

FRITHJOF II

FRITHJOF'S
VENNER



Nr 2/2022
Høstens medlemsnummer

MEDLEMSBLAD FOR
FRITHJØFS VENNER

Redaksjonen:
Fredrik Lange-
Nielsen
Brit Lehne
Liv Hem

Bladets adresse
Frithjofs Venner Post-
boks 134 Sentrum
3251 Larvik

Vipps
Frithjof 2
#513059

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:

*Jomfruen og Frithjof
med nytt storseil
kjemper om seieren
i Colin Archer
Havnefestival
Foto: Morten Beck*

Innhold

Minneord Bjørn Molvig	3
Minneord Bjørn Hellner	4
Lederens Hjørne	5
Seilsesongen 2022	6
Motorproblemer igjen	8
Colin Archer Havnefestival	10
På pub'en for Frithjof	12
Velkommen til vinterfest	13
Innkalling til Generalforsamling	14
Ula og Malerne	15
Blogg om kystkultur, Tenvikbåtene	16
Losslekta Josephsen i Havna	18
Minner fra et losliv	22
Barndomsminner fra Tvistein	30
Frithjofprodukter	37
Organisering	39

Norconsult



Rådgivende ingeniører

Bjørn Molvig – TIL MINNE

Trossene er kappet, Bjørn har dratt og kommer ikke tilbake. Bjørn var en seiler. Kom fra Nøtterøy og var i sin ungdom Rover-speider hvor troppen hans fikk tak på en livbåt. Den ble rigget for seil og fikk navnet Odin, hvor de utforsket alle Tønsbergs skjærgårdens kriker og kroker.

Bjørn og Åsta kom flyttende fra Osloregionen til Stavern i 1978. Da Frithjof kom til Larvik i 1984 ble Bjørn raskt medlem og etter hvert skipper. Bjørn var med på den første havseilasen med Frithjof, Colin Archer Memorial Race til Holland i 1988. Det ble etter hvert mange turer, så som til Risør trebåtfestival. Hans største innsats var vel å starte opp Kulturskrinet i 2002 med alle 5. klassinger i kommunen. Det ble rundtur i Viksfjord med ungene til rors.

Bjørn kunne navigere. Det var en umulighet å gå seg bort eller å gå på grunn. Han hadde en naturlig og rolig autoritet som skipper. Når det ikke var Frithjof, kunne han seile sin egen sjø med sin lille Albin Vega.

Det var alltid en glede å jobbe sammen med



Du vil bli husket Bjørn!

Bjørn. Skulle noe lempes og begge måtte ta tak, var det nødvendig å si et ord. Han skjønte intuitivt hvordan det skulle gjøres. Bjørn var fingernem. Han ble ansatt på smelteverket som modellmaker. Etter hvert begynte han som modellbåtbygger. Han var med å lage modell av Leieren i Stavern som står i ett av Galeiskurene. Han bygde modell av Orlogsbriggen Fredriksvern, Fram, togferja på Tinnsjø, kanonjoller osv. Han lagde flere utgaver av Frithjof, kanskje den første han lagde fikk jeg i gave på min 50årsdag. Den har siden stått på hedersplass i stua, der står den enda og vil bli stående.

Du vil bli husket, Bjørn!

Øyvin Lauten

Bruk din lokalelektriker

H A F A

E L E K T R O • A S

LARVIK Tlf: 33 13 38 88

Bjørn Hellner - TIL MINNE

En av losskøyta Frithjof II's mest trofaste venner gjennom mange år, Bjørn Hellner, gikk ut av tiden siste uken i august, veldig trist og altfor tidlig.

Jeg ble kjent med Bjørn på realskolen på slutten av 1950 tallet der vi gikk i samme klasse, etter dette skiltes våre veier inntil vi møttes på nytt på slutten av 1990 tallet i forbindelse med losskøyta Frithjof II, og har siden den gang deltatt i flere seilaser og arbeidet aktivt sammen for å ivareta den gamle historiske losskøyta.

Med sine lune og kreative bemerkninger og innspill var Bjørn en kjernekar i vårt arbeid med vår ærverdige og stolte losskøyte Frithjof II. Det var derfor en stor fornøyelse å ha han med i Venneforeningen og Stiftelsen styre, der han sammen med oss, i alle år frem til hans plutselige bortgang nær 79 år, var en trofast ressurs og motivator.

Bjørn var kunnskapsfull, allsidig og pliktoppfylgende i sitt arbeid i styresammenheng bl.a. som regnskapsfører for både Stiftelsen og Venneforeningen, også etter en omorganisering i 2013 der vi gikk inn i en samkjøringsmodell av Stiftelsen og Venneforeningen. Videre var han lett å be til å delta i hva det enn måtte være av dugnadsarbeid.



Bjørn slik vi vil huske ham.

Foto: Vigdis Amlie

Bjørn trådte ut av stiftelsen styre i 2021 og gikk over i Venneforeningens styre samme år.

Bjørn var raus og lun gjerne med et humoristisk blikk mot sine venner, som han hadde mange av, og alle mine minner om Bjørn er positive.

Han var aktiv og pliktoppfyllende til det siste.

Vi er mange som vil savne Bjørn i Stiftelsen og i Frithjof's venner, men våre tanker går først og fremst til hans nære familie som har mistet en god, omsorgsfull og kreativ far og bestefar.

Einar A. Andersen



Kjære Frithjofs Venner

Fantastisk følelse å stå til rors på Frithjof for aller første gang sommeren 2015.

Det er med stor ydmykhet, litt skjelving i knærne, men også en dose pågangsmot, jeg tar over som leder for stiftelsen Los-skøyta Frithjof II, da Hans Petter Skontorp ble nødt til å fratre på grunn av egen jobbsituasjon. Takk for tilliten. Jeg skal gjøre mitt beste for å være den verdig.

Ja, for det er spesielt å sette seg ved enden av bordet på vårt første styremøte, og se inn i ansiktene til Frithjof-venner som rommer snart 40 års historie og kompetanse. Venner som kjenner hver minste skrue og mutter på skøyta. For ikke å snakke om hvilke tau som hører til hva, og i hvilken krik og krok man må kjæle med motoren for å få den til å virke.

Det siste har etter hvert blitt et problem vi må ta tak i. Motoren vår lar seg ikke overtale lenger og må byttes ut. Erling Augland, Anders Bruusgaard og Svein Flusund har gjort en grundig jobb med å finne en erstatning og innhente tilbud på ny motor. De har også sørget for et godt underlag som kan brukes til søknader om midler.

Vi kan derfor meddele alle medlemmer om at vi nå er i gang med Aksjon ny motor! Målet er å samle inn 350 000 kroner. Startskuddet går nå med å sende ut søknader om midler til offentlige og private bidragsytere. Vi vil også starte en aksjon der vi ber bedrifter om sponsormidler som gave. I retur får de et diplom de kan henge på veggen. Her ønsker vi tips til bedrifter som kan være i målgruppa for å bidra økonomisk (send til ltk@kildekom.no). Mer detaljert informasjon om sponsoraksjonen blir sendt ut til medlemmene på mail.

Lørdag 4. februar kl. 18 skal vi samles på puben for Frithjof, nærmere bestemt på Mikro-bryggeriet, der selveste Louis Jacoby og mannskoret Svennerskum har sagt seg villige til å stille opp med lett underholdning for Larviks stolthet, Frithjof II. Tusen takk til Kari Larsen Foss-Pedersen for ideen og for å lede arrangementskomiteen som skal få dette til. Både inngangspengene og loddsalget går til Aksjon ny motor. Ta med venner og kom!

Som Frithjof-venn kan du være stolt av skøyta. Aldri har hun framstått så fin som nå. Etter år med restaurering og pandemi-pause er hun endelig klar for gode sesonger, som maritim historieforteller for unge og gamle. Du som Frithjof-venn er med og bidrar til at en viktig del av Larviks – ja, egentlig Vestfold og Telemarks – kysthistorie holdes i hevd og formidles til nye generasjoner. For mange av oss gir skøyta også sjelefred, seileglede og gode minner i venners lag.

Når du leser denne utgaven av medlemsbladet, har båten vår gått i vinterdvale. Imens hun sover har vi noen få måneder på oss til å utrette et lite mirakel. Så om du har sjansen til å sende en mail til en mulig sponsor, eller delta en time på pub-eventet vårt, eller har én ide til hvor vi kan søke midler, så er det et viktig bidrag.

Når skøyta til våren fremstår i sin fineste utgave noen gang, er det synd om vi ikke får vist henne fram og brukt henne som hun er ment for. La oss ta i et tak i vinter, så vi får ny motor og kan nyte livet ombord til våren!

Ønsker dere alle en riktig god jul!

Lill-Torunn Kilde
Påtroppende leder

Seilsesongen 2022 = AVLYST!

Årets seilsesong ble et sorgens kapittel. Allerede på vår første tur fikk vi motortrøbbel, og det skulle vise seg å ende med avlysning av så godt som alle oppsatte turer denne sesongen. Etter iherdige forsøk på å reparere motoren gjennom sommeren, ble konklusjonen at den må byttes, og denne prosessen er nå i gang.

Svenner-turer

Vi hadde satt opp fire Svenner-turer i år, og det var på den første av disse at motoren ga tegn på at noe var galt. Linda Augland var skipper, og åtte gjester fikk oppleve at turen måtte avbrytes da motoren, til mannskap og «maskinist» Erlings store frustrasjon, kokte uavbrutt ...

Resten av Svenner-turene denne sesongen ble AVLYST!

Kulturskrinet –

«Livet på sjøen og i fjæra»

Våre årlige turer med 5. klassingene fra Larviksdistriktet, i samarbeid med Oslo-fjorden friluftsråd på oppdrag fra Larvik Kommune, er ett av forsommerens store høydepunkter. Grunnet nye krav fra Sjøfartsdirektoratet hadde vi søkt dispensasjon for å kunne gjennomføre dette oppdraget, og fått det innvilget, men uten pålitelig motor måtte vi dessverre si oppdraget fra oss denne gangen. Kommunen klarte å finne et alternativ i siste liten, så ungene fikk en maritim opplevelse likevel = AVLYST!

Pinsetreff på Isegran

3.- 6. juni skulle Frithjof II ha deltatt på Pinsetreff med vennskapsregatta på Isegran i Fredrikstad. Uten pålitelig motor tok vi ikke sjansen på å skulle manøvrere oppover Glomma, og turen ble derfor AVLYST!

Sommerfest for medlemmer

Sommerfesten 11. juni med glade Frithjof-venner på fjorden, og strandhogg i Viksfjord med gitarspill og sang, samt god mat og drikke ble også avlyst.

Sankthans på fjorden

Sankthansaften skulle Frithjof II vært lederbåt for kortesjen gjennom Larviksfjorden, men dette er et rent motoroppdrag, og ble derfor AVLYST!

Nordisk skutträff, Fredrikstad

I perioden 29. juni til 3. juli skulle Frithjof II ha deltatt på Nordisk skutträff, Fredrikstad. Dette er et treff for tradisjonelle seilfartøy fra hele Norden, et stort arrangement med regattaer og sosialt samvær. Det er oppfølgeren til Nordisk Seilas som Frithjof har deltatt på i en årrekke, så her møter vi vanligvis mange gamle regattakonkurrenter og seilvenner. Denne gangen hadde skipper Øyvin Lauten dessverre intet annet valg enn å melde at for oss var sesongen inntil videre AVLYST!

Kystens Landsstevne, Kristiansand

Samme skjebne led også den planlagte samseilingen til Kystens Landsstevne, som i år gikk av stabelen i Kristiansand. Flere av våre sentrale medlemmer var der, også Linda og Erling Augland, som skulle delt skipperansvaret på Frithjof, men med egen båt. Nok en gang lå FII igjen ved brygga hjemme i Skotta = AVLYST!

Colin Archer Havnefestival

I hele juli ble det jobbet med motoren, og da siste helg kom, og det var klart for Colin Archer Havnefestival, fikk vi beskjed om at NÅ, nå var motoren reparert!

Fredag 29. juli dro Frithjof II til Svenner på

det tradisjonelle skutetreffet der med Fredrik Lange-Nielsen som skipper. Lørdag var det vennskapsseilas i Indre havn, maritime aktiviteter på Skotta i regi av Larviksmuseene og foredrag på Tollerodden, men det var bare å konstatere at motoren vår dessverre var og ble ødelagt. Nok en gang gikk det ut beskjed om at resten av sesongen var AVLYST, og denne gang var det ikke tvil – motoren må byttes!

Risør trebåtfestival

Dermed røyk også Risør Trebåtfestival, som pleier å være sensommerens store happening. I år ble det bare for de som dro med egen båt, alternativt med bil. Frithjof II lå pent fortøyd ved Skotta, og vi har nå innsett at ny motor er den eneste løsningen. Det jobbes med finansiering, og vi satser på at alt er klart til neste sesong. Men trebåtfestivalen = AVLYST!

Treningsseiling

Det ble derfor heller ikke noe av de oppsatte kveldene med treningsseiling, da alt styret rundt motoren

Kulturminnedagene

Frithjof II hadde «Åpen båt» på Skotta under Kulturminnedagene søndag 12. september, men både været og mangelen på annonsering gjorde at det ikke var mange innom denne dagen.

Teatervandring – «Ulabrand»

Som avslutning på en ellers stusselig sesong var Frithjof scene for Larvik barne- og ungdomsteater under Larvikmuseenes arrangement «Teatervandring» søndag 18. september. Det var i det minste noe som lot seg gjennomføre uten motor.

Om bord hos oss oppfører Larvik Barne- og Ungdomsteater med orkester en forestilling med glimt fra losen Ulabrands liv, og dette inngår i en lengre Teatervandring som starter på Herregården og også omfatter Tollerodden og kirken.

Uavhengig av pandemi og motorhavari: Det lønner seg å være medlem av Frithjofs venner hvis du liker deg på vannet!

Velkommen om bord i 2023!

*Hilsen seilingsansvarlig
Anne Thorenfeldt*



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

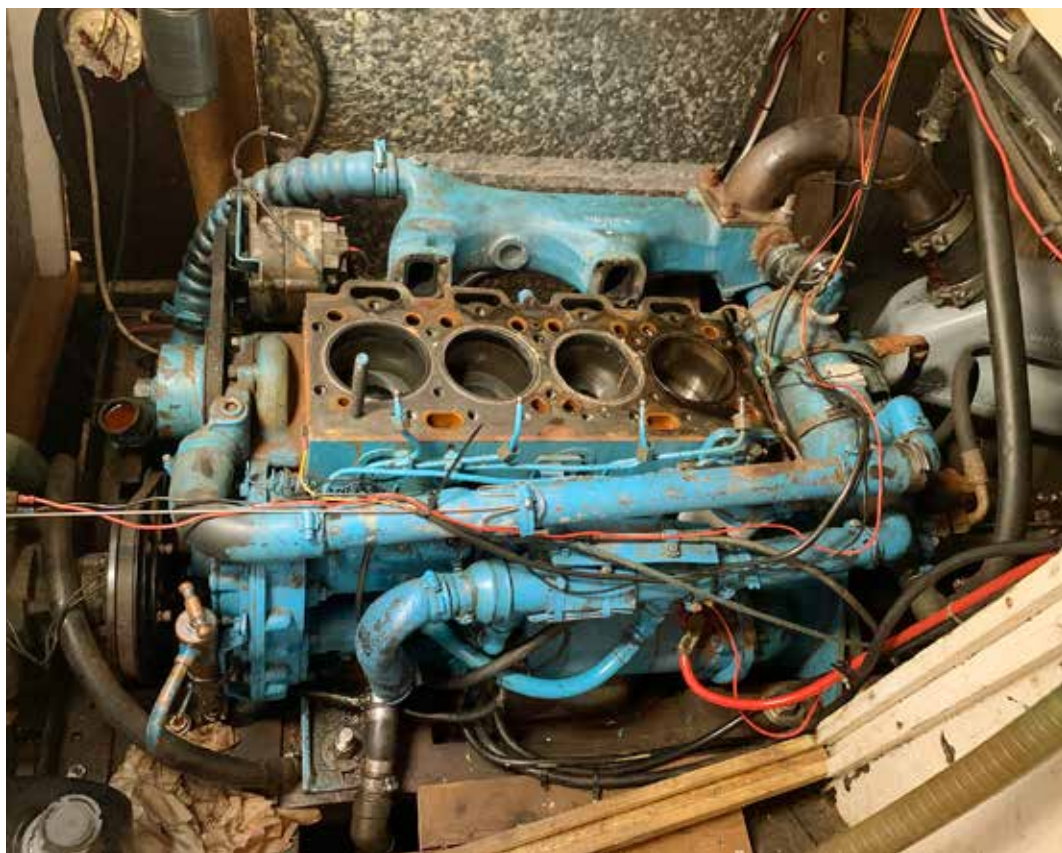


Motorproblemer igjen

Erling Augland

Vi har hatt problem med kjøling av motoren i noen år. Allerede på turen hjem etter restaurering i 2018 var det tilløp til varmgang. Vi fikk løst det slik at vi kunne gjennomføre sesongen 2019. I 2020 ble det igjen problemer, og høsten 2020 ble det gjort mange tiltak for å rette problemene. Dette resulterte i at sesongen 2021 ble gjennomført uten store problemer.

Det ble derfor stor overraskelse da motoren gikk varm på første turen med Kulturskrinet i slutten av mai nå i år. Øyvin klarte å gjennomføre to dager i Viksfjord med forsiktig motorbruk. Søndag 22. mai skulle det være tur til Svenner. Det var (heldigvis) få gjester, for vi kom ikke til Svenner. Litt utenfor Revet var motoren overvarm. Temperaturmåler viste 100 grader så det var bare å stoppe motoren. Vi snudde og seilte innover på riggen, og startet motoren akkurat for å komme inn i Skotta. En mistanke om ødelagt toppakning gjorde at jeg sjekka olja, og den hadde en mistenkelig farge. Foreløpig



konklusjon ble derfor at det har gått vann i olja. Motoren fikk startforbud.

Det ble bestemt at vi skulle sende en oljeprøve til analyse for å avgjøre om vannet var ferskvann eller saltvann. Hvis det var saltvann, burde feilsøking starte i oljekjøleren. Konklusjonen av analysen var dessverre at det var ferskvann i olja, og da er årsaken mest sannsynlig ødelagt toppakning. Det kan også være sprekker i motoren, men første forsøk bør være å bytte toppakning.

Hvor finner vi en mekaniker som kan hjelpe oss med dette? Nå midt i den mest hektiske tiden for alle som driver med båt og motor? Etter litt leting kom vi i kontakt med en kar i Helgeroa som hadde mulighet om noen uker ...

Det gikk noen uker før han kom, og så gikk det noen uker før han ga beskjed om at motoren var skrudd sammen igjen, og vi kunne prøvekjøre. 27. juli ble motoren kjørt et par timer i fortøyningene uten at temperaturen gikk for høyt. Fredag 29. juli bar det i vei til Svenner for skøytetreff og Colin Archer Havnefestival. Litt motorkjøring ble det ut av Skotta og inn til Svenner, og temperaturen på motoren var betryggende lav. På lørdag formiddag seilte vi innover i nesten ingen vind, og hadde motoren i gang på lav fart for å holde nok fart til å rekke inn til byen til avtalt tid. Da vi kom til Stavern, var temperaturen på motoren 100 grader. Stopp motor!

Vi gjennomførte paraden inn til byen og regatta på indre havn. Vi startet ikke motoren før vi var nesten helt i moloåpningen så vi kom på plass i Skotta. Kontroll av olje viste at den var full av vann. Tilbake til start altså. Videre nå fulgte grubling over hva som kan være galt. Siden vi har byttet toppakning

og toppen er planslipt, er det lite trolig at denne har lekket på nytt. Altså må det være gjennomslag en plass i blokka eller toppen. Motoren er dermed å betrakte som kaputt, og vi må ha en ny motor.

Skal vi ha ny motor eller en ”ny” brukt. Etter diskusjoner i styrene og skippere ble konklusjonen at vi vil ha ny. Med en brukt motor vet vi ikke hva vi får, og til vår bruk må vi ha utstyr vi kan stole på. Og skipperne må også kunne være trygge på at ”redskapen” virker. Det var også flertall for at vi skal kjøpe jobben med installasjon av ny motor. Vi ønsker å ha garanti også på installasjonen, ikke bare på motoren. Vi laget en ønskeliste og sendte til noen motorleverandører.

Vi fikk tilbud fra én leverandør, Engelsviken Slipp. En motor som passer våre ønsker og som ikke medfører bytte av propell. Men dette er også et veldig dyrt tilbud, så noen har nå ment at vi må klare å bytte den motoren på egen hånd. Det er derfor innhentet et tilbud på en ny Perkins, samme merke som vi har nå, fra den svenske importøren. Dette er en noe rimeligere motor, og ved å ta jobben selv sparer vi mye penger.

I styremøte i stiftelsen er det nå vedtatt at vi skal gå for alternativet ny Perkins komplett med nytt gir, men det er ennå ikke bestemt hvordan vi skal ordne finansieringen. Vi skal søke tilskudd fra flere fond og stiftelser, men det tar jo noe tid å få behandlet slike søknader, og hvis vi får tilsagn om støtte, får vi ikke pengene utbetalt før vi kan fremvise kvitteringer og dokumentasjon på at prosjektet er ferdig. Derfor må vi forskuttere kjøpet, og styret vil nå vurdere ulike alternativer.

Colin Archer Havnefestival

Det er alltid med en viss spenning og forventning vi arrangerer vår årlige havnefestival siste helga i juli. Vil skøytene komme, hvor mange, har vi et program på Sjøfartsmuseet som fenger både gjestene og byens befolkning? Planleggingen har pågått hjemme hos Asbjørg siden i vinter, og selv om mye er rutine, er det mye som skal i boks.

Erfaringene er at de som kommer, ofte kommer tilbake, gjestene er solbrune og glade, og været ordner seg selv - med sol.

Slik som i år: Trivelige folk, flotte skøyter, nydelig kveld på Svenner, nok reker, knallvær, barneaktiviteter som fenger, omvisning på Tollerodden og i R/S Stavanger, spen-

nende regatta og et interessant foredrag om byggingen av Fram i Rekkevik. Fram ble sjøsatt der for nøyaktig 130 år siden. Derfor var det ekstra stas at Geir Kløver tok seg tid til å komme, for å la oss bli mer kjent med detaljene ved byggingen, livet om bord og betydningen det fikk for Verden og Larvik.

Bildene får tale for seg. Men til slutt - litt synd med kun 3 premier i en regatta med kun 4 deltagende skøyter. Disse var Yango-na, Løperen, Jomfruen og Frithjof II.

På vegne av Frithjofs venner, Stiftelsen Los-skøyta Frithjof II, Svenner fyr kystled, Stiftelsen Tollerodden, Tolleroddens venner og





Fine aktivitetstilbud til barna. - Foto: Vigdis Amlie

Larviksmuseene, takker vi både båtfolk og byfolk for at de kom og laget festival med oss.

Velkommen tilbake neste år!

Vigdis Mette Amlie

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.

SÖRUM
trevare A/S

**Dører Garasjeporter
Vinduer Montering**

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

På pub`en for Frithjof

Frithjofs venner og stiftelsen inviterer alle som har et hjerte for skøyta vår til en hyggelig ettermiddag på Mikrobryggeriet lørdag 4. februar 2023 kl. 18-20. Ta med familie og venner. Kom gjerne en time før og bestill mat og drikke.

Frithjof har de siste årene vært gjennom omfattende restaureringsarbeid, og skøyta fremstår nå så fin som hun vel aldri har vært før.

Men vi har en tilbakevendende utfordring. Motoren svikter. Vi trenger en ny, men har ikke råd. Nå vil vi samle inn penger, slik at vi fortsatt skal kunne vise fram skøyta i sitt rette element, fortsatt skal kunne ta skoleungdom ut på sjøen med Kulturskrinet og fortsette å tilby Frithjofs Venner og folk i Larvikdistriktet både historiske seilaser på fjorden og tokt til fjerner farvann. Ved å delta på arrangementet støtter du innsamlingen med 200 kroner i inngangspenger. Visesanger Louis Jacoby og mannskoret Svennerskum stiller opp gratis for å bidra med sang og musikk. I tillegg blir det utlodning, og en fin anledning til å møte nye og gamle Frithjof-venner. Takk for at du blir med på Aksjon ny motor!

Hyggeaften 4. februar til inntekt for ny motor. Louis Jacoby og Svennerskum stiller opp gratis. Bli med på dugnaden! Kom!



VINTERFEST

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

Fredag 17. februar 2023 kl. 19 på SPISERIET på Storgata i Larvik

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

Påmelding til Vigdis, 980 44 105
vigdisamlie123@gmail.com
innen fredag 10. februar.

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



Tlf. 33 47 17 00

Pindslevn. 1B
Boks 1063,
3203 Sandefjord



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



Tlf. 33 13 07 50
post@gravdalblikk.no

FRITHJØFS VENNER

Innkalling til generalforsamling 2023

Det innkalles til generalforsamling torsdag 9. mars klokka 19.00, på "Mekken" i Hammerdalen. (lokalene bak Larvik museum)

Dagsorden

1. Godkjenning av innkalling.
2. Valg av ordstyrer, referent og to personer til å signere protokoll
3. Årsberetning for 2022
4. Regnskap for 2022 og økonomisk statusrapport pr 31.12.22
5. Medlemskontingent fom 2024
6. Budsjett for 2023
7. Innkomne forslag
8. Valg

Lovendringsforslag må være styret i hende innen 25.01.23.

Saker som ønskes tatt opp, må være sendt styret innen 9.02.23.

Saksliste, regnskap og budsjettforslag blir lagt ut på vår hjemmeside www.frithjof.no.

Det serveres kaffe og kaker.

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

Styret



REALBYGG

TØMRING &
LARVIK AS VEDLIKEHOLD

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



TLF: 33 19 23 88 / 92 21 51 75

www.realbyggjarvik.no

Ula og malerne



Gaveboka fra Louis Jacoby trykket i 3. opplag

Lørdag 4. juni i år kunne Louis Jacoby stolt lansere en malerisk dokumentasjon av kystlandskap og kystkulturhistorie. I samarbeid med Terje Svendsen, ØPs tidligere redaktør, og Richard Arnesen har han skapt en vakker og fengslende studie av fortidens båtliv, badeliv, kystlandskap og bebyggelse i Ula og omegn herunder skjønnne Svenner. Louis har lett frem drøyt 60 historiske malerier der det eldste kan være fra før 1850. I tillegg presenterer han ca 50 nyere malerier i mindre format. Når man slår opp i boken, er høyre side oftest prydet av et landskapsmaleri fra en svunnen tid, mens venstre side viser et foto av nøyaktig samme motiv i dag. Snart finner leseren seg fordypet i maleriets detaljer på spennende søk etter likheter og ulikheter mellom gammelt og nytt. Louis formidler i forordet at han har søkt skjønnheten og historien i de gamle husene og også vil vise oss verdien av det som enda er igjen av svaberg og kystkultur. Boken er ordnet i kapitler med en presentasjon der vi først lærer kunstneren å kjenne, og så får se hans bilder. Thorolf Holmboe (1866 -1935) er representert med 20 bilder, fra badeliv på Storestranda til losskøyte 9 som kommer slørende inn forbi en liten holme (Svartskjær?) gjennom opprørt sjø. Even Ulving (1863 – 1952) har kanskje de vakreste landskapsbildene hvorav fire fra Svennerhavna. Svenner var et yndet motiv for Ulving, skriver forfatteren. Mange av bildene hans viser en gaffelrigget skøyte for seil inn i havna. Det skal ha vært Ulvings varemerke og gjør billedet ekstra interessant for oss seilskøyteentusiaster. Dette er en bok som alle kystelskere vil bli glade for å finne under juletreet. Boka selges direkte fra Louis Jacoby, epost: ljacoby@online.no tlf 95066876 for kr 500 for dem som vil hente den i Ula. Andre må legge til kr 135 for porto.

Blogg om kystkultur, Tenvikbåtene

Frithjofs Venner har det siste året fått en ny fagmann på kystkultur i egne rekker. En lokalpatriotisk Larviking (Haling), har forlatt hovedstaden og vendt hjem til vår kjære kystby. Tron Wigeland Nilsen har tidligere vært med på å bygge opp Oslofjordmuseet i Vollen, Norges første museum med basis i fritidsbåter. Nå har han gått av med pensjon og har flytta til Stavern. Der sitter han og skriver blogg om et tema som opptar Frithjofvenner.

En blogg om kystkultur

Båtbyggere og båter i Larviksdistriktet
www.smabatbyggere.com



Tron Wigeland Nilsen. Foto: Ole Engen

Redaksjonen har hentet et utdrag:

Tenvikbåter – Ulabrand

Utover på 1800-tallet seilte mange losere i distriktet med Tenvikbåter. Hans Nilsson

bodde først i Ula, men flytta til Tenvik i 1831.[18] Gården ligger omlag en kilometer fra sjøen, så båtene måtte fraktes ved hjelp av hester, slede, hjul og rulle, når de skulle sjøsettes. Hans Nilsson og sønnen Nikolai Anton Hanssen bygde båter på inntil 35 fot både til losing, fiske, og lystbåter. Hans Nilsson døde 1871 og sønnen døde i 1903.[19]

Dette var klinkbygde skøyter med dekk og spriseil, og sammenlikna med Hvalerskøyter har: «Tønviksbaaden og Archerbaaden (har) begge dypere Midtskant, skarpere Forskib og drøiere Agterskib. De har større indenbords Rum, er tryggere Søbaade og ypperlige Bidevindseilere, især roses de av Hr. C. Archer sist byggede Baade som saadanne.».[20]

Med «Søblomsten» fikk Ole Willumsen fra Nevlnghavn sølvpremie i klassen for losbåter uten bom i Landsregattaen i Stavanger 1868, knepent slått av en losbåt bygd i Kragerø.[21]

Laurviks Sømandsforening bevilga 25 Speciedaler til deltakelsen i Stavanger, og:

Det maa være en Tilfredsstillelse at erfare af Telegrammer til Christianiablade, at blandt Lodsskøiterne nævnes Ole Willumsens og blandt Baadbyggerne Nicolai Hansen Tjølling som præmiebelønnede.[22]

I en internasjonal regatta i Göteborg 1871 tok «Søblomsten» andre premie i losklassen. I kildene er Ole Willumsen også omtalt som Ole Wilhelmsen og Ole Villumsson. Han omkom sammen med 4 andre losere fra Nevlnghavn i en orkan 1. november 1872.

I samme regatta i 1871 fikk forøvrig «Lykkens Prøve» en sterk 4. plass, seilt av Søren Christophersen fra Ula. «Lykkens Prøve» skal også ha vært en Tenvikbåt. Jeg mottar gjerne flere opplysninger om disse losene samt losbåtene.

Tenvikbåtene skal som nevnt ha vært ganske vanlige blant losene i Larvikdistriktet, og det blei også solgt Tenvikbåter til Sverige. «...Kristian i vesthavna kunne fortelle at han senhøstes hadde truffet en Kosterlos som bad ham hilse og si at Tenvikbåten hans skikket seg vel.»[23]

Gokstad Kystlag bygde en 24 fot replika av en Tenvikbåt, som blei sjø satt i 2000. Man antar at den opprinnelige båten har vært brukt til fiske, men har i form neppe skilt seg mye fra losbåtene.[24] [25] Den siste Tenvikbåten blei bygd i 1903.[26] Tenvikbåtene blei etter hvert erstatta av andre losbåter, bl.a. bygd av Colin Archer.

«Ulabrand», eller Anders Jacob Johansen, som han egentlig het, seilte først med en Hvalerbåt, men de to påfølgende losskøyene var Tenvikbåter. Den første blei kjøpt i 1851, og den hadde han i nærmere 15 år. Også sønnen var los og hadde Tenvikbåt, og det var med denne båten far og sønn forsvant i 1881.[27]



«Ulabrand». Foto: Nasjonalbiblioteket.

[18] Østlands-Posten 10. november 1979

[19] Ula – fra loshavn til badested

[20] C. Schollert: Lodsliv om Færder, 1884

[21] Ula – fra loshavn til badested

[22] Jarlsberg og Larviks Amtstidende 12. august 1868

[23] Reidar Stavseth: Til heder for stripen i seilet: Ulabrands livssaga, 1941

[24] Filmer om bygging av Tenvik-båten (gokstadkystlag.no)

[25] Frithjofs Venner nr2/2003

[26] Ula – fra loshavn til badested : en lokalhistorisk fortelling

[27] Tjølling Bygdebok 1974, bind 1

Losslekta Josephsen i Havna

Av Liv Hem

En del av Frithjofs Venner har fått med seg at navnet Josephsen kan knyttes til Nevlunghavns loshistorie. Det jeg oppdaget nylig var at jeg var russ sammen en av de samme Josephsene, Anne Torill! Og vi feiret 50-årsjubileum på forsommeren. Jeg foreslo en Svenner-tur med Fritjof II for henne. Hun ble begeistret, og vi hadde avtale der hun skulle ta med flere i familien, men de turene ble dessverre avlyst. Vi møttes derfor nå i høst på Hungry heart, uten sjøsprøyt, men over en kopp varm cappuccino.

Anne Torill Gunnestad (bildet) er altså født Josephsen. Hun og familien har hytte i Nevlunghavn ved Omrestranda, Havna på folke-munne. Hele hennes slekt på farens side er knyttet til Nevlunghavns loshistorie. Faren, Johan Olaf Josephsen, vokste opp her, den første som brøt ut av den sammenhengende rekken av loser for heller å studere medisin. Han hadde alltid en lengt mot Nevlunghavn og det å se Bramskjæra. Han var mye på familiehytta ved Omrestranda. For han var det den beste plassen å komme til, som det også er for Anne Torill og familien nå. Olaf Josephsen samlet ivrig historier rundt sitt opphav og da han døde, fant hun i et skap i barndomshjemmet en bunke papirer. Jeg ble forært noen maskinskrevne sider som hun fant der, en nedtegnelse av en dramatisk redningsdåd på 1700-tallet. Det viste seg å være en historie der los Villum Janssøn har en viktig rolle. Los Villum Janssøn ble stamfar til en slekt der losyrket skulle gå i arv gjennom mange generasjoner, slekta til Anne Torill. Han var hennes 3 x tippoldefar



*Anne Torill Gunnestad
(født Josephsen)*

på farssiden. – Så Villum Janssøn var oldefaren til hennes oldefar som het Oluf Josephsen, og broren Wilhelm Josephsen (bildet), begge loser. Det var altså los Wilhelm Josephsen, som var eieren av losskøyta Garibaldi, bygget i 1883. Historien om Garibaldi kan vi lese i Medlemsbladet nr. 1 og 2 2008, skrevet av Even Farmen. Han nevner også at los Wilhelm Josephsen, noen steder nevnt som Villum Josefsen, bestilte hele tre losbåter fra Colin Archer. Den første het Pilen (1873), den neste Garibaldi (1883) som også den siste het (1895).

Historien som følger er delvis eller direkte



sitert fra de maskinskrevne sidene jeg fikk av Anne Torill. Den er også å finne i Fredrik Jensens (Byggvernlosen Jan Fredrik Jensen) «Nevlunghavn serr'u», lokalhistorie fra Nevlunghavn under overskriften «Losene trodde det var en dødsseiler». Forfatteren er Reidar Skavseth og er hentet fra boka hans som heter «Loskapteinen – skildringer fra det ordnede losvesens første dager».

Los Villum Janssøn

Villum Janssøn var los i Havna. Han var gift med Berte Jacobsdatter og sammen hadde de barna, Jan og Mari. – De bodde i eget hus med hage, egen brygge og en fjerdedel i en brønn. Los Villum Janssøn hadde en inntekt på 20-25 daler og levde av losinga fra mars-april til utpå høsten så lenge havna var isfri. Fjorden ga dem maten de trengte, men i tillegg eide de også ei ku, en gris og noen andre husdyr. Så mat var det ikke vanskelig med. I Havna var det en utmerket havn og et strandsted. Ved flere strategiske havner langsmed kysten hadde det vært en opprustning av antallet loser, slik som her i Havna. Det førte

med seg at hele fem losfamilier bosatte seg her. Dette var en følge av fredsslutningen etter Den store Nordiske krigen og at skipstrafikken dermed hadde tatt seg opp.

Villum Janssøn var en av de losene som på den siste dagen i året, 1737, satt oppe på Havneberget (også kalt «Kikkærsberjet») og holdt utkikk. Det er det høyeste berget i Havna. Været hadde vært ruskete og dårlig i det siste slik at losene måtte holde utkikk og være parate. Alle losene satt der sammen med Villum Janssøn. Været krevde det. De ventet at lasteskip skulle komme fra Østersjøen og gå videre vestover. – Uvær på helligdager lovet ikke godt. «Vår Herre se i nåde til den som er om bord i slikt vær,» ba Villum Janssøn. Stormen tok ordene ut av munnen på han og blåste dem vekk. De andre fire losene som satt der sammen med han, visste knapt at han hadde sagt noe. De hadde en fast utkikksplass. Der hadde de bygget en varde som de mente holdt i all slags vær. De satt i klynge i ly av varden, fem skjeggete, fåmælte karer, i grå vadmeststrøyer, med skinnluer nedover ørene og langstøvler som luktet stramt av kobbetran. Med hendene skjermende over øynene stirret de utover sjøen som kvitnet i brott nærmest land og gikk over i blygrå veltende skavler lenger ute. Forsinkede Østersjø-farere hadde det passert flere av for vestgående ved juletider. Men en vinddriver som ble presset oppunder skjærene i dette været, trengte los, og det litt brennfort, hvis han i det hele tatt skulle få oppleve det nye året. De satt der alle! De ventet bare, speidet og ventet på hva havveldets luner skulle føre inn mot kysten. Det ulte langs svabergene når vindrossene flådde seg innover, det buldret nede i kløftene, og brenningen tordnet uten stand mot strender og berghammer. – Fjernt utefra hørtes mektige drønn hver gang brottene mol mot Rakkebåene – arme sjømenn som

kom denne kvernen for nær. Skyene seilte, blåsvarte og truende lavt over stormpisket hav. – Utpå dagen så det ut til å lysne. Den vesle stunden det sto på fikk losene kjenning av et skip som kom lensende innover med oppgitt seil, en stor tremaster, ble de enige om. – Så drev skyene i hop igjen og fartøyet ble borte i havrokket og uværsskumringen.

Uten å spille tiden med rådslagning tok de snarest veien ned til husene for å gjøre seg klar til utseiling.

De små torgtekte stuene skjøt rygg mot sydosten på den smale jordstrimmelen mellom fjellet og bukten. Der var kvinnfolkenes og ungenes verden, der ventet de i dag som så ofte før på hva det skulle bli til med mennene. Skulle de ut i uværet også på denne hellige nyttårsaften? Så vant de var blitt med at karene seilte ut på de hardeste stormdagene, grudde de likevel hver gang det hendte på ny. Alle hender som kunne utrette noe, fikk snart nok å gjøre med å ruste losene ut til den vågsomme nyttårsseilasen.

To losbåter krysset for små seil ut Dyppet tidlig på ettermiddagen. Alle Havnalosene var om bord. Ikke et øyeblikk hadde de betenkt seg på å ta opp kampen med havet. Det var deres plikt og levebrød! Men fra det høyeste berget holdt kvinnfolk og halv vokse- ne unger utkikk etter de to små farkostene til den tidlige vinterskumringen slukte dem.

– Varmen på peisen ble holdt ved like av loskonene denne nyttårsaften. I alle de

fem små fattigslige stuene våket de og la ny kvistved innpå hver gang glohaugen tok til å sige i hop.

Mens timeglasset rant ut for siste gang i gamleåret, arbeidet havnelosene på harde livet om bord i en forlatt skute. – Da de fikk den i sikte fra utkikksfjellet, hadde den lenset unna. Da de fant den igjen, lå den på tvers i sjøene. Det måtte være hendt noe i mellomtiden. Det manglet bare at den seilte mot vinden. Var det en dødsseiler? Den ble slett ikke borte da losbåtene nærmet seg, ru- vet bare mektigere og mer truende med det svarte skroget og den svære reisningen. Le- vende mennesker var det i alle fall ikke om bord, det kunne en se med et halvt øye.

Havnalosene fikk uventet hjelp. En båt med tre loser fra Stavern kom akkurat tids- nok til å bli med på bergingen. Det ble fem som i alt gikk om bord. At de greide det, var et under, men fallrepet hang og dasket utenbords i le. Villum Janssøn var den før- ste som klorte seg opp på dekket, og det ble straks lettere for dem som kom etter.

Da nyttårsdagen grydde over opprørt hav, var varden på det høyeste berget i Havna bor- te. Stormen hadde tatt den. De to som hadde seilt losbåtene hjem i stappmørke natten, satt nå der oppe og holdt øye med skuta som med god fart sto innover mellom Langholmen og Bramskjæra. Og da ankerkjettingen ramlet ut og skuta tørnet opp på bukten, hadde alt som kunne krype og gå samlet seg i landingsstøa.

miljø
HILDE'S RENHOLD
FAGMESSIG RENHOLD

Tlf.: 951 89 120
www.hildesrenhold.no

De måtte ta imot den nyttårsgiven som Vårherre hadde sendt folket i Havna.

Det ble ikke kirkegang den nyttårsaften, for losene hadde mangt å vareta før de bega seg ut i land, og ingen ble trette av å beundre skipet. «La Louise, Hamburg», sto det i gullbokstaver under vinduene i akterspeilet. De mest skrivekyndige blant losene kunne fortelle hva det hadde å bety, de mente at skuta kom fra Riga. Og at den var lastet med korn, var ikke å ta feil av. Det siste ble fortalt med ærefrykt, og de som hørte på, foldet hendene, for korn var nesten å regne for en helligdom den tiden.

Men de fremmede sjøfolkene som hadde gått fra borde nyttårskvelden i det håpet at det skulle berge seg i land, var det ingen som så eller hørte noe mer til. Havet hadde tatt dem.

Bergingen av tremasteren La Louise, Hamburg, fikk et uventet etterspill. I stedet for bergingslønn, ble losene mistenkt for at det ikke var en redningsdåd. Ja, men heller

en kapring. Det var folk som levde av vrakplyndring. Søkte rederiets kommisjonær å kaste en sterk mistanke mot losenes opptreden i håp om «å komme fri» fra bergingslønnen? Vidløftige forhør ble følgen. - Det vanket følgelig ingen belønning til losene for denne bergingen. - Men det var sikkert - at det var ingen i Havna som glemte historien fra denne siste kvelden i året 1737. Ei heller var det noen som tvilte på losenes egen versjon av hva som skjedde. Losene var Havnas stolthet.

Villum Janssøn døde 71 år gammel, i 1763. Da hadde hans kone Berte og deres datter Mari allerede vært døde i flere år. Han ble begravet på Berg Kirke. Sønnen Jan, var nå den eneste gjenlevende og han tok opp arven etter sin far og ble los i Havna.

Når jeg spør Anne Torill om hennes egen følelse av å komme fra losslekta i Havna, er det ingen tvil om hennes stolthet. Det har formet farens, hennes og resten av familiens identitet og stolthet, sier hun.



Dame- og herreklipp
Tlf 907 85 707
Buggesgate 7, Larvik

**REN**
TRIVSEL

**Det du trenger
av renhold
bedrift og privat**

www.rentrivsel.no
post@rentrivsel.no
Mob. nr: 907 66455

Minner fra et Losliv

*Nils Tommy Lefsaker forteller
Fredrik Lange-Nielsen*

Liv Hem hadde vært på møte i Brunlanes Historielag for et år siden. Der hadde hun hørt den pensjonerte losen Nils Tommy Lefsaker fortelle fra sitt losliv. Han hadde blant annet jobbet i Stavern der han nå bodde i leilighet ved sjømannshjemmet. Liv var begeistret. Han bør vi få et intervju med.

Jeg fant ham på gule sider og fikk en vennlig stemme i telefonen. Jeg fortalte hva det gjaldt, men rakk ikke å avtale noe før han var i gang;

Før han ble los hadde han seilt som 2. styrmann på en fraktesbåt som gikk i rute langs kysten mellom Bergen og Oslo. De hadde faste losere på hele ferden. Nils Tommy ble så fascinert av deres navigering og farvannskunnskap at han ville lære det selv. Han bestemte seg etter hvert for å bli los, fortalte han. Jeg slo fast at dette var interessant å få høre mer om, men jeg hadde tenkt vi kanskje kunne møtes og ikke bare samtale over telefon.

Noen dager seinere dukker en blid eldre herre med solhatt opp på det Gule galleri. Vi kjøper en kopp kaffe og finner et bord innerst ved vinduet mot gaten. «Jeg husker ikke som før. Det advares mot å bli gammel», smiler Nils matt. «Jeg er født i 1935 og vokste opp på Jareteigen i nærheten av Barkåker. Da jeg ble femten, fikk jeg drømmen om å kjøpe bil slik kameraten min hadde gjort. Han hadde tjent pengene på hvalfangst. Jeg tok kontakt med Tønsberg hvalfangeri på våren. Men på den tiden kom Hvalfangerne hjem. De skulle ikke ut igjen før til høsten. I stedet fikk jeg 18 måneders kontrakt på tankbåten «Be-

lita», ca 12 000 tonn. Vi gikk i løsfart verden rundt. Jeg mønstret av i Antwerpen etter to år og var bare hjemme i 14 dager, før jeg mønstret på tankbåten «Linde» og fortsatte å seile verden rundt i to år til. Jeg husker blant annet en masse finnhval (verdens nest største hvalart) som samlet seg utenfor nordøstkysten av Australia på vårparten for å pare seg. Tidlig på morran ser vi dem komme svømmende mot hverandre og klaske sammen. Da hadde de parett seg», smiler Nils.

Etter to år på «Linde» opplevde han en urimelig styrmann og bestemte seg for å bli styrmann selv. «Telegrafisten om bord hjalp meg å søke styrmannsskolen i Tønsberg», minnes Nils Tommy. Etter sommeren kunne han begynne. Han fikk bo hos broren på Slagen og syklet de 8 kilometerne til skolen avløst av spark på vinterføre. I sommermånedene etter styrmannsskolen fikk han seile 2. styrmann på en liten båt som gikk mellom Oslo og Antwerpen. En gang hendte det at skipperen dultet borti en to meters grunne utenfor Revlingen sydvest av Moss. «Skipperen så ikke løkta på grunn av røyken fra skorsteinen, sa han», ler Nils Tommy. Denne opplevelsen og seiling på lykter og fyr styrket interessen for kystnavigasjon.

Høsten etter begynte han på 10 mnd. skippereskole. Deretter gikk han rett til Marinen og valgte å binde seg som reserveoffiser i 2 år i stedet for 18 måneder verneplikt som vanlig menig. Etter 10 ukers opplæring om marinen og våpenbruk fikk Nils tjeneste på fregatten «Garm» som sekretær på administrasjonskontoret om bord i tillegg til å være rormann. De gikk mellom Bodø og Russergrensen med oppdrag å peile russiske signalstasjoner. Det var under den kalde krigen, så de oppgav alltid feilaktige posisjoner for at ingen skulle vite hvor de var.

Et annet oppdrag var å sette opp skillelinjen mellom Russland og Norge i samarbeid med russerne. «Vi satte opp to overrettmerker ved grense Jacobs elv som skulle vise grensen ut i havet. Den står der fortsatt», forteller Nils Tommy.

«Jeg var også veldig engasjert i sang og musikk, og det er jeg fortsatt. Det var en om bord som spilte trekkspill, og jeg spilte gitar. Vi lagde sammenkomster for folk i land der vi spilte og sang. I Kirkenes leide vi et stort samlingslokale som het «Malmklang». Der lagde vi dansefest. Det var et par hundre marinefolk i byen og overskudd på jenter etter-som mange lokale gutter jobbet sørpå, og det var russerjenter i tillegg. Og mange kom, for jentene slapp inngangspenger. Musikken sto trekkspilleren og jeg for i tillegg til en lokal frisør jeg pleide å gå til. Han spilte trompet og sørget for lydanlegg. Etter festen blei jeg invitert med ei jente hjem. Med jente og gitar vandret jeg av sted. Hun delte soverom med en annen jente som lå med ansiktet mot veggen, mens vi gjorde vårt. Etterpå vandret jeg glad og tilfreds med gitaren om bord i «Garm». Det var ikke tillatt med overnattingsgjester». Nils knegger fornøyd.

«Etter marinen ble jeg 2. styrmann på en kystfraktebåt som gikk i rute mellom Bergen og Oslo. Vi seilte tur – retur hver 9. dag, hadde 21 havneanløp underveis og to loser om bord. Da fikk jeg virkelig ta del i kystnavigasjon. Jeg hang som en ulv etter disse losmerkene som var losenes ledetråder.

Så var det en påskehelg da vi lå i Bergen, at en av losene hadde fri og glemte å ta med sin personlige, håndskrevne losmerkebok. Jeg skrev av Merkeboka med losens egne erfaringer og observasjoner. Dermed fikk jeg fundamentet for å følge med på navigasjonen og selv lære landemerkene å kjenne. Merkeboka var losens yrkeshemmeligheter. Kartene var ikke helt til å stole på. De kunne vise falske grunner som ikke fantes, mens

grunner som faktisk fantes kunne mangle i kartene. Etter at jeg hadde fått merkene, fulgte jeg med losene til de grader og strakte hals etter landemerker når de gjorde det. Jeg leste og observerte for å finne ut hvilken topp og hvilket hus er det som heter så og så. Jeg lærte iherdig i hemmelighet. Dette pågikk i noe mer enn et år så min lære var hemmelig, krevende og konsentrert. Jeg kjente farvanet ganske godt da kystruten etter hvert ble utkonkurrert av lastebiltransport på en stadig bedre E 18. Jeg ble overført til en annen båt som gikk mellom Østersjøen og Fredrikstad Oslo, Arendal Kristiansand og Bergen.

Men nå ville jeg bli los. Man måtte ha minst ett år i losvesenet for å komme inn på den offentlige los lære. Derfor søkte jeg stilling som losgutt på losbåten «Store Færder» i Stavern i hard konkurranse med andre søkere. En grunn til at jeg fikk jobben var nok at jeg hadde styrmannsskolen og skipperskolen. Det var kommet en ny bestemmelse med krav om at førere av fartøyer over 100 tonn måtte ha navigasjonsutdannelse. Det hadde ikke de som var båtførere da, men de hadde lang og god fartstid både fra seilskuter og mer moderne båter.

Losguttens oppgave var å lage mat og gjøre reint for de tre losene og to båtførerne på vaktlaget. Alle bodde om bord under vakt uka selv om vi lå i havn. Etter vakt uka hadde vi en uke fri, mens det andre laget hadde vakt. Vi hadde egne lugarer. Min lugar var helt fremme i baugen foran ankerkjettingene som lå i hver sine kasser. Døgnet var delt inn i 6 timers vakter og frivakter med beredskap.

Når en båt signaliserte etter los, startet båtføreren på vakt motoren, og vi seilte ut med losen som skulle settes ombord. Ikke alle båter hadde radio på begynnelsen av 50 tallet. Det kom etter hvert, men det var ikke alltid den virka. Kommunikasjonen foregikk med signalflagg eller morse med signallampe fra en liten vaktstue oppe på fjellet ved



Losene holdt utkikk fra fjellet ved Søndre Blokkhus.

Søndre blokkhus (kjent som «Los hytta»). Båtfører og losgutt byttet på holde utkikk. Når en båt trengte los, sprang vi ned fjellet til skøyta og sa, nå må vi gå. Da begynte losene å kle på seg og båtføreren på vakt startet motoren og ut.

Vi bodde tett og kunne tidvis spekulativt irritere hverandre. En av losene, Hans Jensen fra Stavern, hadde en meget god luktesans og lot seg lett irritere av lukt fra matlaging osv. når jeg kokte middag til samtlige.

En gang hengte vi en liten bit med roquefort ost opp i en tråd på et godt skjult sted i lugaren hans med påfølgende sterk reaksjon. Han fant aldri osten. Den fjernet vi», skratter Nils Tommy over bordet.

«Var det flere losskøyter enn Store Færder», spør jeg ettersom jeg har lest at losskøytene «Elisabeth» og «Sjøløven» var i bruk Stavern frem til 1958. «Nei, men det var tilfeller da «Store Færder ikke kunne brukes og vi fikk inn eldre losskøyter som «Elisabeth» og «Sjøløven». De hadde bare motorkapasitet på 2-3 timer, så det hendte vi

måtte seile, blant annet for å spare drivstoff når vi var ute på lengre oppdrag. Vi bordet også for seil. Dette kunne de gamle båtførerne.

Vi gikk opp i le av skutesida, og da måtte det gjøres riktig, for der var det lite vind. Når vi bordet, gikk losen opp på rekka eller klatret litt opp i vantet før han tok tak i losleideren som hang på skutesida og hoppet over. «Store Færder» hadde en plattform som vi sto på.

Da losguttåret var omme, begynte jeg på loslæra. Jeg sluttet ikke på losskøyta, men ble båtfører og kombinerte det med los opplæringen. Losene på «Store Færder» den gangen var Thor Thorsen, Agnar Rakke, Søren Jacobsen, Morgan Aarø, Hans Jensen og en jeg ikke husker navnet på. Jeg har en historie fra den tida. - Vi gikk ut med «Store Færder» for å hente Hans Jensen som hadde loset en båt ut fra Larvik. Vel ute fikk vi motorstopp.

Vi fikk tak i Thor Thorsen via VHF radiotelefon til Tjømø Radio som satte oss i



Losbåten Store Færder på 1960 tallet.

forbindelse med ham over vanlig telefon. Han kom ut og hentet Hans med koggen sin. I mellomtiden lå losbåten og drev. Vi hadde mange tanker om hva vi kunne måtte gjøre, men det gikk bra.

Da Thor hadde fått Hans i land, kom han ut igjen og slepte den store losbåten i havn med en motor på kanskje 4-5 hk. Å taue et fartøy på 110 tonn til kai med en liten motorbåt var et mesterstykke.

På loslæra fulgte vi med losene på turer dit de skulle lose og betalte hjemreisa sjøl. Ved ankomst midt på natta f. eks i Fredrikstad måtte vi gå opp på jernbanestasjonen og vente på første tog. Losene derimot hadde rett til overnatting. Men hvis båtene skulle ligge, fikk vi sove om bord.

Losene var instruktører, og jeg var så heldig å få Thor Thorsen som min læremester. Jeg fikk låne alle hans merkebøker med ned-

Forts. neste side

TAKK TIL VÅRE ANNONSØRER

for den gode støtten de gir Frithjofs Venner

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

tegnede losmerker som jeg skrev over i min egen merkebok. Blokkhuset på Stavernsøya er et slikt merke som vi kunne peile. Å ha peiling var gull verdt. Noen merker var formulert som en regle. Kom du f. eks inn mot Kristiansand gjaldt reglen «når Oksen peiles i vest til nord, da er det fest ombord». Da gikk man klar av grunnene utenfor Oksøy fyr og kunne bøye innover. Merker var ofte formulert som overettlinjer mellom to punkter på land. Jeg husker et merke i innseilinga til Tønsberg fra syd som lød: «Når lyset fra veggen til kjerringa i svingen kommer fram, da må du bøye (for å kunne svinge inn til Tønsberg)». Da styrte vi på ei løkt inntil utelyset på ei hytte kom til syne, og da bøyde vi» forklarer Nils Tommy. «Hva hvis kjerringa slukte lampa si?» undrer jeg. «Nei, da måtte vi gå på feelingen. Men vi hadde kontakt med den gamle dama som bodde der, så hun visste at hun ikke skulle slukke lyset. Vi hadde mange slike merker inn Tønsbergfjorden. Den er ordentlig kronglete.

Jeg tror jeg kan navigere litt på følelsen når jeg har manglet bedre holdepunkter. Jeg kaller det feeling, litt som en sjette sans. Jeg husker en hendelse mye seinere i mitt losliv som illustrerer det. Jeg gikk fra Kristiansand i et ordentlig lurvevær med kraftig sydvest, strøm og dårlig sikt til Larvik. Vi hadde ingen radar. Da vi hadde nådd beregnet utseilt distanse, følte jeg at det var for tidlig å bøye inn. Da kunne vi havne i Rakkebaene. Jeg ventet litt til. Så bøyde jeg og traff Larviksfjorden mellom Rakkestuten og Svenner. Det kaller jeg feeling. Ulabrand må ha hatt det. Han seilte uten kart. Jeg tror at lang erfaring, sterk konsentrasjon og engasjement vil kunne gi deg dette. De gamle losene på kystruta hadde også det. Det er jeg overbevist om.



Nils Tommy Lefsaker med ankeret som han forærte til sjømannshjemmet

ser. Jeg måtte følge med loser fra de lokale losstasjonene – dem var det mange av. Dette for å få de beste og riktigste merkene mellom Svenskegrensen og Kragerø som var det området jeg skulle få sertifikat på. Til eksamen ble vi eksaminert av loser omkring tre timer i strekk og i flere dager. Senere utvidet jeg lossertifikatet mitt til å omfatte distriktet Kragerø -Kristiansand og siden også Kristiansand – Bergen. Jeg har alltid vært lærevillig. Jeg tok gjerne imot kurstilbud som utvidet kompetansen min. Jeg har vært på kurs i England og Frankrike og har lært om håndtering av både supertankere og bo-replattformer.

Jeg ble ferdig utdannet sjølos det året Bre-

vikbrua åpnet, det var vel i 1962. Da fikk jeg jobb som bylos i Porsgrunn. Der gikk vi 12 timer vakt og 12 timer beredskap hele året med unntak av 21 dager ferie. Jeg leide en liten leilighet like ved losstasjonen der jeg kunne tilbringe beredskapstiden min. I beredskapstiden kunne jeg få oppdrag, og det kunne bli lange turer. Ved en seilas f. eksempel fra Skien til Flekkefjord så ble jeg derfra beordret til båt i Mandal, Kleven for så å lose til hvor som helst jeg hadde sertifikat, det være seg Oslo, Bergen, Stavanger, Larvik etc. Men det ble likevel nok fritid til at jeg kunne bygge meg hus i Langesund. Jeg var også bylos i Skien en tid før jeg begynte som los i Langesund.

Jeg dreier temaet inn på Bergningsoperasjoner. «Det har jeg vært med på, men jeg kommer ikke på noen...jo! Nå husker jeg en gang i Langesund. Det var en liten lasteskøyte på 50 – 100 tonn som sendte ut nødsignaler. Fartøyet hadde motorstopp. Vi slepte det inn til utenfor Helgeroa i Porsgrunn Havnedistrikt. Der ble fartøyet liggende i årevis, så Porsgrunn Havnevesen kuttet til slutt Ankerkjettingen og slepte båten til hogging. Losbåtfører Enoksen hadde merket seg hvor ankeret lå. Han fikk hevet det og hadde det utenfor huset sitt inntil han flyttet til Sverige. Da overtok jeg det for tre flasker whisky og hadde det utenfor mitt eget hus inntil jeg flyttet inn på leilighet i Sjømannshjemmets boliger i Johan Olsens gate. Der ligger ankeret som en gave til Sjømannshjemmet. Det har blitt plassert på riktig sted.

Jeg fikk jobb i Stavern igjen før losvirksomheten der ble lagt ned», forteller Nils Tommy. «Ja, Det kan vel ha vært i 1984», skyter jeg inn.

Jeg husker en gang vi fikk et vanskelig oppdrag der vi måtte ta en båt inn til Halden som egentlig var litt for høy til å passere under Svinesundbrua. I Stavern var det slik

at bare jeg hadde sertifikat til Halden og ble derfor tilvist oppdraget. Vi fant ut at hvis vi senket båten dypere i sjøen ved å ta inn ballastvann så ville mastetoppen gå under brua. Samtidig kunne vi ikke senke den for dypt i vannet for da risikerte vi å grunnstøte. Ut igjen ble utfordringen å holde lav nok fart i utgående strøm uten å miste styringen. Det var nervepirrende, men gikk bra. Den båten tok aldri frakter til Halden igjen.

Jeg følger opp med et spørsmål om losing i hardt vær. «Ja, da kan jeg fortelle om den gangen Peter Wessel, ferja, var blitt ombygd i Hamburg og kom fra Sverige hvor det var blitt utført noe mer arbeid om bord. Det blåste full, kanskje sterk storm fra sydvest, og jeg skulle lose den svære ferja inn til Sandefjord der den skulle klargjøres for trafikk. Ferja var kommet helt inn utenfor Risøya, trolig for å finne best mulig le når losen skulle borde. Det svære vindfanget i båten drev den fort innover selv med propellen i revers. Hadde vi nok plass til å få snudd båten? Vi måtte bare prøve, for å legge til kai i Larvik lot seg ikke gjøre. Jeg styrte så nær vestsiden som mulig. Akterenden trakk mot babord i det jeg bakket maksimalt omtrent utenfor Agnes. Slik fikk jeg vridd båten mot øst samtidig som jeg kom nær vestsiden. Så var det bare å satse alt i rette øyeblikk, gi full fart forover og mest mulig rorutslag. Det var nervepirrende å se hvordan vi nærmet oss land på den andre siden, mens farten økte og baugen langsomt dreide utover forbi Oterøya, Rekkevik, Gon og Hømmærn inntil jeg så at det ville gå bra og kunne puste lettet ut. Men været var jo like ille. Vi kunne verken gå til havn i Sandefjord eller noe annet sted, så vi gikk inn Oslofjorden og ankret opp i le av Bastøy med begge ankrene ute. Men båten jaget så fælt at vi etter hvert fryktet at kjettingene ville ryke, så vi gikk ut av fjorden igjen. Vi la oss på været i åpen sjø over

et døgn før det var trygt å gå inn til Sandefjord, forteller Nils Tommy.

«Hva med bording i hardt vær? Kan du si noe om det? Spør jeg.

- Det hendte det kunne bli for farlig. Da måtte båten gå ut igjen og ri stormen av, men vanligvis klarte vi bordingen. Selv om skips-skroget ga en del le, kunne det huske fælt. Når skøyta var nede, kunne du kanskje se bonnfargen på båten før skøyta gikk opp, og vi kom helt opp i rekkehøyde. Jeg har faktisk stått på plattformen på losbåten og hoppet rett inn på dekket når bølgen var på topp. Eller du hopper over i losleideren som henger der, og så farer losskøyta nedover igjen, mens du selv springer oppover leideren for at ikke skøyta skal ta hælane dine ved neste løft.

Den verste bordingen min», fortsetter Nils Tommy, «var på den første norske olje-

riggen, Ross Rigg, da den kom til Sandefjord for første gang. Losleideren hang ned i løse lufta fra helikopterdekket 20 meter over vannet. Jeg hoppet da fra plattformen på losskøyta og rett inn i losleideren og klatret opp de 20 meterne. Den gangen veide jeg over hundre kilo, mens nå veier jeg syv-åtte og seksti. Etter hvert kom det regler for hvor lang losleideren kunne være, og det ble krevet at losene skulle settes om bord på borerigger med helikopter», forteller Nils Tommy.

Tiden er gått fort. Kaffekoppene er tomme for lengst. Mobilen har tatt opp samtalen i 2 timer 57 minutter. Langt fra alt Nils Tommy har fortalt har fått plass her, og han har mer på hjertet. «Mye, mye mer. Livet og mulighetene har ingen grenser når man vil», hevder losen som har rukket å bli 87år. Vi bryter opp for å gå opp til søndre blokkhus og se om det er noe igjen av losvaktstua.



ADVOKATENE I LARVIK

Søren Ø. Hellenes

Advokat

soh@advokateneilarvik.no

telefon + 47 33 18 52 00

mobil + 47 926 05 444

Torget 11, 3256 Larvik

Postboks 245, 3251 Larvik

advokateneilarvik.no

Bortskjemt

Skjønnhet & Velvære

Damekonfeksjon str 34-60

Vesker & Sko

Tlf 41 62 30 30

bortskjemt.com

Larvik Havn

- Revstien



Barndomsminner fra Tvistein

Kåseri av Rolf S. Kevin

Redaksjonen takker Rolf Kevin for å få trykke foredraget som han holdt for ute på Tvistein fyr i forbindelse med feiring av Norsk fyrforenings 25 års jubileum 20. august

Takk

La meg først takke for invitasjonen til å komme tilbake til Tvistein og få oppleve den fabelaktige innsatsen dere alle har gjort med rehabilitering av fyret.

«Fyrbarna»

Jeg er altså ett «fyrbarn» som NRK har laget til en egen kategori av i den serien om norske fyr som kanskje flere av dere har sett. Og jeg kan av egen erfaring underskrive alt de har sagt om frihet, naturglede, gode samvær på tvers av generasjoner osv.

Edward Camillo, en av fyrmestrene på Tvistein på 1930/1940 tallet

Min far Edward Camillo var en av fyrmesterne på Tvistein på 1930 og 1940 tallet. Han kom hit etter å ha vært fyrassistent først på Fedje og deretter på Færder fyr der han traff «Tjømejenta» Anna Marie som ble min mor. Det var 30 års aldersforskjell mellom dem.

Edward Camillo var født i Christiania i 1878. Han gikk til sjøs som 14-åring og opplevde slutten på seilskipsæraen. Den gangen seilskutefolkene sa at skutene var av tre, men mennene av jern og ikke omvendt som det ble når dampskipene gjorde sitt inntog.

Men også han ble en av «tregutta», tok styrmanns- og skipperskole og fikk sin første kommando 29 år gammel. Han seilte mye på tropene og pådro seg malaria som

det den gang ikke var noe effektiv medisiner mot. Det gjorde at han måtte begi seg på søken etter en ny karriere i fyrvesenet.

Melkemangel og verdenskrig

Jeg ble født i huset til Therese og Johann på Jordet i midten av oktober 1938. Min første sjøtur fikk jeg 3 uker gammel da en stolt far hentet mor og meg i Nevlnghavn.

November og desember kommer ofte med storm og urolig vær. Sundet her nede har et kraftig drag som gjør det vanskelig å legge til og å sette ut båt i uvær. Fredrik Mathisen som hadde oppgaven å bringe forsyninger og post ville ikke risikere skøyta si på slike dager.

Far og mor var overlatt til seg selv i lange perioder den høsten og vinteren. Husk på at det ikke var noe mobilnett eller telefoni på fyret.

Det gir et glimt av utfordringene til fyrfolket. Mor var førstegangsfødende. Med hjemmefødsel og uten kyndig oppfølging fikk hun ikke sving på morsmelk produksjonen. Spebarnet måtte jo ha melk og det ble mange hasardiøse turer inn til fastlandet for far og mors søster Rikke den høsten og vinteren. Det var jeg lykkelig uvitende om. Men begivenhetene ute i Europa skulle snart kaste andre skygger over fyrlivet. I 1939 gikk Nazityskland til krig mot Polen. Frankrike, Storbritannia og Samveldelandene erklærte krig, I april 1940 gikk Nazityskland til invasjon i Norge.

Minesprengning og evakuering

Ett tiltak mot fiendtlige operasjoner mot norskekysten var utlegging av minefelt. Det hendte at miner slet seg fra forankringen og begynte å drive. En slik hornmine drev inn i sundet her nede og eksploderte med en kraftig smell, en himmelhøy vannsøyle og et regn av splinter.

Jeg var da omtrent 1,5- 2 år og satt på fanget til far inntil kjøkkenvinduet på gamlehuset som nå er revet. Flere år senere da huset ble malt fant vi en stor splint i veggen bare centimeterne fra der vi hadde hodene våre.

Denne hendelsen sammen med krigsoperasjoner i havområdene førte til beslutningen om å evakuere familiene. Far og fyrassistent Broch ble igjen, mens mor og jeg ble evakuert inn til Nevlungshavn der vi bodde hos fru Becker i Blombakken resten av krigen.

Rasjonering og gårdsarbeid

Krigen førte med seg at forsyningen av matvarer minsket og det ble innført rasjonering. Det ble nødvendig å drive «matauk» og flere familier gikk for eksempel sammen om å anskaffe gris, høns og kaniner for å skaffe kjøtt.

Min familie ble kjent med flere bønder på landet i(e)nn fra fyret. Noen bønder var «stripe-te», det vil si nazivennlige, og leverte bare til den tyske okkupasjonsmakten. Vi ble særlig godt kjent med bøndene på Tangård og Anvik som ble våre gode venner. Vi hadde mange gode opplevelser sammen med gårdsfolket fra luking av gulrøtter, høsting til gjestebud i forbindelse med bryllup og begravelser.

Jeg lærte forresten å sykle på herresykel som var altfor høy. Da var teknikken å sykle «gjennom stanga».

Krigsslutt, skolegang og guvernante

Men krigen tok slutt og i 1945 kunne familiene igjen vende tilbake til fyret. Jeg var blitt 7 år og skulle begynne i 2. klasse, men kunne ikke bli fraktet inn til Havna hver dag. Løsningen ble å ansette en guvernante til meg og de to døtrene til Fyrassistent Tangen. Vi holdt skole i rommet i andre etasje på det nye huset, det som står her i dag.

Lek og samvær på tvers av generasjoner

Mange spør om det ikke blir ensomt å vokse opp på et fyr. Det er ikke min erfaring. Når du ikke har så mange barn å være sammen med og tidvis ikke harnoen, må du selv skape din egen virkelighet.

Jeg fikk lov til å bruke alt av verktøyet til far, og jeg har ikke tall på alle de trebåtene jeg hugget til av emner jeg fant i skjullet. På fjellet overfor naustet er det en dam der båtene ble satt ut. I min fantasi var dammen stor som havet og jeg fraktet varer mellom Norge og fjerne land jeg hadde hørt far snakke om og lært om av guvernantefrøken. Når barn og voksne arbeider og bor tett som på fyret, blir det et nært og naturlig forhold mellom voksne og barn. Vi forsto hva jobben deres var, og vi deltok på vår måte med å pusse linsene på fyrlykta, pumpe opp primusen, rense veker etc. All mat ble laget på primus, og det var viktig at det ble holdt i orden. En gang den hadde fått stå og ose uten tilsyn, ble hele kjøkkenet dekket av blank og oljet sot som det tok dager å få vasket ned.

Å kunne svømme var viktig. Far var svømmelærer for både barn og voksne som ikke kunne svømme. Det foregikk på kaia. Eleven ble utstyrt med korkbelte som det var bunnet en snor til. Snoren var festet til en stang som far styrte fra kaia, og så var det bare å kaste seg uti. Etter hvert ble korkbeltet fjernet og snoren slakket når eleven begynte å kunne flyte ved egen hjelp.

Når familiene på fyret hadde besøk av venner og familie fra land, kunne det være mange mennesker på øya i flere dager, særlig på den lyse årstiden. Da ble det arrangert leker som sisten og gjemsel, og vi barna kunne ikke få nok av det.

En annen populær aktivitet var fiske med stang etter berggylte fra fjellet på østsiden av fyret. Vi fanget grønkrabber i vannkanten og brukte dem som levende

agn. Berggylta ble saltet i lake og ble agn til hummertegnene.

Vi samlet også måkeegg på holmen over sundet. Måkene og ternene likte det dårlig og drev stupbombing av oss fra vi gikk i land til vi reiste igjen. Vi sjekket om eggene var friske i vannpytter. Sank de var de friske. Vi passet på at det alltid ble ett egg tilbake i redet. Måkeeggene ble brukt i matlagingen. Jeg kan ikke huske at vi kokte eller stekte dem slik vi bruker hønseegg.

Pram, seiling og forlis

Mange seilskutefolk ble flinke med hendene under lange strekk i tropiske farvann. Min far var intet unntak som dere har sett på seilskutemodellen som står her på fyret. En vinter bygde han en vakker liten pram til og med i naustet. Det utvidet min operasjonsradius kraftig. Jeg lærte å betjene sveivkrana og satte ut og heiste opp prammen etter eget forgodtbefinnende. Jeg fikk laget til en provisorisk mast som vi utstyrte med firkantseil av sammensydd melsekker. Det ble mest til lensing innover mot land når vinden blåste sydlig og så ble det å ro tilbake.

På stille dager når dønningene var dovne, elsket jeg å ligge over ripa på prammen og kikke ned på livet i havet. En dag jeg lå sånn på sydsiden av fyret, reiste det seg en vegg av sjø som tippet prammen rundt, og før jeg sanset meg lå jeg i sjøen med tiljer og årer flytende rundt. Jeg klarte å samle sammen det flytende treverket og få det og prammen buksert inn i sundet her nede. Der fikk jeg veltet prammen tilbake, lenset den og lagt tiljer og årer tilbake.

Mange år senere fikk jeg en vitenskapelig forklaring på fenomenet jeg hadde opplevd. Det viser seg at bølger over bestemte bunnformasjoner kan slå seg sammen til en bølgevegg som bryter og vipper fartøyer rundt. Det skal være forklaringen på ellers ufor-



Rolf Kevin med farens modellseilbåt.

klarlige havarier av fiskebåter som går ned uten at været i seg selv skulle tilsi det.

Nærhet til naturen

Når du bor på et fyr gjennom ulike sesonger over flere år, får du både nærhet til og respekt for naturen. Jeg har minner fra tidlige morgener da jeg ble vekket av måkeskrik. Jeg kunne liste meg ut og klatre opp på betongtaket over inngangen. Betongen var ennå kjølig, men solen varmet og gjorde det herlig å sitte og vente på at de voksne skulle våkne og dagen kunne begynne.

Den andre ytterligheten var når storstormen raste og kastet sjø helt opp til husene på fyret. Vi hadde en sofa under vinduet i sydveggen på «nyhuset» vi bodde i. Jeg kunne stå i timevis og være fasinert av de stadig skiftende sjøene som brøt over båene og ble kastet mot fjellet med himmelhøyt skumsprøyt.

Eller stille dager med tykk tåke som visket ut alt rundt oss og med den regelmes-

sige lyden av tåkeluren med sine melankolske brøl både dag og natt. Så lenge vi holdt oss bak lyden gikk det an, men stakkars den som uforvarende oppholdt seg på sydsiden når tåkeluren gikk i gang.

Også vinteren med snø og is. På 1940-tallet var det flere isvintrer både i 1941/1942 og 1946/1947. Drivisen frøs sammen til et fast islag som med ett slag gjorde Tvistein landfast for noen korte uker. Vi gikk på skøyter og brukte sparkstøtting helt inn til fastlandet.

Fiske og fangst rundt Tvistein

Fiske som fritidsaktivitet, men mest for godt tilskudd i kosten, var en viktig aktivitet. På rolige dager ble det fisket etter lyr, sei og torsk på grunnene rundt fyret. Når makrellen kom på våren, ble snekka utstyrt med lange stenger med flere snører. Det var feststemning når makrellen bet friskt, noen ganger «tvebitt» med to på samme krok. Makrellen ble stekt, saltet eller hermetisert med laurbærblad på Norgesglass.

På 1940-tallet var det gode forekomster av makrellstørje rundt fyret. Fiskerne kom opp til oss på fyret for å speide etter størjestimene. Når de ble observert, satte båtene ut med harpuneren stående på et oppbygget dekk i baugen. Harpunen ble kastet med håndkraft og når det ble fast fisk, ble båten



Mange hadde møtt frem for å høre om Tvistein fyr.

dratt etter i god fart. Når dyret var utmatet, ble det festet en blåse til linen og jakten på nytt bytte kunne begynne. Det var spenning med jakten også for oss på fyret. Den dyktigste harpunerer var Eugen Jensen fra Havna.

Avslutning

Fyrlivet bød både på utfordringer og opplevelser. For barn bygget det selvstendighet i både tanker og handlinger. Jeg er svært glad for min barndom på fyret som ble avsluttet da jeg var 12 år fordi min far måtte gå av for aldersgrensen. Jeg takker for at dere hørte på meg og for anledningen til å komme tilbake til fyret.

TORSTRAND



BLOMSTER

TELEFON 33 18 12 76



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.

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

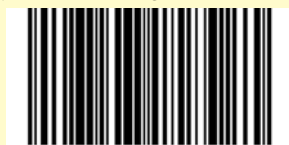
www.grasrotandelen.no

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!

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



Arild Andersen Elektro AS

Trenger du elektriker?



elektrikerkjeden



Din trygghet - vårt ansvar!

Tlf. 33 13 55 90

www.aaelektro.no



Bergs
Rør og Byggservice as

*Kvalitet og service
til en fornuftig pris*

Tlf 922 02 422

www.bergsror.no



BYGGMAKKER K
STAVERN

Tlf: 33 13 99 66

LEVERANDØR AV
TRELAST OG BYGGEVARER

Ken Aarsten Transport AS
Kranbil

Utleie/salg av lagercontainere

Transport/kranbiler

Tlf. 41 60 70 80

www.derdubor.noken_aarsten

Frithjofprodukter

Losskøyta Frithjof – hundre år med losing og lystseilas.

Boka er skrevet av James Ronald Archer og Fredrik Lange-Nielsen, og er en svært interessant beretning om Frithjofs unike historie.



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.

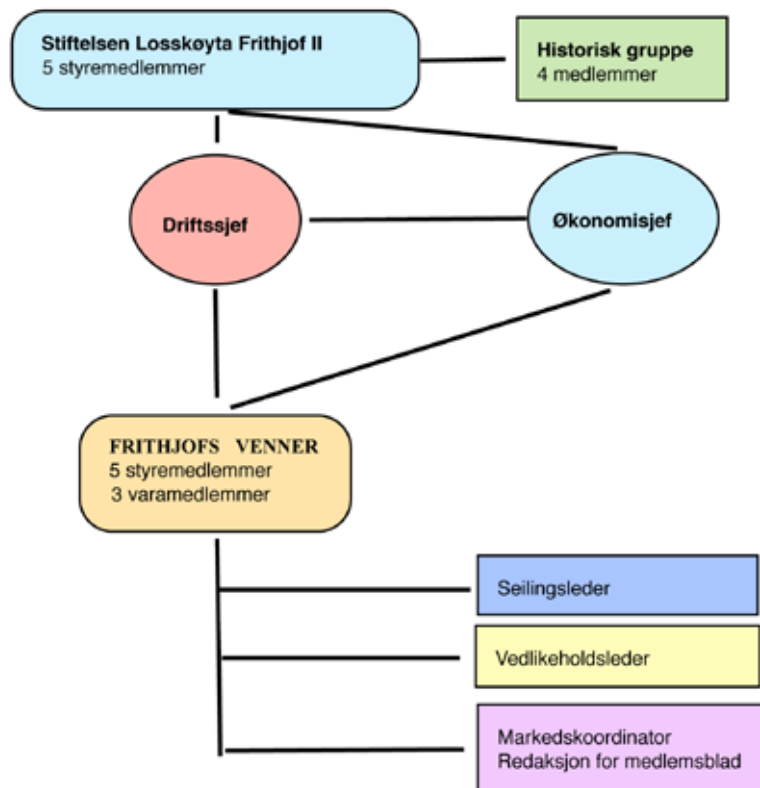
Skal du flytte?

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



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.

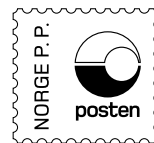
Styre i Stiftelsen Losskøyta Frithjof II					
Funksjon	Navn	Adresse	E-post	Mobil	Representerer forening
Leder/ sekretær	Lill-Torunn Kilde	Buerhagen 23 3234 Sandefjord	ltk@eviggronn.no	918 81 999	Frithjofs venner
Styremedl./ Økonomi	Erling Augland	Fjellvikveien 4 3280 Tjodalyng	erling@augland.net	982 31 827	Frithjofs Venner
Styremedl.	Thor Ivar Gulliksen	Svaleveien 14 3258 Larvik	gullikth@hotmail.com	452 66 495	Foreningen Larvik Sjøfartsmuseum
Styremedl.	Dag Oscar Oppen Berntsen	Brunla allé 22 3290 Larvik	do@forskningsradet.no	918 26 538	Kystlaget Fredriksvern
Styremedl.	Fredrik Lange-Nielsen	Snarveien 5 3260 Larvik	brilehne@online.no	905 67 956	Foreningen Larvik Sjøfartsmuseum
Driftsgruppe koordinator	Hans Petter Skontorp	Rødbergsvingen 4 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 3264 Larvik	ronaldnilsen@gmail.com	948 91 364,
Styrmедlem	Einar A. Andersen	Vestre vei 29 1397 Nesøya	post@nestinvest.no	922 63 340
Styremедlem	Vigdis Mette Amlie	Trygvesgate. 15 3267 Larvik	vigdisamlie123@gmail.com	980 44 105,
Styremедlem	Dag Ottar Vold	Oterøyveien 2 3260 Larvik	dag.ottar.wold@norconsult.com	454 04 424,
Styremедlem	Svein Flusund	Rogneveien 5 3290 Stavern	sflusund@online.no	992 90 804,
Varmedlem	Bjørn Hellner	Frankendals-veien 89 3274 Larvik	bjhellne@online.no	970 71 239
Varmedlem	Anne Thorenfeldt	Storgata 68 262 Larvik	anne.thorenfeldt @gmail.com	976_12 117
Varmedlem	Linda Nilsen Augland	Fjellvikveien 4 3280 Tjodalyng	linda@augland.net	920 53 061,

Andre sentrale funksjoner

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



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:

Du kan kopiere eller skrive av talongen.

Sendes til:

Frithjofs Venner, Postboks 134, 3251 LARVIK

Du kan også sende opplysningene på E-post til: erling@augland.net