

FRITHJOF II

FRITHJOFS
VENNER



Nr 2/23
Vårens medlemsnummer

MEDLEMSBLAD FOR
FRITHJOFs 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

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:

*Skottebrygga full av
historiske båter juli
2023*

Foto:

Finn Bjurvoll Hansen

Innhold

Kjære Frithjofs venner	3
Seilsesongen 2023	4
Møte med motorgjengen	6
Colin Archer Havnefestival	8
Velkommen til vinterfest	10
Innkalling til Generalforsamling	11
Hvorfor danne Skottebrygga kystlag	12
Bokomtale, Norske Skipsportrettkunstnere	16
Forbudstid og spritsmugling	18
Medlemsmøte	21
En prat med Dag Ottar Vold,	
Frithjofs nye dugnadsansvarlig	22
«Jærbuen» nærmer seg fullført restaurering	24
Anders Bruusgaard – En Frithjofs sjøulk	29
Frithjofprodukter	37
Organisering	38

Norconsult



Rådgivende ingeniører

Kjære Frithjofs Venner



Så lykkelig kan man bli ombord på Frithjof II

I det dette skrives har aktive medlemmer pakket Frithjof inn for vinteren. Men under vinterdynen ligger det nå en helt ny motor, ferdig installert og klar for neste sesong. Det er godt å tenke på!

I midten av september ble den nye motoren installert, og noen uker etterpå gikk den første prøveturen ut på fjorden med god motorlyd, og etter hvert fulle seil. Det er slik det skal være. Vi er veldig takknemlige for all støtte og innsats for å få ny motor på plass i losskøyta vår. Derfor inviterte vi alle vennene våre på vafler, kaffe og bryggesleng på Skottebrygga søndag 1. oktober. Værgudene var med oss, og vi kunne nyte lyden av motoren, varmen fra sola og nystekte vafler. Stor takk til Svein Flusund, Anders Bruusgaard, Erling Augland, Hans Petter Skontorp og Dag Ottar Vold for innsatsen med motoren.

Søndag 11. september deltok Frithjof i kulturminnedagene «Levende kulturarv» med åpen båt, og siste helgen i juli var det nok en gang rigget for Colin Archer Havnefestival. Takk s Amlie og alle andre ildsjeler som sørger for at dette blir en fest for både langveisfarende skøytefolk og lokalbefolkningen.

Vi er så heldige å ha fått laget en helt ny webside for Frithjof. Det er fortsatt noe innhold som skal komme på plass etter hvert, men den er såpass komplett at jeg synes du skal gå inn og ta en titt, på frithjof.no. Tusen takk til Finn Bjurvoll Hansen for initiativet, utformingen og jobben.

Jeg vil også benytte anledningen til å rette en spesiell takk til Fredrik Lange-Nielsen for mangeårig innsats som dugnadsansvarlig. I høst tok Dag Ottar Vold over vervet, så skøyta er fremdeles i de beste hender.

Så vil jeg benytte anledningen til å ønske det nye kystlaget, Skottebrygga kystlag, velkommen til brygga. Elin Kragset Vold sitter i styrebrønningen på dette nye laget, som er tilknyttet forbundet Kysten. Jeg tror vi kan glede oss til mange gode felles opplevelser framover.

Når våren kommer, gleder jeg meg til vi igjen kan ønske venner velkommen ombord til nye turer. Framover er vi avhengige av aktive medlemmer. Skøyta's overlevelse, aktivitetsnivå og framdrift ligger i hver enkelt sjel som engasjerer seg. Så om du vet om noen som kan tenke seg å bli med, ta dem med på en dugnad eller en bryggesleng.

Og du- takk for at nettopp du engasjerer deg, og fortsetter å si ja til å ta i et tak. Og takk for at du betaler medlemskontingenten for å sikre grunnfinansieringen av driften av skøyta.

Med det ønsker jeg alle gode Frithjofvenner en riktig god jul og et godt nytt år!

Lill-Torunn Kilde
Styreleder Stiftelsen Losskøyta Frithjof II

Seilsesongen 2023

Seilsesongen 2023 kan dessverre oppsummeres med ett ord: Avlyst! Siden vi er ukuelige optimister, ble det også i år utarbeidet en tentativ seilingsplan, men enda en gang måtte vi bite i det sure eplet og innse at nok en seilsesong ville ryke.

Frithjof II lå nypusset og fin ved brygga, uten motor. Fjorårets motortrøbbel resulterte i et vedtak om at motoren måtte byttes ut, og slikt skjer ikke over natten når båten eies av en stiftelse og driftes på dugnad.

Første oppgave var å skaffe penger. Det ble opprettet en Spleis-aksjon som innbrakte 21 800 kr, og lørdag 4. februar hadde vi arrangementet «På puben for Frithjof», der Louis Jacoby og mannskoret Svennerskum stilte opp gratis for å hjelpe oss med å trekke folk. Arrangementet samlet inn hele 22 000 kroner til «Aksjon ny motor». I tillegg fikk vi en flott gave på kr 30 000 fra Kystlaget Fredriksvern m/ Stavernsodden Fyr, og kr 10 000 fra bedriften Hydros cand. Det ble i tillegg sendt søknader til en rekke fond og organisasjoner, i håp om at noen ville bidra. 11. april kom gledesbudskapet: Frithjof II hadde fått innvilget kr 300 000,- fra Sparebankstiftelsen DnB og dermed var vi i mål med «Aksjon ny motor». Som de evige optimistene vi er, var motoren og gir allerede bestilt, så nå ser det lyst ut for kommende seilsesonger!

21. mai fikk vi beskjed om at motoren var underveis, og at arbeidet med monteringen ganske snart kunne starte, men det er som kjent «mye greier på en

stor båt», og først 13. september kunne motorgruppa endelig melde at motor og gir var «ferdig installert og testet».

Frithjof var da også ute på en liten prøvetur. Søndag 1. oktober inviterte venneforeningen alle venner av Frithjof II om bord på vafler og kaffe, med visning av vidunderet, nå helt klart til bruk.

Med dette har vi en helt nyrestaurert båt som er klar for bruk i mange år framover, så nå trenger vi bare mange nye, aktive medlemmer som vil bli en del av miljøet rundt skuta!

Det lønner seg å være medlem av Frithjofs venner hvis du liker deg på vannet!

Velkommen om bord i 2024!

*Hilsen seilingsansvarlig
Anne Thorenfeldt*



Tlf. 33 47 17 00

Pindslevn. 1B
Boks 1063,
3203 Sandefjord

Møte med motorgjengen

Fredrik Lange-Nielsen

Lørdag 25. februar kom den gamle motoren ut, men det skulle gå både vår og sommer før den nye kunne startes opp. Først måtte finansieringen på plass. Det skjedde 27.03 da stiftelsens leder fikk en gladmelding på 300 000 fra sparebankstiftelsen.

Redaksjonen møtte motorgjengen om bord i Frithjof en kveld i oktober. Svein Flusund, Anders Bruusgaard og Hans Petter skal fortelle litt om installeringen av den nye motoren. Tilbud på ny Perkins Marine M92B 84 som er arvtakeren etter den gamle motormodellen, hadde Anders innhentet allerede i oktober. Nå kunne han endelig sende av gårde bestillingen. Det måtte regnes med 5-6 ukers leveringstid. Installering til 150 000 hadde stiftelsen avslått. Det ville motorgruppa klare selv.

Motorgruppa har foruten Svein, Anders og Hans Petter bestått av Dag Ottar Vold, Thor Ivar Gulliksen og Erling Augland. Torsdag 25. mai fikk Anders melding om at motoren var kommet til postkontoret ved Elveveien. Anders hentet den med

henger og fikk trillet den inn i garasjen samme dag. Lørdag 10. juni kom Falkens kranbil til Skotta for å fullføre motorens reise fra England der den er produsert.

Før motoren kunne løftes om bord, hadde Anders skrudd av ulike utvekster for å kunne lirke den gjennom den trange luka ned til motorrommet. Luftfilter, eksosmanifold, inntaksfilter for diesel og oljepumpe måtte av. «Vi hadde dessuten en skikkelig sjau med å få vekk litt av Fritjhjoflukta før ny motor kom og stengte adkomsten til kjølerommet under», forteller Svein. Hans Petter med de lengste armene hang med overkroppen ned i kjølerommet og grafset opp oljeblandet gørr med et hjemmelaget øsekar utviklet for formålet.

Men tilbake til kranløftet. Ved hjelp av en krok i hver av løftehempene på motoren og en kjettingtalje, fikk de snudd den på høykant slik at det ble mulig å senke den forsiktig ned i det trange hullet med nesa først.

Forts. neste side

Bruk din lokalelektriker

H A F A

E L E K T R O • A S

LARVIK Tlf: 33 13 38 88



Svein styrer motoren ned gjennom luka.

Men det var ikke enkelt å løfte den av pallen heller. «Vi plundret fælt, for vi kom ikke til det ene festet. Vi løftet den opp i det andre festet og fikk lirket den av pallen. Så fikk vi løftet girkassa ombord og skrudde den på motoren», forklarer Hans Petter.

Neste skritt i prosessen var å flytte motoren akterover til beddingen som den skulle stå i. Svein og Hans Petter gikk løs på oppgaven noen dager seinere ved hjelp av kjettingtaljer festet i bommen til Frithjof som hvilte på en pall satt på høykant på dekket.

Det ble en dårlig dag. Motoren traff ikke propellakselen. Den sto 18 cm for høyt! Det viste seg at labbene som den nye motoren sto på, var annerledes enn labbene på den gamle motoren. De gamle labbene befant seg nå hos Klaus i Tromsø som kjøpte den gamle motoren, forteller Svein. Han tok kontakt og hørte med Klaus om han ville bytte labber. Snart kom de gamle motorlabbene tilbake fra Tromsø og ble skrudd fast på den nye motoren. Nå traff propellakselen motoren der den skulle.

Hvordan organiserte dere arbeidet?

- Anders skulle ta seg av det elektriske og vi andre skulle ta det mekaniske. Vi delte oppgaver imellom oss. Dag Ottar var veldig aktiv. Fikk han en oppgave, så gjorde han den. «Når jeg kom ned, og de andre var der,» skyter Anders inn, «så ble det gjerne til at jeg hjalp til med deres oppgaver i stedet for mine egne. - Vi andre pleide å avtale å møtes», forteller Svein. «Hver gang vi kom, oppdaget vi



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



FM Mattsson



Fossbad



MILJØFYRTÅRN® bedrift



Hans Petter renset kjølrømmet for oljeblandet gørr.

en ny hindring», minnes Hans Petter og de andre bekrefter med det ene eksemplet etter det andre. Men de fant alltid en løsning. Peilepinnen på den nye motoren sitter f. eks så utilgjengelig at det må bygges en luke i motorkassa for å komme til. «Hvor mange timer kan det ha gått med»,



Hjelp, motoren traff ikke propellakselen!

spurte jeg. Svein hadde registrert ca 120 timer på mekanikergruppa. Elektroarbeidet til Anders kommer i tillegg. Alt i alt har dugnadsinnsatsen til motorinstallasjon spart stiftelsen for omkring 120 000. «Kan du si litt om elektroarbeidet, Anders? - Ja vi har jo nytt instrumentpanel i styrebrønnen som jeg og Thor Ivar satte inn. Den midterste delen av veggen har fått nye panelbord. Hølet etter det gamle instrumentpanelet passet ikke til det nye. Det fulgte med en mal til det nye instrumentpanelet som man kunne sage ut det nye hølet etter. Heldigvis sjekket Thor Ivar, målene på malen og fant ut at den var feil, så vi lagde vår egen mal. - Var dere samlet til høytid da motoren skulle startes? - Ja det var jo veldig spesielt, svarer Svein. Vi sto jo her, og den startet med engang. Vi har hatt en fin gjeng som har jobba godt sammen», oppsummerer Svein. «Det er viktig å få fram. Folk har vært så motiverte».



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

Colin Archer havnefestival 28. og 29. juli

Vigdis Mette Amlie

Festivalen fortsatte på et vis til søndag 30. ettersom de fleste skøytene lå værfaste i Skotta p. g. a. mye vind. Havnefestivalen har alltid en viss spenning i seg!

Iherdig planlegging fra de 10 aktørene som samarbeider og gjennomfører, er nødvendig, men det er skøyter og trivelige skøytefolk som skaper festivalen. Alle hjerter gleder seg når vær og vind spiller på lag i tillegg. Vi ble så glade for alle som ville komme til oss!

Fredagskvelden på Svenner var fantastisk, sensommerkveld der ute må bare oppleves - du glemmer den aldri! Silhuetter av mastetopper i lys og mørke, bølgene, fyret, nysgjerrige måker og gode venner samlet i havgapet. Vi vet gjestene verdsetter det så høyt at de kommer tilbake år etter

Et flott skue i Skotta. Leit at Frithjof II, måtte ligge stand by ved brygga.

år. Det er jo stas at 3 av skøytene Colin Archer bygde i 1889, Venus, Westvind og Nærnes var med blant de 17 skøytene som kom. Vi ble rundt 50 personer, og med mange ungdommer ser vi framtida lyst i møte. Vi er så takknemlig for at drivergruppa på Svenner lar oss få disponere perlen Svenner dette døgnet!

Tradisjonen tro var det samseiling via Stavern til Larvik. 7 av skøytene deltok i vennskapsregattaen. Vår erfarne speaker Ronald orienterte de skuelystne på land slik at alle fikk fulgt med.

Skøytene som kom først over målstreken ble henholdsvis, Kathleen II, Vilde og Karuna. Gratulerer til Hans Petter og Kathleen. Jomfruen, Yngona, Fayance og RS 1 Colin Archer fulgte like bak.

Vi hedrer Colin Archer (1832- 1921) for konstruksjon og bygging av verdenskjente båter ved dette arrangementet. Vi benyttet Tolleroddens





De følger spent med på regattaen; Einar, Frode, Axel, Anders og Thor Ivar.

område der han både vokste opp og hadde sitt virke. Det er viktig kultur å ta vare på! Mange benyttet anledningen til å drikke kaffe og å få omvisning i hans barndomshjem. I den nye animasjonsfilmen som Stiftelsen Tollerodden har stått i bresjen for, viser Archer selv rundt i båtbyggeriet, fascinerende og lærerikt. Det var omtrent rekord i antall besøkende både i huset, i R/S 14 Stavanger og på utstillingene i Sjøfartsmuseet. Elin K Vold holdt foredrag om Skottebrygga og dens historie. James Ronald Archer holdt et like interessant foredrag om losvirksomheten i Larvik gjennom 300 år.

Barna var opptatt med rebusløp, lage hoppetau eller klatre i tau og mast på losskøyta Frithjof II. Spennende at politibåten dukket opp, og gøy for dem som fikk seg en tur med Elias. Flott at Redningsselskapet hadde mulighet til å stille opp og frakte små passasjerer ut på en liten rundtur! Mange lurte på når byens gamle los-

skøyte igjen ville være klar for turer! Denne dagen kunne vi vise fram den nye blå motoren, ha åpen båt og rekruttere medlemmer om ikke annet. (Til orientering er ny motor i løpet av høsten blitt installert, prøvekjørt og skøyta er klar til våren)

Kvelden ble avsluttet med dansemusikk fra Bryggerrestauranten og god stemning i båtene.

For dem som ikke fikk sett flotte skøyter ligge tett i tett i Skotta lørdag, ga søndag nye muligheter. Mye rufsete sjø gjorde sitt til at mange av skøytene ble liggende til mandag. Dermed kunne festivalen avsluttes en gang til, til spenstige toner fra Bratsberg Amt Jazzorkester. Det var fullt rundt bordene når sommercafeen på Tollerodden takket for sesongen.

Tusen takk for en hyggelig festival og takk til gjester og bidragsytere. - Velkommen tilbake neste sommer, vi gleder oss allerede!!

VINTERFEST

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

Fredag 16. februar 2024 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
innen onsdag 14. 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



FRITHJØFS VENNER

Innkalling til generalforsamling 2024

Det innkalles til generalforsamling torsdag
7. mars klokka 19.00, på "Mekken"
i Hammerdalen (forbehold om å få være
der

Dagsorden

1. Godkjenning av innkalling.
2. Valg av ordstyrer, referent og to personer til å signere protokoll
3. Årsberetning for 2023
4. Regnskap for 2023 og økonomisk statusrapport pr 31.12.23
5. Medlemskontingent fom 2025
6. Budsjett for 2024
7. Innkomne forslag
8. Valg

Lovendringsforslag må være styret i hende
innen 23.01.24.

Saker som ønskes tatt opp, må være sendt
styret innen 7.02.24.

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



BYGGMESTER

Rolf Henrik Johnsen a.s

Kaupang, 3261 Larvik

tlf. 33 12 52 37

Mob. 90 73 69 17

E-post: rhjohns@online.no

Hvorfor danne Skottebrygga kystlag?

Elin Kragset Vold

Allerede i 1995 vedtok Larvik kommune at Skottebrygga skulle utvikles til å bli en historisk havn. 28 år senere er havna fremdeles en litt sliten småbåthavn med alle slags båter. Det har vært mange byplaner og mange gode intensjoner, men lite handling. Det er kanskje heller ikke riktig å vente på at det offentlige, Larvik havn eller Larvik kommune, skal skape den historiske havna. I tillegg til det offentlige, finnes det et frivillig engasjement for å bevare og utvikle det materielle og immaterielle kulturminnet som Skottebrygga er. Et engasjement som vi nå forsøker å samle i det nyopprettete Skottebrygga kystlag.

Det nye kystlaget ble stifta 3. oktober 2023, med godt oppmøte på Larvik Sjøfartsmuseum. Interimsstyret i Skottebrygga kystlag har vært i møte med Larvik havn som er positive til initiativet og som ser at kystlaget åpner for nye muligheter. Larvik havn er et kommunalt foretak som er pålagt å tjene penger. Ifølge havnesjefen har de ikke et eget kulturbudsjett for å drifte et kulturminne som Skottebrygga.

I vedtektene til det nye kystlaget står det:

Formålet til kystlaget er å arbeide for bevaring og utvikling av Skottebrygga som et maritimt kulturminne. Dette innebærer bevaring og allmenn bruk av tradisjonelle og klassiske båter fortrinnsvis bygget i tre. I tillegg bevaring av bryggeanlegg og kystmiljø som er særegne for området. For å nå dette formålet vil

det, i tillegg til Larvik kommune og Larvik Havn, være naturlig å samarbeide med foreninger og aktører som har tilsvarende interesser. Skottebrygga kystlag skal samarbeide med Forbundet KYSTENs landsstyre og sekretariat, formålsparagraf, vedtekter og planer for øvrig.

Interimsstyret for Skottebrygga kystlag vil sitte fram til første årsmøte våren 2024. Leder er undertegnede, nestleder Tone Hasle, kommunikasjonsansvarlig Finn Bjurvoll Hansen, kasserer Tor Ivar Gulliksen, styremedlemmer Dag Ottar Vold, Anders Brusgaard og Hans Petter Skontorp. Kystlaget er opptatt av at den maritime delen av Gamlebyen, i området mellom Tollerodden, Skottebrygga og Herregården, blir ivaretatt når dette området skal utvikles. Vi er heldigvis mange som har felles interesse her, og vi håper på godt samarbeid med Larvik sjøfartsmuseum, Tolleroddens venner, Frithjofs venner, Herregårdens venner og Foreningen Larvik Sjøfartsmuseum, som alle har en nær tilknytning til Skottebrygga og sammenfallende ønsker om å bevare maritime kulturminner.

Både planavdelingen i Larvik kommune og Larvik byutviklingsforum har utarbeidet spennende planer for området. Felles for alle forslagene er at Gamlebyen skal være en «Arena for opplevelser med utgangspunkt i grevskapshistorien, den maritime historien og hagekunsthistorien (Larvik kommune, 2021). Den maritime historien skal dermed utgjøre én av tre hoveddeler i den «nye» Gamlebyen. Andre mål som blir lagt til grunn for utviklingen i området, er at de kul-

turhistoriske verdiene skal løftes fram. Det skal være inkluderende sosiale møteplasser med opplevelser og aktiviteter innen kunst, håndverk og kulturhistorie. Områdets historie skal være plattform for nye ideer. Spesielt for Skottebrygga foreslås det at havna skal utvikles som bryggemiljø med fokus på rekreasjon og service, maritim historie og maritime aktiviteter, håndverksmiljø, servicebygg, servering, Sjøfartsmuseet og Colin Archer-senter. Et overordnet mål for området er maritim formidling og rekreasjon (Larvik kommune, 2021). Skottebrygga kystlag ønsker å arbeide videre med disse planene. Vi ønsker en historisk havn som folk vil ha glede av når de går tur i området og som skaper stolthet for byens maritime historie. Byer som Fredrikstad og Tønsberg har arbeidet målrettet med maritim historie og har skapt helhetlige kulturmiljøer og gode møteplasser. Dette kan vi få til i Larvik også. Vi er heldige som har den første offentlige havna i Larvik sentrum, fra 1756, fortsatt nesten intakt. Den ble ikke lagt under betonglokk slik Fiskebrygga ble, da danskeferga bygde ut biloppstillingsplassene i takt med økt behov. Skottebrygga ligger der og er regulert til rekreasjon og maritim historie.

De siste 250 årene har losskøyter, fiskeskøyter, frakteskuter, hollandske koffer og tresjekter brukt havna. Men ikke bare bruksbåter. Lystbåter, slik vi ser på fotoet under av Fridtjof Nansens Veslemøy, har også ligget i Skottebrygga. Trebåter fra fjern og nær har skapt miljøet i havna. Hvem ønsker vel ikke å ta bryggeslengen i indre havn og se om det er nye, spennende historiske båter på besøk i Skottebrygga. Aktiviteter som vedlikehold av seil, tauverk og treverk og ikke minst velholdte trebåter, bidrar



Fridtjof Nansen besøker Skottebrygga og Colin Archer med sin Lystyacht Veslemøy

til å gi folk som går langs strandpromenaden en opplevelse av at Larvik er en by som er stolt av og som tar vare på den maritime arven. På land kan folk studere Colin Archers redningsskøyte Stavanger, og i havna ligger seilklare, velholdte skuter. Alt i et gjennomtenkt kulturmiljø som skaper autentisk helhet i Gamlebyen.

Vi ønsker også å arbeide videre med forslagene om å få sjøboder tilbake i Skotta. Sjøbodene vil kunne gjenskape noe av det historiske miljøet og gi rom til ulike maritime aktiviteter. Sjøboder vil også åpne for muligheter både for kystlaget og kanskje også for Colin Archer entusiaster. Både nasjonale og lokale myndigheter er opptatte av å skape helhetlige kulturmiljø som gir «Opplevelse av stedets egenart, innspill til egen identitet, verdivalg og tilhørighet» (Klima- og miljødepartementet, 2023).

Et av FNs bærekraftsmål er å gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige (FN-sambandet, 2023). Skottebrygga kystlag ønsker,

Forts. neste side

i tillegg til å ta vare på Skottebrygga og båtene, å lage møteplasser for folk i alle aldre. Kanskje kan vi for eksempel lage bedre forhold for gutta på benken som passer havna i sommerhalvåret, lage møteplasser for dem som ønsker å drive håndverk av seilduk, tre og ull, arrangere kystlagsturer der de som ikke har båt kan være med som mannskap, skape et miljø der det blir hyggelig å vedlikeholde båten sammen med andre, i et større miljø. Både privateide båter, og båter eid av foreninger, som Frithjof II og Jærbuen, vil forhåpentligvis nyte godt av et større fellesskap. Her er det mange muligheter.

Larvik har over 10 000 år med maritim historie. Hvor mye av denne historien som fortsatt er en del av innbyggernes identitet og tilhørighet er usikkert. Identitet må skapes og vedlikeholdes. På 1800-tallet arbeidet embetsmenn og kunstnere aktivt med å skape en norsk identitet etter 400 år under dansk innflytelse. I dette store nasjonsbyggingsprosjektet ble bondekulturen og fjellheimen framhevet som det typisk norske, på bekostning av den rike kulturen langs kysten. Ikke før på 1970-tallet ble man mer oppmerksom på å trekke fram maritim

kulturarv og vise hvor stor betydning det maritime miljøet har å si for nordmenns identitet. Kanskje den maritime kulturarven vår var for internasjonal for nasjonsbyggerne? Stortingsmelding 16 hevder at: «Kulturarv fungerer som en bro mellom fortid, nåtid og framtid ved å synliggjøre et kulturelt, sosialt og geografisk mangfold fra ulike tidsperioder, og ved å få fram ulike historier og synsvinkler» (Klima- og miljødepartementet, 2020). Skottebrygga (og båtene som ligger der) kan bli en slik «bro» som viser nåværende og framtidige generasjoner at en viktig del av identiteten til



Gamle Skottebrygga med seilskuter, sjøboder og tobakksfabrikk. Larvik Museum.

Flere lastejakter gikk i regelmessig fart mellom Larvik og andre havner rundt Oslofjorden i 30 årene.



generasjonene før oss, har vært knyttet til havet. Forholdet til havet er ikke lenger like nært for dem som vokser opp i dag, og vi må arbeide aktivt for å bevare de materielle og de immaterielle maritime kulturminnene som fortsatt finnes. Selv om det er politisk vedtatt at Skottebrygga skal være en historisk havn, er det kommersielle interesser som gjør at havna fremdeles er en småbåthavn. Nå håper Skottebrygga kystlag på rammebetingelser som gjør det mulig for det frivillige initiativet å bidra til å skape en historisk havn.

Litteraturliste

- Aske, A., & Stalsberg, G. (2008). Drømmen om en havn. Larvik: Larvik Museum.
- FN-sambandet. (2023, 2 1). Bærekraftige byer og lokalsamfunn.
- Johnsen, O. A. (1962). Larviks historie ca 1750 -1814. I O. A. Johnsen, Larviks historie 1. Larvik: Larvik kommune.

Klima- og Miljøverndepartementet. (2020, 11 30). Kulturminne og kulturminnemiljø. Klima- og Miljødepartementet. (2001, 12 21). NOU 2002: 1 Fortid former framtid — Utfordringer i en ny kulturminnepolitikk.

Klima- og miljødepartementet. (2020). Meld. St. 16 (2019–2020) Nye mål i kulturmiljøpolitikken — Engasjement, bærekraft og mangfold. Oslo: Klima- og miljødepartementet.

Klima- og miljødepartementet. (2023, mars 9.). Vern og bruk av kulturminner og kulturmiljøer.

Kulturavdelingen. (2018). Kulturplan for Larvik kommune 2018 - 2028. Larvik: Larvik kommune.

Larvik Havn KF. (2022). Strategiplan for Larvik Havn KF 2022 - 2034. Larvik: Larvik Havn KF.

Larvik kommune. (2021). Kommunedelplan for Larvik by 2021-2033, Utfyllende bestemmelser og retningslinjer. Larvik: Larvik kommune.

Nyhus, P. (2015). Med blikket mot havet i 11. 000 år Larviks maritime historie. Larvik: Forlagshuset i Vestfold.



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



Tlf. 33 13 07 50
post@gravdalblikk.no

UTLEIE AV BYGG- OG ANLEGGSUTSTYR



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.

Norske Skipsportrettkunstnere

Liv Hem

Forfatteren, Morten Hesthammer vokste opp i Langesund og hadde en far som var lidenskapelig samler av skipsportretter og fordypet seg i historiene rundt disse, noe som er et bakteppe for ideen til å samle



Morten Hesthammer.

disse i en bok. Som utdannet skipsfører, skipstømmermann, båtbygger og fisker, har han selv et nært kjennskap til skip og fartøy av ulike slag. I tillegg har han vært med på å bygge vikingskip. Siden 1991 har han vært avdelingsleder ved Hardanger Fartøyvernssenter. – I mars i år var Morten Hesthammer på besøk i Sjøfartsmuseet her i Larvik og fortalte om boka si, Norsk skipsportrettkunstnere. Ikke overraskende kjenner han godt til Losskøyta Frithjof II og flere i venneforeningen.

Jeg bladde gjennom boka for å gjøre meg kjent med den, og stoppet opp ved en maler fra Larvik, Kåre Ingolf Broager Grøn, ft 1876, d. 1961. Maleriet han presenteres med er Bark «Elektra» af Larvik malt i 1913. «Elektra» ble sjøsatt ved Jordfallen Verft i Larvik og kontrahert av M. Oppen m fl i Larvik. I 1918 ble skipet senket av en tysk ubåt.» Om kunstneren får vi vite at han startet sin karriere til sjøs og ble etter hvert styrmann. Han arvet et malerverksted etter sin bestefar og hadde allerede selv et sterkt forhold til å tegne eller male. Hvert skipsportrett har fått en side.



Utsnitt av maleri laget av Andreas Lind.

- Kåre Ingolf Broager Grøn blir presentert i gruppen «Illustratører, dekoratører og malere». Slik har forfatteren kategorisert skipsportrettkunstnerne. «Med skipsportrett som levevei», «Militære malere» eller «Sjømannen som skipsportrettør» er andre kategorier. Skipene har vært viktige for de fleste som har malt dem om de er amatører eller profesjonelle. Det i seg selv er ikke et tema for forfatteren, men han nevner det innledningsvis i sammenheng med at kvaliteten på maleriene måtte uansett være høy. De fleste skipsportrettene er malt på oppdrag, og da var det et selvsagt krav fra kjøperen at fartøyets detaljer skulle være korrekte. - Boka er et oppslagsverk over norske skipsportrettkunstnere fra omkring 1880-tallet



Bark Elektra av Larvik malt i 1913.

til i dag. I følge direktøren i Hardanger og Voss museum, som skriver i forordet, «bidrar denne boka til å peke på en del områder der skipsportrettene kan være gode historiske kilder». Selv om skips-

detaljer er korrekte, kan omgivelsene være mer tilfeldige. Det er kanskje årsaken til at «Skipsportrett som historisk kilde» er samlet som egen kategori.

Dette er etter min mening ikke en bok som man leser fortløpende fra første side til siste slutt, men heller noe man blar fram og tilbake i som på en slags oppdagelsesferd. En oppfordring er å få med seg de innledende sidene i boka. Både forfatteren, direktøren ved Hardanger og Voss Museum samt kunstneren Ørnulf Opdahl gir der sentralt bakgrunnsstoff. - Den kortfattede kunstnerbiografien og interessante detaljer rundt fartøyenes historie, gir meg innsikt og gjør meg mer nysgjerrig på denne genren malerier. Boka er utgitt av Stiftinga Hardanger og Voss Museum, 2022.



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

Forbudstid og spritsmugling

Trond Wigeland Nilsen

“Forbudets vidunderlige virkninger”.

Tegninger av W. Gustormsen.



Tegning i Aftenposten 9. oktober 1926

I desember 1916 vedtok Stortinget et forbud mot omsetning av brennevin. Brennevinsforbudet blei oppheva i 1927 etter ei folkeavstemning i 1926. Forbudstida førte til omfattende smuglervirksomhet, og det var mye penger involvert. Med stor arbeidsløshet var det heller ikke vanskelig med rekruttering til smugleryrket, og mange hadde det som attåtnæring. I et innlegg i Aftenposten blei det hevda at et smuglerfirma hadde over 200 ansatte. Selv om jeg antar at opplysningene kan være en smule overdrevne, var det store ressurser in-

volvert i smuglertrafikken. I 1922 kom det således en «brændevinsdamper» inn til Larvik med rundt 50.000 liter sprit og 100 kasser whisky, og da snakker vi om en profesjonell organisasjon og kapitalkrefter. Smuglerskuta skulle for øvrig gjøre 20 knop.

Avisene kunne nesten daglig fortelle - for ikke å si gasse seg i - historier om smugling. Utafor 3 miles grensa lå skutene mer eller mindre fast, og kunne ha 10-15.000 liter sprit ombord. Det var også mange smuglerskuter som søkte

«nødhavn» i distriktet – med og uten hermetegn.

I Hølen var det ikke uvanlig at det lå 10 – 12 tyske brennevinskuter. Lastelukene blei forseгла, og så dro de ut utafor tollgrensa, hvor spriten blei solgt. Det blei også slått stort opp at en av skutene hadde med seg norsk akevitt - visstnok Løiten.

Det blei bokstavelig talt et kappløp mellom smuglere og tollere. Beslaglagte smuglerbåter blei solgt til fordel for statskassa. I alt blei det tatt beslag i 300 båter ved Tønsberg Tolldistrikt under forbudstida. Dette førte til at de fleste smuglerne etter hvert nøyde seg med å dra ut i nattens mulm og mørke med sjekter og prammer.

Det var også mange gjemmesteder langs kysten. Således var det en kar ved Jordestranda som en morgen kom over 2000 l sprit innelåst på utedoen sin. I forbindelse med en seilregatta i Viksfjord, blei det oppdaga nærmere 200 kanner med sprit på stranda. Da lensmannen omsider blei varsla, var stranda rydda.

Våren 1922 blei tolloven endra og Tollvesenet fikk fullmakt til å utvise brennevinsskuter som befant seg innafor 10-milsgrensa. I april samme år hadde tollkrysseren Bell 4 brennevinsskuter på slep inn til Larvik for så å bli utvist. Tollkrysseren Bell er også omtalt i romanen «Smuglere» av Arthur Omre. Omre kom opprinnelig fra Nevlungshavn utafor Larvik. Tollkrysseren var et innleid fiskedampskip, bygd i 1917, som gjorde 9 knop og var utstyrt med en 33 mm hurtigskytende kanon, hadde 10-12 manns besetning med geværer, samt trådløs telegraf og lyskaster.

En annen skyggeside ved forbudstida var at edruelighetstilstanden definitivt ikke blei bedre. I Larvik var det mer enn ei fordobling i antall arrestasjoner knytta til drukkenskapsforseelser fra 1920 til 1924. I Tønsberg Tolldistrikt aleine skal 20 mann ha omkommet i forbindelse med spritsmugling.

Smuglerjageren L.T. 1'S siste reis



*Smuglerjageren L.T. 1.
Foto: Digitaltmuseum.no*

Smuglerjageren L.T. 1 hadde to motorer hver på 180 hk, og gjorde rundt 28 knop. Den skal ha vært landets hurtigste smuglerjager i tollvesenets tjeneste. Så pass store bensinmotorer var heller ikke billige i drift. I flg. avisoppslag var det derfor satt av 90.000 kr til bensin, og det mangla heller ikke på kritiske røster i forhold til pengebruken. Etter det jeg har funnet ut, var smuglerjageren L.T. 1 en konvertert, beslaglagt tysk smugler-racer ved navn Siegfried.

L.T.1. gjorde en rekke beslag. Den mest kjente «fangsten» skjedde i oktober 1925 da Einar Sørensen fra Sandefjord blei tatt ved Rauer. Han blei ført inn til Larvik, hvor han stakk av fra politiet. Dette førte til ei omfattende klappjakt.

Forts. neste side **19**

Han blei først arrestert i februar 1928 hjemme i sin bopel i Sandefjord(!). Det hører også med til historia at han sendte brev til Sandefjords Blad, hvor han forklarte hvorfor han stakk av. I tillegg sendte han brev til politimesteren i Larvik postlagt i Malmø.

Sørensen var blitt rikskjendis i 1921, da han blei tatt i Bundefjorden med 7000 liter sprit, for så å stikke av fra Drøbaks 70-årige politimann. Han lot seg villig intervjuet av avisene, og blei ofte kalt for smuglerkongen eller storsmugleren.

Sommeren 1926 blei Arentz Wigeland Nilsen konstituert som toldopsynsmand II ved Fredriksvern toldstasjon. Dette var min bestefar.

I Østlands-Posten 19. juli 1926, kunne man lese følgende:

«Lørdag aften ved ½11-tiden bleiv folk i Fredriksvern opskræmt av et uhyggelig rykte om at en motorbaat var eksplodert borte i nærheten av Svenør. Paa begge hotellene derute var dansen i fuld gang. Det var en herlig aften. Og saa kom pludselig meddelelsen om en ulykke og kastet sin kolde slagskygge over sommernattens glade mennesker. Hvilken baat er det? Er nogen omkommet? Hvad, hvor, hvem? Ingen visste noget sikkert. Litt efter litt fik den uhyggelige meddelelse fastere konturer. Det var toldvæsenets "L. T. 1" som var eksplodert. To var omkommet, bleiv der sagt, to var kommet ind til Fredriksvern stygt forbrændt og to var kommet nogenlunde uskadt fra ulykken. Oppe fra fjeldtoppene hvor der snart samlet sig en mængde mennesker kunde man se et stort knitrende "baal" bli slæpt fra Hummerberget over mot Agnæslandet. Det var "L. T. 1" som gjorde sin siste reise.»

En av de omkomne var min bestefar.

Folkeavstemninga 1926

18. oktober 1926 blei det avholdt folkeavstemning om brennevinsforbudet og frontene var steile.

Nasjonalt stemte 56% imot forbudet. Også Lokalt var det flertall mot forbudet, utenom i Brunlanes hvor flertallet stemte for å beholde forbudet. Brennevinsforbudet blei oppheva fra 1. januar 1927.

For kildehenvisninger og ytterligere opplysninger henvises det til bloggen www.smabatbyggere.com

HEROLMILJØ
HØYTRYKKSPLYING • RØRINSPEKSJON • TRASÉPELING • SLAM OG SANDFANG



**VI RENGJØR,
SUGER OG
TØMMER ALT AV
RØR OG KUMMER**

**Tlf: 918 28 222
post@herolmiljo.no**

Medlemsmøte

Onsdag 15. november møttes 21 av Frithjofs venner til medlemsmøte på Glassmesteren i sentrum av Larvik. To av medlemmene hadde et ønske om idedugnad for å få opp ideer til aktivitet i venneforeningen. Frithjof har i flere år vært delvis ute av funksjon.

Sesongene 2017 og 2018 fikk båten nytt dekk og hytte i Fredrikstad. Sesongene 2020 og 2021 var prega av pandemi, og somrene 2022 og 2023 har Frithjof hatt motortrøbbel. Men nå er skuta friskmeldt, og medlemmene ønsker seg aktiviteter ut over dugnad på båten.

Det kom inn 95 forslag til aktiviteter på medlemsmøtet! De fleste handla om å

være med på trebåtfestivaler og kortere og lengre turer. Det var ønske om både faste arrangement som Skutetreff og Tall ship race og sosiale medlemsturer gjerne sammen med båtene i Skottebrygga kystlag.

Forslagene blir nå systematisert (flere forslag handla om det samme) og overlevert styret i Frithjofs venner. Medlemmene ønsker at informasjon om hva som blir mulig å melde seg på, vil bli sendt ut på e-post så tidlig som mulig. Medlemmene satte stor pris på å møtes og mange ytret ønske om flere medlemskvelder. Etter idedugnden gikk praten livlig, og latteren satt løst.

Elin Kragset Vold



Hvor sikkert er det elektriske hjemme hos deg?

Så mye som halvparten av alle branner skyldes feil bruk eller feil i elektriske anlegg. Og det er ikke bare gamle anlegg som er utsatt, også nye anlegg blir slitt med årene og krever jevnlig vedlikehold. Ring Faugstad for en Elsjøkk, så blir du helt sikker.

Faugstad ELEKTRO

ARBEID GJORT AV FAGFOLK VARER LENGER
Ring Faugstad for en uforpliktende befaring
➔ **33 16 38 00**

En prat med Dag Ottar Vold, Frithjofs nye dugnadsansvarlig

Liv Hem

I år skjer det en glidende overgang i oppgaven som dugnadsansvarlig. Fredrik som trofast har holdt i tøylene, overlater denne oppgaven til Dag Ottar. Vi møttes til en prat over en kopp kaffe i Frithjof. Der var det varmt og godt. Dag Ottar hadde fyrt! Jeg var interessert i om han hadde noen tanker om oppgaven. En kan spørre seg hvilken rolle dugnadene har i Frithjofs venner. Personlig liker jeg å ta i et tak, om det er for å skrape eller pusse, lakke eller male, selv om jeg ikke er med på den ukentlige pussen.

Dag Ottar er en aktiv mann. Han og kona Elin har nabobåten, Maribelle, som de seinest i år har vært ute og seilt sammenhengende 11 uker, mai-juli. Han ble medlem gjennom kollega og venn, Per Oscar, og har lenge vært en viktig person i dugnadsgjengen rundt den gamle losskøyta vår.

Fredrik og Dag Ottar er begge med i driftsgruppa der de drøfter vedlikeholdet. Dugnadsansvarlig, som nå etter hvert blir Dag Ottar, er avhengig av en viss kjernegruppe som deltar. Et viktig mål for han er at denne gruppa utvider seg. Det bunner ikke bare i at det er jobb som skal gjøres. Han har også noen tanker om at i vår tid, kanskje enda mer enn før, trenger folk å høre til, å være med i gjengen, - i vår gjeng. Han ønsker å få flere til å kjenne på behovet for å høre til gjengen som jobber og bruker Losskøyta Frithjof. Kanskje er det viktig å forsterke det som skjer sosialt i dugnadene, tenker han. Så ønsker han seg

mer seiling, flere turer. Jobben med å sette inn den nye motoren har vært så krevende og har vart så lenge. I altfor lang tid har seilinga vært satt på vent, et dypt savn.

En tilbakevendende utfordring som går i arv fra forrige dugnadsansvarlig: Dekket lekker. Overnattinger i Frithjof, om det var for 30 år siden eller 3 måneder, så husker vi at det er vått enten i køya eller andre steder under dekk. Dekket må holdes fuktig, og vi kan legge gamle ryer utover dekket, og de må vi fukte, - ofte, helst med saltvann, sier Dag Ottar. Hvis det er noen som har noen gamle ryer, ønsker han dem til dekket i Frithjof.

På tampen av samtalen setter Dag Ottar i gang noen tanker hos meg. Driver vi Frithjof etter «FNs bærekraftsmål?» spør han. Tror ikke han venter svaret fra meg der og da. Er drifta av Frithjof «grønn»? Han ramser opp noen bærekraftsmål: miljøbevissthet, sosial tilknytning/livskvalitet, frivillighet, økonomi, Jeg må hjem og sjekke, kjenner jeg. Hadde det ikke vært interessant om vi fikk vurdert om arbeidet vårt i Frithjof følger FN's bærekraftsmål? Ja, kanskje det er en Frithjofvenn der ute som kan ta på seg akkurat den oppgaven?

Det blir arbeidet i dugnader vinteren igjennom. Da er Frithjof et møtested for det jevne vedlikeholdet, på mandager, som regel. Ekstra innkallinger kommer vår og høst for vårpuss eller nedpakking av båt. Oppfordringer fra Fredrik om å



komme på vårpussen og avtalt dag og tid, har kommet regelmessig. Det har fungert bra! Kanskje hører jeg fra en av dere til våren også?

Vi sees på dugnad!

Dag Ottar tar naglebrettet i hus for vinteren

«Jærbuen» nærmer seg fullført restaurering

James Ronald Archer

På vei til en helhet

Da vi sist forlot «Jærbuen» skrev vi våren 2018 (se medlemsbladet – ja, du har savnet henne, ikke sant?) og uttrykte håpet om neste sommer. Hun hadde fått nye og nødvendige bunnstokker, mye, god, frisk hud og en absolutt nødvendig ny trekjøl i østerdalsk malmfuru. Det stabiliserte skroget og synet av god, gammel jærbuenfasong inspirerte på alle måter til optimisme. Men tyngden i bunn manglet: Den originale jernkjølen var separert fra båten og ventet på sin skjebne: Ville det la seg gjøre å dele den i to slik den var sammensatt opprinnelig, for så å remontere delene på plass? Vi snakker fortsatt om 7 tonns «bunnlinje» som jernfasit.

Vi repeterer gjerne glansnummeret: «Jærbuen» er konstruert og bygget av Colin Archer i Larvik i 1898 og ble hjemkjøpt av Foreningen Larvik Sjøfartsmuseum i 2007 etter 66 år i England, Portugal og Tyskland. Hun er en særdeles påkostet spissgattet lystbåt på 42 fot, bygget som «Nanna» som båt nr. 22 av 23 for en av datidens virkelige seilerentusiaster Wilhelm Wolf. Med en spennende og farverik eierrekke kombinert med et velbevart interiør der store deler er fra byggeåret, og en originalitet over le, var det ikke vanskelig å argumentere for å få den første seilende archerbåt til båtbyggerens hjemby.

Syv år etter avslørte litt vel mye vann innvendig at skroget var modent for en totalrenovering, og fra 2014 har hun stått under Risør Trebåtbyggeris kyn-

dige vinger med mange gode hjelpere rundt.

Jernvilje

Ingen Jærbuen uten jernkjøl, og spenningen var derfor stor. Det var tid for operasjon jernvilje. Hvis den originale ballastkjølen kunne reddes - hvordan skulle den i så fall festes? Siden den nå bokstavelig talt var kappet fra skroget måtte den deles for å kunne gjenbrukes. Grunnen var at den øvre delen var festet i skroget med bolter som ikke gikk til lomme i nedre del, men som stoppet i overgangen. Den nedre delen var festet i lommer i den øvre.

Alternativet med å bore nye hull til kjølboltene tvers gjennom de to delene i jernkjølen ble forkastet, tross hovedargumentet at det kunne være mest skånsomt og smart for fremtiden. Vernemynndighetene syntes ikke det var noen god løsning, og krevde deling. Jernkjølen ble derfor transportert til et lokalt mekanisk verksted, der de med en blanding av slag og avbrenning av hoder langsomt kunne



Båtbygger Ole Jacob Broch fra Risør Trebåtbyggeri måler på den delte jernkjølen. 7 tonns gjenbruk venter.

Foto James Ronald Archer

kile boltene ut. Da begynte kjølen å dele seg, heldigvis akkurat der den skulle, og nye kiler i sprekken sørget for at den endte i to stykker som opprinnelig. Deretter ble boltene løsnet med løsemiddel og slått ut. Utpust - jernkjølen kunne og skulle gjenbrukes.

Men hva med kjølboltene? Analyser viste at jernkvaliteten var lancashire-jern, hardfersket råjern ved hjelp av tre-kull. Dette var langt fra standard, og i dag trolig bare produsert av et firma i England med eksklusiv og ikke utpreget billig månedlig fremstilling. Til tross for forsinkelser i arbeidene og at nyere stålkaliteter kunne ha gjort samme nytten, ble dette valgt. Premissene om antikvarisk riktighet og at valget hadde nødvendig styrke og kvalitet, trumfet alt. Det ble konstatert at de gamle var varmgalvanisert og frihåndssmidde med boltehoder av flattjern banket rundt bolteemnet. Slik ble emnet flott omformet til nye kjølbolter av skipssmeden ved Hardanger Fartøyvernssenter.

Bunnen er igjen nådd

Ulempen var at prosessen tok tid – for lang tid i forhold til et statlig bevilgningsregime og frister for utbetaling. Bolter og kjøler var klare etter alle kunstens regler, men det var ikke kontoen. Ved årsskiftet 2018-2019 sto vi derfor i den pinefulle spagaten mellom teknisk-praktisk avklaring for viktige deler av arbeidene, men manglende midler. Nok en gang var det nødvendig å presse ut egenkapital for å prioritere objektet, oss selv og båtbyggeriet. Den store og lykkelige gjenforeningen mellom båt og jernkjøl skjedde i årets to første måneder i 2019. Det foregikk som originalt i to operasjoner, først den øvre delen, deretter den nedre, og med et ekstra skro-



*Ny trekjøl og øvre del av jernkjølen er på plass i lykkelig gjenforening.
Foto Risør Trebåtbyggeri*

gløft i mellom. Den oppmerksomme leser vil nå ha forstått at det ikke bare er to rekker med kjølbolter om bord, det er også to sett. Som tar dobbelt tid og krever dobbelt ressurser.

Men så stoppet det opp igjen. Hverken statlige restaureringsmidler, kun tilsagn for kommende år, eller private fondsmidler ble oppnådd, og egne midler var oppbrukt. Motsetningene gjentok seg: Nesten ferdig, og et relativt stolt syn, men bunnskrapt kasse. Med erfaring fra tidligere ble låneopptak vurdert, men unngått. Heldigvis var båten etter fem år fortsatt omfattet av stor velvilje og omtanke på båtbyggeriet, og godt stilt fordi andre ikke måtte ha plassen. Det hjalp litt at små biter av hennes historie fortsatt dukket opp, men bare for å understreke paradokset. Hadde det ikke vært for selve båten og prosjektet, hadde ikke disse opplysningene kommet frem, enn si noen brydd seg om dem. Samtidig som kilden fortsatt befant seg i et galt element, og ikke på vannet.



Det første møtets sødme – Nogva + Jærbuen = sant.

Foto James Ronald Archer

Mange gode givere gir ny fart

Med gjenopptatte fartøyvernmidler som det på ingen måte var vanskelig å få i omløp, ble skroget endelig ferdig drevet, kittet, stoffet, og gitt finish med linoljemaling våren 2020. Sjøsettingen i mai var kun midlertidig, og gleden ble oppveid av to forhold: Nytt avslag på fartøyvernmidler og heller intet tilsagn. Bevisstheten om at helheten «Jærbuen» omfatter langt mer enn et skrog består i at sjelen skulle inn igjen. Innredningen måtte på plass og cockpitpiten skulle rekonstrueres. Motor burde fornyes. Lykken snur som vinden, og plutselig (eller ikke helt plutselig) kom finansieringen for ny motor, rekonstruert og riksantikvargodkjent cockpit og remontering av innredningen på plass, med stor takk i retning av Kulturminnefondet og Sparebankstiftelsen DnB.

Badekaret kunne for første gang prioriteres, og ble restaurert. Et symbol på at nå, nå var man over kneika. De tre bukkene bruse motor, innredning og cockpit vandret til hope fra 2021 og til og med 2023, bare avbrutt av en pandemi og nye finansieringsutfordringer pr. oppdatert plan. «Jærbuen» måtte feire sin

125-årsdag alene og utenfor sitt rette element, Så slo Bergersenfondet til med fullføringsmidler, og Larvik kommune kom tungt på banen med kommunestyrevedtak om penger.

Fra motor via cockpit til innredning

Først kom motoren med de fleste koblinger og tilpasninger på plass, mens stendere og perlestaffpanel og fyllingsdører i cockpit ble laget til og dels montert. Siden mindreverdige portugisisk finér fra 1970-tallet delvis var borte, var rekonstruksjon av den originale cockpitpiten og styrebrønnen som hadde vært der frem til da mulig og ønskelig ved hjelp av bevarte panelbord og fotografier. Foruten et utseende som står til båten for øvrig, er det fast sittebenk med stuerom akter og løse benker i borde. Bare de rette messinghengslene mangler i skrivende stund.



Båtbygger Ole Jacob Broch i den rekonstruerte styrebrønnen betrakter ny og vakker cockpit.

Foto James Ronald Archer

Arbeidene med innredningen ble først dempet noe ned, men gjenopptatt slik at puslespillet ble lettere å lettere, og delene som lå lagret færre og færre. Dermed begynte bjelker, dørk, skott og garnering å finne sin opprinnelige plass. Arbeidene ble prioritert forfra i byssa, så badetrom-



Nå begynner innredningen å bli seg selv. Merkede originaldeler på plass, skottene forut er der de skal være og Colin Archer overvåker fortsatt det hele i salongen. Foto James Ronald Archer

met og sovelugaren. En av utfordringene var nå at alt måtte festes på nytt på grunn

av mange års tørke, vridninger og at det ikke lenger var forsvarlig at det hang sammen av gammel vane.

Å se de gamle frontene og skottene på plass, godt tråkket dørk og båtens innvendige levde liv på plass igjen, gjør underverker. Noen suppleringer, innbøtninger og forsterkninger var nødvendige, ellers var alt som før. Til og med deler av den originale dørken kom frem under sekundær dørk. Underveis har båtbygger merket seg særtrekk ved konstruksjonen og byggemetoden, m også er notert ned og/eller fotografert. Dermed har vi fått ny kunnskap om fartøyet samtidig som de antikvariske strukturene er ivaretatt. Akkurat som bestillingen lød. Ingen av partene legger skjul på at prosessen har vært krevende.

Nytt ror og gamle erkjennelser

Roret trengte fornyelse med det nye, fine kjennetegnet friskt og godt i veden. Det var ikke tilfellet med de gamle, som etter lang tids bøting og tvilsom styrkegrad hadde gjort nytten. Heller ikke slikt er gratis. Nærmest som en bagatell ble det oppdaget (og fikset) råteskader i en dekkshjelke. Et og annet gjenstår med overflater, rigg, koblinger og klargjøringer, men vi nærmer oss stadig og vil gjennom vinteren 2023-2024 gjøre alt for å komme av stabelen til våren.

Kan man lære noe, ut over en selvfølgelig fartøyvernerkjennelse at overraskelsene kommer i den grad at vi knapt hadde hatt flytende fartøyer hvis man alltid skulle tenkt på det? Ut over ytterligheter som originalmateriale mot sikkerhets- og bruksaspekter, byråkratisk innsats mot uttelling og frivillighet, midler mot fremdrift kontra spekulasjon? At en tålmodig,

Forts. neste side **27**

ANLEGGSGARTNERMESTER

Håkonsen & Sukke

Alt innen uteanlegg

Ring
Pål Sjulstad

Telefon 916 58 739

www.hs-landskap.no

post@hs-landskap.no

kreativ og innsiktsfull båtbygger med forstand på og nese for restaurering, er uvurderlig? Sannsynligvis, men det holder.

«Jærbuen» og hennes eier og medspillere har bare i løpet av de ti årene dette prosjektet har vart, opplevd ytterlighetene i det følelsesmessige registeret som alle hennes foregående eiere gjennom 120 år har: Fortvilelse. Håp. Glede. Ergrelse. Takknemlighet. Og en dose utholdenhet og innbitt forbannelse. Vel er «Jærbuen» klassisk, men at hun skulle bli det også i samtiden, med skuffelser og gleder, det burde ikke være overraskende. Kanskje vi likevel skal føle oss privilegerte over at det skjedde på denne vakten? Kanskje fin-

nes det ved siden av lykkelige eiere virkelig også heldige båter.

Da kan hun i hvert fall forvisse seg om båtbyggernes enestående tålmodighet, velvilje og fagkunnskap, om eiers kamp og om fremtidige seilere og publikummers entusiasme. Planene sier seg selv: Hun skal seile, ikke i slitsom og ødeleggende kamp, men gjerne utfordrende i tråd med tradisjonene og verneverdien. Hun skal fortsatt formidles på mange ulike måter, og gjeninnta sin rette plass som et av smykkene i Skottebrygga i Larvik. Seilassen og historien fortsetter – neste sommer.

Støtt Frithjof II med Grasrotandelen fra Norsk Tipping

Slik gjør du:

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

Ta med deg strekkoden og ditt spillekort til en kommisjonær, eller send SMS:

GRASROTANDELEN 977151694 til 2020 (tjenesten er gratis) eller Internett:

www.grasrotandelen.no

eller www.norsk-tipping.no,

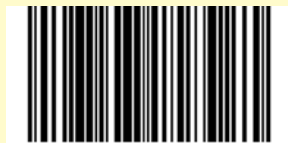
eller bruk Norsk Tipping Mobilspill.

LOSSKØYTA FRITHJOF II

Organisasjonsnummer: 977151694



GRASROTANDELEN[®]



32774977151694

Takk for at du støtter oss via
Grasrotandelen

Anders Bruusgaard – En Frithjofsjøulk

Fredrik Lange-Nielsen

Anders er en Frithjofsjøulk. Du finner ham ofte i Skottebrygga om bord i Frithjof, eller sin egen seilsjekte, Leik, som er en Colin Archer kopi. Er han ikke der, så prater han med andre båteiere, eller gubbene på benken. Han har meninger om mangt og er full av praktisk kunnskap som han deler med dem som er interessert. Han svarer gjerne på spørsmål, men sett av litt tid til svaret. Ofte har han en vits på lager og latteren sitter løst.

Anders har vært en sentral bidragsyter til drift og vedlikehold av Frithjof siden han kom med i Frithjofs venner i 1986. Han har vært skipper og mannskap gjennom alle år. Han har deltatt på ulike former for dugnad i tillegg til å ha ansvaret for elektronikken om bord. Det siste året har han hatt en nøkkelrolle i anskaffelsen av motoren og har stått for oppkobling av det elektriske anlegget. Redaksjonen syntes tiden var inne til å hedre hans innsats med en presentasjon i Medlemsbladet og har invitert ham på en prat.

Anders forteller at han er usikker på når han kom med i Frithjof, men han husker hvordan. Han kom forbi Skottebrygga, og der på den lille utstikkermoloen i innløpet til havna lå det en flott seilskøyte fortøyd. Skipperen ombord lignet en skikkelig sjøulk. Han het Bjørn Molvik og satt og spleiset tau. Båten het Frithjof og var åpen for besøk og nye medlemmer. Det der så gøy ut, tenkte Anders og syntes det var en staselig båt. «Jeg meldte meg vel inn med en gang»,

forteller Anders. «Jeg husker også at jeg bemerket at strekkfiskene i vantene vel ikke hørte hjemme på Frithjof og fikk kontant svar på at de kun var midlertidige etter omriggingen fra ketsj tilbake til den opprinnelige kutterriggen.

Anders var i utgangspunktet ingen sjøulk fra Larvik, men snarere innflytter fra Oslo. Han vokste opp i lia mellom Sognsvann og Ringveien. Familien hadde hund så lenge han kan huske. 16 år gammel fikk Anders sin egen sibirske husky av Helge Ingstad. «Vi hadde en airedale terrierlignende hund fra før som vi kalte arendalsterrier. De to store hundene fikk plass i det innvendige bagasjerommet bak i familiens folkevogn når vi skulle til hytta og sånn.

Jeg har alltid vært glad i dyr. Drømmen var å bli veterinær, men jeg fikk ikke gode nok karakterer. I stedet begynte jeg på skogsarbeiderskole på Flisa, med tanke på å utdanne meg videre til forstmann. Men lærerne rådet meg fra det. - Har du odelskjerring med gård og skog kan det være greit fikk jeg vite, men ellers skulle det være liten etterspørsel etter forstmenn.»

Anders hev seg rundt og begynte å studere til Kjemiingeniør ved Gøteborgs Tekniska Institut i stedet. Det var bare halvannet års utdanning, men han fortsatte å studere kjemi ved universitetet i Birmingham i fire år og ble sivilingeniør. «Der traff jeg også Margaret som jeg etter hvert giftet meg med», fortsetter Anders. - Men det var ikke mye etterspørsel etter kjemiingeniører heller, så

Forts. neste side **29**

etter hvert søkte jeg jobb i arbeidstilsynet. De hadde opprettet nye stillinger for yrkeshygienikere som følge av revisjon av Arbeidsmiljøloven med tydeligere vekt på kjemisk helsefare. Jeg var en av de fire første som ble ansatt og fikk arbeidsplassen min i Bodø etter opplæring ved Yrkeshygienisk Institutt i Oslo og i Sverige i regi av Arbetarskyddstyrelsen. Der bodde vi i to år, og i desember 1976 ble jeg far til både Thomas og Karen på en gang. Født innenfor hørevidde av domkirken, så de er ekte Bodøværing-er!

Vi brukte tøybleier sendt fra England. Det var jobb 24/7. Amming av to barn måtte Margaret gi opp til tross for at vi hadde gått til innkjøp av en egen ammebok. Karen var stor og glupsk, så det ble lite melk igjen til Thomas. Når hun var mett, skrek hun. Da var det pappas tur. Jeg skiftet bleier med hørselsvern.

Det var langt fra Bodø til svigerforeldrene i Bristol, så vi ønsket å bo litt mer sentralt for lettere å kunne treffe dem. Valget falt på Larvik, der arbeidstilsynet skulle opprette et nytt distrikt i 1977.

Senere ble det jobb ved Hydros forskningssenter i Porsgrunn. Der jobbet jeg rundt om i bedriften med sikte på blant annet å forbedre håndteringen av kjemikalier. Slik fikk jeg være med på mye rart, blant annet reiser til India og Thailand med sikte på å vurdere oppstart av ny virksomhet. Men det ble ikke satt i gang noe. Thailand manglet god nok tilgang på vann, og India var for korrupt.

I mine siste år i Hydro ble jeg stort sett utleid til ulike prosjekter og oppgaver. To runder med ukependling og hybeltilværelse i Oslo og tilsvarende til Sandsli i Bergen og da Hydros oljedivisjon ble

fusjonert med Statoil grep jeg tilbudet om førtidspensjon og startet eget konsulentfirma som jeg holdt gående i en 3 års tid til jeg ble lei av all reisingen det medførte.

I 1984 gikk Margaret og jeg fra hverandre.

Våren etter Anders sitt første møte med Frithjof og Bjørn Molvik var han med på dugnad og erfarte at aktivitetene på Frithjof ikke er risikofrie. «Ragnar sjømann, glapp kranbjelken (tung jernskinne som ankeret ligger i) over foten min, og jeg måtte på sykehuset og ta røntgen, forteller Anders. Det var jævla vondt, men jeg hadde ikke brukket noe.

Kort tid etter var jeg med på pinsetur til Skagen. Du var skipper, og hadde til tross for min beskjedne fartstid betrodd meg ansvaret som styrmann på 12-4 vakta. Det var kanskje i 1988. Jeg hadde vel fortalt at jeg hadde litt seilererfaring fra A-jolle og Grimstadjolle (som ikke er en jolle, men en liten kjølbåt.) og seil-turer i bestefars 19 og en halv kvadratmeter. Jeg spurte hvor mye vind Frithjof tålte, og du svarte at vi ikke skulle ha noe særlig vann på dekk.

Foten var fortsatt så hoven at jeg måtte bruke en større sjøstøvel. Utover natta blåste det mer og mer, og jeg sendte mannskapet mitt ned for å varsle. Snart stakk du huet opp av luka. - Så pass ja, sa du, og litt etter var alle mann på dekk i mørket og revingen i gang. Jeg kjørte motor for å holde henne opp mot vinden, mens du kjempet på akterdekket med å få satt uthalerkroken i reveløy-erten. Båten slingret og bommen slang, mens du hoiet eder gjennom uværet til gjengen ved masta som verken skjønnte



Anders på Gubbeseilas på Väderöarna i 2019.

hvordan de skulle slakke på uthalet eller hva det egentlig dreide seg om. Vi brukte 2 timer på revinga, men du holdt deg bemerkelsesverdig rolig», skryter Anders. «Etter den hendelsen fikk vi skilpadde på bommen»!

Siden er det blitt flere turer til Skagen og andre steder med mye vær. «Du og jeg har jo seilt en rekke nordiske seilaser sammen og deltatt på fire Cutty Sark Tall Ships race i lag», minnes jeg. Vi blir sittende å mimre. Vi vant vår klasse i de 3 Tall ships racene som vi fullførte, til tross for at i 93 revnet storseilet på vei mot starten i Newcastle. Like etter dukket 90 fot lange Atlantica fra Gøteborg opp midt i Nordsjøen og solgte oss diesel, så vi kunne komme oss til Newcastle. I tillegg fikk vi låne et ekstra

mesanseil på størrelse med vårt storseil som de hadde liggende. Med eget, reparert storseil, vant vi den fire dager lange seilassen fra Newcastle til Bergen! «Ellers var jeg med på flere minneverdige sommerturer nedover langs Norskekysten og ofte over til Danmark og opp langs svenskekysten og hjem», fortsetter Anders.

Hvilke verv og oppgaver har du hatt gjennom alle disse årene?

- «Jeg har aldri vært med i noe styre tror jeg, men var vel revisor i Venneforeningen et år eller to. Har ikke hatt noe lyst på det egentlig. Men jeg tok jo tak i det elektriske ganske fort, da. Det var på et tidspunkt en del som ikke funka. Even Farmen hadde trukket seg litt tilbake et-

Forts. neste side

ter å ha gjort en flott innsats med å legge opp og vedlikeholde det elektriske, til den første motoren jeg var med på, en British Leyland 6 sylindra, samt lanterner og lamper til den nye innredning som ble satt inn i 87/88. Jeg overtok Evens håndlagde tegninger og konsulterte ham når jeg lurte på noe. Han hadde orden på sakene og hadde satt merkelapper på ulike smådeler som enkeltskruer for å vise hvor de hørte til. Et uløst problem, da jeg overtok, var at vi svei lensepumper så det holdt. Jeg la opp til pumpeautomatikk basert på vaskemaskin komponenter, og det har fungert».

Det må ha blitt mange timer opp gjennom årene?

- «Ja, og i forbindelse med installasjonen av den nye motoren i sommer, var jeg i Frithjof 3-4 ganger i uken og holdt på 2-3 timer av gangen. Det er nok for en 79 åring. Jeg får vondt av å stå kroke-te over tid. Nå er det elektriske i orden. Det som gjenstår er å revidere tegningene, men jeg er ikke noen kløpper på digitale tegneprogram».

Hvordan har du lært båtelektronikk?

- Jeg har bare skaffet meg kunnskap etter hvert som jeg har trengt det. Jeg begynte tidlig å eksperimentere med strøm, og som ikke så gamle karen, kortslutta jeg el-anlegget i huset vårt så kraftig at strømmen gikk helt ut i gata».

Hva annet opptar deg enn Frithjof?

- «Jeg har jo «Leik» da, som også krever sitt. «Leik» er en kopi av seilsjekta Sagitta II som Colin Archer bygde til sin søster Mary. Også har jeg hunden min, Sametti, en Alaska husky som er en god miks med Sibirsk husky i bunn.



Anders seiler Leik i 2015.

bu 2,3 km fra bilvei er også viktig for Anders. Hit drar han og hunden 5 - 6 ganger i året både sommer og vinter og tilbringer nå som pensjonist en drøy uke der hver gang. Det er det store utsynet som appellerer til meg. Jeg skjønner meg ikke på folk som vil ha hytte i skogen. Havet trekker av samme grunn. Det er en fantastisk opplevelse å seile inn i en solnedgang eller soloppgang med bare hav og himmel hele veien rundt. Det har vært noe av det fineste med å delta i havseilaser med Frithjof.

Også har jeg jo Promlaget da, riktignok nå uten prom. Den, en 21 fots prom med slepebøyle og tosyndret Marna modell K bygget på snekkerverkstedet til Trescow en gang på slutten av 40-tallet, hadde vi mye gøy med. Trebåtfestivaler i Risør og mange fine turer på fjorden her. Nå står den under eget tak til allmenn beundring på bygdetunet i Drangedal.

Ellers har jeg oppdaget at det finnes et konkurranse menneske i meg etter å ha deltatt i mange kappseilaser. Kapp-

seilas er spennende. De siste årene har jeg vært med og seilt Svenske Ulf Sandstrøms seilskøyte, Laura, på Limfjorden rundt i september og gubbeseilasen til Vederøyene først i november. Det har jeg hatt mye glede av etter at de sluttet å arrangere Nordisk seilas i 2017».

Har du noen tanker om veien videre for Frithjof?

- «En liten ting er at vi burde ha en egen motoransvarlig, som kan sørge for riktig bruk og vedlikehold av motoren. Men det som virkelig bekymrer meg, er rekrutteringen. Vi må få inn unge medlemmer som kan overta f. eks skipper og mannskapsoppgaver. Unge skippere vil lettere få med seg jevnaldrende på tur. Vet ikke hvordan vi kan klare det, men det er viktig at styret tar utfordringen på alvor. Kanskje vi må gå hardere ut, bedre annonsering, virkelig forsøke å bli synlige. Tilby opplæring og medseiling til byens ungdommer, eller unge voksne. Ikke tenåringer som forsvinner ut av byen når de forlater redet. Vi mangler folk som kan ta over skipperfunksjoner og lignende. Tenk om vi hadde hatt en skipper på godt under 30 som kunne ta med jevnaldrende ut».

«Du er fortsatt uforskammet sprek i en alder av 79 år. Merker du alderen?»

- Ja, det er klart. Jeg er blitt mye svakere i armene, men kompenserer litt med teknikk. F. eks når jeg skal stramme et fortøyningstau, så står jeg ikke bare og drar i det, men brekker det og tar inn



Anders veileder skøytene i havn under havnefestivalen

slakken bit for bit. Jeg blir fortere sliten av å holde på med Frithjof. Jeg bærer ikke 20 kilos sekk til hytta lengre heller, men overlater 8-10 kilo til bikkja som bærer kløv.

Jeg går heldigvis ikke på noen medisiner.

Hvordan holder du deg så sprek?

- Ikke godt å si. Jeg trener ikke, men har mange praktiske gjøremål og går turer med bikkja hver dag. Også tar jeg en røyk i ny og ned, men det kan vel ikke være der det ligger, smiler Anders.

Alt av trykksaker
Tidsskrifter
Bøker

Profileringsartikler
Klær
Reklameskilt m.m.



Høgenhallveien 12 - 3158 Andebu
90 14 68 25
E-post jo@printkonsult.no

**HILDE'S
RENHOLD AS**

FAGMESSIG RENHOLD

**Off. Godkjent
Renholdsbedrift**

☎ 33 12 00 00

FAGBREV

Medlem:



**www.hildesrenhold.no
post@hildesrenhold.no**

TAKK TIL VÅRE ANNONSØRER

for den gode støtten de gir Frithjofs Venner

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

TORSTRAND



BLOMSTER

TELEFON 33 18 12 76



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
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

Pga færre størrelser: Offwhvite Str. 12-13 år og XL. Marineblå 12-14 år, S (stor i str) og 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.

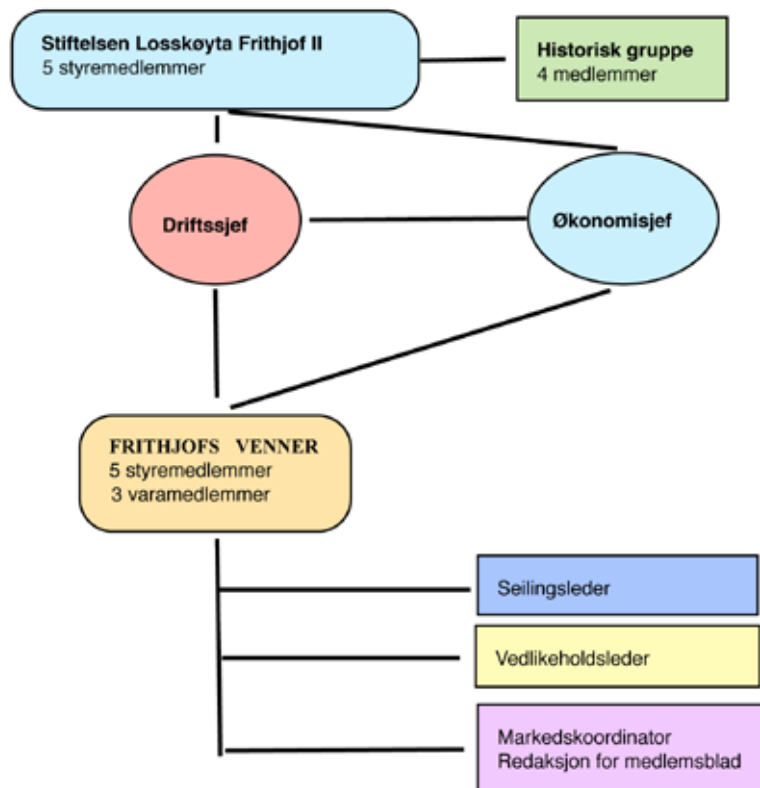
Skal du flytte?

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.

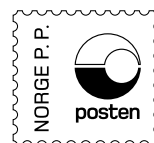
FRITHJOFS VENNER

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/	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	
Styrmedlem	Einar A. Andersen	Vestre vei 29 1397 Nesøya	post@nestinvest.no	922 63 340	
Styremedlem	Vigdis Mette Amlie	Trygvesgate. 15 3267 Larvik	vigdisamlie123@gmail.com	980 44 105	
Sekretær	Magne Gaasemyr	Sanden 16 3264 Larvik	magne.gaasemyr@gmail.com	982 98 472	
Styremedlem	Geir Foss-Pedersen	Eidgata 4, 3264 Larvik	gfpeders@gmail.com	909 83 464	
Styremedlem	Svein Flusund	Rogneveien 5 3290 Stavern	sflusund@online.no	992 90 804	
Varamedlem	Elin Kragset Vold	Oterøyveien 2,	elin.kragset.vold@vtfk.no		
Varamedlem	Hans Petter Skontorp	Rødbergsvingen 4, 32627 Larvik	hans.petter.skontorp@live.no	979 77 977	
Varamedlem	Linda Nilsen Augland	Fjellvikveien 4 3280 Tjodalyng	linda@augland.net	920 53 061	

Andre sentrale funksjoner					
Funksjon	Navn	Adresse	E-post	Mobil	
Dugnadsansvarlig	Dag Ottar Vold	Oterøyveien 2 3260 Larvik	dag.ottar.vold@norconsult.no	454 04 424	
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	913 33 386	
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 400,- pr. år)
Adresse:	☐ Familiemedlemskap (kr 500,- pr. år)
Poststed:	☐ Pensjonister (kr 250,- 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