



Nr 1/2018
Vårens medlemsnummer



I denne utgaven kan du bl.a. lese om:

Restaureringsrapport vinteren 2018 - Restaureringsrapport på
Jærbuen - Dekksdebatten - Seilingsplan 2018 - Seilsesongen -
Ants Lepson sjøulk og seilskuteskipper

MEDLEMSBLAD FOR
FRITHJØFS VENNER

Redaksjonen:
Fredrik Lange-
Nielsen
Marit Ønvik
Brit Lehne
Vigdis Mette Amlie

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:
Frithjof II under
kappseilas i Risør
Foto: Leif Sigvaldsen

Innhold

Kjære Frithjofs venner	3
Årsberetning for Frithjofs Venner, 2017	4
Restaureringsrapport vinteren 2018	7
Restaureringsrapport på Jærbuen	10
Dekksdebatten	12
SOMMERFEST på bølgene blå	16
Seilsesongen	17
Seilingsplan 2018	20
Kaptein og marinemaler Ants Lepson	22
Sjømannsvise av Harald Sverdrup	23
Ants Lepson sjøulk og seilskuteskipper	24
Organisasjonsmodell	39

Norconsult



Rådgivende ingeniører

Kjære Frithjofs venner

Nå forbereder vi en ny seilsesong med Frithjof II i «ny drakt» etter to vintre på land, tilbakeført med dekk og dekkshytte som først kjente foto fra 1904.

Om skøyta kommer på vannet til planlagt seilsesong, er betinget av at vi nå klarer sluttfinansieringen av restaureringsarbeidene som vi nå arbeider intenst med for å få på plass, sammen med dere i Frithjofs Venner, som står på hver helg for å bidra til å holde kostnadene nede.

Båtbygger har bekreftet at skøyta kan klargjøres til sjøsetting i mai mnd.

Vi startet med et restaureringsbudsjett i 2016 på 1,85 mill, justerte dette høsten 2017 til 2,95 mill, for så å måtte øke dette til 3,8 mill i februar 2018.

Så vår beslutning høsten 2016 om å igangsette utbedringen av skøyta av sikkerhetsmessige grunner, viser seg i ettertid veldig riktig etter det som er avdekket.

Sammen med Larvikbanken, Riksantikvaren, Kulturminnefondet, Stiftelsen UNI, Larvik kommune og frivillige i Larvik, har vi stor tro på at skøyta kan sjøsettes i mai d.å og gli inn i planlagt seilsesong i regi av Frithjofs Venner.

(som dere ser så er seilsesongens program allerede fastsatt og annonsert i dette medlemsbladet)

Frithjofs Venner er en «klippe» til å ta vare på denne kulturskatten av ei losskøyte som nå fyller 122 år, og der de i over 30 år har formidlet maritime opplevelser til allmennheten på gamlemåten på en profesjonell og trygg måte, hvilket våre offentlige og kommunale etater tilkjennegir ved sin støtte



Styreleder Einar A. Andersen.

med tilskudd til gjennomføringen av restaureringsarbeidet.

Styret i Stiftelsen vil derfor rette en særdeles stor takk til Frithjofs Venner som har bidratt med en utrolig stor entusiasme på frivillig basis, og sagt seg villige til å fortsette med dette til skøytas beste.

Uten Frithjofs Venner og deres engasjement på frivillig basis, hadde Larvik kommune vært uten dette historiske maritime og levende kulturtilbudet.

Vi er optimistiske til sjøsetting og ser frem til en ny forfriskende seilas med Frithjof II i en frisk bris på Larviksfjorden denne sesongen i ny 1904 drakt.

GOD SOMMER !

*Einar A. Andersen
Styreleder i Stiftelsen Losskøyta Frithjof II*

Årsberetning for Frithjofs venner 2017

Styret i Frithjofs Venner har hatt følgende sammensetning i 2017:

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

Andre sentrale funksjoner:

- *Dugnadsansvarlig:* Fredrik Lange-Nielsen
- *Driftssjef:* Thor-Ivar Gulliksen
- *Kasserer:* 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 Los-skøyta Frithjof II:* Einar A.Andersen, Erling Augland.

Generelt

Det har ikke vært mange styremøter i år – kun 3 styremøter og et møte vedrørende seilingsplanen 2017. Styret har konstituert seg selv; Ronald Nilsen har fungert som leder av styremøtene og som sekretær. Det er ikke valgt egen kasserer for venneforeningen da vi har felles kasserer sammen med Stiftelsen og kasserer velges av Stiftelsen. Erling Augland har tatt over som kasserer etter Line Gundersen. 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.

Styret har i 2017 deltatt i møter med kulturavdelingen i Larvik kommune, samt på møter i Stavern vedrørende opprettelse av Kystkultursenter samt møte vedrørende opprettelse av et Colin Archer Senter på Tollerodden. Videre har styret sendt innspill vedrørende opprettelse av gjestehavn i Larvik. Flere av medlemmene har også vært aktive i planleggingen av Colin Archer Havnefestival.

Medlemsoversikt

Pr. 31.12.17 har vi 172 (136 pr. 31.12.15 og 146 pr. 31.12.16) medlemmer. I tillegg er det ca. 20 som er livsvarige medlemmer. Styret er opptatt av at de som er medlemmer opprettholder medlemskapet.

Kasserer har i 2017 gjort en meget viktig og grundig jobb med oppfølging av medlemmer og innbetaling av medlemskontingent.

Medlemsbladet

Bladet har kommet ut med to nummer i 2017. Redaksjonen har bestått av Fredrik Lange-Nielsen, Vigdis Mette Amlie, Marit Ønvik og Brit Lehne. Det er den 33. årgang av medlemsbladet. Artiklene i medlemsbladet vurderes å være av høy kvalitet og flere av artiklene anses å være av historisk betydning. Bladet er også viktig for å informere og oppdatere våre medlemmer samt opprettholde interessen og medlemskapet i Frithjof II.

Dugnad

20. oktober 2016 ble båten seilt til Isegran for nedrigging og klargjøring for omfattende utbedringsarbeid. Båten er fortsatt på Isegran. Det vises til årsberetningen fra Stiftelsen om det omfattende utbedringsarbeidet som har vært gjennomført, hva som gjenstår, drøftinger og valg, og behovet for økonomisk støtte. Stiftelsen må berømmes for det arbeidet som har vært utført med tanke på å skaffe finansiell støtte, samt avklare hva som må gjøres og oppfølging av restaureringen. Videre har det utført en svært omfattende dugnadsinnsats fra en rekke medlemmer som har dratt i helgene til Fredrikstad for å jobbe. Det har vært helt nødvendig også økonomisk for å klare å gjennomføre restaureringen. Forhåpentlig vil Frithjof II være klar til seiling våren 2018.

Seilsesongen 2017

Seilsesongen 2017 har pga ovennevnte vært mer begrenset i 2017. Men helt uten aktivitet har det ikke vært. Vi fikk låne rednings-skøyta RS 33 "Larvik" på forsommeren, slik at vi fikk gjennomført Kulturskrinet også i år for alle 5. klassene i Larvik. I år var Øyvin Lauten skipper og Jan Olav Holte var med som mannskap.

Maritim Familiedag på Skotta i samarbeid med Larvik Museum ble gjennomført og vi stilte med RS 33 Larvik og lystseileren Maribell. Det ble også gitt tilbud om seilkurs med Maribell, og det ble avholdt 2 kurskvelder med 1 deltaker. Det ble videre holdt en sommerfest / båttur med RS 33 Larvik for medlemmene.

Colin Archer Havnefestival ble igjen gjennomført siste helgen i juli, med samling av 9 skøyter på Svenner fredagen. På Lørdagen var det kortesje fra Svenner via Stavern til Indre Havn i Larvik. I Indre Havn / Skotta hadde Tordenskiolds soldater laget en "levende" og historisk leir. Dette skapte liv rundt Skotta og arrangementet. Videre var det utstilling og foredrag i Sjøfartsmuseet og guidet tur i Colin Archers barndomshjem.

PR Gruppa

PR- gruppa ved Vigdis Amlie passer på å sende inn informasjon til ØP om aktivite-

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



ter og oppdatere. I år har det pga at vi ikke har hatt Frithjof II vært noe mer begrenset aktivitet.

Skipperkomiteen

Skipperkomiteen består av Hans Petter Skontorp og Bjørn Molvig. Det har ikke vært fremmet forslag om godkjenning av nye skipper i 2017.

Grasrotandel / Norsk Tipping

Pr 31.12.17 er det 30 personer som har registrert seg som "grasrot" spiller i Norsk Tipping. Det har i 2017 innbrakt kr. 5.728 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

Frithjof II har vært gjennom en svært omfattende restaurering og vil nå være klar for nye seilsesonger. Det vil kreve fortsatt mye dugnadsinnsats i årene som kommer, både mht vedlikehold samt seiling og vise frem Frithjof II som et levende og seilende historisk skøyte. Selv om det har vært en "roligere" sesong i 2017, så har det vært utført mye innsats på en rekke områder. Skøyta er 122 år gammel, og er nå restaurert for mange nye år. Det vil være behov for nye krefter, og heldigvis kommer det noen nye nå og da, men heldigvis er det fortsatt svært mange av de "gamle" som fortsatt står på og gjør en imponerende innsats.

Styret i Frithjofs Venner

*Bjørn Hellner, Vigdis Mette Amlie,
Anne Thorenfeldt, Ronald Nilsen,
Fredrik Lange-Nielsen, Dag Ottar Vold,
Olaf Klunderud, Linda Nilsen Augland*



Rullesett med tre ruller



KUN 59



Selvpolerende International bunnstoff

3 LITER

KUN 495



International bunnstoff

2,5 LITER

KUN 395

Restaureringsrapport vinteren 2018

Dag Ottar Vold, prosjektleder

Nå nærmer restaureringsarbeidet seg endelig en ferdigstillelse. Siden litt sent i fjor høst, har det arbeidet opp til 5 båtbyggere kontinuerlig på Frithjof. Det er lagt ned mye arbeid i å dokumentere hvordan det gamle var montert før det ble plukket fra hverandre og nye deler laget. I og med at det ikke er gamle tegninger av båten, og at de gamle bildene kun viser hvordan båtens utseende var en gang, har det gått mye tid til å finne ut hvordan det konstruktive bak utseende har vært. Opp gjennom tiden, har det vært gjort mye «flikking» etter utallige reparasjoner, så her har båtbyggerens ekspertise med slik gamle båter kommet godt med.

Forts. neste side



Anders skrapper røsjernene fri for maling.



I løpet av vinterens første måned ble resterende dårligere spantetopper skiftet og samtlige dekkshjelker festet, samtlige dekksknær tilpasset og montert. Alt er utført slik Frithjof en gang ble bygd og med materialer tilpasset på «gamlemetoden». Den nye dekkshytten og forluka er bygd innendørs og er nå ferdig montert på båten. For å få etablert innfesting mellom dollbord og spanter, var det nødvendig å fjerne de to øverste bordgangene på begge sider, i hele båtenes lengde. De nye bordene er satt på plass igjen, men nå som ett bord og ikke to. Dette er en løsning båtbyggeren mener å kunne dokumentere, og at to bordganger har kommet til som følge av tidligere nødvendige reparasjoner etter råteskader bak fenderlisten.

Samtlige rekkestøtter er montert på plass slik at den gamle rekka kan remonteres. Det ble også ganske mye mer arbeid med denne enn først antatt i og med at båtenes fasong i lengderetningen er trukket litt sammen, og at flere av de gamle rekkestøttene måtte lages nye, hele ni stykker i alt. Så snart rekkestøttene var montert, begynte arbeidet med å legge dollbordene.

Frithjof har nå ligget på verft i ett og et halvt år og er ganske «glissen» i skroget. Det er en liten oppgave i seg sjøl å fukte båten slik at veden i bordgangene sveller nok til at båten kan dreves på nytt. Så snart det er gjort, kan vi begynne med å banke på plass ishuden, kitte natene i fribordet og begynne malearbeider.

Samtidig med drevearbeider, jobbes det flittig med å legge nytt dekk. Dette arbeidet er godt i gang nå første uka etter påske og skal forhåpentligvis være ferdig og klart for drevning medio april. Dugnadsgjengen skal deretter sørge for å proppe alle spikrer-forsenkninger og andre innfestinger i dekket før drevning og beking.

Motoren har også vært ute og gjennomgått en overhaling og må inn på plass igjen i



Vi vannet skroget i tro på at det da vil trutne bedre.

båten. Den er nå løftet inn, men det gjenstår fortsatt å sentrere, montere og tilpasse. Siden alt av innredning rundt motoren er fjernet, blir det et lite puslespill å få alt tilbake på plass der det var før vi startet.

Det går mot at kran for sjøsetting bestilles til rundt 10. mai slik at Frithjof kan få innpå to helger ved brygga på Isegran før hun tas hjem til Larvik. Det er nok nødvendig at båten trutner godt før hun tas ut rundt Færder og over til Vestfold. Det er mye seilteknisk med naglebenker, kryssholt, skjøtepunkter osv., som skal monteres og behandles før Frithjof igjen skal ut å seile.

Så kan Frithjof II begynne sitt «nye» liv med første oppdrag for «Den kulturelle skolesekken» for Larvik kommune den 23. mai...



Ny kant til ny styrbrønn - fint blir det!



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

Oppdatert restaureringsrapport for Jærbuen

James Ronald Archer

Foreningen Larvik Sjøfartsmuseum eier den staselige lystbåten «Jærbuen» som er bryggenabo med Frithjof i Skottebrygga og bygget av Colin Archer i Larvik i 1898. Om bord foretas fortsatt omfattende restaureringsarbeider med Risør Trebåtbyggeri som utførende spesialist og problemløser. Det er særlig undervannsskroget som utbedres.

Ganske riktig – hun blir dessverre ikke å se på vannet i år heller. Utfordringene som ble skissert i forrige artikkel for ett år siden, arbeides det fortsatt med. Bunnstokker, noen spant og andre viktige strukturelle deler ble i orden i løpet av 2016.

I fjor kom nødvendige antall løpemeter hud på plass igjen. Den gamle, æverdige damen har derfor i anstendighetens navn fått skjørtet på igjen slik at de underskjønne formene på ny kommer til sin rett. Alt med tradisjonelle metoder og nøyaktig slik det var og skal være med både materialvalg og sammenføyninger: Dimensjoner på 1 ½ tomme furu i fribordet og eik under vann, med opp til 8,5 meters lengde i bordgangene og den gamle skjøteplanen beholdt. Det har blitt vist ekstra omtanke for å hindre oppsprekking.

Einernagler i anselig og tilstrekkelig mengde lot seg skaffe etter hvert, og var absolutt nødvendig som festemidler sammen med de særegne bronsespikrene. De gamle var for sprø til gjenbruk, og nye måtte spesialstøpes på egnet verksted. Det viste seg at de har to ulike dimensjoner, med tre tommer i fribordet og fem tommer i undervannsskroget. Hver og en ble til slutt håndmeislet for å få på plass de viktige mothakene.

Det har blitt gjort et lite forsøk med hvordan innredningen kan restaureres, og ribber er lasket. Viktigst i fjor var likevel ankomsten til det store kjølemnet. Her ble det gjort en liten, men sjelden konsesjon til fornuften, fordi det av ulike årsaker var umulig å finne 12 meters pitchpine i ønsket dimensjon. Løsningen ble royalimpregnert furu fra Østerdalen – mettet med linolje uten tilsetningsstoffer. Ny kjøll ble bearbeidet med den gamle, demonterte som modell ved siden, og så satt på sammen med kjølsvinet.

Bak all denne praksisen ligger det mye tanke og omtanke for å få et godt resultat innenfor antikvarisk tankegang. Det gjelder både innenfor hver av de delene som er omtalt og angående rekkefølgen, for her har man lenge hatt følelsen av båtbygging i omvendt rekkefølge av det som er vanlig. Slik må det bli når restaurering er hovedsaken, og derfor kommer kjølen langt ute i prosessen. Mye hjernekraft er brukt for å finne løsninger for stabilisering i begge retninger av det tidvis kjølløse skroget, heving i posisjon, og særlig sikring av jernkjølen for transport og behandling.

I år er det derfor håp om at kjøllproblematikken endelig lar seg løse, og at den bokstavelig talt tunge og viktige «bunnlinjen» kommer endelig i orden. På grunn av at bunnstokker og trekjøll måtte byttes, var det ingen sjøvei utenom: Jernkjølen måtte frigjøres fra skroget. Separasjonen foregikk uten advokat, men med båtbyggerens kapping av kjølboltene – bokstavelig talt jerneproblemet. Deretter skilsmisse ved at jernkjølen ble fraktet til mekanisk verksted etter 119 års ekteskap.

Forts. neste side



Den allerbeste kjolen på. Styrbord side ferdig bordet.

Godklumpen på syv tonn har voldt mye hodebry, papirarbeid og brevveksling, men i skrivende stund mener vi å ha løsningen: Det kan trolig gå å få ut alle bolter slik at kjølen deler seg i sine to originale deler. Deretter kan alt monteres sammen igjen på gamlemåten med to sett bolter, ett mellom jernkjøldelene og ett gjennom øvre del og selve skroget. Målet er selvsagt en lykkelig gjenforening og fremtidig stabilt samliv.

Året har ikke vært uten overraskelser – vi ønsker da ikke å skille oss ut fra andre restaureringsprosjekter – men med Riksantikvaren som fortsatt hovedsponsor (og Kulturminnefondet og et par private stiftelser med på seilassen så langt) og løfter om be- gunstigede midler for 2018, er det håp. Den bokstavelig talt tunge og viktige bunnlinjen bør derfor komme endelig på plass i år. Da gjenstår fortsatt innredningsarbeider, arbeider med cockpiten og diverse annet før vi er i mål med sjøklar båt. Freidig mot.

Når du leser dette har Jærbuen feiret sine 120 år, denne gang i et litt uvant element.

Hun har neppe stått på land så lenge no- ensinne (med et mulig unntak for deler av krigen, i Poole Harbour i England). Disku- sjonen om nødvendigheten og nytten er tatt, uten fnugg av tvil: Les forrige artikkel. En av begrunnelsene er selvsagt historien.

Den begynner å bli svært godt dekket, men spennende saker dukker stadig opp. Derfor ervervet Foreningen Larvik Sjøfarts- museum i fjor en samling regattapremier et- ter Jærbuens første eier Wilhelm Wolf. Disse er viktig dokumentasjon av den sammenhen- gen båten sto i som lystbåt og regattaseiler, eid og seilt av en av seilSPORTENS pionérer og store menn i Norge. Tross alt var Jærbuen (da Nanna) hans båt nr. 22. Siden det i år er 100 år siden avslutningen på første verdens- krig, dukker en annen av eierne stadig opp i ulike sammenhenger. Men la meg ikke røpe for mye – dette kommer vi sikkert tilbake til.

Det er derfor ulike kamper å føre, da som nå. Og du savner henne fortsatt i Skottebryg- ga og i miljøet? Gled deg til hun kommer tilbake. Neste sommer?

Dekksdebatten

I vår nummeret for et år siden bragte vi debatten om valget av gammel eller ny kappe. I år fikk vi debatt om valg av dekksmaterialer. Her følger redaksjonens utdrag av debatten.

Pløyde bord i dekket!?

Torsdag 4. januar ble innboksen til en rekke fremtredende medlemmer av Frithjofs venner rammet av et digitalt lynnedslag. Stiftelsens høyt verdsatte leder, Einar Andersen, hadde ytret seg. «Vedlegger utkast til redegjørelse og forslag til utførelse på nytt dekk som vi har til hensikt å oversende Riksantikvaren umiddelbart etter styremøte på tirsdag 9.d.m.» skrev han.

Styreleder og prosjektleders forslag

Vedlegget avslutter slik: Forslag til løsning. *Dekket til Frithjof legges med ett lag pløyde bord, mål 46x90 trukket med seilduk og malt.*

Frithjof skulle ikke lenger ha skipsdekk, men plankegulv med not og fjær kledd med gråmalt seildukstapet! Etter granskning av kildene var Einar og Prosjektleder Dag Ottar kommet frem til at det må ha vært et slikt dekk Frithjof hadde i 1904 og som følgelig hadde vært originalt.

Bakgrunnen for forslaget er en uttalelse fra tidligere eier, Hans Borti Salvesen, gjengitt i Frithjofboka. Han fortalte at i 1958 fjernet de det gamle dekket. Det besto av to lag pløyde bord som var malt. Men kunne det ha vært originalt? Ja, mente Einar og Dag Ottar ettersom det gamle dekket på Frithjofs søsterskøyte I Stavern, «Elisabeth» også hadde hatt pløyde dekkbord. Elisabeth var som Frithjof bygget av Thor Jensen. Hvordan kunne de vite at Elisabeths

dekk var så gammelt som båten? Jo, fordi det var perlestaffhøvlet på undersiden og perlestaffpanel gikk ut av bruk etter 1925.

Opprøret

Rundt midnatt fire dager seinere setter Anders seg ved PC'en. Kl 01.04 trykker han på send knappen:

«Uff! Malt seilduksdekk med 300 unger om bord i løpet av forsommeren!» Anders mener et foto fra 1921 viser et umalt tredekk selv om han ikke kan seg om det er natet. Han skriver videre; *«Hvis min mening har noen vekt, så synes jeg vi bør kjempe for et tradisjonelt, natet dekk. Lettere å holde vedlike og lettere og holde tett. Og - jevnlig saltvann på dekk, fortrinnsvis ved hjelp av pumpe. Ellers blir det vel til at det sjelden blir gjort. Slik det er nå seiles det for lite med saltvann på dekk».*

Neste morgen hiver Hans Petter seg på: *«Historisk er en ting, praktisk bruk er noe helt annet.*

Ser for meg at vi kommer til å ha et dekk som konstant vil se ut som om det er fullt av "søle"!

Tror ikke vi kan forlange at alle skal ta av seg på beina før de skal om bord.

Snakket med Thomas (ny dansk båtbygger som jobber på FII) der borte i går, basert på erfaring trodde ikke han det kunne ha vært pløyde bord i dekket.»

Få minutter seinere kommer klar melding fra Kjerringvik:

«Den unge skipper Augland (den kvinnelige) er i harnisk om dagen. Vi kan da ikke legge dekk med not og fjær!!! Og trukket dekk var en lystbåtgreie, ikke vanlig på bruksbåter. Hun er også av samme oppfatning som Anders når det gjelder Thor Jenssens egenskaper som båtbygger. "At Thor

Jenssen, som tradisjonell båtbygger, ville forslått bruk av pløyde bord til dekket på en arbeidsbåt, synes jeg høres rart ut". Riksantikvaren hevder at det sannsynligvis var pløyde bord i 1896. Hvis han vil gjennomføre dette må han bevise det.»

Prosjektleder forklarer

Dette finner prosjektleder Dag Ottar underholdende og sender smilefjes:

"Ja, det er bra med reaksjoner. I vår "søken" etter argumenter for å velge rett utførelse på dekket, har det kommet fram enda flere poeng som underbygger pløyde bord i dekket. Det kan vi nok ikke se bort fra når vi skal kommunisere med RA

Når det gjelder bruk av seilduk, er det det vi må kreve som kompensasjon dersom vi blir krevd å legge pløyd dekk. Bare maling på et pløyd dekk, har vi ikke tro på kan bli tett. Aller helst ønsker vi vel et natet skipsdekk som er tett, lagt med moderne natemasser».

Greit med seilduk?

Men seilduk ser Anders som en dårlig kompensasjon. Den vil lage råtefeller:

«En lekkasje i dekk er vanskelig nok å oppdage hvor kommer fra om en ikke i tillegg skal ha en på flatene tett membran som vil holde på fuktigheten ved en lekkasje. Husk hva som skjedde med hyttetaket. En liten lekkasje i forbindelse med luftventilen førte til omfattende råteskader. På dekket vil det være mange flere slike utsatte punkter; prismen, naglebenk, kryssholt, palstøtte, redningsflåte mfl. La oss derfor i det minste unngå seilduken!»

James Ronald synes vi like gjerne kan velge et historisk ukorrekt natet dekk som et seildukstruktet dekk som også er historisk ukorrekt: *«Så vidt jeg husker var Riksantikvarens argumentasjon til den smale kappen at den skulle stå til en samtidig*

dekksløsning som kunne dokumenteres. Nå som vi rekonstruerer 1896 faller vel dette argumentet bort - opprinnelig var det ikke seildukstruktet dekk, og derfor skal ikke vi heller ha det nå».

Anders trekker den slutning fra debatten at vi har ikke god nok historisk dokumentasjon til å rettferdiggjøre en teknisk dårlig dekksløsning:

«Noe av poenget mitt over er at utkastet til brev til Riksantikvaren i hovedsak bygger på antagelser og ikke fakta.

Mitt hovedanliggende er at når det først skal investeres flere (?) millioner i restaureringen så må vi kunne argumentere for løsninger som vil bidra til å bevare båten i lang tid fremover, selv om ikke alt kan dokumenteres til å være historisk korrekt. Et natet dekk, helst med moderne natemasse, smurt med trekkfastolje slik vi har hatt det, synes jeg stiftelsen og foreningen bør gå for, og med den begrunnelse. Et slik dekk vil kunne "puste" både ovenfra og nedenfra og vil med regelmessig vanning med saltvann vare i mange år.»

9.01 sender Stiftelsens leder ut et nytt forslag til anbefaling med overskriften:

VALG AV MATERIALER TIL DEKK
Januar 2018

Etter en drøfting av ulike hensyn og momenter konkluderes det slik:

Forslag til løsning:

Historisk gruppe ved James Ronald Archer, styret i Frithjofs Venner og dagens skipper har bistått Stiftelsen og prosjektleder med undersøkelser og innspill til forslag til utførelse på valg av dekk-utførelse. Det er lagt vekt på følgende:

- * At dekkets overflate tilfredsstiller dagens bruk til formidling av lostjenester på tidlig 1900 tallet. (slitasje og sklisikkerhet)
- * At valgte dekksmaterialer bidrar til be-

Fort. neste side

varing av underliggende konstruksjoner
* At sammenføyning av dekkbordene bidrar til en tett overflate (hindre lekkasjer) og samtidig etablere en utførelse som «puster» og ikke lukker fuktighet inne.
* At overflaten på dekket er enkelt å vedlikeholde

På grunnlag av ovennevnte legges særdeles stor vekt på bevaring av underliggende dekk-og skrogkonstruksjoner og dekket til Frithjof II søkes lagt og utført som:

Natet dekk med moderne natemasse, smurt med trekkfastolje

Larvik 09.01.2018

*Dag-Ottar Vold
Einar A. Andersen
Prosjektleder
Stiftelsen Losskøyta Frithjof II*

Resultatet er blitt at riksantikvaren har sluttet seg til bruk av natet dekk, men natene skal bekes på tradisjonelt vis. Det er også viktig å få et lysere dekk som reduserer soloppvarming til et minimum.



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

UTLEIE AV BYGG- OG ANLEGGSTYR



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.

SÖRUM
trevare A/S

**Dører Garasjeporter
Vinduer Montering**

Tlf. 33 13 90 90

post@sorum-trevare.no

www.sorumtrevare.no



STAVERN

33 19 72 50



MURERMESTER

JAN EIDE A/S



Mur - Puss - Flisarbeid

Tlf: 950 68 185 / 33 11 45 38

www.faktorx.no/janeide

VELKOMMEN til sommerfest på bølgene blå

Lørdag 9. juni møtes vi på Skottebrygga og seiler oss en tur. Vi har strandhugg, tar kanskje et forfriskende bad, og koser oss med reker og tilbehør.



Det blir rekespleis, men alle tar med egen drikke og ev. noe godt til kaffen.

Avreise klokka 18.00, og så ser vi når vi føler for å dra hjem igjen. Bindende påmelding til Vigdis Mette Amlie innen torsdag 7. juni. Tlf 98044105/ mail: vigdisamlie123@gmail.com

Festkomiteen håper riktig mange blir med og ønsker velkommen om bord!!

Eventuelle tilleggsopplysninger finner du på www.frithjof.no



Seilsesongen 2018

Nå er den omfattende restaureringen av Frithjof II snart til ende, og i mai kan vi ønske vår stolte skøyte velkommen hjem til Larvik! Selv om det også da vil gjenstå mye arbeid før hun er helt ship shape, satser vi på å ha henne sjøklar til oppstarten av Kulturskrinet 23. mai. Seilingsklar blir hun nok først litt senere på sesongen.

Kulturskrinet 2018

Tradisjonen tro tar Frithjof II nok en gang alle 5.klassingene i distriktet rundt på fjorden og ut til Malmøya for å lære om seiltradisjoner og kystkultur. Dette prosjektet gjennomføres i samarbeid med Oslofjorden Friluftsråd, og det seiles ett til to tokt daglig i perioden 23. mai til 6. juni. Også 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 barn og unge som har vært med på Kulturskrinet og kjenner igjen båten; «Se, pappa, der er Frithjof!». Kanskje vil noen av disse komme tilbake som voksne og bli aktive medlemmer i miljøet rundt skøyta?

Maritim familiedag

Søndag 27. mai blir det Maritim familiedag på Skotta igjen. Dette arrangementet er et samarbeid mellom Larvik Museum og Frithjofs venner, og er i ferd med å bli et sikkert tegn på at sesongen er i gang. Frithjofs venner tilbyr turer på fjorden kl 13 og 15, et tilbud som passer både for store og små som vil oppleve hvordan det er om bord i en 120 år gammel losskøyte.

Seilkurs 2018

Seilkurs blir det også i år. Tre onsdagskvelder på rad, med oppstart 6. juni, er det mu-

lig å lære seiling og mannskapsferdigheter i regi av Frithjofs Venner. Skipper Fredrik Lange-Nielsen og mannskap Thor Ivar Gulliksen står klar til å vise deg hvordan man seiler gammel, gaffelrigget treskøyte. Hver kurskveld varer fra 18.00 til 21.00. Påmelding ved frammøte på Skottebrygga onsdag 6. juni kl 17.30. Frithjofs Venner ønsker velkommen om bord!

Sommerfest for medlemmer

Lørdag 9. juni blir det fest, og hva er vel mer nærliggende for oss enn en kveld på fjorden? Vi fyller båten med god mat og glade Frithjof-venner og lar vær og vind bestemme hvor vi eventuelt gjør strandhogg. Dette er en medlemstur, og festkomiteen v/ Vigdis Mette Amlie tar imot påmelding etter «førstemann til mølla»-prinsippet.

Turer til Svenner

Søndag 10. juni har vi satt opp årets første Svenner-tur. Disse populære turene er åpne for alle, og det er gratis å være med, men det er lov å gi en gave til driften av Frithjof II som takk for turen. Vi drar fra Skottebrygga kl 10.00 og er tilbake rundt kl 17.00. Vi går i land på Svenner og tilbringer noen timer der, og når været tillater det, blir det bading i Nordbøgen for de tøffeste. På turen til og fra heiser vi seil hvis mulig. Det blir fire slike turer i år. Se seilingsplanen.

Hjemkomstfeiring

Frithjofs Venner og Stiftelsen Losskøya Frithjof II ønsker å markere den omfattende restaureringen av båten vår, som nå framstår i ny «1904-drakt». Lørdag 16.juni fra kl.12.00 og utover dagen lager vi hjemkomstfeiring ved Skottebrygga i Larvik. Velkommen!

Rabaldertokt

Vi har to Rabaldertokt i år – et på våren og et på høsten. Dette er turer som er åpne for alle, men retter seg spesielt mot ungdom som har lyst til å prøve seg om bord. Går du og tenker på at det kunne være gøy å seile gammel skøyte, men ikke vet hvordan du skal komme i gang, er dette muligheten! Møt opp på brygga kledd etter været, så skal vi sørge for at du får en god smakebit på hva det innebærer å være mannskap på Frithjof II. Turen er gratis!

Sankthans på vannet

Sankthansaften drar Frithjof II ut kl 17.00, og vil etterhvert inngå i den tradisjonsrike båtortesjen. Deretter blir det tøffing rundt på fjorden, og mulig strandhogg på egnet sted, litt avhengig av vær- og vindforhold. Denne turen er forbeholdt medlemmer. Hans Petter Skontorp er årets skipper. Sjørøvertokt for barn

Søndag 24. juni seiler piratskuta Frithjof II flere korte turer fra Stavern i tidsrommet 12.00 til 17.00. Om bord møter barna «Fru Kaptein Sabeltann», som trenger barnas hjelp til å finne en kiste med gullpenner. Vi heiser seil og får oppleve skikkelig sjørøverliv, for skuta er tung å seile, og det er mange tau å trekke i! Hiv og hoy, og ei flaske med O'boy! Oppmøte på Dampskipsbrygga.

Helgetur til Hvasser

6. – 8. juli er det medlemstur til Hvasser.

Her er Frithjof II godt kjent, siden dette er en av havnene hun i sin tid loset fra. Det blir en skikkelig maritim helg i godt lag, med utflukter og hygge om bord. Søndag deltar Frithjof II på arrangementet «Sandøysunddagen 2018». Skipper er Hans Petter Skontorp.

Sommertokt

Årets sommertokt går nedover langs svenskekysten, og vi besøker havner og uthavner underveis. Sommertoktet er åpent for medlemmer, og det er mulig å mønstre av og på underveis. Skipper er Øyvind Lauten. Mer informasjon kommer etter hvert – følg med på nettsiden vår www.frithjof.no

Colin Archer Havnefestival

Helgen 27. – 28. juli er Frithjofs venner nok en gang med på å arrangere Colin Archer Havnefestival. Det blir tradisjonen tro skutetreff på Svenner fredag kveld og vennskapsseilas i Indre havn på lørdag. Da kan vi også love liv og røre på land, med blant annet maritimt markedet på Skotta. Mer info kommer!

Risør trebåtfestival

Første helg i august går den tradisjonsrike trebåtfestivalen i Risør av stabelen. Dette er for mange årets høydepunkt, med gjennomført maritim stemning og en imponerende samling vakre trebåter. Frithjof har deltatt på trebåtfestivalen i mer enn 20 år, og har flere ganger hevdet seg i toppen i skøyte-regattaen. Skipper i år er Øyvind Lauten.

Fredrikshavn maritim festival

Helgen 20.- 24. september går turen til vår vennskapsby Fredrikshavn, som feirer 300-års jubileum i år. I den anledning arrangerer de også en maritim festival, og der er Frithjof II invitert, så vi setter kurs for Danmark i september og ruster oss for høstseilas! Mer info kommer, følg med på www.frithjof.no

frithjof.no – der kommer det oppdateringer under veis!

Velkommen om bord i 2018!

*Hilsen seilingsansvarlig
Anne Thorenfeldt*

😊 **...alltid medvind!**

På jakt etter elsykkel med komfort, topp teknikk og max kvalitet?

Vi har over 100 elsykler på lager fra Derby-Cycle (Tyskland), en av Europas største og mest erfarne produsenter av elsykler.

Syklene er utstyrt med sterke senterplasserte motorer, batterier med lang rekkevidde og levetid, estimert 1100 hele ladesykluser og fortsatt 60% kapasitet.

Noen med bluetooth / navigasjon!



20 900

Kom innom for en hyggelig og morsom prøvetur på elsykkel!

Service, verksted, deler og support i Larvik!

ELBIKE.NO - Det er elektrisk!

Kanalgata 1 • 3263 Larvik • Tlf. 9246 2600
firmapost@elbike.no • www.elbike.no



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



Seilingsplan 2018

*(Planen oppdateres jevnlig
på www.frithjof.no)*



Dato	Tid	Sted	Arrangement
23. mai			Oppstart Kulturskrinet, men FII er nok fremdeles ikke under seil, og vil trenge en del dugnadstimer før alt er på plass til seiling.
27. mai	1200 - 1600	Skottebrygga	Museumsdag i Skotta! Frithjof II kjører åpne turer på fjorden, møt opp på brygga. Se annonse i ØP og på Facebook for nærmere klokkeslett. Gratis!
6. juni	1800 - 2100	Skottebrygga	Seilkurs, åpent for alle. En gang per uke i 3 uker. Info ved skipper Fredrik Lange-Nielsen tlf 905 67 956. Pris kr 300,- betales ved påmelding
9. juni	1800 - 2200	Skottebrygga	Skjærgårdstokt med strandhogg, sommertreff for medlemmer. Kontakt festkomiteen v/Vigdis Mette Amlie, 980 44 105
10. juni	1000 - 1700	Skottebrygga	Tur til Svenner. Åpen for alle. Gratis, men det er lov å gi en gave til driften av Frithjof II. Skipper er Hans Petter Skontorp, tlf 979 77 997. Info v/ seilingsansvarlig Anne Thorenfeldt 976 12 117
13. juni	1800 - 2100	Skottebrygga	Seilkurs 2. kveld. Påmeldte deltakere.
16. juni	1200 - 1500	Skottebrygga	Hjemkomstfeiring – presentasjon av Frithjof II i ny drakt! Åpent arrangement i Skotta, på land og om bord. Info v/ seilingsansvarlig Anne Thorenfeldt 976 12 117
20. juni	1800 - 2100	Skottebrygga	Seilkurs 3. kveld. Påmeldte deltakere

21. juni	1800 - 2100	Skottebrygga	Rabaldertokt. Åpen treningstur for seilinteressert ungdom. Skipper Hans Petter Skontorp. Kontakt seilingsansvarlig Anne Thorenfeldt, tlf 976 12 117
23. juni	1700 - 2200	Skottebrygga	Sankthans-tokt med båtkortesje på fjorden og hygge om bord. For medlemmer. Kontakt skipper Hans Petter Skontorp, tlf 979 77 997
24. juni	1200 - 1700	Stavern	Sjørøvertokt for barn fra Dampskipsbrygga i Stavern. Info v/ skipper Fredrik Lange-Nielsen, tlf 905 67 956.
1. juli	1000 - 1700	Stavern	Tur til Svenner. Åpen for alle. Gratis, men det er lov å gi en gave til driften av Frithjof II. Info v/ skipper Øyvin Lauten, tlf 922 89 453
6.- 8. juli	Avreise fred.	Skottebrygga	Helgetur til Hvasser + Sandøysunddagen 2018! Medlemstur. Info v/skipper Hans Petter Skontorp, tlf 979 77 997
9. - 22. juli	Avreise	Skottebrygga	Sommertokt for medlemmer nedover langs Svenske-kysten. Mulighet for å mønstre av og på underveis. Skipper Øyvin Lauten, tlf 922 89 453. Info v/seilingsansvarlig Anne Thorenfeldt 976 12 117
27.-28. juli	Info kommer	Skottebrygga	Colin Archer havnefestival. Skøytetreff med overnatting på Svenner fredag (for medlemmer), vennskapsregatta fra Skotta lørdag. Oppdateringer kommer. Info v/seilingsansvarlig Anne Thorenfeldt 976 12 117
1.-5. august	Avreise 0900	Skottebrygga	Risør Trebåtfestival. For medlemmer. Kontakt skipper Øyvin Lauten, tlf 922 89 453
12. august	1800 - 2100	Skottebrygga	Tur til Svenner. Åpen for alle. Gratis, men det er lov å gi en gave til driften av Frithjof II. Kontakt skipper Hans Petter Skontorp, tlf 979 77 997.
16. august	1800 - 2100	Skottebrygga	Rabaldertokt. Åpen treningstur for seilinteressert ungdom. Skipper er Hans Petter Skontorp. Info v/ seilingsansvarlig Anne Thorenfeldt 976 12 117
26. august	1000 - 1700	Skottebrygga	Tur til Svenner. Åpen for alle. Gratis, men det er lov å gi en gave til driften av Frithjof II. Kontakt skipper Fredrik Lange-Nielsen tlf 905 67 956.
20.- 24. sept.	Avreise 0800	Skottebrygga	Fredrikshavn Maritim Festival (for medlemmer / gjester). Dette får vi vite mer om i løpet av sommeren. Info v/ seilingsansvarlig Anne Thorenfeldt 976 12 117

Kaptein og marinemaler

Ants Lepson

Overskriften er tittelen på en bok om Ants Lepson. Han skriver i innledningen til sin bok at den først ble ført i pennen av sjøfartshistoriker Juri Vendla i 2011 og utgitt i Estland i en serie av bøker om Berømte Estlandske Kapteiner. Han har selv oversatt den til Norsk med penn og papir. Fra den opprinnelige boken er noe gått ut og annet kommet til, alt etter betydning for norske lesere.

Hans skriver at historien på en måte er firedelt, men jeg synes den rommer flere temaer enn det. På de første 25 sidene fortelles mye interessant om livet for en liten bondegutt i Estland før og under 2. verdenskrig. Så følger en spennende flyktningehistorie med livet som innsats, og med paralleller til vår tids flyktninger. Ants er tydelig på sin identitet: «Selv om jeg er bosatt i Norge og har seilt under norske flagg, er jeg Estlander - og lojal norsk statsborger». Boken rommer også noen tankevekkende refleksjoner om det å være flyktning og utlending som han kaller seg. Han avslutter imidlertid med å slå fast at han trives i Norge og Norge synes å trives med ham.

En stor del av boka handler om sjøfart og sjømannslivet slik han har sett og opplevd det og er som sådan spennende historisk dokumentasjon av livet om bord på norske skip i handelsflåtens gullalder, krydret med en rekke dramatiske eller fascinerende hendelser og betraktninger. Femten sider er viet en spennende villvestpreget fortelling om plastbåtindustriens pionertid der Ants red ville båter som en maritim cowboy. De mange årene som seilskuteskipper er med, men kunne kanskje vært viet mer plass for spesielt interesserte som Ants selv. En del handler om restaureringen av «Ekstrand-Boy Leslie» der han blant annet dokumenter tradisjonell kjølhaling i tekst og bilder. Ants fremholder flere fordeler med denne metoden fremfor slippsetting, når det skal arbeides under vannlinjen.

Den siste delen dreier seg om Lepsons arbeid som marinemaler, både som hobby og til tider som yrke. Der har han også gjen-gitt og kommentert et 30 talls malerier. Boka er utgitt på Gaveca forlag, kan kjøpes på nettet og sikkert bestilles i nærmeste bokhandel.

HILDE'S RENHOLD *miljø*
FAGMESSIG RENHOLD

Tlf.: 951 89 120
www.hildesrenhold.no

SJØMANNSSVISE

Solen står i ruten,
glasset på ditt bord.
Gylden er din tørst -
skål min bror!
Skål for denne skuten!

Kvinner står i ruten,
banker på din dør.
Gyldent er ditt ord -
hjertet blør!
Skål for denne skuten!

Barnet står i ruten,
Stjerner i ditt blikk.
Sølvgrått ble ditt hår.
Drikk din drikk-
skål for denne skuten!

Månen står i ruten,
døden bak din rygg.
Havet er vårt lodd.
Tøm ditt brygg -
Skål for denne skuten

Ants Lepson sjøulk og seilskuteskipper

Fredrik Lange-Nielsen



Ants Lepson i sitt atelier.

Brit og jeg har tatt turen til Arendal for å treffe en sentral skikkelse i det norske seilskutemiljøet. Vi har funnet frem til Kiwi butikken ved kirken i tråd med veiforklaringen kona Astrid hadde gitt like før. Atelieret til Marinemaler og seilskuteskipper Ants Lepson ligger i 3. etasje bak en anonym dør. Den åpnes av en vennlig hvithåret herre. «Kom inn». Jeg rekker frem hånden, men han tar den ikke. «Nei, nei! – da sees vi aldri igjen» utbryter han. Litt forfjamset forstår jeg at håndhilsning over dørterskelen kan utløse uønskede magiske krefter. Ants Lepson er en annerledes mann.

Flukten

Han kommer fra bondefamilie i Estland. Landet var okkupert av tyskerne under krigen, men i september 1944 dukker en større

fare opp. Sovjetunionen anført av Stalin driver tyskerne ut og sluker Estland. De fleste estlenderne blir sovjetborgere. Andre blir flyktninger uten statsborgerskap. Sovjetunionen visker landet ut av historien. Det opphører å eksistere.

Ti år gamle Ants første sjøreise ble en døds kamp mot havet. Tre og tredve flyktninger satte fra land i en åpen sjekte på et par og tyve fot da kanonskuddene begynte å drønne i nærhet. «Det ble skutt fra land, men vi kom oss ut fra kysten og navigerte etter stjernene,» forteller Ants. Neste dag blåste det opp til storm. Turen over skulle ta 12-13 timer, men varte nesten 3 døgn. Båten sprang lekk og fylte seg til tross for at de øste med hatter, støvler og alt annet de hadde for hånden. Alt som veide litt ble kastet over bord. Da den andre dagen grydde,



Flyktningebåten «Prolific» i hardt vær får hjelp fra en spansk skonnert.

syntes alt håp ute inntil far til Ants fant en stor lekkasje under tiljene. Neste natt tente de nødbluss med bensin og filler. I grålysningen kom en båt fra Sandhamn los- og redningstasjon til unnsetning. I dagene som fulgte drev mange lik inn til kysten.

«Men denne opplevelsen inspirerte vel ikke mye til å bli sjømann», undrer jeg. «Jo, jeg tror faktisk jeg fikk enda mer lyst. Jeg hadde alltid vært interessert i sjøen og båter uten å ha blitt påvirket av noen rundt meg. Kan jeg ha vært sjømann i et tidligere liv? Jeg har hatt så lett for å lære sjømannskap også.

«Men du ble ikke svensk? - Nei, vi klarte oss bra som flykninger i Sverige, men etter fire år begynte svenske myndigheter å arbeide for at vi skulle tilbake til Sovjetunionen. En del baltiske flyktninger ble tvangsreturnert. Russiske agenter snoket rundt der vi bodde.

Over Atlantern

Far sluttet seg til et andelslag som skulle utruste en frakteskute, for å krysse Atlanteren. Vi manglet både penger og papirer til å kun-

ne reise til et tryggere land på vanlig måte. Skipet var en engelsk seilkutter fra 1883. Vi klarerte ut fra Uddevalla i juli 1948, for en tur nedover Svenskekysten med 69 personer om bord – de fleste under dekk for ikke å vekke oppsikt.

Jeg kunne allerede mye om båter etter å ha hengt i havnene, studert båter og snakket med sjøfolk. Seilasen med «Prolific» til Amerika ble en første sjømannskole for meg som ville bli seilskuteskipper. Turen som tok 69 døgn, innledet med storm i Biscaya og avsluttet med full orkan da vi nærmet oss kysten av USA. Orkaner pleier å blåse forbi i løpet av 12 timer, men denne varte i tre døgn. Vann kom inn både ovenfra og nedenfra. Pumper og ror ble ødelagt og reparert. Vi hadde problemer med å holde skuta flytende og forberedte oss på forlis. En flaskepost med opplysninger om situasjonen og navnene våre ble kastet over bord. Neste morgen ga uværet seg, og et par dager seinere kunne de legge til i Wilmington, North Carolina.

Forts. neste side



I 1964 skaffet Lepson seg egen frakteskøyta og gikk med murstein og sement langs kysten.

Amerika

Uten papirer fikk vi ikke komme inn i USA, men beskjed om å seile videre. Men ved nærmere besiktigelse av fartøyet, skjønte myndighetene at det ikke lot seg gjøre, og etter noen dager ble vi sendt til et fengsel for illegale innvandrere på Ellis Island utenfor New York. «Prolific» sank ved kaien kort tid etter», forteller Ants.

Etter noen måneders opphold fikk Lepsonfamilien hjelp av det Lutherske Kirkeråd og ble nærmest adoptert av en dr. Empie som hadde en tom gård i Pennsylvania der de kunne bo.

Nok en gang måtte Ants begynne på en skole der han ikke forsto språket, men som i Sverige lærte han det fort. Familien flyttet flere ganger og havnet etter et par år i New York der Ants fikk begynne på High school, med maritim linje. Han lærte fortere enn medelevene og ble etterhvert forfremmet til Bosuns mate – Båsens assistent. «Jeg var 16 år og ikke moden nok til å være sjef for jevnaldrende. Noen av dem gjorde etter

hvert livet litt surt for meg og satte fart i min drøm om komme meg til sjøs. Jeg vanket mye i havnen og snakket med sjøfolk. Særlig var de norske spennende».

Til sjøs

I USA måtte man være 18 år for å bli sjømann, men norske skip kunne man mønstre på i ung alder. Unge Ants skrev en falsk tilatelse fra sin far til å reise til sjøs likevel og fikk det stemplet av myndighetene. Med papiret i hånden ble han registrert på det norske hyrekontoret. Snart kunne han fortelle hjemme at han hadde fått hyre på en norsk båt og skulle reise om to dager. Foreldrene likte det dårlig, men nektet ham det ikke.

I april 1951 begynte Ants Lepson sitt sjømannsliv som messegutt på MS «Bowplate», tilhørende Odfjelds rederi. Ants oppdaget snart at han hadde skaffet seg et problem. Han var fortsatt flyktning - og for ung til å få amerikansk pass slik foreldrene hadde fått. Dermed hadde han ikke innreisetilatelse til USA – eller noe annet land.

Som sjømann på norsk båt, kunne han likevel få oppholde seg i New York inntil tre uker av gangen. Ants var blitt statsløs. Han hadde mistet sin tilhørighet til landjorden. Han hørte nå bare til på havet og var dømt til å seile fra havn til havn på ubestemt tid.

Unge Ants mønstret på den ene båten etter den andre uavhengig av om han likte seg på den han forlot. Ants var en kunnskaps-søkende eventyrer. Det første han lærte om, var klassesamfunnet om bord der messegutten og dekksgutten sto nederst på rangstigen. Men allerede etter noen måneder steg han i gradene til dekksgutt. Han mønstret snart på en ny båt som jungmann, og fikk seile på det gamle idylliske Karibien som fortsatt eksisterte. Der sørget seilskip fortsatt for det meste av lokaltransporten av stykkgods, folk og fe. I havnene var det tid til alt. Selv store skip måtte tilpasse seg det lokale tempoet, og førte alt fra frukt til damplokomotiver: Men allerede etter 3-4 måne-

der, ville Ants videre og mønstret av i New York.

En venn fra Arendal

I 1953 mønstret han på Skandinavias største skip, motortankeren «Tank Empress» fra Sigurd Herlofsons rederi i Arendal som lettmatros. Nå ble det fart på Nordeuropa og den Persiske gulf. Her fikk han en venn for livet, matros Søren Jahn Christensen, sønn av en skipper fra Arendal som senere skulle få stor betydning for Ants liv. I Nordeuropa ble mangel på statsborgerskap et påtrengende problem. Selv om livet på «Tank Empress» var bra, ønsket Ants å mønstre av for å søke nye opplevelser. Men ingen myndigheter tillot at han mønstret av i deres land. I Skottland rømte han til slutt fra båten, men ble pågrepet etter noen dager av politiet og satt i fengsel. De fant ut at «Tank Empress» fortsatt var i landet på grunn av motortrøbbel. Da motoren etter mange dager ble fik-

Forts. neste side



Ants Lepson har tatt barkebåtspikking til et høyt nivå.

set, ble han ført tilbake til båten i håndjern. Etter en tid om bord, fikk han mønstre av lovlig i Dunkerque mot løfte om å forlate landet.

Løsgjengeri

Det løftet holdt han og reiste til Rotterdam for å finne en ny båt. I stedet fant politiet ham og satte ham et par dager i arresten, før de kjøpte billett til ham på toget til Antwerpen. Der ble han igjen fengslet og satt fengslet i nesten tre uker under kummerlige forhold før han ble løslatt med beskjed om å forlate landet innen 48 timer. Han tok toget tilbake til Dunkerque der det fortsatt var vanskelig å få hyre, men inngikk en fredsavtale med havnepolitiet. De skulle la ham være i fred så lenge han oppførte seg bra. Etter en tid i Dunkerque fikk han igjen hyre på et norsk skip, «SS Ala».

På denne tiden traff Ants to jenter som jobbet ved det norske konsulatet i Hamburg. De klarte å skaffe ham en falsk oppholdstillatelse i Norge i tre måneder. «En av dem kakket meg på skulderen mange år seinere da jeg var blitt skipper på Skibladner, minnes Ants med et smil».

Norge

I 1955 mønstret han av i Milano og reiste til Arendal for å treffe sin gamle skipskamerat. Språket hadde han lært på de norske båtene. «Jeg snakker ingen spesiell dialekt», forklarer han, «ettersom det ble snakket ulike dialekter om bord». Da oppholdstillatelsen og pengene tok slutt, søkte Ants hyre igjen. «Søren Jahns far, Hans Bernhard Christensen tok seg av meg. Han hjalp meg å få ny midlertidig oppholdstillatelse av politiet i Arendal. Siden gikk det lett å få nye og lengre oppholdstillatelser. Christensen mente jeg burde ta styrmannsskolen og våren 1954 søkte jeg, men fikk avslag», forteller Ants. «De var redd for at dårlige språkferdigheter ville hemme undervisningen. Da la Chris-

tensen inn et godt ord for meg, og så ble jeg opptatt likevel. Jeg gikk ut i 1957 med beste karakter til eksamen i alle fag inklusiv norsk». Under sitt første år som styrmann, fikk Ants innvilget søknad om norsk statsborgerskap. Dermed kunne han bli skipper på norsk båt og søke seg inn på skipperskolen i Arendal som han fullføre i 1960 med beste karakter i alle fag. I 1959 giftet han seg med Astri. De slo seg ned i Sandvigen på Hisøy med utsikt skipstrafikken i Galtesund og fikk etter hvert barna Rein og Elisabeth.

Skipper

Ants fortsatte å seile på forskjellige skip og farvann som styrmann, inntil han i begynte å bli lei av handelsflåten, og ville forfølge guttedrømmen om å bli skipper på egen skute. Han kjøpte seg en treskøyte og fraktet gjødsel, sement og murstein langs kysten et års tid før han igjen mønstret på et handelsfartøy, men nå som skipper. Men han trivdes fortsatt ikke. Mye papirarbeid, lav bemanning og rasjonalisering bidro til at han snart mønstret av. Ants prøvde flere båter i årene som fulgte, men noe hadde endret seg. Miljøet og kulturen ombord i båtene var ikke som før.

Testkjører

I 1966 ble Ants i stedet testkjører for Fjordplast som utviklet nye hurtiggående lystbåter. Oppgaven besto i å prøve å kjøre båtene i stykker for å avdekke mangler. Hardt vær var de beste arbeidsforholdene. Slag fra bølgene med opptil 12-13 G kraft (12 -13 ganger dobling av vekten på alt om bord) kunne gå på helsa løs. Båtene ble etterhvert så gode at han gikk over til å levere dem i stedet - på egen kjøl over store deler av Nordeuropa.

Marinemaler

«Jeg har alltid likt å tegne», forteller Ants.

«Innehaveren av Kafe Rolf der vi på styrmannsskolen ofte var innom, Astrid Olsen, ba om å få se noen av tegningene mine og kjøpte en for 25 kroner. Det utgjorde omtrent en halv hybelleie. Etter at Astri en dag kom hjem med malerpensler og lerret, begynte jeg også å prøve meg frem med farger. Jeg har ikke fått noen opplæring, så mine malerferdigheter har jeg utviklet gjennom erfaring og det jeg har lest meg til. Etter hardkjøret hos Fjordplast og de siste erfaringene med handelsflåten, begynte jeg å male på heltid. Jeg fikk avsetning på maleriene uten å behøve å by dem frem» forteller Ants.

Seilskuteskipper på skonnerten «Svanen»

«I 1973 fikk jeg imidlertid et fristende tilbud fra min gamle kamerat på Styrmannsskolen, Johan Kloster ved Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo», fortsetter Ants. «Han ville ha meg som skipper på Svanen, Museets tremastede skonnert». Ants ble kjent med Svanen allerede mens han reket bryggelangs som flyktningegutt i Norrkøping, og drømte om å få seile med den flotte skuta som lå til kai der. Nå kunne denne drømmen også bli til virkelighet. «Svanen» var veldig autentisk uten elektrisitet eller annen oppvarming enn byssa som var oljefyrt. Nå er «Svanen» fornyet med faste køyer i rommet i stedet for hengekøyer», forteller. Ants som er tilhenger av å ta vare på det gamle slik det var. Ben Brynhildsen (presentert i vårt medlemsblad våren 2014) var styrmann og fagmannen om bord. Kona, Berit var kokke og i tillegg besto mannskapet av en matros og en dekksgutt som ble kalt skårunge. De seilte ukes tokter med opptil 25 skoleelever i sommerhalvåret. Selv om Ants egentlig ikke hadde seilskipserfaring, hadde han lært mye av å studere riggene i Norrkøping og seile «Prolific» over Atlanteren. «Jeg følte meg fort på hjemmebane», forteller han i

sin biografi fra 2014. Ikke bare lærte han mer om håndtering av seilfartøyer, men han lærte også mer om håndtering av ungdom og om god ledelse. Han berømmer Ben og Berit for å ha vært dyktige psykologer. En erfaring han gjorde, var at jenter ofte har sterkere pliktfølelse enn gutter. De biter tenene sammen og gjør de kjedelige jobbene som flere av guttene sluntrer unna.

I 1978 prøvde han seg i handelsflåten igjen, og fikk slått fast at sjømannslivet på moderne skip ikke var blitt bedre. Nå var det slutt mellom Ants og handelsflåten. Fra nå av malte han bilder av gamle skip med sjel og skjønnhet og jobbet på seilskuter.

Skipper på fullriggeren «Sørlandet»

I 1981 fikk Ants tilbud om å bli overstyrmann på fullriggeren Sørlandet under kaptein Kjell Thorsen, men overtok som skipper samme år. Ants seilte med Sørlandet frem til han var langt over 70 år, de siste årene som ferieavløser og for tilfeldige korte oppdrag. Allerede først turen gikk over Atlanteren med 70 medseilere. Noen av dem var en gruppe såkalt mistilpasset ungdom. De ble en belastning for de andre elevene som selv hadde betalt for turen, og gjorde drift og ledelse av skipet vanskeligere for besetningen.

Vanligvis seilte «Sørlandet» to ukers tokter i sommerhalvåret. Fartsområdet var Nordsjøen med utgangspunkt i Kristiansand. Siden Sørlandet formelt var skoleskip, drev de med opplæring i praktisk arbeid med tauverk, og underviste i seil, rigg og navigasjon.

Til å begynne med kunne Ants bestemme reiseruta litt etter vær og vind, men etter hvert ble det forventet at de kunne tilby turer med gitte bestemmelsessteder og ankomsttider.

Tre ganger til krysset han Atlanteren med Sørlandet og to av gangene kom skuta

Forts. neste side



Galeas i frisk bris. Blyantegning fra Lepsons malerisamling i bokform

ut for orkan. «Hvordan manøvrerer dere da», spurte jeg. «Da legger vi oss på tvers av vinden for bare stumpene som det heter – det vil si med nedre Mersseil, (seil nr 2) fra dekket satt. Det nederste seilet blir for stort å håndtere i mye vind. Sjelden ble noe ødelagt. Et par seil har blåst i stykker for meg», forteller Ants, «men det har skjedd fordi de har løsnet etter å ha vært for dårlig beslått. Et unntak var i Nordsjøen i juli 1984. Vi seilte bidevind for mersseil (redusert seilføring) i kuling», forteller Ants. «Jeg ba dem som lå på dekk og slappet av om å feste en tamp rundt livet, så de ikke skulle skli i de verste overhalingene. I ettertid har jeg undret meg på hva som fikk meg til å gjøre det. Jeg har truffet flere impulsive beslutninger i mitt liv som har styrt meg klar av farer jeg ikke kunne vite om. Kan jeg kan ha en 6. sans», undrer Ants.

«Plutselig var det en som skrek «Gud! SE!». Det så ut som Niagarafossen kom ovenfra mot oss og traff styrbord side med kollisjonsaktig kraft. Folk og utstyr ble skadet og redningsflåten rev seg løs. Sikringstauene forhindret at noen ble skylt overbord, men en ble faktisk hengende på utsiden i tampen sin.

tre sesonger. Og mange mindre seilfartøyer. I biografien sin forteller han at da de store skutene gikk i opplag om høsten, holdt de små det gående en stund til. Noen ganger trengte de skipper, og da fikk Ants anledning til å trekke ut sesongen litt. På den måter har vært skipper på Galeasene «Anna Rosa» og «Dyrafjeld» (ex Anna Kristina). Han har seilt hardangerjakta Mathilde med flere, men fremfor alt frakteskuta «Ekstrand» av Brevik».

Ants gikk sammen med noen kamerater og kjøpte «Ekstrand» i 1978 for 120 000 kroner. Han trekker frem fotograf Erik Holander som den egentlige drivkraften. Gradvis ble den gamle skuta restaurert tilbake til den engelske Nordsjøtråleren «Boy Leslie» fra 1911. Ants Lepson med flere har lagt ned mye arbeid og penger i restaurering og drift av den flotte seilskuta som etter hvert ble en populær del av bybildet i Arendal. Men det

- Blikkenslagerarbeid
- Tak, fasade, piper
- Ventilasjon
- Sentralstøvsuger

Tlf. 33 13 07 50
post@gravdalblikk.no

er en annen historie som vi kanskje kommer tilbake til seinere.

Sjømann i et tidligere liv?

«Hva er det med seilfartøyer som har appellert så sterkt til deg», spør jeg avslutningsvis. «Det har jeg undret meg over selv også», svarer Ants. «Det er bare meg i min familie som hatt den voldsomme dragingen mot sjø og båter. Kan jeg ha vært sjømann i et tidligere liv? Jeg har lært sjømannskap så lett at kanskje jeg kan ha kunnet det en gang uten å huske det. Jeg synes også na nedlagt i meg en ganske sterk drift mot spenning og eventyr. Det er en av årsaken til at jeg har seilt på 40 skip. Også liker jeg seilskutene spesielt fordi de er så vakre.

Vi runder av intervjuet og tar en titt rundt i atelieret. Ants viser blant annet frem et stort antall modellbarkbåter av ulike skip han har seilt. Han har tatt barkebåtspikking til helt nye nivåer. Atelieret er også et hobbyverksted for sjømannshobbyer som bygging av flaskskuter og skutemodeller. På et bord står en modell av en firemastet bark som han overtok fra en som ga opp å fullføre. Master og røstjern er på plass men resten av riggen mangler. «Jeg har allerede laget flere hundre blokker for å bli ferdig med det kjedeligste», forteller Ants.

Ants viser meg noen bilder og snakker om det å male bilder.

Marinemaleren

«Jeg skulle gjerne kalt meg kunstner, forteller Ants, men marinemalere har ikke noen særlig status blant kunsteksperter selv om det er noe av det meste krevende innenfor malerkunsten. Det er vanskelig å gjengi et miljø som bare består av vind, vann og lys. Og et skip er en komplisert teknisk innretning som det krever stor kunnskap å gjengi troverdig i en bestemt situasjon. Det passet meg fint å bli sesongskipper og kunne male bilder om vinteren.

I 1970 tok jeg sjansen på å stille ut bildene i Arendal og solgt overraskende godt. Siden har det gått bra. Jeg har fått mer enn nok bestillinger. Jeg har flest kvinnelige kunder som vil gi en fin gave til mennene sine. Ganske mange separatutstillinger er det også blitt til og med i Sverige og på Åland med godt salg. Noen bilder er kjøpt inn av museer, blant annet sjøfartsmuseet i Oslo. I 2014 fikk jeg bestilling på flere historiske bilder fra Arendal, men de ble avbestilt. Det var mange måneders arbeid, og det er ikke lett å finne andre kjøpere til bilder på 2 x 2 meter, så dem har jeg stående her i atelieret».

«Har du foto eller andre malerier å se etter når du maler bestemte skip inn i et øyeblikksbilde av hav og himmel», spør jeg. «Nei jeg maler rett fra hukommelsen og indre forestillinger, men jeg bruker foto for å sjekke at detaljer stemmer. Ants kaller seg historiemaler. Han vil male bilder som skal kunne fungere som historiske kilder og dokumentasjon av skuter – ikke ulikt en portrettmaler, tenker jeg. «Hva er du særlig fornøyd med i dine bilder?» fortsetter jeg. «Det er vel nettopp det at de er teknisk korrekte, og det blir de fordi jeg kjenner til detaljer i det jeg maler og har erfart hvordan det fungerer. Mange flinke marinemalere vet ikke nok om det de maler. Noen gang har jeg fått bestilling på å male seilskuter for fulle seil i stormpisket hav». Det gjør jeg ikke, fordi det ville være urealistisk. Seilføringen må alltid tilpasses været. Slik er virkeligheten. Det er den jeg vil male.

Men det blir ikke lettere å male med årene, synes jeg. Kanskje er jeg blitt mer kritisk og stiller høyere krav til meg selv. Særlig synes jeg det kan være vanskelig å blande frem de riktige fargene for å gi bildet et autentisk preg. Jeg er blitt nøyer med årene når det gjelder å gjengi farger korrekt. Kanskje legger jeg inn litt for mange detal-

jer. Nøyaktige gjengivelser kan bli kjedelige. Men så lenge det er mange som liker bildene og jeg har bestillinger langt frem i tid, får jeg si meg fornøyd. Han viser meg en praktbok som han har gitt ut selv. Der har han samlet 40 malerier og enda flere tegninger. Bildene kommenteres og forklares. Mange fremstiller bestemte historiske hendelser.

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

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

thormortenhem.no

BYGGMESTER

Thor Morten Hem



tel. 482 16 322



NYBYGG • RESTAURERING
TØMRER- OG BETONGARBEIDER

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:

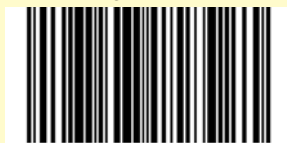
www.grasrotandelen.no

eller www.norsk-tipping.no,

eller bruk Norsk Tipping Mobilspill.



GRASROTANDELEN[®]



LOSSKØYTA FRITHJOF II

Organisasjonsnummer: 977151694

32774977151694

Takk for at du støtter oss via
Grasrotandelen



YACHTING

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

KRIST: Foto: Andy



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

Velkommen til Larvik Havn – Revstien



For mer informasjon se larvik.havn.no



LARVIKHAVN



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



BYGGMESTER

Rolf Henrik Johnsen a.s

Kaupang, 3261 Larvik

tlf. 33 12 52 37

Mob. 90 73 69 17

E-post: rhjohns@online.no



Bergs

Rør og Byggservice as



*Kvalitet og service
til en fornuftig pris*

Tlf 922 02 422

www.bergsror.no



CARLSENFRITZØE

Den lokale byggevarespesialisten

Larvik & Stavern

Tlf. 33 13 23 00 - 33 13 99 66

www.carlsenfritzoe.no



SØNDERSRØD

33 11 80 60

dag-arild-bakken@ngbutikk.no

Frithjofprodukter



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 bølgeskvulp.

Pris 100,-



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,-

*Alle produktene kan kjøpes hos
Vigdis Mette Amlie, tlf: 980 44 105,
vigdisamlie123@gmail.com
Må produktene sendes, kommer porto i tillegg*

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

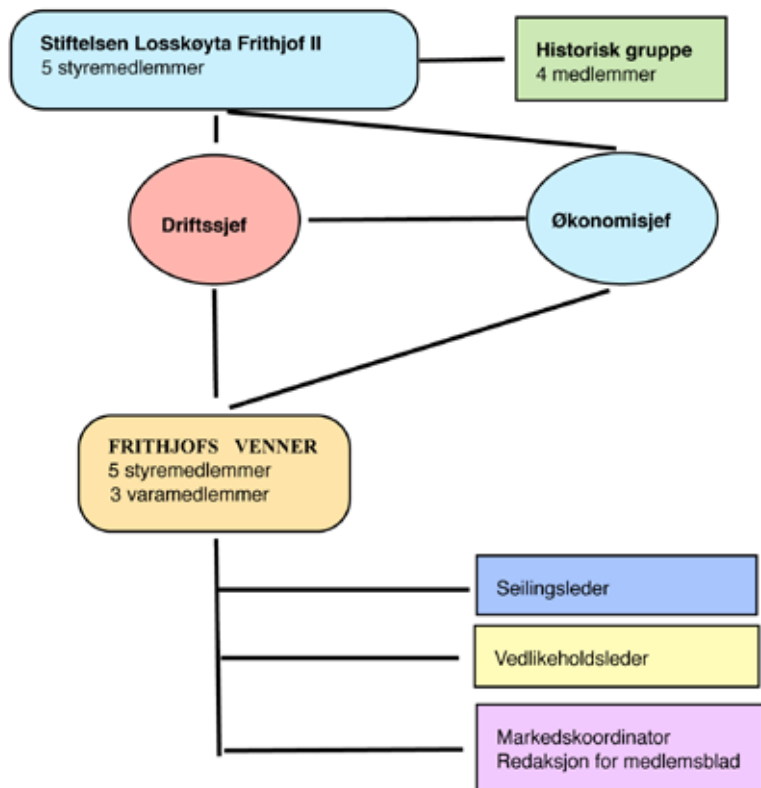
Skal du flytte?

Ved hver utsendelse av medlemsblad og medlemskontingent får vi ekstraarbeid med blad/brev i retur fordi noen har flyttet. Automatisk omadressering fra Posten har begrenset varighet, og etter perioden returneres sendingen med påskrift "Adresse ukjent" eller "Omadresseringsperiode utløpt".

Hvis du skal flytte så husk på oss!!!

Send oss en lapp eller en epost. Det sparer oss for både ekstra arbeid og ekstra porto. Send til erling@augland.net

Losskøyta Frithjof II - Organisering 2018



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

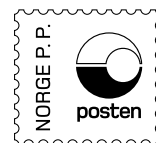
Funksjon	Navn	Adresse	e-post	Telefon	Mobil	Representerer forening
Leder / sekretær	Einar A. Andersen	Vestre vei 29, 1397 NESØYA	post@nestinvest.no	66 84 99 55	92 26 33 40	Frithjofs Venner
Styremedlem / Økonomi	Erling Augland	Fjellvikveien 4, 3280 TJODALYNG	erling@augland.net	33 11 08 46	98 23 18 27	Frithjofs Venner
Styremedlem	Bjørn Hellner	Frankendalsveien 89, 3274 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	Ekebakken 13, 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	Linn Heier Nilsen	Brydedammen 9, 3216 SANDEFJORD	linn.helen.nilsen@bufetat.no		46 61 80 36
Styremedlem	Anne Thorenfeldt	Storgata 68, 3262 LARVIK	annet@vfk.no		97 61 21 17
Styremedlem	Dag Ottar Vold	Oterøyveien 2, 3260 LARVIK	dag.ottar.vold@norconsult.com	33 19 07 83	45 40 44 24
1. Varamedlem	Bjørn Hellner	Frankendalsveien 89, 3274 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	Storgata 68, 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