



Nr 2/2020

Høstens medlemsnummer



MEDLEMSBLAD FOR  
FRITHJOFs VENNER

Redaksjonen:  
Fredrik Lange-  
Nielsen  
Brit Lehne  
Liv Hem

Bladets adresse  
Frithjofs Venner Post-  
boks 134 Sentrum  
3251 Larvik

Bankgiro.  
2510 14 79032

Venneforeningen:  
Leder  
Ronald Nilsen

Web- adresse  
[www.frithjof.no](http://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:**  
*«Annemor av  
Kjerringvik under  
Sail Isegran i  
2018»*

# Innhold

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| Kjære Frithjofs Venner                      | 3  |
| Seilsesongen 2020                           | 4  |
| Dikt: Hjemkomst til havet                   | 7  |
| FRITHJOF II, denne gang som teaterscene     | 8  |
| St Hans Båtkortesje                         | 10 |
| Kulturskrinet rammet av pest og motorhavari | 12 |
| Treningsseilasene                           | 14 |
| Innkalling til generalforsamling 2021       | 16 |
| Vinterfest                                  | 17 |
| Ingeborg Los                                | 18 |
| Annemor av Kjerringvik                      | 22 |
| LEIK, en seilsnekke med skrog etter         |    |
| Colin Archers Sagitta II                    | 26 |
| Larvikskuta «LANCING»                       | 30 |
| Frithjofprodukter                           | 37 |
| Organisering                                | 38 |

## Norconsult



Rådgivende ingeniører

# Kjære Frithjofs Venner

## En stor takk til «Ildsjelene» i en surrealistisk seilsesong

En sesong med Covid-19 er nå passert og «ildsjelene» til vår gamle nyrestaurerte los-skøyte er allerede i gang med planlegging av en ny seilsesong for 2021 hvilket viser at viljen blant «ildsjelene» fortsatt er levende, hvilket lover godt for videre drift av skøyta med tilbud til allmennheten, store og små.

Driftsjefen vår, Thor Ivar ba om ansvarsav-løsning grunnet helsemessige årsaker i høst, hvilket selvfølgelig ble innvilget, og Hans Petter meldte seg som midlertidig koordinatør for løpende ettersyn med mulighet til bistand fra bl.a. Fredrik, Erling og Thor Ivar inntil vi får en ny person til å fylle den viktige oppgaven.

Jeg ønsker her å gi en stor honnør til Thor-Ivar for en veldig god utført jobb som driftsjef for Frithjof II og registrerer med glede at vi fortsatt har han med på laget.

Vi søker nå etter en person som har anledning, interesse for, og er villig til å ta ansvar for løpende ettersyn av skøyta, mens den ligger i havn.

### For seilsesongen 2021 har vi notert følgende utfordringer:

- Reparere kjøling på motor
- Følge opp seilmakers arbeide med nytt storseil
- Gjennomføre en god tradisjonell vårpuss
- \* Ha fokus på økonomi og søknad om tilskudd for nedbetaling av restaureringslån
- Fornye markedsføringsmateriell på norsk og engelsk

- Søke å få inn nye yngre «ildsjeler» til å videreføre bruken av Frithjof II for alle.
- Arbeide tett med Stiftelsen Tollerodden for etablering av Colin Archer-Senteret og historisk havn i Skottebrygga.



Det ligger et stort potensiale for en historisk byutvikling av Tollerodden og Skottebryggaområdet for Larvik, hvilket vil bli spennende å følge fremover. Et utviklingsområde som vi må ta del i, som en del av en større maritim aktivitet med tilbud til allmennheten. Det er derfor flott at Ronald og Fredrik har tatt initiativ til å følge denne prosessen.

Som avslutning på en surrealistisk seilsesong sender jeg de beste ønsker for julen og en ny seilsesong i 2021 med en ekstra stor takk til «ildsjelene»: Erling, Fredrik, Thor Ivar, Bjørn H, Ronald, Hans Petter, Vigdis, Anne, Dag Ottar, Svein, Anders, Linda, Brit og Øivin L, for den flotte innsatsen dere har gjort, og gjør, for bevaring og drift av Frithjof II.

Sjørelaterte opplevelser er sunt for kropp og sjel.

Velkommen ombord!

*Einar A. Andersen*

*Styreleder i Stiftelsen Losskøyta Frithjof II*

# Seilsesongen 2020

*Anne Ely Thorenfeldt*

Seilsesongen 2020 ble i all hovedsak Korona-avlyst for Frithjof II, som for så mange andre. Det eneste vi har fått mulighet til å gjennomføre er (deler av) Kulturskrinet, noen treningsseilaser for medlemmer, en rekke dugnadskvelder og et par kulturarrangementer til kai på Skotta. Selv den lenge planlagte Brest-turen, som skulle være sommerens store eventyr for mange av våre medlemmer, gikk i vasken. Vi krysser fingrene for at 2021 blir bedre, og at man innen den tid har fått en vaksine, slik at seilsesongen kan gå som normalt!

## KULTURSKRINET 2020

Skipper Øyvind Lauten, med mannskap Thor Ivar Gulliksen og Fredrik Lange-Nielsen, planla tradisjonen tro å ta med seg alle 5. klassingene i distriktet utpå for å lære om kystkultur og seiltradisjoner i samarbeid med Oslofjorden Friluftsråd. Oppdraget, som vanligvis gjennomføres i mai/juni ble først utsatt, men etter mange runder fram og tilbake ble det avklart at Kulturskrinet kunne gjennomføres i august på tross av Koronasituasjonen. Barna ble delt inn etter

skolens kohorter, og det ble innført regler for smittevern om bord. To fine turer ble gjennomført, før motoren bestemte seg for å gå varm. Det skulle vise seg at dette ikke var så enkelt å løse.

M/S «Viksfjord» ble leid inn av kommunen som «vikar», mens man jobbet med å avdekke og løse problemet hos oss. Vi trodde først at vi hadde fått skikk på det og prøvde igjen, men motoren gikk fortsatt varm, så problemet var ikke løst. Med dette så vi oss dessverre nødt til å si fra oss resten av årets Kulturskrin, samt avlyse flere oppsatte Svenner-turer.

Neste skritt var å innhente ekspertise.



*Brit og Liv holder Koronaavstand på sommerfesten.*



## 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](http://www.rorleggersenteret.no)

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



PORSGRUND



FM Mattsson



Fossbad



MILJØFYRTÅRN bedrift

Nå fikk vi mekanikere om bord som gikk over motoren, og etter instruks fra dem gjennomførte dugnadsgjengen blant annet systemrens både på saltvanns- og ferskvannssystemene og skiftet impeller. Først den 9. september ble motoren inn til videre «friskmeldt», selv om kjølevannet fremdeles har litt for høy temperatur. Om det nå ikke fungerer som det skal framover, må det mere feilsøking til. Kanskje står bytte av en varmeveksler for tur.

## SEILKURS 2020

Seilkurset i sin vante form måtte avlyses, men ble etter hvert erstattet av treningsseilas for medlemmer på onsdager utover sommer og høst. Med maks seks personer per tur, og kun en av gangen under dekk, anså man dette for å være forsvarlig. Det er både nyttig, viktig og gøy å trene sammen, så dette er noe vi vil prøve å videreføre.

## SOMMERFEST OM BORD FOR MEDLEMMER

Sommerfesten ble også avlyst, og erstattet av en kveldstur for dugnadsgjengen. Også denne turen var preget av Koronatiltak, som at hver enkelt måtte medbringe egen mat og drikke, og man ikke kunne være under dekk samtidig. Men glade Frithjofvenner fikk en fin sommertur på fjorden likevel med trivelig besøk på Bukkholmen.

## INGEN TURER TIL SVENNER I ÅR

Frithjofs Venner hadde satt opp hele seks Svenner-turer i år, men samtlige ble dessverre avlyst. På våren var Koronasituasjonen fremdeles for uavklart, og på høsten var det motorproblemene som var årsaken. Men det kommer nye muligheter for å besøke vakre Svenner neste år!



*Finn Erik Jacobsen med venner har tatt med sjømat fra Georg Marius Larsen.*

## SANKTHANS PÅ VANNET

Sankthansaften var Frithjof II på vannet – nok en gang som lederbåt for den etter hvert tradisjonsrike båtkortesjen fra Stavern til Viksfjord. Vennskapsvisitt innom Frithjof-medlemmer som feirer Sankthans på Franklinodden har visst også blitt en tradisjon!

## KORONA-AVLYST OG UTSATT

Pinsetokt til Isegran, Maritim familiedag, Færderseilasen, medlemstur til Brest, Nordisk Skutträff, Colin Archer Havnefestival, Risør trebåtfestival og Losjubileet 2020 ble alle avlyst! De fleste av disse er årlige arrangementer som vi håper kan gjennomføres neste år.

Brest Internasjonale Maritime festival og Losjubileet er utsatt til 2021.

## KULTURMINNEDAGENE

Frithjof II deltok med åpen båt på Skottebrygga søndag 13. september.

## LARVIK BARNE- OG UNGDOMS- TEATER/TEATERVANDRING

Som et ledd i Larviksmuseenes årlige tea-

tervandring i Gamlebyen, det vil si området Herregården/kirken/Tollerodden/Skotta, oppførte Larvik barne- og ungdomsteater også i år en forestilling om Ulabrand og sønnen Thor om bord på Frithjof II. Dette er den samme Thor, med etternavn Andersen og tilnavn Ula, som i voksen alder blir eier av nettopp Frithjof II.

Stykket ble oppført fire ganger i løpet av samme søndag, og nærmere 100 mennesker så forestillingen fra bryggekannten. Larvik barne- og ungdomsteater ønsker også å bidra ved Losjubileet neste år!



# Hjemkomst til havet

Av Kolbein Falkeid

Som den fortapte sønn  
vender jeg tilbake til deg, hav.  
Du som skremmer idyllene langt inn  
i lunkne fjordbotner, vikar og poller  
fordi du er altfor kongelig for lystseilere,  
påhengsmotorer og festivalfiskere.  
Uten å blunke svelger du sola  
som en rå eggeplomme til kvelds,  
og mot demringen løfter du tunge skybanker opp,  
stinne av regn og uvær, en våt klut  
mot søvndrukne øyne og bankende tinninger.  
Mot horisonten som et diadem om pannen  
skrifer du dine salte brev til kysten.  
Land forvandles,  
dyr og mennesker kommer og går.  
Bare du  
lever tilbaketrukket, klodens  
blå øyne mot stjernene og evigheten.  
Hvis jorden har sjel  
Svømmer den i deg.

**HILDE'S RENHOLD** *miljø*  
**FAGMESSIG RENHOLD**

Tlf.: 951 89 120  
[www.hildesrenhold.no](http://www.hildesrenhold.no)

# FRITHJOF II, denne gang som teaterscene

Vigdis M. Amlie

Larvik har en spennende historie, og når denne historien blir formidlet gjennom et vandrende teater en solfylt søndag i september, er det fascinerende og lærerikt å være tilskuer!

Teatervandringen startet i Herregården og fortsatte med små historiske tablåer til Larvik kirke, Tollerodden, Skottebrygga, og ble avsluttet i Teaterhuset Munken.

Nede på Skottebrygga møter vi Losen Ulabrand ombord i Fritjof II, der han forteller om livet som los til sønnen Tor. Vi blir tatt med inn i et tøft yrke, og Ulabrand selv er en likandes og ruvende kar preget av et liv hvor det å sette sjøbein og å tåle storm og uvær har formet hele ham. Anders Jacob Johansen, Ulabrand, var los i Ula fra ca.

1850 til han omkom høsten 1881 da losbåten hans forliste sør for Tjøme.

De er så utrolig dyktige disse unge, og de mer voksne skuespillerne! I tidsriktige kostymer og med stor innlevelsessevne, tar de oss med tilbake i tid og historie. Samtidig ble losskøyta Frithjof II bygd til en av Ulabrands sønner i 1896. Hun gikk i tjeneste i det samme farvannet, og er høyst oppegående den dag i dag.

Takk for samarbeidet til denne forestillingen; Larvik Barne- og ungdomsteater, Kulturbanden, forfatter Erling Pedersen, Tolleroddens Venner, Teaterhuset Munken, Larvik museum, Frithjofs Venner.

Og musikere - dere skapte en flott ramme rundt det hele.



*Her sitter noen av aktørene på bryggekannten og følger med; Fridtjof Nansen, Mary Archer, Colin Archer, Jane Ann Archer med seilmakerens sønn, Simen Nicolay i forgrunnen.*

**SÖRUM**  
trevare A/S

**Dører Garasjeporter  
Vinduer Montering**

Tlf. 33 13 90 90  
post@sorum-trevare.no  
www.sorumtrevare.no



**ELEKTRO  
A.S. JØLYST**

**BKS** Alarm & Sikkerhet

**Tlf. 33 13 99 33**



elektrikerkjeden  
**norgeseliten**

Din trygghet - vårt ansvar

Bruk din lokale

*Fisk og  
delikatessebutikk*

Storgata 131, Torstrand  
Tlf: 33 20 07 45



**Georg Marius Larsen & Co.**  
FISK - DELIKATESSE

# St Hans Båtkortesje

St. Hans kvelden ble en vakker og varm kveld. For oss 5 som var med Frithjof II i båtkortesjen fra Larvik, var det en stor opplevelse!

Var alle i kommunen i Larviksfjorden denne kvelden mon tro- det kunne virke sånn ut fra mengden båter av ulikt slag. Siden det var så mye man ikke skulle foreta seg denne koronasommeren, var båtsalget økt, og sjølivet ansett som trygt. Her var nytt og gammelt, plast og tre, skøyter og sjekter, kanoer, master og bjørkeløv. Anders i Leik

har en hel armada av båter bak seg, og bare Frithjof foran seg. Skipper Hans Petter ledet an som så ofte tidligere, med Inger Marie, Anette, Bjørn Harald og Vigdis som avslappet mannskap.

Nyt synet og gled dere til neste sommer.

*Vigdis*





«Frithjof leder kortesjen inn i Viksfjord».



*Du finner oss i  
Skiringssalsvei 9,  
Tempokrysset*

Tlf. 33 45 97 11

[www.warnersbaatbu.no](http://www.warnersbaatbu.no)



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



**Tlf. 33 13 07 50**

[post@gravdalblikk.no](mailto:post@gravdalblikk.no)

# Kulturskrinet rammet av pest og motorhavari

*Fredrik Lange-Nielsen*

## **Kulturskrinet er Larvikutgaven av «Den kulturelle skolesekken».**

Det er en kommunal kultursatsing med nasjonale føringer, for alle trinn i grunnskolen. Elevene skal blant annet få bli kjent med litt av vår kulturarv. Det er her Los-skøyta Frithjof kommer inn i bildet og har gjort det i en årrekke. Hvert år på forsommeren leier kommunen Frithjof og tar med alle 5. klassingene i Larviksskolene på tur.



Men 2020 ble et annerledes år – Koronaåret. I mars ble skolene stengt. Da de åpnet igjen i mai, var det fortsatt for stor smittefare til at man kunne pakke mange elever sammen i Frithjof. Kulturskrinet ble utsatt til etter sommerferien.

Tirsdag 18.08 var programmet for gjennomføring klart. Kulturskrinkontakt Anne Bente Korsøen Johnsen møtte Øyvin Lauten med mannskap på Frithjofs dekk for å gjennomgå koronatiltak og program. Redningsvester skulle sprites etter bruk og ikke gå på omgang. Rorkult og andre flater med mye berøring skulle tørkes av mellom hver nye pulje som kom ombord. Øyvins faste mannskap Jan Holthe hadde trukket seg på grunn av smittefaren, mens Thor Ivar og Fredrik kunne stille opp i stedet.

Elevene skulle møte opp på den kommunale brygga i Ødegården i Viksfjord like ved seilerhytta. Den første puljen på ca 20 elever med to lærere tok seg om bord med hjelp fra egne lærere ved behov, mens mannskapet holdt koronaavstand. Puljen ble kjørt til Kongebrygga på Malmøya der to kulturskrinmedarbeidere ventet for å ta gruppa gjennom litt kunnskap om øya og livet i strandkanten. Imens hentet Frithjof neste pulje og tok den en rundtur inn i Viksfjord og utover langs Eftanglandet. Deretter gikk vi nord for Hoppøya og dreide rundt Malmøya tilbake til Kongebrygga. Der ventet den første puljen på sin rundtur. Underveis fikk alle som ønsket det prøve å styre. Øyvin lærte dem om styrbord og babord samtidig som de kunne følge Frithjofs ferd mellom holmer og undervannsskjær på

*Skipper Øyvin Lauten forklarer.*

kartplotteren.

Ikke før var siste elev satt i land, og Øyvin og Thor Ivar hadde satt kursen hjemover, så motoren gikk varm. Det hadde skjedd tidligere i sommer, men da var termostaten blitt byttet og temperaturen hadde vært stabil siden. Hva var problemet nå? Det var lite kjølevann på motoren, så de fylte opp og kom seg tilbake til Larvik. Vi regnet med at det måtte være en lekkasje et sted, så inntil vi fant den, håpet vi å kunne gjennomføre turene med kulturskrinet ved å følge med på temperaturen og etterfylle nok vann. Det fungerte greit dagen etter. Ved avsluttet tur kikket Øyvin litt grundigere på motoren og fant lekkasje i en frostplugg. Men hvor får man nye plugg og hvordan får man byttet den? Driftssjef Thor Ivar klarte begge deler. Søndag ble det testkjørt og funnet at temperaturen holdt seg under 90 grader ved litt forsiktig kjøring. Erling Augland skrev følgende i en liten testrapport 23. august. «Vår konklusjon etter denne prøveturen er at vi kan fullføre sesongen med Kulturskrinet uten videre "operasjoner". Temperatur reguleres OK ved varierende turtall. Så kan vi vurdere å kjøre på en runde med systemrens seinere, evt. få sjekket varmeveksler».

Tirsdag morgen 25. august kjørte Øyvin og undertegnede igjen ut på en solblank fjord med rolig fart. Tvers av Gon steg temperaturen igjen, og vi måtte fylle på vann. Vi konsulterte Thor Ivar, og Øyvin og han ble enige om at det ikke var forsvarlig å fortsette slik. Vi risikerte å måtte stanse for å fylle vann i situasjoner da vi kunne være kritisk avhengige av motoren for ikke å drive mot land. Øyvin tok kontakt med Anne Bente og meldte at vi måtte avlyse turene fremover inntil vi fikk fikset motoren. Siden har vi etter råd fra fagfolk renset grundig begge kjølesystemene inklusive varmevekslere og har fått ut mye guffe. Vi har også dykket og sjekket at kjølevannsinntaket ikke var grodd. I skrivende stund holder motor-



*Skolelever på tur Viksfjord.*

temperaturen seg rund 90 grader, men det er fortsatt for høyt. Mer må gjøres. Neste skritt er å trykksette kjølevannssystemet for å se etter lekkasjer. Motortrøbbelet førte til at vi til slutt måtte trekke oss fra resten av kulturskrinet. Nå håper vi på fornyet tillit fra Larvik kommune neste år.

# Treningsseilasene

*Av Fredrik Lange-Nielsen*

I april bestemte styret i Frithjofs Venner at de gjeldene krav til Korona smittevern gjorde det vanskelig å gjennomføre sommerens planlagte seilingsprogram. Noen skippere og mannskap ønsket likevel å møtes ombord på onsdager for å seile litt. Enkelte trengte å vedlikeholde ferdighetene i håndtering av en 25 tonns seilskøyte. Andre hadde fortsatt litt å lære. Dessuten var det litt viktig at Frithjof ikke ble helt borte fra Larviksfjorden denne sommeren. «Treningskveldene med Frithjof ble blant sommerens høydepunkter. Det var fint å kunne sette av noen kvelder til bare å lære og observere, og ikke skulle noe bestemt sted», sier Lill-Torunn Kilde som deltok flere ganger.

Fredrik sendte ut orientering på SMS til dem som hadde deltatt på dugnad i løpet av våren. Hans Petter og Fredrik byttet på å ta skippansvaret. Folk møtte opp. Det ble mange fine turer og mye godt vær.

Noen kvelder gled Frithjof rolig rundt i indre fjord. Kveldssola glitret i kjølvannet som la seg som et blankt bånd mellom krusningene bak båten. Karistranda, Tenvik og Indre havn fikk besøk av 124 år gammel kulturarv. 124 kvadratmeter gaffelrigg med klyver toppseil og rød losstripe i storseilet hilste mot verandaer, strandpromenaden og gjestene på pakkhuset.

Andre kvelder blåste det mye. Frithjof fossset ut fjorden i 8 knop med bare fokk og storseil, mens rormannen kjempet med rorkulten. Alle som ville kunne få kjenne på kreftene i styrebrønnen. Når vinden var god, gikk turene inn til Stavern og noen ganger helt rundt Stavernsodden fyr.

Det ble 9 turer i alt fordelt på forsommeren og ettersommeren. Vi var 13 registrerte Frithjofvenner som fikk glede av en eller flere av disse turene og forhåpentligvis mange Larviksfolk som så oss fra land.





# 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](http://www.jotun.no)

# FRITHJØFS VENNER

## Innkalling til generalforsamling 2021

Det innkalles til generalforsamling onsdag  
3. mars klokka 19.00, på "Mekken"  
i Hamnerdalen. (lokalene bak Larvik mu-  
seum)

### Dagsorden

1. Godkjenning av innkallingen
2. Valg av ordstyrer, referent og to personer til å signere protokoll
3. Årsberetning for 2020
4. Regnskap for 2020
5. Medlemskontingent (f.o.m. 2022)
6. Budsjett for 2021
7. Innkomne forslag
8. Valg

Lovendringsforslag må være styret i hende  
innen 20.01.21.

Saker som ønskes tatt opp, må være sendt  
styret innen 3.02.21.



Saksliste, regnskap og budsjettforslag blir  
lagt ut på vår hjemmeside [www.frithjof.no](http://www.frithjof.no).

Det serveres kaffe og kaker.

Etter generalforsamlingen møtes de som  
ønsker, på Mikrobryggeriet like ved.  
Vi ønsker alle hjertelig velkommen!!!

*Styret*

*Bruk din lokalelektriker*

**H A F A**  
**E L E K T R O • A S**

LARVIK Tlf: 33 13 38 88



# REALBYGG

TØMRING &  
LARVIK AS VEDLIKEHOLD

- TILBYGG/REHAB AV HUS OG HYTTER
- FORSKALING OG BETONGARBEIDER
- KJERNEBORING
- TAKSERING



**TLF: 33 19 22 88 / 92 21 51 75**  
**[www.realbyggjarvik.no](http://www.realbyggjarvik.no)**

## **TAKK TIL VÅRE ANNONSØRER**

*for den gode støtten  
de gir  
Frithjofs Venner*

*Vi oppfordrer våre  
medlemmer til  
å bruke firmaene  
som støtter oss.*

# VINTERFEST

Velkommen til en hyggelig og uformell  
sammenkomst for å treffe nye og gamle Frithjof venner!!!

Fredag 11. februar 2020 kl. 19 på SPISERIET på Storgata i Larvik

Alle bestemmer sin egen meny og sitt drikke -  
erter, kjøtt og flesk blir det ikke.

Påmelding til Vigdis, 980 44 105 [vigdisamlie123@gmail.com](mailto:vigdisamlie123@gmail.com)  
innen tirsdag 19. januar.

Dette for at betjeningen skal vite omtrent hvor mange de skal dekke  
til. Ta gjerne med deg noen venner du vet vil like å være med!

## VELKOMMEN

# Ingeborg Los

## *En vanæret tjenestejente ble endelig hedret på Hydra*

Av Liv Hem

Hidra, ei øy utenfor Flekkefjord, har to større tettsteder, Rasvåg og Kirkehamn. Kirkehamn har ei relativt åpen havn i nordvestlig retning, mot Nordsjøen, og Rasvåg ligger mer beskyttet av skjærgård, sørøst på øya, nærmere Lista. Farmoren min vokste opp en kort båttur fra Kirkehamn, og fra det området har jeg mange fine sommerminner.

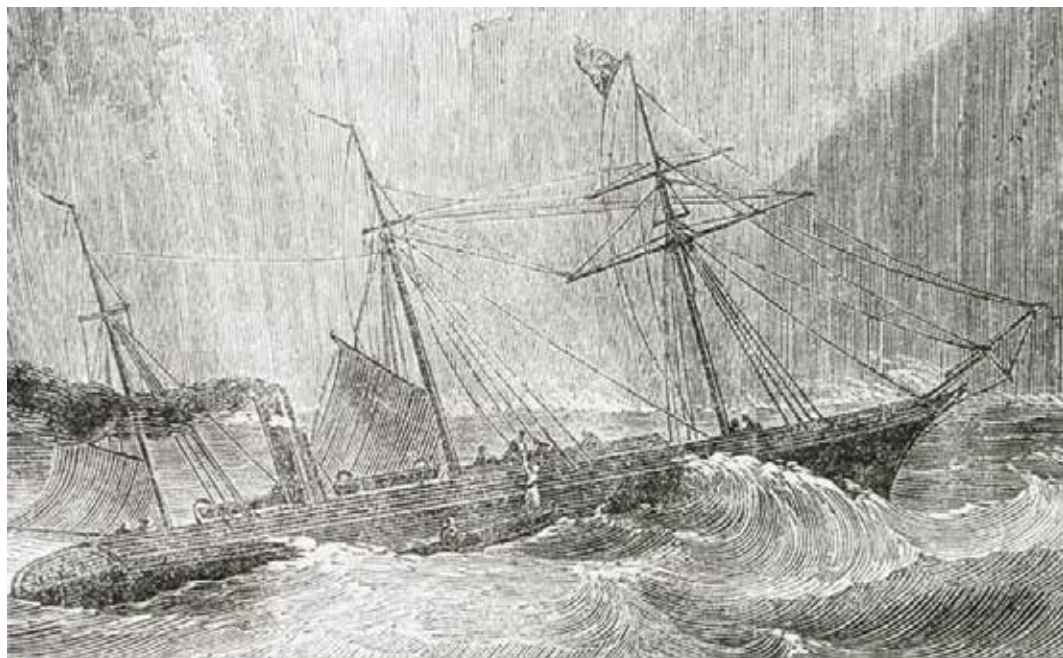
På sensommeren i år var jeg innom det gamle skolehuset i Rasvåg som i dag huser museet Fedrenes Minne. En relativt stor plass i museet er viet Ingeborg Los og hennes historie. Hun sitter i en robåt, formet i naturlig størrelse, med skaut, ikledd

sid stakk og kofte. Jeg har ikke hørt hennes gripende historie før. Seinere på dagen fant jeg minnesteinen som er reist over Ingeborg Osmundsdatter, Ingeborg Los.

Ingeborg Osmundsdatter, 1824 - 1904, ble født i Sirdal og døde etter å ha bodd sitt voksne liv i Rasvåg med mann og barn.

I historien som blir fortalt på Fedrenes minne, er Ingeborg tjenestepike for fyrvokteren på Varnes fyr på Lista. Han jobbet også som los.

Det var i 1852 i november et forferdelig vær, og havet kokte i Listafjorden. Folk på fyret trakk ut for å følge med på hva som var i ferd med å skje. De så et dampskip som



prøvde å redde seg ut av brenningene i den sterke stormen. Dampskipet utløste et kannonskudd og varslet sin nød og behovet for hjelp med nøddflagget. Ingeborg registrerte at ingen gjorde tegn til å hjelpe. Da brøt hun ut i sinne «om der ikkje fanns mannfolk». De andre ristet på hodet og så ned.

Da tok Ingeborg affære og appellerte til to gutter, fyrvokterens sønn og svigersønn, og ville ha dem med i en robåt for å ta ut til dampskipet. «Dere er ikkje verd å gå i langbukser om dere ikkje blir med ut», skal Ingeborg ha ropt ut mot dem.

Dampskipet «Neptune» var på vei fra London til St.Petersburg. De hadde et mannskap på 21, og 8 passasjerer. Kapteinen Alfred Brownless' kone var også ombord, gravid i 7. måned, ble det seinere referert i avisa «The Illustrated London News».

Etter en strabasiøs tur gjennom bølger og bråttsjø, en rotur i det forrykende været, nådde Ingeborg og de to guttene dampskipet. Mens de holdt båten mot skutesiden ble ei trosse firet ned til dem, og de ble heist ombord. Kapteinen stusset over at det var en kvinne som var hjelpen de mottok, men Ingeborg ble overlatt roret. Hun loset i det forrykende været dampskipet «Neptune» inn mot en roligere havn. De nådde fastland ved Abelsnes. Der kom det en los ombord som førte dem helt inn til Flekkefjord.

Etter å ha gjennomført den formidable redningen, ble Ingeborg hyllet som en heltinne ombord i «Neptune». Kapteinens frue, gravid i sjuende måned, var spesielt urolig i det grusomme været, med hjelp av Ingeborg, følte hun seg trygg.

Heltedåden nådde avisene. I «The Illustrated London News» skrev de om den imponerende redningen, 8. januar, 1853. De fortalte også at Ingeborg og guttene ble belønnet med penger, og hun skulle få audi-

ens hos dronning Victoria. Slik ære ville de vise henne. Fedrelandsvennen, som er en av mine kilder fra nettet, nevnte i en omtale av Ingeborg Los at historien om henne ble referert i Morgenbladet november 1852. Der ble det også fortalt at så lenge «Neptune» lå i Flekkefjord, «vilde de se den kjække pige om seg». Hva kunne ikke et slikt skussmål få bety for Ingeborgs fremtid? Morgenbladet skriver videre - at dette kunne ha besejlet Ingeborgs vanskjebne. Det fortelles at da dampskipet landsatte sin redningskvinne ved Varnes fyr noen dager etter det forrykende været, var hun ikke lenger velkommen. «Hun ble av sin Husbond øieblikkelig jaget paa dør, som det hedte, fordi uten Tilladelse havde hun forladt sin Tjeneste», ifølge Morgenbladet.

Ingeborg giftet seg med Reinert Abrahamson, en soldat opprinnelig fra Lund i Rogaland. De bygde hus og bosatte seg i Rasvåg. De fikk barn. - Ingeborgs historie gjorde ikke livet lett for familien hennes. Kilder forteller at hun ble utsatt for stygge rykter, og barna fikk slengende etter seg kallenavnet «losunger». I samfunnet rundt Ingeborg, ble det vist forståelse for fyrvokterens og losens reaksjon. Han følte seg vanæret. Og kanskje var det lettest å gjenopprette sin posisjon og ære ved å sverte ned Ingeborg. Det underlige er her at Listaværingene og folket på Hidra, har latt hennes historie forbli skammelig og fordømmende.

Ut ifra kildene jeg har brukt kan jeg ikke se noen dypere refleksjoner rundt den vanære som ble hengende ved Ingeborg Osmundsdatters rykte. Hvorfor trodde Ingeborg at hun kunne redde dampskipet «Neptune» og hva var årsaken til at losen og fyrvokteren på Varnes fyr ikke gikk ut?

Kort kan nevnes at i boka som mange av oss har i bokhylla hjemme, «Losskøyta



*Ingeborg los slik hun fremstilles i båten sin på museet Fedrenes Minne.*

Frithjof - hundre år med losing og lystseilas» (s.44 – 72), skrevet av James Ronald Archer og Fredrik Lange-Nielsen, kan vi lese om hvordan Thor Andersen Ula ble los. Og grunnen til at jeg tenker at dette er en relevant historie å belyse, er at han ble født i 1843, og 9 år da dampskipet Neptuns holdt på å forlise. Han startet sin «karriere» som losgutt under farens opplæring, en erfaren los i området. Han måtte være med på mange svært utfordrende turer der faren trengte han som losgutt allerede fra han var 9 år. 8-10 år som sin fars losgutt, gikk han den praktiske skolen, men skulle også bestå en egen eksamen om farvannskunnskap, og ha kunnskaper om «et skips seil og rigg, signaler og styring, losloven og reglement, kjennskap til havner og løpenes beskaffenhet, dybde, grunner, banker, klipper og skjærs beliggendhet strømninger og vindens innflytelse.....mm», s 47.

Heltedåden som Ingeborg Los sto for, endte med vanære. Vi vet ingenting om hennes bakgrunn for å mestre en slik heltedåd, men vi forstår av sammenhengen at som kvinne skulle hun ikke vise slike ferdigheter. En kan undre seg over at det innen losyrket ikke var plass for en kvinne, et mannsdominert yrke i mer enn hundreogfemti år etter dette.

En kvinne måtte til for å tenne ideen til å reise et minnesmerke over Ingeborg Los. Annelise Kleven, en aktiv og samfunnsengasjert kulturperson i Flekkefjord, kaller det en skamplett ved Hidras historie. Hun søkte biskopen i Agder om å reise en stein ved kirken i Kirkehamn. Steinen ble reist på forsommeren 2012. En skam, mente Annelise Kleven, om behandlingen av den tapre kvinne. Hun ville at et velfortjent hedersmerke skulle vise Ingeborg Los' den ære hun hadde fortjent.



**UTSYN:** *Fra minnesmerket er det praktfull utsikt rett til havs, og Annelise Kleven er fornøyd med plasseringen. Til inskripsjonen har billedkunstner Bård Breivik brukt amalgam, og det har gått med betydelige mengder tannlegesølv.*

*Foto: Tomm W. Christiansen*

Rett utenfor steingarden som går rundt Hi-dra kirke, i hellinga ned mot sjøen, står det en slank, høy granittstein på ca 2,5m. Der-fra har en utsikt mot storhavet og inn mot nedlagte fiskemottak og en vakker, hvit trehusbebyggelse. Etter Fedrenes minne tok jeg turen til Kirkehamn for å se den. På steinen står det:

«INGEBORG LOS, \*Sirdal 01.04 1824, + Hydra 25.09. 1904. Ingebord Osmundsdat-ter arbeidet som tjenestejente på Varnes fyr på Lista da hun en stormfull høst dag red-det dampskipet Neptune i havsnød. - Etter redningsdåden mistet Ingeborg jobben fordi hun forlot arbeidsstedet uten tillatelse. Re-sten av hennes liv ble hun ydmyket fordi hun hadde gått ut over sin stand og los-navnet ble brukt som et skjellsord. - Denne stenen reises for å hedre hennes dåd og minne og for å gjøre Ingeborg Los til et hedersnavn.»

#### Kilder:

1. [www.fvn.no/kultur](http://www.fvn.no/kultur) Gjenreise Ingeborgs tapte ære. Fv 6.mai, 2012.
2. [lokalhistoriewiki.no](http://lokalhistoriewiki.no) - Losing et manns-dominert yrke. Ingeborg Los.
3. J.R. Archer/F. Lange-Nielsen: Losskøy-ta Frithjof – hundre år med losing og lystseilas.
4. Foto av Tømm W Christiansen og foto av tegning fra illustrated London News.

**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.

...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

**VESTFOLD OLJESENTER A.S.**

Elveveien 150, Larvik  
vestfold@oljesenter.com  
www.oljesenter.com

**Vi leverer**  
Parafin, fyringsolje, diesel  
og smøreolje

**33 16 34 40**

# Annemor av Kjerringvik

*Av Linda og Erling Augland*

## **TOLLSTASJONEN I KJERRINGVIK**

I 1860 ble det opprettet tollstasjon i Kjerringvik, underlagt Sandefjord tollsted i Larvik tolldistrikt. Tollvesenet kjøpte «Tolderhuset» ved steinbrygga i 1858 og eide det til 1909. Fra vakthytta på Kartofjellet kunne tollerne observere og rapportere til Sandefjord om skip på vei inn fjorden. Så fikk de sine instrukser, gikk i tollbåten og om nødvendig entret skipet. Den siste betjenten ble overført til Sandefjord tollsted så sent som i 1958. Til tollstasjonen hørte også en tollbåt og ei rosjeke med havneplass ved Steinbrygga. Fra begynnelsen var tollbåten av samme type som losskøytene, trolig en Archer-skøyte. I 1920-årene gikk de over til motorbåter.

## **KRYSSBÅT TIL KJERRINGVIK 1901**

Colin Archers tegning «Krydsbaad til Kjerringvik» er datert 1901 og har nummer Bd. 93. Det er ei gaffelrigget skøyte på 29 fot. Det finnes et bilde av skøyta til tollstasjonen, datert «omkring 1900». Vi vet ikke noe om hva som skjedde med originalen, men det kan finnes opplysninger i tollarkivene i Statsarkivet på Kongsberg. Kanskje det også finnes opplysninger om navnet til originalen. Kanskje vi en gang får tid til en tur til Kongsberg for å inspisere arkivene.

## **TOLLVESENETS SKØYTE I KJERRINGVIK OMKRING ÅR 1900**

Tegningen har vært grunnlag for mange skøytebygg gjennom årene. De tidlige glassfiberbygde Clipper-Colin og Jaico-Colin hadde utgangspunkt i denne, men



ble forstørret til 30 fot. Allerede som 17-18 åring ble Linda oppmerksom på tollkryseren i Kjerringvik, og kjøpte seg kopi av tegningene fra Norsk Maritimt Museum. Drømmen var å bygge denne skøyta en gang.

## HISTORIEN TIL ANNEMOR

Annemor ble bygget ved båtbyggerskolen i Jondal i Hardanger. Hun er bygget etter den over nevnte tegning, og er således en ekte "Colin Jondal". Hun ble bygget av tre elever under veiledning av en av "Djupevåg-ene" fra andre siden av fjorden, og var ferdig våren 1986. Den kom for salg, og i november var interessert kjøper Anstein Spone fra Son, sammen med to sønner, og inspiserte båten. Det var skrog med dekk, hytte og cockpit. Blykjøl og motor var ikke montert, ror ennå ikke laget.



*Kjøper inspiserer skroget i Jondal.*

I januar 1987 kom båt og kjøll til Moss som dekkslast på et frakteskip, kрана i Jondal hadde ikke orket alt i ett løft. Båt og kjøll gikk på lastebil til båthavna i Son, der selger monterte kjølen og boltet opp eikestykkene foran og bak blykjølen. Blykjølen var blitt støpt på gammelmåten på stranda i Jondal, der treformen ble gravd ned i sanden for å stive av formen etterhvert som det smeltede blyet rant nedi.

I Son startet Anstein innredning av båten, lagde benker i cockpiten, fikk tegning av rigg og forslag til riggbeslag fra Jeppe Juul Nielsen. Mast og rundholter ble bestilt av et firma på sørlandet (sannsynligvis Aanesland på Birkeland), seil fra Lee Sails i Hong Kong. Beslagene ble smidd/laget av en tidligere smed fra Moss Verft. Vant og stag ble spleiset av en tidligere rigger fra samme verft. Blokker og masteringer anskaffet fra dansken som drev trebåtbyggeriet på Nesset ved Bundefjorden. Båten ble sjøsatt våren 1987.

Dekket i merbau var natet med Sicaflex, uten bruk av primer, i firkantede spor (ikke kilformede drevet med bomull). Dette medførte lekkasjer, og det ble lagt seilduk på dekket med bronsekramper, impregnert med rå linolje, malt med blymønje og hvit oljemaling (senere mosegrønn). Etter mange år begynte duken å bli stiv og krakelere. Den ble fjernet og dekket ble behandlet med Coelan / XtreamCoat, slik det er i dag.

Skøyta fikk navn etter kona til Anstein, Anne Helene, som ble kalt Annemor, og som alle hans båter har blitt oppkalt etter. Seilnummer K-61 fra KNS, etter klassen for båter med vannlinjelengde inntil 7,5 meter. Anstein har brukt båten som feriebåt, hyttebåt, sikringsbåt og startbåt i forbindelse med Optimist-, Europajolle- og Andunge-regattaer. Ingen langturer, noen regattaer. Vant tilseilingsregattaen Sandefjord - Son i sin klasse i forbindelse med Europauken 2014.

## "KRYSSBÅTEN" KOMMER HJEM

I midten av juni 2017 kom Erling over en annonse på Finn. Skøyte bygget etter tegning "Kryssbåt til Kjerringvik". Han sendte SMS til Linda med F-koden. Og dermed var det gjort. Linda gjorde avtale med selger om å komme og se på båten. Mandag 26. juni



*Annemor ved brygga i Son.*

var vi i Son og så på båten, og var ute på en liten prøvetur. Vi ble helt forelsket i den lille skøyta. Vi avtalte inspeksjon på land fredag 30. juni, og skulle da få assistanse av Knut Sørensen fra Maritime Center Fredrikstad. Knut gav tommel opp for båtens tekniske tilstand, og dermed kunne vi diskutere kjøp. Prisforlangende var 295.000 og vi hadde tenkt å by 275.000. Før vi fikk sagt dette, sa selger at han gikk ikke under 250.000, og da sa vi bare "vi tar den". Ferdig prutet av selger!

Vi startet på hjemturen tirsdag 4. juli, og brukte tre dager hjem, tok det som en tur og ble litt kjent med båten.

### **VÅR BRUK AV ANNEMOR**

Første sommeren med Annemor ble brukt til å bli litt bedre kjent med båten. Det ble turer i nærmiljøet, og tur til Risør Trebåtfes-

sival som lengste tur. I 2018 var vi på Sail Isegran i Pinsen, og vi var på langtur til Kristiansand i sommerferien, og fikk med oss Risør Trebåtfestival på vei hjem. Også i 2019 var vi på Sail Isegran og på Risør Trebåtfestival.

Vi har hatt Annemor på land to vintre. Da har vi hatt henne hjemme på gårdsplassen. Vi har overvintret henne på sjøen ved Gokstad kystlag en gang, og det gjør vi vinteren 2020-2021 også.

### **SOMMEREN 2020 OG SSCA SAMSEILAS**

Vi har mange ganger tenkt at det hadde vært artig å ta med Frithjof på SSCA's samseilas om sommeren. Så passer det aldri. Da turen til Brest ble avlyst, så vi muligheten til å bli med på samseilas med Annemor. Da vi så at det begynte å bli planlagt tur mot Sørlandet



*På gårdsplassen i Kjerringvik.*

heiv vi oss på samtalen på Messenger. Så ble det etter litt frem og tilbake konkludert med å samles i Kjerringvik søndag 5. juli og mandag 6. juli. Da det gikk mot helg, så vi at det kom styggevær mot kysten, og med varslet 20 m/s ville vi ikke samle seilskøyter i Kjerringvik. To skøyter kom over fra Isegran på lørdag 4. juli og la seg i Vren-gen. Disse gikk innover til Horten søndag, og da startet også to båter fra Asker retning Horten. Mandag gikk vi fra Kjerringvik til Bolærne med Annemor. De som da var samlet i Horten bestemte seg for å ligge der til tirsdag, og

tirsdag ettermiddag kom fem skøyter til Bolærne, og vi klarte å finne plass til alle, om ikke alle helt samlet. På Bolærne gikk vi tur på øya, noen badet, og jeg tror alle hadde det fint. Torsdag formiddag tuslet vi

sørover mot Tallakshavn ved Tønsberg tønne og klarte å få tråklet oss inn i ei bukt på nordsiden av Havneholmen. Der ble vi i to dager, og de spreke hadde tur opp til Tønna.

Lørdag satte vi kursen for Larvik, og hadde ei natt i Skottebrygga hos Frithjof. I Larvik fikk vi eksklusiv omvisning på RS Stavan-ger av alltid effektive Hilde på Tollerodden, og vi hadde felles middag på Spiseriet. For søndagen var det meldt ny kuling fra syd-vest, så de som skulle videre sørover startet tidlig. Vi valgte å snu der siden Linda skulle på jobb igjen onsdag.

Det var fine og hyggelige dager sammen med de andre skøytene fra SSCA: Godbon-den, Westwind, SoLong, Ryvingen og Hav. Vi var 23 personer til sammen på disse båt-ene, 24 siste natta i Larvik.

Ja, dette var litt om vår lille skøyte og hvor-dan vi fant henne og bruker henne.

*Samseilas ved Tallakshavn.*



# LEIK, en seilsnekke med skrog etter Colin Archers Sagitta II

*Av Anders Bruusgaard*

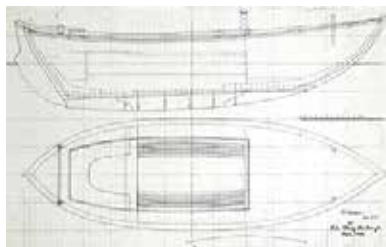
Leik ble bygget på Sotra av Ståle Sulen og sjøsatt første gang i mai 2005. Sulen er ikke båtbygger, men byggmester av yrke. Han fikk imidlertid blod på tann for båtbygging da han tidligere sammen med en venn bygget Skarpen, en klinkbygget båt som ble bygget etter maler tatt fra et vrak de demonterte. Så, etter å ha skaffet tegninger av Sagitta II fra Sjøfartsmuseet i Oslo, satte han i gang med bygging av Leik hjemme i egen garasje.



*Leik på vei ut av Ståle Sulen's garasje, mai 2005.*

I 2008 ble Leik solgt til Peter L. Nissen, Stavern, for, som Nissen sa til meg, den båten måtte jo "hjem" til Larvik. Det samme var oppfordringen fra Kystlaget i en e-post til medlemmene i 2010 da Leik var til salgs og som endte med at jeg kjøpte båten.

Skroget til Leik er som tidligere sagt bygget etter Colin



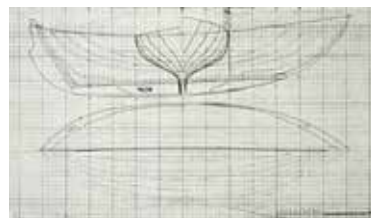
Archer's tegninger til "Seilsjægte nr. 29 til frk. Mary Archer jr." datert henholdsvis okt. 1907 (spanteriss og linjetegninger), des. 1907 (seil/riggtegninger) og mars 1908 (aptering og konstruksjonsdetaljer) og ble hetende Sagitta II. Den ble i følge Jeppe Juul Nilsen's liste over CA's båter vraket en gang på 50- tallet.

Det at Mary, Colin's datter, ble titulert som junior av ham synes jeg er pussig og er den eneste gangen jeg har sett blitt brukt om en kvinne. Riktig nok, etter sigende, så røykte Mary både pipe og sigarer og hadde en dansk venninde, men alikevel.

Sagitta II hadde jernkjøl på 460 kg á 15 øre som det står på spanteriss/linjetegningene, en pris som den gangen sikkert var i ferdigstøpt utgave! Leik ble bygget med en blykjøl på ca. 400 kg og den er således ikke en vesentlig del av kjølkonstruksjonen slik den var for Sagitta II.

CA's seil/riggtegninger viser spriseil, fokk og toppseil, alternativt gaffelseil fokk og toppseil. Hva som ble resultatet er det imidlertid noe usikkerhet om. På et bilde av Sagitta II fra 1930 ved Citadelløya i Stavern gjengitt i boka til Tor Borch Sannes

"Colin Archer Skøytene og lystbåtene" har hun gaffelrigg, mens i boka til Gøthe Gøthesen "Skagerakkysten" er det et bilde med teksten: "----Båtene er sannsynligvis



fra venstre "Kathleen" og "Sagitta" ". Kan bildet i stedet være av Sagitta II og Concordia eller Kathleen og Concordia? I Borch Sannes' bok er det gjengitt seiltegninger for Concordia med gaffelrigg, men hun ble vit-terlig utstyrt med spririgg noe 2 bilder fra 1908 og 1967 i samme bok viser og hun hadde spririgg med heller skjøre bomulls-seil da jeg så henne da hun deltok på Risør Trebåtfestival en gang sent på 80-tallet/tid-lig på 90-tallet. Ikke vet jeg, men heller til at Sagitta II hadde gaffelseil.

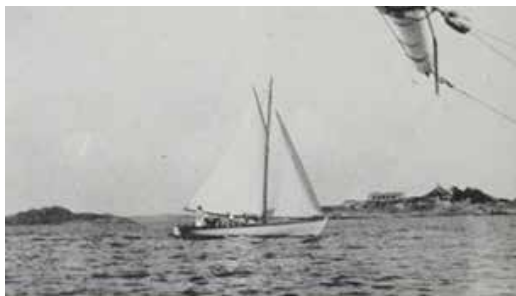
Uansett, Leik ble gaffelrigget med topp-seil, fokk og klyver etter tegninger av Jeppe Juul Nilsen og seilene ble sydd av Tor Erik Gundersen, 30,2 m2 ialt inklusive toppseil på 3,4 m2. I tillegg ble hun utstyrt med en Marna MB10 motor med vridbar propell. Under min første seiltur med Leik somme-ren 2010 ble det fort åpenbart at to ting bur-de rettes på: mer ballast og en motor uten de to lange manøverspakene på Marna'n som skjøtene til stadighet hengte seg fast i. Den innvendige ballasten, som etter veiing

veide ca. 250 kg, besto av et antall barrer på ca 25 kg hver + mange blyplater som var brettet sammen. Disse fyllte båten nesten opp til tiljene. Løsningen var omsmelting hjemme i garasjen med primus og støping i en non-stick brødform fra Europris. Med en justerbar skillevegg i brødformen støpte jeg barrer på fra 4 – 10 kg tilpasset båten slik at de kunne plasseres tett sammen. Det-te hjalp, men båten tålte stadig ikke særlig med vind før det var nødvendig å reve. Når vannet fosser inn i cocpit på kryssen, så er det ikke akkurat avslappende å seile! Båten vil jo synke som et spett.

Så var det motoren. Valget falt på en Beta 14 diesel med ferskvannskjøling og 3-bla-det, seilrettbar propell. Den veier rundt 90 kg mot Marna's 140, så jeg støpte derfor ytterligere 50 kg ballast og la i båten.

Dette hjalp litt på stabiliteten, mye mht

*Forts. nest side*



*Sagitta II ved Citadelløya 1930.*



*"---- Båtene er sannsynligvis fra venstre "Kathleen" og "Sagitta"*



*Concordia, indre havn 1908.*



*Concordia 1967.*

fremdrift for motor, men best av alt var å bli kvitt manøverspakene.



*Leik fotografert av NRK under Sommerbåten 2015.*

Som det fremgår av bildet av Leik på vei inn i Fyrhavna på Svenner, så seiler jeg med fokk og to av tre rev i storseilet, og selv med den seilføringen var det litt over grensen av det den tålte på kryss med frisk bris til liten kuling på vei ut fra Larvik den dagen. Da jeg konfronterte Jeppe samme kvelden med at han hadde tegnet for stor rigg til Leik, så parerte han kontant med at jeg hadde jo et rev til!

Så hva nå? Mere vekt i kjeller'n! Våren 2019 støpte jeg derfor et ca 160 kg tungt påbygg til den utvendige kjølen hjemme i garasjen. 210 x 10 x ca 6,5 cm. Denne gang med gass krabbekoker og en hjemmelaget smeltedigel opphengt i kjettingtalje på en kort travers. Suksess! Mesteparten av den innvendige ballasten ble da fjernet, men det gjenstår å trimme gjenværende ballast/legge i litt mer for å få båten til å ligge "rett" på vannet. Nå er hun litt baktung, men heldigvis mye stivere.



*Leik på vei inn til Fyrhavna under CA Havnefestival 2017.*

Leik er nok stadig en lettversbåt med sitt relativt lave fribord og store seilføring, men mye, mye bedre enn hun var da jeg overtok henne. Neste prosjekt blir kanskje å anskaffe en autopilot slik at jeg kan reve storseilet under seil alene. Å stryke klyveren går greit, da er det bare å legge bi, men med fullt storseil er det vanskelig å holde henne nede.

Toppseilet har jeg aldri brukt og tror heller ikke at det er særlig anvendelig annet enn i nær stille. Hadde det enda vært lett å plassere på dekk!

Skulle gjerne ha visst hvilken seilføring (m2) som CA tiltenkte Sagitta II, men har bare kopi av spantriss/linjetegningen og aptering/konstruksjonstegningen. Jeg tror i alle fall at Jeppe har lagt på en del m2. Sjøfartsmuseet neste?

#### **Øvrige data om Leik:**

|                   |                |
|-------------------|----------------|
| Lengde over dekk: | 22 fot         |
| Største bredde:   | 6 fot 7 tommer |
| Dyptgående:       | ca 3 fot       |

Kravellbygget skrog av furu med øverste bordgang/fenderlist i eik på laminerte furuspant og reimer av eik. Kjølstokk i furu og stevner, daumenn og ror/rorkult i eik. Dekket er av teak bakt i epoxy på kryssfiner. Dollbord, rekke, karm, benker og tiljer i mahogny. Motorkasse i mahogni kryssfiner og lokk med kompassrose i intarsia. Skott i furu. Naglebenker, hakkebrett og pullerter i eik. Mast og øvrige rundholt i laminert furu. Solid stående rigg med doble vant og forstag i 8 mm rustfri vaier! Beslag i godt dimensjonert rustfritt stål.

Avslutningsvis vil jeg få takke James Ronald Archer for hans hjelp med henvisninger til de bøkene jeg har nevnt og som finnes tilgjengelig på nettet.  
November 2020

*Anders Bruusgard, stolt eier av Leik med hjemmehavn i Skottebrygga, Larvik.*



**Blinken  
Ø. Halsen  
33 12 16 00**



Tlf. 33 47 17 00

Pindslevn. 1B  
Boks 1063,  
3203 Sandefjord

# Larvikskuta «LANCING»

## *Storseileren som vakte beundring på alle hav og i alle havner verden over*

*Av Erling Melsom*

Fullriggeren «Lancing» var Norges største seilskute. Hun seilte de siste årene under rederiflagget til Melsom&Melsom, Larvik.

**Lancing**, opprinnelig «**Pereire**», ble bestilt som hjulbåt med dampmaskin av rederiet CGT (Compagnie General Transatlantique) eiet av brødrene Isaac og Emile Pereira. Hun var rigget med bark seilføring. Konstruktør var **Sir William Pearce**, viden kjent som skipsingeniør. Lancing ble bygget i Glasgow ved verftet **Robert Napier & Son**. Etter at «Pereire» var ferdig tegnet og skroget var påbegynt, omgjorde man konstruksjonen slik at hun skulle få aksel med propell akterut. Fartøyet ble sjøsatt i 1865. Det sier seg selv at transatlantisk fart med hjul/skovler ikke var enkelt i grov sjø. Overgangen syntes fornuftig, men ble planlagt i aller, aller siste liten. Man beholdt skrogbunnen slik den var planlagt med konkav form, noe som senere viste seg meget fordelaktig for skipets stabilitet.

Ved levering hadde «Pereire» en skorstein og en dampmaskin med 2 stempler: ytelse ca 1000 hk. Beregnet kullforbruk 38 tonn/dag. Med rette betegnet som en «kullslucker». Derfor ble skipet i 1873 ombygget med en moderne trippel dampmaskin. Maskinkraften kom da opp i 1.250 hk og en besparelse på 21 % kullforbruk. Skipet fikk da en skorstein no 2. Hun beholdt barkseilføringen. I overgangen seil/damp var det vanlig å ha også noe seilføring. Dette for å sikre videre fremdrift mot endelig havn dersom man gikk tom for kull. Datidens dampmas-

kiner var rådyre i drift og ikke til å stole på. Som skruedampskip (dampskip m/propell) hadde hun et displacement (vekt) på 3.217 tonn. Hun hadde en LOA (ekstrem lengde) på 113 m. Som passasjerskip for CGT hadde hun en kapasitet på 200 på 1. klasse, 120 på 2. klasse og kun 30 på 3. klasse. De mange 1. klasseplassene skyltes trolig at den var beregnet på pengesterke emigranter fra Sveits. Innredningen var luksuriøs. I 20 år betjente hun ruten Le Havre - New York. Skipet var aldri noen økonomisk suksess for CGT.

### **Da D/S «Pereire» ble firemastet fullrigger «Lancing»**

Så, i 1887, gikk hun på grunn ved Loire-elvens utløp og strandet. Pga store skader ble hun oppgitt av rederiet. Assuranseselskapet overtok og solgte vraket til et engelsk rederi: A E Kinnear & Co, London. Kinnear så muligheter med vraket og det ble slept til Blyth Dock & Shipbuilding v/Newcastle. Her ble «Pereire» ombygget til 4-mastet fullrigger og dampmaskinen tatt ut: maskinrommet ble ballastrom (kapasitet 1.200tonn). Ved ferdigstilling i 1889 hadde skuta fått en seilføring på hele **5080 kvm** og var **omdøpt til «Lancing»**, etter en liten by sør på den engelske kyst. Ved avgang fra Blyth var hun vanskelig å manøvrere på grunn av turbulens akterut. Skipet returnerte til verkstedet, fikk montert en jernplate over hullet etter aksel/propell. Derved var problemet løst.

Fra 1893 var hun hjemmehørende i Norge. Lancing ble i utgangpunktet ikke en økonomisk suksess og skiftet eiere flere ganger på 1800-tallet, inntil A/S Lancing v/J Johanson

& CO, Kristiania, overtok i 1901. Frem til 1916 seilte skuta for Lysaker-rederiet **Joh Johanson** med **Ferdinand Melsom** som partner og disponent. Det var først under ledelse av disponent Melsom og skipsfører Nils Bull Melsom at man hadde virkelig suksess med skipet. Så, fra 1916 til 1918, overtok Magnus E Melsom, Nanset pr Larvik, som disponent. Skuta var så registrert ca 3 år i Larvik. Under første verdenskrig og inn i 1920 var fraktene gode, «Lancing» seilte godt og uten uhell. I 1919 fikk hun en eventyrlig frakt med linfrø fra New York til Århus: kr 345.700.- (tilsv idag bortimot kr 20 mill). Deretter kollapset markedet og det var dårlig frem til 1937.

De siste årene fikk hun elendige frakter og lå mye i opplag avløst av sporadiske fraktoppdrag. Tidligere hadde «Lancing» vært som en magnet på sjøfolk, men nå ble det også vanskelig å få mannskap – ikke lenger attraktivt med seilskip. Damp tok over. Tiden hadde løpt fra det vakre skipet.

Fra 1918 til 1920 var Magnus E Melsom eier og fra 1920 til skipet ble solgt i slutten av 1924 til opphugging, ble hun disponert av Melsom & Melsom, Nanset pr Larvik, og atter registrert på Lysaker. Hele tiden mens Melsom-familien var involvert var mange fra Larvik mannskap på skipet. Den mest kjente føreren av skipet var **Nils Bull**

**Melsom** som førte henne i perioden 1903 til 1914. Han var onkel til Magnus E Melsom. Flere andre skippere med sterk tilknytning til Larvik kunne også vise til fremragende seilinger.

### **Hun var en sprek «Dame»**

«Lancing» ble en verdensberømt skute og er omtalt i utallige dokumenter, bøker og aviser. Hun er blant annet beskrevet som en clipper. De kjente clipperne ble bygget i Bretagne, Aberdeen, Glasgow, Baltimore og Boston. De var bygget for raske turer med lette/verdifulle varer (te, ull etc) og hadde normalt et mannskap på ca 80 mann. «Lancing» hadde et mannskap på kun 28 mann og var ingen clipper. Hun fraktet ikke typiske clipper-laster. Men dokumentasjon viser at hun faktisk gjorde raskere reiser enn clipperne – ganske utrolig!

Det ble sagt om Lancing at hun var et vidunderlig godt skip i sjøen, «Lancing was second to none». Førere og skipets evne til å seile var uten rivaler og i de 11 årene Kaptein Melsom førte «Lancing» seilte hun kun eventyrlig gode reiser. Lancing gjennomførte flere rekordreiser. I 1908 seilte hun fra Land's End i England til Melbourne i Australia på 64 døgn (skipper N B Melsom). I 1914 krysset hun Atlanterhavet fra New Foundland til Scotland på 6 døgn +

*Forts. nest side*



**STAVERN**

**33 19 72 50**

18 timer (skipper O Olufsen). En gang seilte hun 20 knop over 2 timer og har også seilt 18 knop i snitt, gjennom tre døgn. Hun skal ha seilt fra en tysk U-båt under første verdenskrig. I 1920, på vei over Atlanteren, tok «Lancing» igjen den Norske Amerikalinje D/S «Stavangerfjord».

### Hva var det som gjorde at hun seilte så raskt?

Skrogbunnen var konkav (fra kjøll til ki-ning) slik hjuldampene ble bygget. Dette, sammen med spiss baug, spesiell akterende og smalt skrog, gjorde henne retningsstabil slik at hun kunne seile uhyre raskt. «Lancing» hadde en godt balansert seilplan. I 1907 kuvendte hun og seilte baklengs for sidevind på det smaleste inn Oslofjorden. Den generøse seilføringen bidro selvsagt også til høy hastighet. Dyktige norske kapteiner og mannskap var dessuten gull verdt. Rommet etter dampmaskinen, omgjort til ballastrom, samt dampdrevne pumper gjorde at hun kunne trimmes hurtig. Mange fullriggere

ble nedrigget til barker fordi de i storm lett kunne kantre. Dette var aldri tema for «Lancing». «Lancing» og dets mannskap representerte nok på mange måter noe nær det optimale for et handels-seilskip.

### Livet om bord i «Lancing»

I 1919 var Peder Melsom om bord som jungmann. Broren, Erling, var med over til Canada i 1924 med streng ordre fra faren om «ikke å gå i riggen». Gavin Craig har skrevet bok om livet om bord. Han besøkte ofte kaiene i Glasgow hvor «Lancing» lå fortøyd og drømte seg ut i verden med favorittskuta. Som sekstenåring i 1921, var han med som lettmatros og avanserte senere til styrmann.

«Lancing» hadde liten bemanning til å betjene sine fire master og 34 seil (5080 m<sup>2</sup>). I 1918 var hun bemannet med bare 28 mann. Mannskapet besto av 1 fører, 2 styrmenn, 1 tømmermann, 1 seilmaker, 2 båtsmenn, 1 stuert, 1 kokk, 1 donkeymann, 11 matroser, 6 lettmatroser og 1 jungmann/dekksgutt (min.



Foto tatt i 1921 på bakken av «Lancing»: fra venstre dekksgutt Georg Thjømøe, matros Aage Sjøblom, matros Pelle, matros Claus ?, matros Tony Lea, fotografen m/slips, båtsmann T Torkildsen. Har noen utfyllende opplysninger om ovennevnte så ta kontakt.

krav 1918 var 26 mann). Det blir i utgangspunktet 9 mann på hvert vaktlag til å sette, trimme og berge seilene hvis en trekker fra rormann og styrmann som var opptatt med styring, navigasjon og arbeidsledelse. Med døgnet fordelt på to vaktlag måtte de jobbe 12 timer pr døgn 7 dager i uka. Det må ha vært mye slit med rigg/seil og lasting og losing i havn. Men takket være vannballasten slapp de å bruke tid på tung ballastbæring.

Offiserene hadde gode lugarforhold til å være seilskip (ex passasjerskip) med enmannslugarer akterut. Mannskapet derimot bodde i ruffen forut slik det var vanlig på seilskuter – 20 mann i en lugar der de sov, spiste og oppholdt seg på frivaktene. De måtte selv holde spisebestikk, køyeklær og madrass. Hygienen beskrives som tvilsom. «Vannklosettet» besto av en åpning i skansekleddningen på hver side ved inngang til ruffen. Man benyttet le side og satt en tut i åpningen for å fremme et best mulig resultat, men hvor godt ble resultatet i storm? Ellers kan nevnes at ved landligge var fyllesyke en typisk sykdom. Slutten av «Lancings» fartstid ble preget av mye fyll og rømming (rømming særlig i Canada, Montevideo, Santos og Valparaiso)

Kosten var enkel, men bedre enn på UK-skip. Mannskap og offiserer spiste samme mat, noe som ellers var uvanlig. Stort sett gikk det i salt kjøtt og hermetikk. Det ble aldri servert grønnsaker eller pålegg til brødmat. Ferskt kjøtt og fisk fikk de kun under land. Gavin Craig forteller at han elsket erstesuppe og at de ved et tilfelle av mangelsykdommen beri-beri måtte slakte grisen.

Det var store lønnsforskjeller om bord. I 1913 tjente Skipperen 100 kroner i måneden pluss 5 % av brutto frakt og styrmann tjente kr 150. Dekkgutten derimot fikk 10 kroner i måneden, men han var jo en nybegynner



som skulle lære sjømannsfaget.

Norsk Maritimt Museum beskriver «Lancing» som Norges største seilskute. Vel, var hun antakelig den lengste og den med størst seilareal, men hun var nok ikke den med størst lasteevne. Lancing ble i utgangspunktet ikke en økonomisk suksess og skiftet eiere flere ganger på 1800-tallet, inntil A/S Lancing v/J Johanson & CO, Kristiania, overtok i 1901. Det var først under ledelse av rederiets disponent Ferdinand Melsom og med skipsfører Nils Bull Melsom at man

hadde virkelig suksess med skipet. Som et opprinnelig passasjerskip, tok skipet inn lite last. Dette ble kompensert med utrolig raske reiser. Som regel var skipet fremme i god tid og da vanket det bonuser fra befrakterne. Som seilskip var hun, på et vis, forut for sin tid: vind var gratis og det store seilarealet utnyttet vinden til fulle. Intet varer evig – så også innen skipsfart.

#### «Lancing»'s tekniske beskrivelse:

- Firemastet seil/fullrigger
- Bygget 1866 i Glasgow, ombygget 1888/89 Blyth, England
- 123,4 m LOA, lastet dybde 7.3 m – 34 seil
- Mastehøyde: 61 m («Christian Radich» 38 m, «Kruzenshtern» 56 m)
- Seilareal 5.080 m<sup>2</sup> («Chr Radich» 1.360 m<sup>2</sup>). Mastene av stål. Rær av oregon pine.
- 5 vannrette skott og dobbel bunn – helt uvanlig og «sterk som fjell»
- Maskinen fjernet og frigjort rom for ballast (1200 tonn vann)
- Skrog: 3 cm tykke klinkede jernplater – iflg Lloyds/DnV toppklasse til 1925 u/ merknader (jernplater den gang vanskelig å kutte, derfor høy skanseledning)
- Lasteevne: 3.300 dwt – ankeret veide 3.5 tonn
- Dampdrevne pumper og winscher (don-

keykjele på dekk) til stor hjelp ved ballasting/trimming.

Noen typiske laster «Lancing» førte:-

- Snelleved (Spoolwood) Quebec, Canada til Ardrossan, Skottland for Coates PLC i England: de laget trådsneller av canadisk bjerk for trådfabrikkene sine i Skottland.
- Kull, England til Australia / Syd Amerika
- Trelast, Kristiania(Bjørsvika) til Australia (eks 1908 med N B Melsom som skipper)
- Trelast, USA til Australia
- Mel/hvete i sekk Australia til Europa, New Orleans
- Cement , England til Australia
- Salpeter(guano), Chile til Europa
- Oljekaker, New York til UK og Danmark (dyrefor)
- Jute, Calcutta til Dundee (til jutesekker)
- Chrome og nickel malm, New Caledonia (Noumea) til UK

#### Kilder:

- Div avisutklipp og notater, Steenstrup «Lancing», St Hallvard 1/2004,
- Kapt O Siem «Seilskibenes Glanstid»,
- Gavin Craig «Boy Aloft».
- Foto mannskap: Lars Amundsen)



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@advokateneilavik.no

**www.advokateneilavik.no**



[www.faugstad-elektro.no](http://www.faugstad-elektro.no)

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**

## Støtt Frithjof II med Grasrotandelen fra Norsk Tipping

Slik gjør du:

Få spillekort hos kommisjonær, eller på [www.norsk-tipping.no](http://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](http://www.grasrotandelen.no)

eller [www.norsk-tipping.no](http://www.norsk-tipping.no),

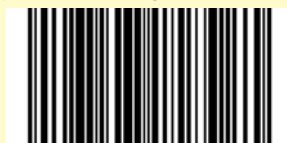
eller bruk Norsk Tipping Mobilspill.

LOSSKØYTA FRITHJOF II

Organisasjonsnummer: 977151694



GRASROTANDELEN <sup>AS</sup>



32774977151694

Takk for at du støtter oss via  
Grasrotandelen



Arild Andersen Elektro AS

**Trenger du elektriker?**



elektrikerkjedens



Din trygghet - vårt ansvar!

Tlf. 33 13 55 90

[www.aaelektro.no](http://www.aaelektro.no)



**Bergs**



**Rør og Byggservice as**

*Kvalitet og service  
til en fornuftig pris*

Tlf 922 02 422

[www.bergsrør.no](http://www.bergsrør.no)



**CARLSENFRTZØE**

*Den lokale byggevarespesialisten*

**Larvik & Stavern**

Tlf. 33 13 23 00 - 33 13 99 66

[www.carlsenfritzoe.no](http://www.carlsenfritzoe.no)



**SØNDERSRØD**

33 11 80 60

[dag-arild-bakken@ngbutikk.no](mailto: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.*

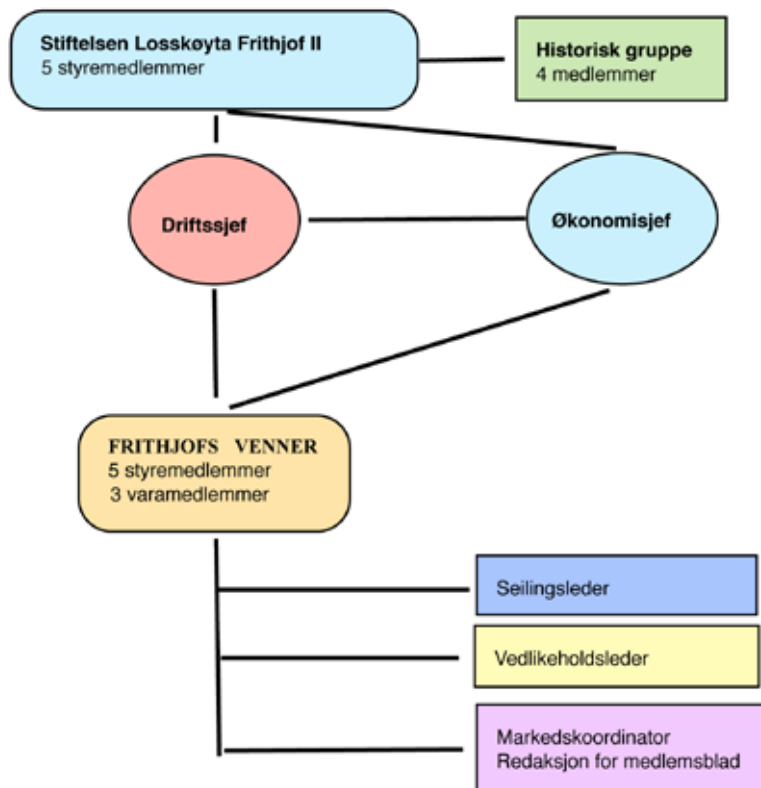
## Skal du flytte?

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](mailto:erling@augland.net)

# Losskøyta Frithjof II - Organisering



## 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.

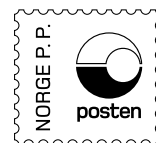
| Styre i Stiftelsen Losskøyta Frithjof II |                       |                                     |                              |            |                                  |
|------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|------------------------------|------------|----------------------------------|
| Funksjon                                 | Navn                  | Adresse                             | E-post                       | Mobil      | Representerer forening           |
| Leder/ sekretær                          | Einar A. Andersen     | Vestre vei 29<br>1397 Nesøya        | post@nestinvest.no           | 669 82 944 | Frithjofs Venner                 |
| Styremedl./ Økonomi                      | Erling Augland        | Fjellvikveien 4<br>3280 Tjodalyng   | erling@augland.net           | 982 31 827 | Frithjofs Venner                 |
| Styremedl.                               | Thor Ivar Gulliksen   | Svaleveien 14<br>3258 Larvik        | gullikth@hotmail.com         | 452 66 495 | Foreningen Larvik Sjøfartsmuseum |
| Styremedl.                               | Bjørn Hellner         | Frankendals-veien 89<br>3274 Larvik | bjhellne@online.no           | 970 71 239 | Kystlaget Fredriksvern           |
| Styremedl.                               | Fredrik Lange-Nielsen | Snarveien 5<br>3260 Larvik          | brilehne@online.no           | 905 67 956 | Foreningen Larvik Sjøfartsmuseum |
| Driftsgruppe koordinatør                 | Hans Petter Skontorp  | Rødbergsvingen 4<br>3267 Larvik     | hans.petter.skontorp@live.no | 979 77 977 |                                  |

## Styret i Frithjofs Venner

| Funksjon        | Navn                 | Adresse                             | E-post                        | Mobil            |
|-----------------|----------------------|-------------------------------------|-------------------------------|------------------|
| Leder/ sekretær | Ronald Nilsen        | Ekebakken 13<br>3264 Larvik         | ronaldnilsen@gmail.com        | 948 91 364,      |
| Styremedlem     | Hans Petter Skontorp | Rødbergsvingen 4                    | hans.petter.skontorp*live.no  | 979 77 977       |
| Styremedlem     | Vigdis Mette Amlie   | Trygvesgate. 15<br>3267 Larvik      | vigdisamlie123@gmail.com      | 980 44 105,      |
| Styremedlem     | Dag Ottar Vold       | Oterøyveien 2<br>3260 Larvik        | dag.ottar.wold@norconsult.com | 454 04 424,      |
| Styremedlem     | Svein Flusund        | Rogneveien 5<br>3290 Stavern        | sflusund@online.no            | 992 90 804,      |
| Varamedlem      | Bjørn Hellner        | Frankendals-veien 89<br>3274 Larvik | bjhellne@online.no            | 970 71 239,      |
| Varamedlem      | Anne Thorenfeldt     | Storgata 68<br>262 Larvik           | anne.thorenfeldt @gmail.com   | 976 12 117,<br>- |
| Varamedlem      | Linda Nilsen Augland | Fjellvikveien 4<br>3280 Tjodalyng   | linda@augland.net             | 920 53 061,      |

## Andre sentrale funksjoner

| Funksjon              | Navn                  | Adresse                              | E-post                      | Mobil       |
|-----------------------|-----------------------|--------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Dugnadsansvarlig      | Fredrik Lange-Nielsen | Snarveien 5<br>3260 Larvik           | brilehne@online.no          | 905 67 956, |
| Seilingsansvarlig     | Anne Thorenfeldt      | Storgata 68<br>3262 Larvik           | anne.thorenfeldt @gmail.com | 976 12 117, |
| Pr/rekvisiter         | Vigdis Mette Amlie    | Trygvesgate 15<br>3257 Larvik        | vigdisamlie123@gmail.com    | 980 44 105, |
| Redaksjon medlemsblad | Fredrik Lange-Nielsen | Snarveien 5<br>3260 Larvik           | brilehne@online.no          | 905 67 956  |
|                       | Liv Hem               | Mesterfjellveien, 57<br>3257 Larvik, | livhem@hotmail.com          | 91333386.   |
| Web/internett         | Erling Augland        | Fjellvikveien 4<br>3280 Tjodalyng    | erling@augland.net          | 982 31 827  |



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: .....     | <input type="checkbox"/> Enkelt medlemskap (kr 300,- pr. år) |
| Adresse: .....  | <input type="checkbox"/> Familiemedlemskap (kr 400,- pr. år) |
| Poststed: ..... | <input type="checkbox"/> Pensjonister (kr 150,- pr. år)      |
| Telefon: .....  | <input type="checkbox"/> 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