Riksantikvarens øyne gjennomførbare.

For hytta sin del er det naturlig å argumentere for 1942/1943 utgave, og forutsatt at vi ikke har god nok dokumentasjon på tidligere hytte er det riktig å bruke nåværende som utgangspunkt.

Innledningsvis fremstår «Hvasserperioden» som et bedre utgangspunkt hva dokumentasjon angår og bør kanskje for fremtiden vektlegges i større grad ved utbedringsarbeid. Vår oppfatning er at 1942/1943 mulig ville være et bedre tidspunkt å legge til grunn for tiltak som skal utføres på fartøyet.

Riksantikvarens tilbakemelding ble drøftet i nytt styremøte. Var styret klare for å definere 1942/43 som den epoken bevaringsarbeidet

skulle orientere seg mot i fremtiden, eller skulle man forsøke å gjenskape utseendet fra 1904? Styret ønsket å utrede dette spørsmålet litt grundigere og innkalte til nytt møte 6.februar, nå med historisk gruppe representert ved James Ronald Archer. Stiftelsens styre endte denne gangen likevel opp med tilbakeføring til tiden 1904 – fortsatt i strid med historisk gruppes anbefaling. Styreformannen skriver i et plannotat datert 29. mars at det innebærer i denne omgang å etablere kort/smål/lavere hytte, fordekkssluke med løst lukedeksel, forhøyet bredt midtfisk-parti foran hytte/mast, frittstående naglebenker og justerte rekkestøtter og rekkebord.

Den inntrukne rekka som ga støtet til debatten om ny hytte blir det imidlertid ikke noe av. Nærmere studier tyder nemlig på at den likevel aldri har vært trukket inn slik det kunne se ut som da dekket ble fjernet.



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

Seilsesongen 2017

Selv om Frithjof står på land på Isegran Maritime Center på til omfattende utbedring og ikke vil få vann under kjølen i år, er det allikevel tegn til liv på seilfronten. Vi har vært så heldige å få låne redningsskøyte RS 33 «Larvik» på forsommeren, slik at vi får avviklet Kulturskrinet. Dette gjør at vi også kan delta på Museumsdagen, at det blir pinsetokt til Seil Isegran også i år, og at vi kan gjennomføre vårt populære seilkurs som vanlig. Resten av seilsesongen 2017 er dessverre avlyst.

Seilkurs 2017

Selv om Frithjof II tilbringer seilsesongen 2017 på land, blir det også i år mulig å lære seiling og mannskapsferdigheter i regi av Frithjofs Venner. Skipper Fredrik Lange-Nielsen og mannskap Thor Ivar Gulliksen står klar hver onsdag fra 24. mai for å vise deg hvordan man seiler gammel trebåt. Vi har vært så heldige å få lov til å bruke både lystseileren «Maribell» og redningsskøyta «Larvik» som erstatning for Frithjof, så dette skal bli bra. Kurset går over 5 onsdager, med kurstid fra kl 18 til 21.

Påmelding ved frammøte på Skottebrygga onsdag 24. mai kl 17.30! Har du spørsmål om seilkurset, ta kontakt med skipper Fredrik Lange-Nielsen på telefon 905 67 956.

Velkommen om bord!

Maritim familiedag

Søndag 28. mai blir det tradisjonen tro Maritim familiedag på Skotta. Dette arrangementet er et samarbeid mellom Larvik Museum og Frithjofs venner, og vil i år få ekstra sving over seg i forbindelse med nyåpningen av utstillingen ved Larvik Sjøfartsmuseum. Frithjofs venner tilbyr turer på fjorden kl 13 og 15 med RS 33 «Larvik» og lystseileren «Maribell», et unikt tilbud som passer både for store og små som vil ha

litt sjøsprøyt i luggen. Se annonse i ØP når det nærmer seg!

Seil Isegran

Det blir altså bare én medlemstur i år, og det er pinsetoktet til Isegran Maritime Center ved Fredrikstad 2. – 4. juni med redningsskøyta «Larvik». Hvem som blir skipper på denne turen er ennå ikke avklart. Denne helgen går regattaen Sail Isegran av stabelen i all vennskapelighet. Vi har flere ganger tidligere deltatt på dette båttreffet, og kan melde om god maritim stemning i trivelig båtmiljø. Se www.sail.isegran.no hvis du er interessert i bakgrunnsstoff, og ta kontakt med seilingsansvarlig Anne Thorenfeldt, tlf 976 121 17 hvis du har lyst til å være med!

Sommerfest

I skrivende stund blir det klart at det blir en sommerfest for medlemmer 10. juni.

Vi får låne Redningsskøyta Larvik, tar med oss mat og drikke og finner et fint sted å legge til.

Kulturskrinet 2017

I en årrekke har Frithjof II vært leid inn av Larvik Kommune for å lære alle 5. klassingene i distriktet om seiltradisjoner og kystkultur. Dette prosjektet gjennomføres i samarbeid med Oslofjorden Friluftsråd,

og det seiles ett til to tokt daglig i perioden 18. mai til 15. juni. I år er det Øyvin Lauten som er skipper, og Jan Olav Holte som er mannskap.

Takket være Kulturskrin-seilingene blir hundrevis av barn introdusert for gammel trebåt generelt og Frithjof II spesielt, og vi møter stadig på ungdom som har vært om bord som barn og kjenner igjen båten. Siden Frithjof er indisponert i år, blir det rednings-skøyta «Larvik» som stepper inn, men barna vil nok få en uforglemmelig opplevelse uansett!

Andre arrangementer for seilinteresserte
De tradisjonelle arrangementene går selv-
følgelig av stabelen selv uten Frithjof II, så

følgende datoer er verdt å merke seg:

- 2.- 4. juni: Hurum Trebåtfestival, Sætre i Asker
- 2.-11. juli: Nordisk Seilas, i år mellom Aalborg (DK), Varberg (S) og Fredrikstad (N)
- 9. juli: Hvasserdagen i Sandøysund, i regi av Færder Seilforening, Hvasser Velforening og Hvasser & Brøtsø historieforening
- 28.-30 juli: Colin Archer Havnefestival, Svenner og Skotta, Larvik
- 3.-5. august: Trebåtfestivalen i Risør

*Hilsen seilingsansvarlig
Anne Thorenfeldt*



HELLENES, AUNE, SVEEN & JØLBERG DA

Besøksadresse: Torvet 11, 3256 Larvik

Postadresse: P.B 245, 3251 Larvik

Tlf: +47 33 18 52 00

Mob.: +47 92 60 54 44

Fax: +47 33 18 45 12

E-post: soh@advokateneilarvik.no

www.advokateneilarvik.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

Ballastplanter

Marit Ønvik

Ballastplanter kalles slike planter som har nådd våre strender som frø i ballastmasser hentet fra fremmede kyster og deretter sådd og etablert seg. Denne tilfeldige innførselen av eksotisk flora foregikk i det alt vesentlige i seilskutetiden, da inn- og uttak av ballast hørte med til all lastetransport på sjøen. Ennå eksisterer etterkommere etter disse innvandrerne blant annet på Stavernsøya og Malmøya.

Ballastplanter som kan ha frødd seg i forhistorisk tid finnes på steder med påfallende mye råflint på nivåer opptil 6-7 meter over havet, og kan tenkes å være brakt hit med vikingetidens handelsmenn fra nord, slike som den historisk kjente Ottar.

Registrering av ballastplanter skjer mest rasjonelt på slike lokaliteter der man vet at det har foregått tømning av ballast.

Stavernsøya er et fantastisk skjærgårdsparadis med sine vakre badeplasser og tur-områder. Øya har et rikt biologisk mangfold. Gunstig klima, skjellsandforekomster, varierte naturforhold og få store tekniske inngrep, gir grunnlag for et rikt biologisk mangfold på øya.

Flere svært sjeldne rødlistede flora arter er registrert; løkrapp, steppsalvie, hunderot, gullhavre og apotekerkattost. Og så finner du selvfølgelig de kjente og vanlige blomstene i skjærgården, strandnellik, tjæreblom og hundekjeks. Øya har også en relativt rik fugle- og pattedyrfauna.

At det finnes minst 65 ballastplanter fordelt på de 3 øyene, Stavernsøya, Tor-kildsøya og Citadellaøya skyldes at det under seilskutetiden på 1600- og 1700-tallet ble skuter klargjort og tømt for jord på Stavernsøya. De fleste skuter seilte med trelast til oversjøiske havner, men det var sjelden at de brakte med seg returlast. Å gå uten last var sjanseseilas fordi den store vekten av rigg og seil gjorde seilskutene avhengige av last eller ballast for å være stabile i sjøen. Det ble derfor tatt ballast om bord i skutene når de skulle reuturnere uten fraktelast. Når skipene kom tilbake til Stavern, ble ballasten losset - ofte rett i sjøen eller på Stavernsøya og på fastlandet ved Fredriksvern verft.

Under inventering for flora-atlas for Larvik kommune, besøkte vi den 20. mai 1995 Citadellaøya og Stavernøya, som ligger ytterst i Larviksfjordens vestside. Vi gjorde

Noen ballastplanter:



Villtulipan



Ormehode



Apotekerkatteost

da noen svært interessante plantefunn. Ved bryggeområdet på Citadelløya ble det funnet løkrapp, *Poa bulbosa*, og på en liten sandstrand like ved ble det oppdaget en liten bestand av veirubloom, *Draba nemorosa*. Noe interessant bladverk, som ikke lot seg bestemme på stedet ble observert samme dag. Dette viste seg senere å være hunderot, *Ballota nigra* ssp. *nigra*. Ved senere besøk sommeren 1995 har ytterligere funn kommet for dagen. Innenfor et meget begrenset areal utenfor vollene på Citadelløya ble det funnet steppesalvie, *Salvia nernorosa*, gullhavre, *Trisetum flavescens*, og jernurt, *Verbena officinalis*. Disse funn er nå belagt ved Botanisk museum i Oslo.

Lokalitetsbeskrivelse av Citadelløyas totale areal er 0,5 dekar. Øya tilhører staten, forvaltes nå av Larvik kommune og anvendes til kulturformål. Arealet innenfor vollene er vernet. Det er viktig for samfunnet i området. Grunnen var elementært det første man legger merke til når man tar prøver av diverse jordsmonn. I noen tilfeller kan man håpe på å finne gull og grønne skoger. Så bra det er da. Jaja. Skogen er en ressurs for de som bor like ved. Dyrene har det fint der. Plantene har også gode vekstvilkår. Da

grunnen var svært skrinnet, har det tidvis blitt fraktet jord/fyllmasse til Øya. Denne ble anvendt til jordvoller rundt det militære anlegg. Fra den nærliggende Torkeløya og Auserød like syd for Stavern ble det tidligere tider hentet jord/torv til vollene. Øya består i dag hovedsakelig av tørrbakker.

Det er derfor nærliggende å se på ballast som en sannsynlig forklaring på det spesielle florainnslaget. Ved den gang Fredriksvern verft, og i Citadellbukta ble seilskip kjøllhalt. Da havnen var svært grunn var det uønsket med dumping av ballast i sjøen. En konsekvens av dette var at ballasten måtte fraktes i land. En del ballastplanter opptrer fremdeles årlig innen Stavern by.

Kilder:

Utdrag fra «Noen spennende plantefunn»
Trond Grøstad og Tor H. Melseth
Larvik A-Å, Per Nyhus
Vestfoldguide/stavernodden fyr

Bil

der:

Kragerøflora

miljø
HILDE'S RENHOLD
FAGMESSIG RENHOLD

Tlf.: 951 89 120
www.hildesrenhold.no

Redningsskøyta Colin Archer

Gaven som Larvik ikke ville ha

Fredrik Lange-Nielsen

En av verdens mest kjente båtbyggere er fra Tollerodden i lille Larvik - i lille Norge. Verden over er "Colin Archer" blitt den generelle betegnelsen på seilskøyter - uansett hvem som har bygd dem. Likevel takket Larvik kommunestyre mai 1969 nei til å motta den mest ikoniske av alle Colin Archers båter. Den bærer til og med båtbyggerens navn.

Den nyrestaurerte båten skulle ikke koste kommunen en krone. De folkevalgte

Med revet storseil og fiskebåter på slep i hardt vær. Fra filmen "Havets hvite engler" om redningsskøytene.

så seg imidlertid ikke råd til å bygge et hus til det som kunne blitt kystbyens største turistattraksjon, Redningsselskapets Skøyte nr 1, Colin Archer. Derfor kan vi ikke i dag vise verden heltefartøyet som allerede i sitt første tjenestear berget 36 mennesker og skapte et gjennombrudd for Det norske Redningsselskapets sak.

Nå tilhører hun Sjøfartsmuseet (Norsk Maritimt Museum) som heller ikke har plass eller penger til å ta vare på den klassiske redningsskøyta. I stedet har museet fått Seilskøyteklubben Colin Archer og andre entusiaster med Knut von Trepka i spissen til å ta seg av drift og vedlikehold fra



1973 og frem til i dag. Det er blitt en god løsning både for skøyta, for publikum og for vår kunnskap om behandling og manøvrering av slike seilskøyter.

Historien til RS 1 begynte med alle tragediene i fisker familiene på kysten. De åpne fiskebåtene tok for mange liv når stormene kastet seg over dem. Det måtte organiseres en redningstjeneste for hele kysten. Den velrenommerte båtbyggeren fra Larvik ble rådgiver for organisasjonen.

Det måtte utvikles en ny båttype som var egnet for bergingsarbeid i norske farvann. Det ble lyst ut en konkurranse om å tegne det beste forslaget. Colin Archer deltok ikke selv – men han satt i juryen. Juryen syntes til syvende og sist ikke noen av forslagene var gode nok. Vinneren fikk 150 kroner i premie, mens Colin Archer derimot fikk i oppdrag å tegne et bedre forslag til redningsskøyte. Det ble godtatt og den heldige båtbygger fikk bestillingen.

Den første redningsskøyta i en serie på 12 ble sjøsatt på verftet i Rekkevik året etter polarskipet Fram. Navnet "Colin Archer" ble besluttet av Redningsselskapet styre på et møte om bord 21. september 1893 i Christiania.

Redningsskøytenes fasong tok utgangspunkt i Colin Arches losskøyter. Den skulle som losskøyta kunne gå ut i hardt vær og vel så det, men den slapp å kappseile mot andre skøyter i lett vind. Det måtte derimot losene til tider for å komme først til båter som trengte los. Derfor ble redningsskøyten ingen lettværseiler, men en kompromissløs arbeidshest som kunne brøyte seg frem i hardt vær - gjerne med flere båter på slep. "Colin Archer" er knapt breiere enn Frithjof, men 1,2 meter lengre, 20 cm meter dypere og 7 ton tyngre. Den er utstyrt med utvendig ballastkjøl på 5, 5 tonn supplert med 4,5 tonn innvendig ballast. Frithjof har til sammenligning 6 tonn innvendig blyballast. Den tyngre ballasten til Colin Archer

ligger også dypere og får følgelig et betydelig kraftigere rettende moment. Seilarealet er derimot mindre og rager ikke like høyt, så de kregende kreftene blir mindre. En slik båt vil bare stange seg fram gjennom sjø og vind når en båt som Frithjof vil bli liggende å plaske med rekka i vann og stor avdrift.

Seilskøyter kan under ekstreme forhold bli kastet rundt av brottsjø. En losskøyte som Frithjof ville da kunne bli liggende opp ned så lenge at den fyltes med vann gjennom styrebrønnen. Redningsskøyta med sin tette selvlensende styrebrønn ville holde seg flytende lenge. Dessuten ville den utvendige jernkjølen ligge og pendle høyt over vannet og presse båten på rett kjøll ganske fort. Skulle redningsskøyten få slått hull i skroget eller springe lekk, ville den flyte videre på et ekstra skrog som er bygget på innsiden av spantene.

Det var derfor litt av en teknisk nyvinning som ble satt i tjeneste i Vardø i mai 1994. Allerede første døgnet fikk den vist hva den var god for. Kl 04 om natta kastet en orkanaktig nordøststorm seg inn mot den relativt åpne havna i fiskeværret Havningberg 15 n. mil mot nordvest for Vardø. Omkring 100 fiskefartøyer lå på redene og kastet på seg hvorav 17 store kjøpefartøyer. Kl 5.30 fikk havnefogden i Vardø telegram om at skip forliste og 20 mann om bord på båtene sto i fare for å miste livet.

Tre timer seinere slører redningsskøyten ut av snøtykke og frådende brenninger utenfor Havningberg med revet storseil og fokk. Kaptein Anthonissen forteller i Loggboka: "Sjøen var da ualminnelig svær, vi styrte ned mot brenningene så nær som mulig. Alt sto i munningen av bukta i så godt som ett brott. Deretter gikk vi baut og la skøyten over på B.B. Vi fikk øye på båtene og fartøyene inne i havnen. Forholdene var spesielt vanskelige, da det var liten plass, og det grunn-

Forts. neste side



Den rekonstruerte salongen med klassisk parafinlampe og ovn. Båtførerens køye er bygget inn bak ryggen på sofaen.



24 *Mannskapslugaren og byssa rekonstruert blant etter opplysninger fra Hartander Hansen, skipper 1927-29.*

brekte på 10 til 12 favner (ca 20 m) vann. Vi seilte rundt fartøyene, dempet sjøen med olje og manøvrerte slik at vi fikk båtene opp i oljefeltet som dempet sjøen meget godt. Slik holdt vi det gående – bakket (seilene), fylte (seilene) stagvendte, lenset rundt etter beste skjønn og med godt held slik at vi i løpet av tre kvarter hadde tatt opp 22 mennesker deriblant en dame”.

Da stormen stilnet var 85 fartøyer knust, men ingen menneskeliv tapt. Colin Archer hadde reddet 36 mennesker fra den visse død. Folk fulgte dramaet fra stranda minutt for minutt. ”På land sto vi som fjetret og fulgte det storslagne skuespill. Kunne virkelig den lille skøyta greie det?”, skrev en av tilskuerne. Fortellingen om den store redningsdåden bredte seg over landet og banet vei for den unike norske redningstje-

nesten. I dag, 120 år seinere, trygger fortsatt Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning, NSSR, våre farvann langs kysten, nå med hurtiggående motorfartøyer.

Det ble bygget mange Colin Archer i årene som fulgte og frem til vår tid - av Colin Archer eller av andre etter hans tegninger. Andre seilfartøyer som ligner blir også kalt Colin Archere av folk flest. Det finnes i dag nye og gamle ”Colin Archere” i ulike størrelser og fasonger fordelt over hele verden. Men det finnes bare en RS 1 Colin Archer – den opprinnelige – gaven som Larvik ikke ville ha.

Kilde:

Knut von Trepka og Toril Grande ”Colin Archer Redningsskøyte nr 1” Hjemmet Mortensen Forlag 1993

 **Bergs**
Rør og Byggservice as



*Kvalitet og service
til en fornuftig pris*

Tlf 922 02 422
www.bergsrør.no



BYGGMESTER
Rolf Henrik Johnsen a.s

Kaupang, 3261 Larvik
tlf. 33 12 52 37
Mob. 90 73 69 17
E-post: rhjohns@online.no

Colin Archer

av Hermann Wildenvey

(Utdrag fra diktet)

Se, når solen ligger gylden
over Larviksfjordens vik,
da er Tollerodd-idyllen
drømte fabelhager lik.
Og når månenyet skinner
ned i Archerhavens løv,
da blir kvelden full av minner
manet frem av grav og støv.

La oss vekke frem fra hvilen
minnene på denne strand.
For å bli i sagastilen:
Colin Archer het en mann.
»Colin Archer«, hvisker suset
i den gamle hagens trær.
Og det svares tyst fra huset:
«Colin Archer bodde her»

Colin Archer bygde båter
nye typer, blott til lyst,
bygde efter nye måter
også for en alvorsdyst:
Redningsskøiten som han tegnet
etter vink fra sjø og storm,
ga han jo en egen, egnet
nesten undersjøisk form.

Skøitens linjer syntes laget
lik den halve båtens baug,
Blessumen fikk rodd og jaget
gjennom sjøen av en d r a u g.
Litt av Colin Archers vesen
kunde her ha stått modell:
Linjen i den krumme nesen,
stormtross- linjen i ham selv.

Ja, hans hovedverk må være
foran alt hvad han har gitt,
»Fram» som bygdes for å bære
Norges flagg så verdensvidt!
«Fram» som startet for å vinne
polene i syd og nord,
er blandt oss et varig minne
om et under her på jord.

*Kilde «Folk og Skjebner
i Grevens By- 1970*



Foto Anders Beer Wilse



YACHTING

Hold bunnen glatt og fri for groe –gjennom hele sesongen!

KRISTE Foto arkiv



Det beste med NonStop er at den gjør båtpussen rask og enkel. Glem alt som heter sliping, pussing og skraping. Skyll rent om høsten og rull på nytt bunnstoff om våren. NonStop er selvpolerende og båtens bevegelse i vannet sørger for polering av bunnstoffet.

- < UNIK EFFEKT MOT BEGROING
- < INGEN SKRAPING, SLIPING ELLER PUSSING
- < FOR ALLE BÅTER

Les mer om båtpussen på www.jotun.no

Seilskøyteforskeren Knut von Trepka

Fredrik Lange-Nielsen

Knut von Trepka er ingeniør – tvers igjennom. Han har arbeidet med undervannsteknologi i Veritas og Kværner, og historiske seilfartøyer på fritiden. Han pensjonerte seg allerede som 62 åring for å vie mer tid til sin store lidenskap helt siden guttedagene. Allerede 12 år gammel rigget han sin første sjekte med spriseil, to master og et stilfullt lite stökkanker hengende på baugen. De senere årene har han vært konsulent for restaureringen av, Skonnerten "Svanen", en av våre største maritime kulturskatter.

Hvis det fantes et professorat seilskøyte-teknologi, ville Knut vært kvalifisert. Han har forsket på redningskøyta Colin Archer og lignende fartøyer siden han begynte å ta seg av den legendariske redningskøyta for 44 år siden. Drivkraften har vært en gjennomgripende nysgjerrighet, klarsynt teknisk forståelse og omfattende detaljkunnskap. Han betrakter båten som sin lærerester. Han er blitt seilskøytemiljøets Petter Smart." Hvis du lurer på noe og har god tid, vil du bli klokere av å snakke med Knut.

Knut von Trepka har samlet sin kunnskap om redningsskøyta Colin Archer og seilskøyter i sin alminnelighet i to ulike bøker med en del felles innhold. Den store praktboka som ble gitt ut i forbindelse med 100 år jubileet i 1993 er skrevet i samarbeid med journalist Toril Grande. Her fortelles historien om RS 1 Colin Archer fra tegnebrettet til den fyller 100 år. Knut har ikke bare klart å få med seg familien og andre entusiaster til å sette skøyta i god stand, men han er blitt Colin Archer skøytenes fremste talsmann. Han har samlet og formidlet historisk og teknisk kunnskap om disse båtene over hele landet og bidratt til å opprettholde



deres gode internasjonale omdømme.

Den andre verket, gitt ut på Flyt forlag, i 2010 og 2014 består av to bind i pocketbok format. Det første bindet gir oss båtens historie frem til i dag. Det andre er en 300 siders beskrivelse /instruksjonsbok om RS 1. Her redegjør Knut for båtens egenskaper, skrogformen, utrustning, riggen, seilene og hvordan man seiler den. Kapittelet "teknisk del" strekker seg over 70 sider etterfulgt av 40 sider med "flere egne løsninger" før det rundes av med ordforklaringer av bortimot 400 maritime ord og uttrykk. Blant egne løsninger kan nevnes klyverspristake festet til forstaget, vindror for skøyter, patent for hurtigdropping av ankeret og rensemetode for vannløpet under bunnstokkene med mer.

Knut bor på Ormøya rett utenfor Oslo havn. En humpete stikkvei klatrer fra broen over sundet oppover blant overgrodde villahager og inn mellom to steinstolper der den ender foran Knuts og Vibekes rødmalte hus med utsikt over fjorden. Nede i sundet ligger RS 1 mønstergyldig innpakket med trekk over begge mastene. På veggene i gangen henger maritime klenodier som Colins gamle skipsur og barometer. Stua er utsmykket med marinemalerier av Ants Lepson og den gamle slepeloggen til Colin

plassert i vinduskarmen. Knut peker over mot Ulvøya et par kilometer mot syd. ”Det var der jeg vokste opp”, forteller han. Jeg har funnet frem notisblokka og begynner å notere.

”Jeg er født i 1940 men jeg husker endel fra krigen, og interesse for sjø og båter har jeg hatt fra starten”, forteller Knut. ”Både far og onkeler seilte regattaer i Bundefjorden seilforening. Kanskje ligger det litt i blodet vårt. Min morfar var chief og min farfar var arkitekt og ivrig regattaseiler med datidens meterbåter opp til 12 metere. Min tippoldefar var dansk kaptein og skipsreder. Under Napoleonskrigen mot England fra 1807 til 1814 fikk han kaperbrev av kongen og drev kapervirksomhet mot fiendtlige handelsfartøyer. Siden etablerte han den første rutefarten mellom Christiania og København med sin skute ”Apollo”. Den første ”Danskebåten”. Etter krigen giftet han seg i Kristiansand og dro til Christiania og kjøpte Abilsø Gård som nå er fredet. Men han var nok mere sjømann enn gårdbruker så han

fortsatte med danskefarten.”

”Selv begynte jeg tidlig å bygge flåter, vi ville på sjøen. Med dem tok vi oss ut til Kaffeskjæret, en liten holme noen hundre meter fra land i det lille bassenget mellom Ormøya, Malmøya og Ulvøya som kalles Paddehavet.

Jeg ble tidlig mere opptatt av bruksbåter enn regattabåter, så den første båten min ble en rosjeke til 150 kr som jeg kunne dra på overnattingstur med til Langøyene eller Skjærholmene der vi sov ombord eller i telt på land. Ikke bare fikk den rigg og stokkanke, men jeg utstyrte den faktisk med lanterner og kanon. Ellers seilte jeg regatta med kamerater i Bundefjorden Seilforening. Fetteren min hadde Oslojolle, og jeg var ofte med som fokkeslask.”

”I 1955 dukket losskøyta Frithjof opp under navnet Cara. Jeg kjente familien Salvesen gjennom Hans Borti og søsteren Tone, så det var lett for meg å henge litt rundt og ”hjelp til” når de skulle ut. Brygga ligger

forts. neste side

Støtt Frithjof II med Grasrotandelen fra Norsk Tipping

Slik gjør du:

Få spillekort hos kommisjonær, eller på www.norsk-tipping.no.

Ta med deg strekkoden og ditt spillekort til en kommisjonær, eller send SMS: GRASROTANDELEN 977151694 til 2020 (tjenesten er gratis) eller Internett:

www.grasrotandelen.no

eller www.norsk-tipping.no,

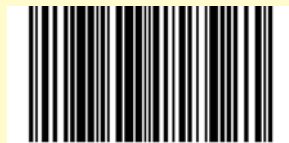
eller bruk Norsk Tipping Mobilspill.

LOSSKØYTA FRITHJOF II

Organisasjonsnummer: 977151694



GRASROTANDELEN[®]



32774977151694

Takk for at du støtter oss via
Grasrotandelen

bak odden der borte”. Knut peker gjennom det smårutete vinduet mot syd. ”Etter hvert som Hans Borti fikk låne båten ble jeg ofte med ut”, forteller han.

Jeg er glad for at Frithjof havnet i Larvik. Miljøet rundt båten er jo fantastisk, dere har vært kjempeflinke!

”Har dere sikret Frithjof mot brann?” - Knut kom brått på noe viktigere og mer interessant å snakke om. Nå fikk jeg beretningen om brannen i Colin Archer i 2013 da hun lå i vinteropplag. Full utrykning med brannbiler. Knut er gammel dykker og fikk overtalt brannmannen til å låne ham en røykdykkermaske. Han ville bli med ned for å sikre ventiler og batterier etc. samt se på skadene og lete etter årsaken. Båten var helt svart innvendig. Nå har de fått alarmsystem som varsler på SMS. Dessuten har Knut laget et system som legger inn en jordfeil hvis brannalarmen utløses og da brytes landstrømmen automatisk. Det anbefaler han oss å ta i bruk på Frithjof, og jeg lover å ta det videre.

”Reparasjonen etter brannen tok et år med masse arbeid” forteller Knut. Forsikringen var for liten så de manglet ca en million. Heldigvis greide vi å samle inn dette beløpet på noen uker. Da gikk det opp for meg at denne skuta har et godt rennome. Stor takk til alle som har bidratt!”

”Men du var altså gammel dykker? - Ja, jeg var tidlig ute med sportsdykking” svarer Knut. Det skulle han få han nytte av da det dukket opp en gammel fiskekutter på bøye i Paddehavet. En dag var den borte. Eierne rodd rundt og kikket ned i dypet der båten hadde sunket. Knut dro ut og snakket med ham. Han regnet båten som tapt, men Knut forklarte at han ikke kunne la den ligge der på 10 meters dyp med masten like under vannflaten. Knut tilbød å overta båten, men ville besiktige den først. Da han sammen med en dykkerkamerat åpnet døren inn til styrhuset nede i det mørke grumsete dypet

fikk han en støkk. I mot ham kom en mann flaksende med utstrakte armer. Mannen viste seg imidlertid å være en kjeledress som hang bak døra, men båten så grei ut den. En passende utfordring for 23 år gamle von Trepka. Han overtok kutteren gratis som den lå, fikk hevet den og fikk motoren i gang. Nå var han skipper på sin egen skute oppkalt etter ”Danskebåten” til tippoldefar. De neste 10 årene var seilkutteren ”Apollo” mye å se langs kysten med gaffelriggen som Knut hadde fått på plass.

Samtidig seilte Knut mannskap med andre seilskøyter når anledningen bød seg. Han seilte blant annet Skaw Race med Cara i 1965 sammen med sin første kone Gunn. Hun er selv blitt en profilert skøyteseiler både på Colin Archer og RS 28 Sandefjord som hun overtok i 1994.

I 1965 hadde RS 1 Colin Archer allerede vært å se på fjorden i et par år med generalsekretær i Redningsselskapet, Olaf Bjørnstad til rors. Colin Archer gikk ut av tjeneste i 1933 og ble solgt til lystbåt. Hun seilte til USA i 1938. Bjørnstad fikk Colin tilbake til Norge som vrak i 1961, og fikk den reparert.

En dag ringte han Einar Salvesen, far til Hans Borti. Han trengte en ung mann som kunne seile mannskap i Skagerakseilasen. Slik ble Knut kjent med Colin Archer og tapte sitt hjerte til den gamle redningsskøyta. Så Knuts råd til folk som ønsker å bli med å seile er: Møt opp på brygga og vis interesse. De fleste trenger mannskap av og til.

I 1967 ble Christian født, om ikke ombord i Apollo, så dagen etter en båtur. To uker senere var han på sin første båttur og har seilt siden.

I 1972 ble Colin Archer gitt til Norsk Sjøfartsmuseum og året etter henvendte museet seg til Seilskøyteklubben Colin Archer (SSCA) for å få hjelp til vedlikehold og stell av båten. Klubben var klar på at den ville

forts. neste side

ta oppdraget, men hvordan skulle oppgaven løses? Knut og familien var blitt erfarne veteranbåtseilere og skulle overta Losskøyta Færder. Men Knut hadde mer lyst til å ta over ansvaret for Colin Archer og Gunn var med på notene. Mange i klubben mente at ansvaret for en slik båt best kunne ivaretas av en person. Flere var interessert i oppdraget. Men etter hvert som det ble klart hvor forpliktende og langsiktig Knut ønsket å gå

inn i det, og hvor dårlig forfatning skøyta var i, trakk de andre seg. For ham var det et privilegium å få sette i stand og bruke en av de flotteste og mest historiske seilskøytene som fantes uten å måtte ut med en formue til anskaffelse, restaurering og vedlikehold.

”Vi fikk med en dugnadsgjeng som sto på og så frem til å seile med båten”, forteller Knut, ”Men jobben ble langt større enn vi trodde på forhånd. Skjønt det hadde vi egentlig reg-



RS 1 Collin Archer.

net med. Men vi hadde god støtte fra mange i SSCA. Ikke minst Carl Emil Petersen som var en av de viktigste bidragsyterne. Heldigvis fikk jeg gjort litt gjengjeld da jeg kunne bidra med min undervannserfaring da vi hevet Christiania fra nesten 500 m dyp i Nordsjøen”.

Det neste kvarteret snakker vi om hevingen av Christiania. Ingen visste hvordan oppgaven kunne løses. Knut tegner og forteller. Hans dragning mot tekniske utfordringer, og dyptgående kunnskap både om fartøyet som skulle berges og undervannsteknologi ga ham en nøkkelrolle i den vellykkede bergningsoperasjonen.

”Etterhvert fikk vi også støtte fra Riksantikvaren og andre til enkelte prosjekter” fortsetter Knut. ”Colin står selvsagt på listen over verneverdige fartøyer. Museet som eier båten, har aldri hatt midler til vedlikeholdet, men betaler riktignok forsikringen.”

I dag mer enn 40 år senere synes det åpenbart at det ble en god løsning. RS 1 er blitt et av våre mest kjente historiske fartøyer. Tusener må ha vært om bord. Mange flere har stoppet og beundret henne ved brygga og lest plakaten i vantet eller snakket med Knut. Få båter har i større grad prydet bøker, aviser og tidsskrifter. Knut selv har ervervet kunnskap om bruk og vedlikehold som han har formidlet videre til hele veteranbåtfeltet gjennom samtaler, foredrag og bøker som bevarer kunnskapen for ettertiden.

Colin Archer vekker stor interesse også når hun dukker opp i utlandet som i Amsterdam i 1980 da en britisk marineoffiser ropte ned til dem, ”Is it really The Colin Archer, or is it really The Colin Archer”. Knut har deltatt i mange skoleskipsregattaer med Colin over hele nordeuropa som har vunnet 4 ganger over all i Tall Ship Races. Da seilasen gikk til Karlskrona i 83, vant Colin med Liv og Christiania på de neste plassene.

To lange ferder har han gjort langs hele norskekysten opp til Vardø der Colin Archer

var stasjonert og videre til Kirkenes. Først i 1979 og siden i forbindelse med 100 års jubileet i 1994. På turene har han og familien knyttet kontakt med folk som hadde et forhold til Colin Archer og til og med har seilt henne som redningskøyte.

Da Colin lå på Djupvågs båtbyggeri i Hardanger for en større utskifting av dårlige materialer i 1977, fikk Knut rede på at en Hartander Hansen som hadde vært skipper på Colin Archer, fylte 90 år. Da ble det fart i gamle planer om et nordnorgetokt. Sommeren 79, 17. juni, på Andenes inviterte Knut og familien veteranen velkommen om bord på sin gamle arbeidsplass. Han kunne blant annet beskrive det opprinnelige interiøret i mannskapslugaren og byssa. Knut noterte - og slik har det blitt etterhvert.

Gunn og Knut splittet opp i 1991 og Knut slo seg sammen med Vibeke Simonsen fra Hisøya i Arendal. De har nå seilt sammen og tatt vare på Colin i 25 år. I 2012 har sønnen Christian og hans kamerat Tor Erling Gransæther kommet med i avtalen. Det letter vedlikeholdet og båten blir mere brukt. Demed er kontinuiteten sikret.

Knut har alltid villet finne ut hvordan skøyta best kan manøvreres for seil. Ikke mange skøyteseilere på den tiden visst at man kunne skandalisere et gaffelseil. Knut fant frem til den teknikken ved å studere gamle bilder. Jeg husker selv han lærte det bort til ferske Frithjofentusiaster i Larvik for tretti år siden. Vi lærte å hente opp mann over bord under bidevind. Vi la roret i borde i lo og lot båten falle av, jibbe og komme tilbake med bakkede forseil til lo for en panikkslagen fender som uforskyldt var havnet på havet. For Colin fungerer denne manøveren perfekt, forteller Knut. En gang han hadde med Carl Emil og noen gjester låste han rorkulten i lovart og hoppet overbord for å demonstrere metoden. Colin jibbet rundt som forventet og gled opp i lo og la seg bi så nær at Knut fikk tak i tauet som



Knut har hatt stor nytte av sin ingeniørkompetanse når det skulle tegnes restaureringsdetaljer. Her med detaljer av riggen til "Svanen".

utløser tauleideren og kunne klatre om bord.

Men alle båter oppfører seg forskjellig. Det viktigste er å øve med sin egen båt slik han selv har gjort, mener Knut. Å seile inn i havn og legge til uten motor er en yndet utfordring. Knut minnes en gang de kom slørende sørfra og gikk inn gjennom moloporten i Skagen i et forrykende vestavær.

"Vi hadde ligget værfaste i Sæby i flere dager i stiv kuling men vi ville videre. Vi revet storseilet, satte fokk og stormklyver og sto ut med kurs for Skagen over Ålbæk bugt. Vinden økte på etter hvert, og vi gjorde god fart med vinden tvers. Det var fralandsvind, men sjøen ble likevel såpass krapp at sjøsprøyten utløste 3 redningsvester vi hadde på oss.

Utenfor moloen i Skagen ville vi ikke bakse med storseilet, så vi brakk ned nesten på lens i noen sekunder, bakket fokka litt, halte klyveren inn på bommen og lot fallet gå. Klyveren landet da på dekk i dragsuget bak fokka. Vi loffet opp igjen med kurs for innløpet og halte inn på storseilet og stram-

met opp bomløftet. Så ga vi opp halsen for bedre sikt forover. Dette sammen med den bakke fokka reduserte farten. De store fenderne ble halt opp av forpiggen og stormklyveren ble dyttet nedi. Pigg- og fokkefall ble gjort klare. Fortøyninger ble gjort klar på styrbord. Vi regulerte farten med fokka og piggfallet og gled opp til enden av utstikkeren hvor det alltid er plass fordi det ikke er lov å ligge der. Fokka gikk i dekk og forfortøyningen ble sendt iland til havnefogden som kom løpende. "Velkommen til. I er enest båd ida, så her kan i lige. Det blæser 23 stykker". I nest øyeblikk kommer en klassisk dansk sykkel flyvende over kaien i en vindrosse fulgt av et kobbelt med ølbokser etc. Jeg griper sykkelens før den lander på dekk og sender den iland igjen til fogden som trer den ned over en ledig puller på kaia. Maskin? Vi startet selvfølgelig den. Man vet jo aldri hva som venter en på innsiden" avslutter Knut.

Men nå vil Knut snakke om skonnerten "Svanen", Sjøfartsmuseets skoleskipsfartøy siden 1973. Gjennom en 10 års periode har Knut vært en aktiv bidragsyter til utvikling av gode løsninger på tekniske utfordringer blant annet i riggen og ved utskiftingen av kjølen. Han prøver forgjeves å forklare meg hvordan han fant på å rigge de nye toppseilene på en slik måte at Svanen kunne stagvende uten å måtte sende folk opp i riggen. Men jeg forstår at takket være Knuts nyvinning er det blitt mye lettere å ta toppseilene i bruk. Dermed er Svanen sikkert blitt morsommere å seile og et flottare syn på fjorden.

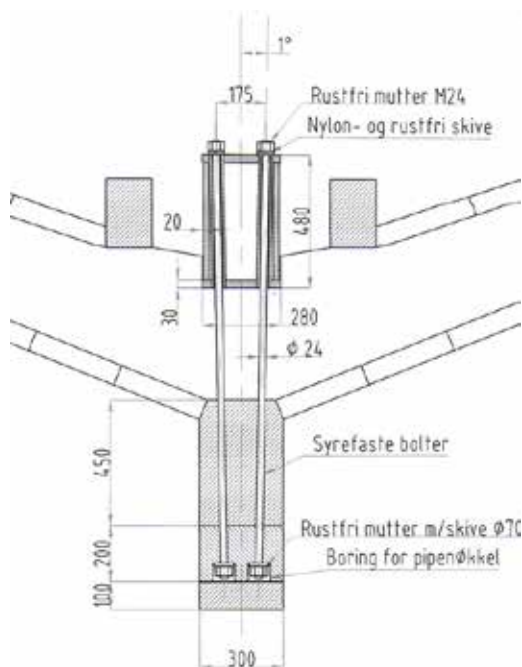
En større utfordring var det imidlertid at Svanen var kjølsprenget. Forskipet og akterskipet hadde sunket litt ned slik at kjølen var blitt ca 40 cm høyere på midten og springet i dekket var nesten borte. "Vi tok kontakt



Seilerglede! Knut og Thorleif Qvale.

med Hvide Sande Båddbyggeri i Danmark som hadde rettet opp flere slike skuter. De legger inn et forspent kjølsvin i stål. Dette tvinger midtskipet nedover og løfter endeskipene til erstatning for tung last som i gamledager. Vi fikk Riksantikvaren med på laget og hele skuta ble restaurert fra kjøll til mastetopp. Dette førte til et stort og detaljert oppfølgingsarbeide." forteller Knut. Han finner frem en rekke tekniske tegninger og plukker ut en som illustrerer prinsippet for oppretting av kjølen. Knut tror han må ha lagt ned omkring et årsverk som konsulent for restaureringen av Svanen.

Timene flyr, og besøket går mot slutten. Vi takker for deilig lunsj og en fascinerende samtale med den ivrige og engasjerte 77 åringen før vi triller ned fra bakketoppen til Knut og Vibeke, og setter kursen mot Larvik.



SVANEN Forslag til plassering av kjølbolter.

25/1-2011 KvTrenka

En konstruksjonsdetalj på Svanen. Plassering av kjølbolter.

**Takk til våre
annonsører
for den gode støtten
de gir
Frithjofs Venner**

**Vi oppfordrer våre medlem-
mer til
å bruke firmaene som støtter
oss.**



Tlf. 33 47 17 00

Pindslevn. 1B
Boks 1063,
3203 Sandefjord



Tannlege
HENNING MYHRE AS
MNTF

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

Bruk din lokalelektriker

H A F A
E L E K T R O • A S

LARVIK Tlf: 33 13 38 88



SØNDRSRØD

33 11 80 60

dag-arild-bakken@ngbutikk.no



CARLSENFRITZØE

Den lokale byggevarespesialisten

Larvik & Stavern

Tlf. 33 13 23 00 - 33 13 99 66

www.carlsenfritzoe.no

thormortenhem.no

B Y G G M E S T E R

Thor Morten Hem



tel. 482 16 322

**NYBYGG • RESTAURERING
TØMRER- OG BETONGARBEIDER**

Frithjofprodukter og sommerfest



Marineblå Frithjof-genser

Utsolgt. Det blir vurdert å bestille nytt opp-
lag dersom interessen er stor nok.



T-skjorter i bomull

Offwhite Str. 12-13 år, S og XL

Marineblå 3-14 år, S, M, L, XL Pris **kr 100,-**

CD'n Frithjof II

Identisk med den gamle kassetten, full av sommer, venner, kyst og bøl-
geskvulp. **Pris 100,-**



*Alle produktene kan kjøpes hos
Vigdis Mette Amlie, tlf: 980 44 105,
vigdis-amlie@hotmail.com*

Må produktene sendes, kommer porto i tillegg

*Boka Kystkultur i Vestfold kan
også kjøpes hos
Norli Bokhandel på Amfi, Larvik.*

Kystkultur i Vestfold. Frithjofs venner 30 år... og vi seiler videre

Her er samlet artikler fra medlemsbladene
som belyser liv og virke langs kysten
fra generasjoner tilbake og til vår egen tid.



Samlet av
Fredrik Lange-Nielsen,
Marit Ønvik og Line Lund.

Pris: kr 300,-

Sommerfest med redningsskøyta Larvik

Lørdag 10. juni møtes vi på
Skottebrygga kl 17.30 og seiler
en tur.

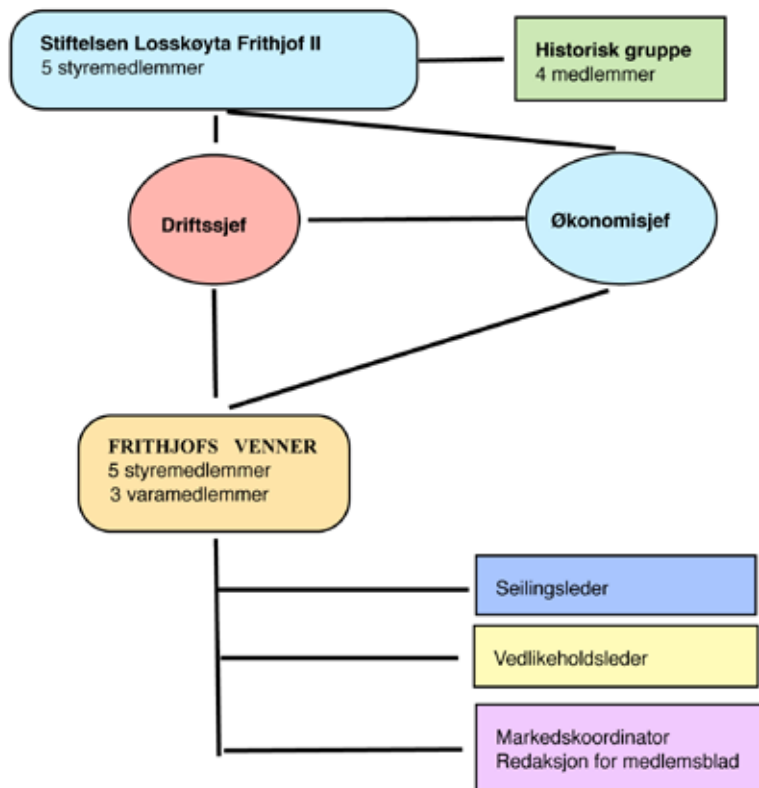
Vi gjør strandhugg, tar kanskje
et forfriskende bad, og koser
oss med reker og tilbehør.

Vi har rekespleis, og tar med
eget drikke.

Bindende påmelding til Brit
Lehne tlf 90029252 innen ons-
dag 7.juni (pga rekebestilling)

*Festkomiteen ønsker
velkommen om bord!!*

Losskøyta Frithjof II - Organisering 2013



Stiftelsen Losskøyta Frithjof II

Styrets oppgave er å opprette årlig avtale om vedlikehold og drift, samt utarbeide årlige budsjett. Følge opp alle myndighetskrav i hht stiftelsesloven og Stiftelsens vedtekter samt forestå søknader om offentlige og private tilskudd til utbedring av den historiske losskøyta.

DRIFTSSJEF

Sørge for at avtale om drift, vedlikehold og utbedringer følges og ha overoppsyn med losskøyta samt utarbeide drift og vedlikeholdsprogram.

ØKONOMISJEF

Forestå regnskapsføring og inn-utbetalinger for Stiftelsen og Venneforeningen i tråd med god regnskapsskikk.

FRITHJOFs VENNER

Styrets plikt og ansvar er å forholde seg til avtale om bruk (drift), vedlikehold, utbedring og markedsføring av losskøyta og forholde seg til godkjent årlig budsjett samt bistå Stiftelsen i en aktiv markedsføring slik at losskøyta er til nytte og glede for alle som søker en historisk maritim opplevelse.

Styret i stiftelsen Loskøyta Frithjof II

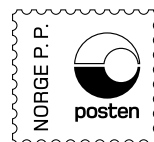
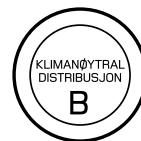
Funksjon	Navn	Adresse	e-post	Telefon	Mobil	Representerer forening
Leder / sekretær	Einar A. Andersen	Vestre vei 29, 1397 NESØYA	post@nestinvest.no	66 84 99 55	92 26 33 40	Frithjofs Venner
Styremedlem / Økonomi	Erling Augland	Fjellvikveien 4, 3280 TJODALYNG	erling@augland.net	33 11 08 46	98 23 18 27	Frithjofs Venner
Styremedlem	Bjørn Hellner	Håkonsgate 53, 3258 LARVIK	bjhellne@online.no	33 18 73 59	97 07 12 39	Kystlaget Fredriksvern
Styremedlem	Fredrik Lange-Nielsen	Snarveien 5, 3260 LARVIK	fredrik.lange-nielsen@bufetat.no	33 12 57 05	90 56 79 56	Foreningen Larvik Sjøfartsmuseum
Styremedlem / Driftssjef	Thor Ivar Gulliksen	Svaleveien 14, 3258 LARVIK	gullikth@hotmail.com		45 26 64 95	Foreningen Larvik Sjøfartsmuseum

Styret i Frithjofs Venner

Funksjon	Navn	Adresse	e-post	Telefon	Mobil
Styremedlem Leder / Sekretær	Ronald Nilsen	Gamle Stavernsvei 3 D, 3264 LARVIK	ronaldgnilsen@gmail.com	33 18 68 05	94 89 13 64
Styremedlem	Vigdis Mette Amlie	Frankendalsveien 36 B, 3258 LARVIK	vigdis-amlie@hotmail.com	33 13 00 16	98 04 41 05
Styremedlem	Fredrik Lange-Nielsen	Snarveien 5, 3260 LARVIK	fredrik.lange-nielsen@bufetat.no	33 12 57 05	90 56 79 56
Styremedlem	Anne Thorenfeldt	Dronningensgate 8, 3262 LARVIK	annet@vfk.no		97 61 21 17
Styremedlem	Dag Ottar Vold	Løkkegaten 2, 3260 LARVIK	dag.ottar.vold@norconsult.com	33 19 07 83	45 40 44 24
1. Varamedlem	Bjørn Hellner	Håkonsgate 53, 3258 LARVIK	bjhellne@online.no	33 18 73 59	97 07 12 39
2. Varamedlem	Olaf Klunderud	Vestveien 55, 3292 STAVERN	olaf.klunderud@gmail.com		90 15 32 41
3. Varamedlem	Linda Nilsen Augland	Fjellvikveien 4, 3280 TJODALYNG	linda@augland.net	33 11 08 46	92 05 30 61

Andre sentrale funksjoner

Funksjon	Navn	Adresse	e-post	Telefon	Mobil
Dugnads-ansvarlig	Fredrik Lange-Nielsen	Snarveien 5, 3260 LARVIK	fredrik.lange-nielsen@bufetat.no	33 12 57 05	90 56 79 56
Seilings-ansvarlig	Anne Thorenfeldt	Dronningensgate 8, 3262 LARVIK	annet@vfk.no		97 61 21 17
PR/-rekvisitter	Vigdis Mette Amlie	Frankendalsveien 36 B, 3258 LARVIK	vigdis-amlie@hotmail.com	33 13 00 16	98 04 41 05
Redaktør medlemsblad	Fredrik Lange-Nielsen	Snarveien 5, 3260 LARVIK	fredrik.lange-nielsen@bufetat.no	33 12 57 05	90 56 79 56
Web / internet	Erling Augland	Fjellvikveien 4, 3280 TJODALYNG	erling@augland.net	33 11 08 46	98 23 18 27



Avsender:
Frithjofs Venner
Postboks 134
3251 LARVIK

Bli en “Frithjof-vønn”!

Losskøyta Frithjof II eies av en stiftelse som står ansvarlig for drift, vedlikehold og restaurering. Skøyta 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 skøyta historie. Samtidig er du med på å sikre at Frithjof blir bevart for framtiden, og får seile i sitt opprinnelige farvann.

Ja, jeg/vi ønsker medlemskap

Navn:	☐ Enkelt medlemskap (kr 300,- pr. år)
Adresse:	☐ Familiemedlemskap (kr 400,- pr. år)
Poststed:	☐ Pensjonister (kr 150,- pr. år)
Telefon:	☐ Aktiv / Passiv
E-post::	

Velkommen blant Frithjofs Venner:

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

Sendes til:
Frithjofs Venner, Postboks 134, 3251 LARVIK