

FRITHJOF II

Høstens medlemsnummer



«Ordfører Øyvind Riise Jenssen gratulerer Frithjof og mannskap med seieren i Cutty Sark med overrekkelse av en gavesjekk».

FRITHJOF S VENNER

Medlemsblad nr. 2 - 2001



**MEDLEMS-
BLAD FOR
FRITHJOF'S
VENNER**

**Redak-
sjonen:**
Fredrik
Lange-
Nielsen
Marit Ønvik

**Bladets
adresse**
Frithjofs
Venner
Postboks 134
Sentrum
3251 Larvik

Bankgiro.
7143 20
46677

**Venne-
foreningen:**
leder
Tove Akre,
Sisselrot-
veien 4
3261 Larvik

Sats/layout
Print Konsult
3240 Andebu

Trykk
Stokke trykk
Vivestad

*Takk til alle
bidragsytere.
Ideer til stoff
og bilder er
velkommen*



Jubileumsboka “Losskøyta Frithjof - 100 år med Losing og Lystseilas”

Vil du glede en båtentusiast, så henvend deg til:

Krohn Johansen Forlag
Elveveien 21
3262 Larvik-Tlf. 33 18 11 04

Pris: kr. 100,-
Ekspedisjonsgebyr: kr 29,-
Porto: kr 25,-

Innhold

Side

Organisasjonsmodell	
Lederens hjørne (husk bilde av leder)	
Referat fra generalforsamlingen	
Årets barnetokt 25.- 27. juni	
Sommerdager med Frithjof	
Til topps i Cutty Sark for tredje gang	
Oppsummering av sesongen (Fredrik ettersender)	
Å seile for livet	
En hvalfangstrevolusjon- opphalingslippen akterut Kystleden og Stavensodden fyr- en fortsettelse «Gustava`s» forlis	

Organisasjonsmodell

Venneforeningens styre

Leder:

Tove Akre
33 12 78 20

Nestleder:

Hans Petter Skontorp
33 18 28 45

Kasserer:

Grethe Teigen
33 18 68 05

Sekretær:

Kate E. Edland
33 12 59 20/99 72 30 96

Styremedlemmer:

Anne Thorenfeldt
Brit Lehne

Varamedlemmer:

Åsta Hagen
Ingun Helsing

Stiftelsens styre:

Leder Bjørn Terje Løwer
Larvik Sjøfartsmuseum

Kasserer Liv Hem,

Larvik Bys Vel

Sekretær Marit Ønvik,

Brunlanes Historielag

Styremedlemmer:

Tove Akre, Frithjofs Venner

Grethe Teigen, Frithjofs Venner

Egil Jahre,

Vestfold Fylkesmuseum

Bjørnulf Bernhardsen,

Tjølling Historielag

Øyvin Lauten, Frithjofs Venner

PR gruppe:

I virksomhet ved større arrangementer.

Dugnad:

Vårpuss/ Vedlikehold hele sesongen, Anne Thorenfeldt,
33 18 11 81

Seiling:

Ronald Nilsen, 33 18 68 05

Historie om båten:

James Ronald Archer,
33 12 62 98

Driftssjef:

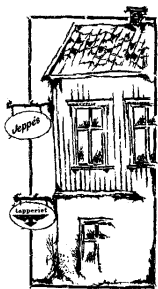
Øyvin Lauten, 33 19 74 91

Medlemsblad:

Fredrik Lange- Nielsen,
33 12 57 05

Marit Ønvik,

33 18 85 81



Vi treffes på

Jeppés

- Gi hverdagen din opplevelser!

Larvik a/s

Storgaten 24 - N-3256 Larvik





Kjære Frithjof venn.

Sjelen går i ca. 6 knop. Å seile går omtrent så fort som å sykle langs en kjerrevei, og som med hest og vogn på 1800-tallet. Går det fortere, blir sjelen etter.

Er det ikke slik vi kjenner det når vi tar Frithjof II i besittelse på våren etter vårpussen. Mange slike gode stunder er blitt opplevd på Frithjof II i dette året. Det har vært en begivenhetsrik sommer med lange seilaser. Det har vært mye natur, mye vær og mye hygge. Seilaser har blitt gjennomført med det ypperste vi har å by på av sjømannskap i vår nærhet. Gratulerer til skipper Øyvinn og mannskap. Cutty Sark vant der jo i deres klasse.

Et vellykket barntokt har vi også gjennomført i sommer. Kan det finnes noe bedre enn glade barn på ei seilskute sammen med voksne som bryr seg? Takk til skipper Anders og hans flotte mannskap. Eller hva med Britts glade ansikt bak sjørøvermaska sammen med forventningsfulle små sjørøvere på skattejakt ute på «sjørøverøya» i Stavern? Eller de gode opplevelsene som vi kan bidra med når vi seiler med Solveigs Hus. Jeg vet ikke noe bedre jeg.

Dette skaper tiltro for videre framdrift av dette miljøet som igjen gjør at denne båten flyter. Vi har også sett at Frithjof II får mye oppmerksomhet. Når vi følger båten vår rundt i de ulike havnene oppdager vi, at vi er så helt klart med blant de som blir i-gjenkjent, og det skal vi takke hverandre for. Det er med på å skape den opplevelsen av fellesskap vi har i venneforeningen som er så unik.



Jeg har nå vært leder i snart tre år og har erfart at det er mange i vår forening som har stayerevne. De som står på og gjør det med glede, med kjærlighet til båtsmannskap, tamp og saltvann. Jeg beundrer dere, og har også beundring for den evnen dere fremviser til å kunne være uenige, men samtidig legge det på hylla når en har fått «revet det av seg». En god egenskap, og nyttig i vårt miljø som krever takhøyde. Takk for at dere viser fram disse egenskapene.

Det har vært mange nye venner om bord. Jeg vet at nye medlemmer har fått tatt båten vår i besittelse og blitt fascinert. Jeg vet at mange nye venner er blitt medlemmer, og jeg takker dere hver i sær for at dere vil være med oss. Enten som enkeltmedlem eller hele familier. Jeg vet at noen av dere også vil være aktive i forbindelse med båten og dere blir kontaktet etter hvert. Eller ta kontakt - hva med å møte på mandag ettermiddag i båten når den verste vinterkulda har lagt seg? Frithjof II har jo funnet plassen sin nå, ved loskaia i Stavern. Der skal den ligge i vinter, så veien finner du.

Arbeidet med Frithjof II varer jo omtrent året rundt. La oss allikevel ta vinteren i favn med de opplevelsene vi har fått i sommer, det som er godt å vite er at de bare ligger å venter på oss en liten stund nå, så er vi der igjen.

En takknemlig Tove



Stiftelsen Losskøyta Frithjof II

REFERAT FRA GENERALFORSAMLING 10.10. - 2001

Tilstede: Søren Ø Hellenes, Frithjofs Venner
Grethe Teigen, Fritjofs Venner
(ny rep fra FV da SØH går ut)
Tove Akre, Frithjofs Venner
Liv Hem, Larvik Bys Vel
Egil Jahre, Vestfold Fylkesmuseum
Bjørn Terje Løwer, Larvik Sjøfartsmuseum
Øivin Lauten, Driftssjef Frithjof II

Fraværende: Marit Ønvik, Brunlanes Historielag
(meldt forfall)
Bjørnulf Berhardsen, Tjølling Historielag

Årsberetning

Årsberetningen ble lest opp og godkjent med flg. tilføyelse i avsnittet reparasjoner «(fokk og klyver)» etter nye seil. Årsberetningen sendes Brønnøysundregisteret.

Regnskap

Regnskapet ble gjennomgått og godkjent. Underskuddet, kr 123.985,65 skyldes i hovedsak en del større reparasjoner. Det er utarbeidet «Note» til regnskapet. Regnskap m/ note sendes Brønnøysundregisteret. På spørsmål om utsalgspris på Frithjof II boka ble det opplyst at bokhandlere selger denne for kr 100,00. Det ble vedtatt at restopplaget selges for kr 100,00.

Konstituering

Leder	Bjørn Terje Løwer
Kasserer	Liv Hem
Sekretær	Marit Ønvik
Styremedlemmer	Tove Akre Grethe Teigen



Egil Jahre
Bjørnulf Berhardsen
Øyvinn Lauten

Økonomisk situasjon

Økonomisk oversikt for 2001 viser utgifter på ca kr 84.000,00. Pr dato resulterer dette i et underskudd på ca kr 15.300,00. Larvik Motor viser velvilje med delbetaling av kostnaden for motoroverhaling. Det arbeides videre med å skaffe til veie midler. Grethe Teigen ga en kort orientering om økonomisk situasjon i Frithjofs Venner. Kasserer hadde innhentet tilbud fra Larvikbanken. Tilbudet er bedre med hensyn til både innskudds- og utlånsrente enn hva dagens tilbud er i DnB. Det ble vedtatt å bytte til Larvikbanken. Leder mente at det ville være en fordel at også Frithjofs Venner skiftet til Larvikbanken.

Skøyta tilstand

Driftssjef orienterte om skøyta. Av reparasjoner er det ønskelig og skifte ut puller(e) forut.

Av fornyelser ble nevnt:

- Nytt storseil
- Stativ og formsydd presenning for vinteropplag
- Ny maling (ådring) i ruffen
- Nye termiske redningsvester ble påbudt fra 31 mars 2001, avhengig av sertifikatfornyelse. Grunnet leveringsvansker er det seilt med «gammel type» siste sesong. På møtet ble det opplyst at termiske redningsvester, godkjent av Sjøfartsdirektoratet, *ikke* er godkjent av EU.
- For bedre og sikrere kokemuligheter om bord er det ønskelig med propan. Driftssjef arbeider videre med ovennevnte og fremlegger kostnadsoverslag.

Bjørn Terje Løwer
Leder

Søren Ø Hellenes
Sekretær

Søren Ø. Hellenes ble overrakt blomster med takk for god innsats gjennom flere år.



Årets barnetokt 25. - 27. juni

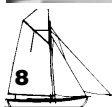
Av *Kate E. Edland*

Dagen for avreise var der... solen var framme og himmelen blå... Skipper Anders, Vidar og Eli var der sammen med 15 forventningsfulle barn. Journalisten fra ØP var kommet for å intervjuere ungene før avreise, – men hvor var Kate og provianten???

Intervju av ungene ble foretatt, uten at provianten var i sikte... Tiden måtte nyttes godt, og det er skipper Anders flink til. Han holdt et mann over bord kurs, for å korte ventetiden. Nyttig kurs å ta med seg, og den tøffe karen som tok jobben med å hoppe på sjøen, var Atle.

«Musikk og sang av skipper Anders og mannskap Vidar».

Endelig etter en times venting, kom en fortvilet Kate med nok proviant til alle, for 3 dager. Butikkens frysedisker hadde vært bortimot tomme etter St.Hans, så det å skaffe pølser og hamburgere til denne gjengen hadde ikke





vært lett. Etter utallige forsøk i flere butikker, så valgte Kate tilslutt å prøve noe nytt - nemlig vårruller. Det skulle senere vise seg å være veldig populært.

En liten innføring i spillets regler.

Med provianten vel om bord, seilte alle lettet bort fra brygga i Stavern. Etter spørsmål fra skipper Anders om hvor kursen skulle gå, så kom det fra gjengen: «Det er Stråholmen det... Vi har det så godt der, både store og små - så det er ikke noe å lure på».

Seilturen gikk raskt unna og snart var tiden der til å legge til på Stråholmen. - Det gikk greit å få all bagasjen på land. De største hadde siden i fjor blitt store gutter. I år ble det 2 leirplasser, en for de store guttene og en for alle oss andre. Det var veldig spennende å plage hverandre litt, men så er det fort gjort å gå for langt med å plage - og da blir det mye å rydde opp i...

Dagene gikk med til å dykke, ro og fiske krabber. Det ble mye bading på de tøffeste, og en morgen var det så deilig at frysepinnen Kate, likegodt tok sitt morgenbad.

*Forts.
neste side*



Det er viktig og kose seg når vi er på tur og måltidene blir en stor del av kosen. Vi lever uten å bruke klokka hele tiden, og lar magen få bestemme litt når vi skal ha mat. Barnetoktet er lagt opp slik at ungene skal ta del i det meste. Derfor blir de helt i fra starten delt i grupper. I tillegg ble det lagt vekt på at ungene skulle bidra med noe de selv hadde laget. De måtte selv finne ut hva de ville gjøre, og etterpå fremføre dette.

Her ble det mye bra, og mange fremførte på en glimrende måte. - Øyvind, hadde vi oppfattet som veldig stille. Han overrasket med å synge gruppas vise - foran hele gjengen - som om han ikke hadde gjort annet hele livet. Vebjørn synes det var gøy med rapp og så likte han veldig godt å ligge i telt.

Det er moro å se hvordan ungene samarbeider, lærer å ta hensyn til hverandre. Skipper Anders er go' og gir oss ro og ros eller ris etter behov.

Lørdag kveld hadde vi en fin samlingsstund nede på stranda. Da ble vårrullene og mye annet godt fortært. Gitaren var med og Anders dro i gang med Frithjofs vise. Noen andre kjente ble det også, men disse ungene er ikke spesielt glade i å synge – så adjektivhistorien til Anders ble morsommere, og ikke minst deres egne fremføringer.

Melsom & Melsom



Rekkevik brygge 50

Postboks 1258, 3254 Larvik

Tlf.: 33 12 70 72 - Fax: 33 12 66 75

LARVIK VULK

FARRISEIDET — N-3250 LARVIK



Det var stor spredning i alder på disse ungene, men det gikk greit og vi oppdaget Kristian spesielt gode egenskap til å ta seg av de yngste. De største fikk noe større frihet, og hadde mulighet til å utforske øya alene. Det var ikke så langt de kunne komme, for det var vann rundt på alle kanter.

Dessverre tar alt slutt en gang, og det gjorde også årets barnetokt. Det er vemodig å pakke sammen teltene og ta farvel med den lille husklyngen, som er hjertet på Stråholmen...

Nok en gang hadde vi vært heldige - 3 fine godværs dager - det er som å være i en annen verden her ute i havet.

Tenk at det er et helt år til neste gang...

GENERALFORSAMLING

Generalforsamling avholdes
28. februar 2002 kl. 19.00 på Hospitalet.

Frist for innsending av saker til behandling på
generalforsamlingen må være styret ihende
senest 15. januar.

Hilsen styret



Til topps i Cutty Sark for 3. gang

Ved Fredrik Lange-Nielsen

Flere tusen mannskaper fyller torget til trengsel søndag 6. august 2001. Skutevimpler svinger over mengden. Jubelen bølger mot glade premievinnere som får gå trinnene opp på scenen og motta kongelige håndtrykk før de kan løfte sin premie mot alle deltakerne i Cutty Sark og motta sin hyllest.

For tredje gang på 8 år får de høre «And the winner is... Frithjof two!» Cutty Sark veteranen Øyvind Lauten henter sitt andre seierstrobe i denne seilasen. Med seg opp har han Ida Lange-Nielsen som med sine 16 år har eksistert nøyaktig like lenge som Frithjofs Venner. Sammen med Erling Augland, Anders Bruusgaard, Karen Bruusgaard, Ida Lauten, Vegard Nilsen og undertegnede har Øyvind



igjen vunnet anerkjennelse for norske losskøyter generelt og båtbygger Thor Jensen spesielt. Han har også bygget lystfartøyet «Wyveren» som til tross for sitt overlegne fartspotensiale under de rådende vindforhold likevel måtte seg slått av Frithjof med en drøy time på korrigert tid.

*To glade
vinnere
skinner om
kapp med
messing-
trofeet.
Skipper
Øyvind
Lauten og
yngstejenta
Ida Lange-
Nielsen.*



Starten for seilassen gikk utenfor Bergen om kvelden mandag 30. juli. Høye bølger og 12 sekundmeter fra vest ga fordel til båter med lang vannlinje og mye duk. Frithjof kom relativt godt ut til tross for at vi krysset startlinjen 5 -10 minutter for seint etter en voldsom seil-og-motor «spurt» mot start. Linja lå lenger ut en vi ante. Vi trodde vi hadde nok tid til å legge bi og spise middag før vi gikk utaskjærs, men det hadde vi altså ikke.

Havet var grått. Himmelen likedan. Konturene av start-fartøyet løste seg opp og fløt ut i horisonten. Store krefter røsket i seil og mast. Luft og vann. Elementene hadde overtatt arenaen.

Frithjof brøytet seg sydover i 8 knops fart. Vinden pisket inn på tvers. Rekka fosset gjennom vannet i le. Vi sløret unna alt remmer og tøy kunne holde. Toppseil hadde vi ikke bruk for. Vi hadde festet en gaier til gaffelbomnokken slik at vi fikk optimal trim på storseilet. Øyvinn og Ida hadde første vakt fra 20 til 24. Wyveren og Astrid Finne



Stø kurs mot start.

*Forts.
neste side*



med sine 60 fot trakk langsomt fra som rimelig var. De andre konkurrentene i vår klasse måtte ligge utenfor synsvidde akterut. Vi så noen, men de tok ikke merkbart innpå. Etter noen timer passerte noen få moderne skarpseilere som hadde startet etter oss. Selv begynte vi å ta igjen større båter fra klasse B som for eksempel skonnertene Svanen og Anna Rogde. Da Fredrik, Vegard og Ida overtok roret ved midnatt var konkurrentene blitt til hvite, grønne og røde lys i mørket.

Anders og Karen avløste hundevakta kl. 4.00. Da var en ny dag i ferd med å bryte frem over den runde horisonten. Vinden hadde avtatt noe i mot slutten av vakta. Kl. 9.00 skinte solen og Frithjof sløret bedagelig av sted foran en 7-8 sekundmeters bris. Konkurrentene hadde stort sett gått lenger vest enn oss da vi passerte ca 10 n. mil utenfor Utsira. Vi hadde gjort unna 90 mil på ca 15 timer og hadde allerede seilt nesten 1/3 av distansen.

Toppseilet kom opp, og vi kunne skimte den første skværiggeren foran oss i kikkerten, Alexander von Humbolt med sine grønne seil. Vi så også en spinnaker foran oss, men den dro langsomt fra oss med kurs rett mot Horns rev og Esbjerg. Frithjof fulgte samme kurs som spinnakeren langt der fremme. Med duken godt spridd ut til begge sider og bommen låst mellom preventer, bomløft og storseilskjøte, lenset vi trolig bedre enn de fleste i feltet. Det å



Sinterco a/s, postboks 1254 Øya, 3254 Larvik Tlf. 33 15 65 20. Fax: 33 15 65 21
Bankgiro: 7143 05 12255. Postgiro 0824 0787629. Foretaksnr.: NO 950 034 017 MVA
E-post: post@sinterco.no Internettadresse: www.sinterco.no



stabiliserer bommen og gaffelen så godt til tross for rulling og lite vind var et nytt triks som ble utviklet denne dagen. På den måten klarte vi å hindre at bommen slang i noen retning selv om båten rullet og unngikk å dyppe bommen i sjøen. De andre skar ut mot vest, trolig for å beholde større hastighet når vinden løyet.

Utpå ettermiddagen skyet det over og vi fikk mer vind. De første resultatene viste at Wyveren, Astrid Finne og Jens Krogh lå foran Frithjof som lå på 5 plass av ca 20 båter i klassen. Vi visste imidlertid at denne dagen med svakere vind og lens nok hadde flyttet oss oppover resultatlisten. Vinden frisket på utover kvelden og natta. Sjøene ble større og det ble tyngre å styre. Vi tok toppseilet ned mens det var lyst. Det ble en forrykende lens med kuling i ryggen gjennom natterørket. Den beste vakta klarte en gjennomsnittsfart på 8 knop over 4 timer. Rormannen kjempet med en beinhard og egenrådig rorkult for å beholde kontrollen over båten og unngå broacher. Utover morgenen dreide vinden noe mot vest og vi fulgte på med en noe østligere kurs. Utpå dagen hadde vinden roet seg nok til at vi igjen kunne sette toppseilet. Hvordan vi lå an, visste vi ikke, for vi hadde ikke fått rapportert våre posisjoner.

Ved middagstider kunne vi også ta inn spristaken og legge kursen litt vest for ytre merke ved Horns rev. Utpå ettermiddagen fanget vi opp Wyveren som oppga sin posisjon på radioen. Vi plottet inn posisjonen. Rett vest! 7-8 n. mil unna. Vi hadde tatt igjen Wyveren! Da vi skulle gi posisjonen kl 19, fikk vi kontakt med Wyveren som formidlet vår posisjon videre til følgefartøyet. Ettersom vi nærmet oss Horns rev, dreide imidlertid vinden og vi måtte seile så høyt som overhode mulig. Det ga plutselig Wyveren et overtak som vi snart fikk bekreftet med det blotte øye. Ute i horisonten mot vest dukket en prikk opp noe forenom tvers. Kikkerten gjorde det mulig å identifisere en galeasrigg. Det måtte være Wyveren. Sjansene for å gå foran over mållinja syntes små, men slå den på korrigert tid burde vi klare. Noen timer seinere lå vi i kjølvannet til

*Forts.
neste side*





*«Lauten-
latteren» satt
løst da seie-
ren var vel i
havn.*

Wyveren og en moderne bermudarigget skonnert, «Dark Horse», som hadde passert oss i løpet av de siste timene. Utrolig at vi hadde holdt en slik skarpseiler bak oss helt til nå. Før vi krysset mållinjen ca kl 02 hadde også Kukri, en annen moderne båt passert. Vi visste at vi hadde slått Wyveren som hadde ledet tidligere i løpet, men vi visste ikke om det ville holde til seier før resultatlistene ble slått opp neste dag.

Det viste seg da vi kom inn, at selv blant de moderne båtene var det få som hadde kommet før oss i havn. Frithjof hadde levert nok en forbløffende innsats i Talls Ships race. De foreløpige resultatlistene kom opp i løpet av formiddagen. ...**and the winner is...**



Oppsummering av seilsesongen 2001



En oppsummering av loggen for seilsesongen 2001 viser at Frithjof II har vært mye i bruk. Chartervirksomheten har vært noe mer begrenset i år enn tidligere. Til gjengjeld har det vært flere turer og arrangementer for medlemmer. Seilingsinntektene i år er ca kr. 63.000. (Kr.76.000. i 2000)

Frithjof II har deltatt på følgende:

- Tokt til Skagen, Lyngør, Svenner og Marstrander.
- Barnetokt til Stråholmen
- Cutty Sark, Færdern, Svennerregattaene, regatta forbindelse med Colin Archer-dagene og Vestkustens Segel-skutetreff.
- St. Hans-tur for medlemmer og tur med styret i Frithjofs Venner
- Sjørøvertokt for barn i forbindelse med glade dager i Stavern
- «Dynekilslaget» i Stavern
- Filmopptak med NRK

*Ronald Nilsen
seilingsansvarlig*





Å seile for livet

**Tilegnet skipper Tore Gustad og samtlige skøytemann-
skaper ved Redningselskapets 100- års jubileum
7. juni 1991.**

Å seile - seile for Livet!
Igjenom ett hundre år
Var dette vår enkle gjerning
Og er det- i dag som i går.
Om hyra var skranten til tider
Så fant vi den like fullt god.
For *målet*- når vi heiste seilet
Var noe hvert barn forsto.

Å seile- for selveste Livet!
Om det har hver skårunge drømt.
Å kunne se draugen i «auan»
og spømte en skrå mot skrømt.
Å være en topplanterne
Som svinger Storhavets takt
og lyser:» Hold fast der ute!
Vi kommer! Vi er på vakt!

Fra fiskerstuene kom vi.
Der rådet en gammel tro:
Er granner i nød på havet
da gjelder det *en* lov: Å *ro*!
Å ro mot snedrev og mørke.
Fatt grep om din egen gru.
Det hendte folk rode i døden.
Det kjentes som svik å snu.



På havet er hovmodet hjemløst.
Den sterke blir liten og skremt.
Den stolte kan lære av brottet
Å be til en Gud han har glemt.
Men stormen er til for å møtes!
Og mørket er daggryets mor.
Stor lønn er å legge til brygge
med nyberget liv om bord!

Vel finnes det storm uten nåde,
som mennesket selv har skapt.
For grådige, blodige hender
Har vergeløst liv gått tapt.
Den hånden som dreper og øder-
Når manglet den makt eller mynt?
Men hånden som søker å lindre
Er tom, før den knapt fikk begynt.

Det tuskes med livet på jorden!
Det legges en kynisk kabal.
Kom, kjøp mine tenkende bomber
Med høy teknologisk moral!
Hva byr du for tanks? For mikrober?
Raketter av siste modell?
Samt giftgass til barn og til bønder.
De dør snart av sult likevel.

Mot dette er *ett* svar, en gjerning:
Få seilene opp - i tross!
Med liv skal alt levende vernes!
La *det* bli en arv etter oss.
Det står i vårt kjølvanns skumskrift -
Har stått der i hundre år:
At noen må seile for livet!
I morgen. I dag. Som i går.

Fra fløyterens hjerte av Erik Bye



Sommerdager med Frithjof

Alle sto klare på brygga, i Stavern. Jeg så mange kjente og ukjente. Alle hadde masse med seg, ihvertfall jeg! Så gikk vi opp i båten for å rydde på plass sakene våre.

Etter det vinka vi farvel til foreldre og søsken. Vi hadde grupper på båten som vi skulle fordele oppgavene på.

Jeg var på en jentegruppe som het Oslo, tror jeg,! De andre husker jeg ikke! Det var kjedelig, men også litt gøy!

Etter det hadde vi fri, helt til mat. Da kjeda jeg meg veldig og ble veldig kvalm.

Da det hadde gått en lang stund, kom vi fram. Stråholmen kom vi fram til. Fint stille sted, det var det stedet vi var i fjor også.

Med en gang vi kom frem begynte vi å sette opp telt. Jeg hadde et stort telt for meg selv. Vi spiste mat etter det. Så var det kvelds, alle hoppet opp i soveposen sin, og prøvde å sove. Det ble litt bråkete først, men til slutt fikk vi søvn.

Neste morgen våkna jeg tidlig, fordi guttene bråkte. Vi fikk en god frokost etter alle hadde stått opp. Etter det bestemte guttene at de skulle ta en liten båt, å kjøre ut til en øy som de var på i fjor, å fiske. I mens badet jeg og noen andre fra båten. Det var mange brannmaneter, men vi brydde oss ikke. Jeg og noen andre svømte over noen maneter og det var ikke gøy!

D gutta kom hjem, hadde de mange fisker!
Heldigvis spiste vi ikke de til mat!!!!

Den siste morgen dro vi på tur, lang, men ok! Vi dro ganske tidlig og spiste om bord. Den siste tiden sov eller hvilte alle seg på dekk, det var deilig!!!!

Da vi kom til Stavern igjen, sto alle foreldrene på brygga og vinket velkommen.





«På hjemtur med litt sjø, ungene ligger som fluer».

Da vi kom fram fikk vi tildelt diplom, jeg fikk diplom for å ha badet så mye, så jeg ble kalt «svømme jenta» !!!!

Det var kjempe gøy!!!!

Dette er spennende folkens, dette bør DU prøve!!!!

Oda Toresdatter Aas



En hvalfangstrevolusjon - opphalingsslippen akterut

Peder Melsom har skaffet oss et innblikk i rederiet Melsom & Melsoms bidrag til utviklingen av hvalfangsten i Vestfold. Stoffet er hentet fra Hvalfangerselskapet Globus' 25 års jubileumsskrift ved Ø. Næss

Hvalfangsten har lange tradisjoner i Vestfold. Svend Foyn fra Tønsberg utviklet granatharpunen i 1868. Den gjorde det mulig å jakte på finnhvaler. Denne hvalsorten lot seg ikke fange på gamlemåten med håndharpun kastet fra åpne robåter. Finnhvalene var raske og sank når de ble drept. Granatharpunen ga startskuddet for nordmennesenes utvikling av den moderne hvalfangst. I tidsrommet fra 1868 til 1904 ble finnhvalen beskattet så hardt på kysten av Nord Norge at hvalfangst her ble forbudt.

C. A. Larsen fra Østre Halsen fant ut man kunne drive hvalfangst i Antarktis med utgangspunkt i en base på Sør Georgia. Det ble utviklet flytende hvalkokerier som ble stasjonert ved land. Dette krevde imidlertid konsesjoner, og omkring 1914 kom Larsen på ideen å drive hele fangsten og bearbeidingen av hvalen i åpent hav - pelagisk hvalfangst.

Det var imidlertid ikke ukomplisert å flense (skjære av spekket) hvalen ved skutesida i åpent hav. Det ville åpenbart vært en fordel å fått hvalen om bord, men hvordan? Allerede i 1906 og 1909 ble det gitt patent på løsninger på dette problemet blant annet til kaptein Nils Olsen fra Larvik. Det var likevel ikke før i 1922 at problemet ble løst på den måten som siden ble vanlig. Den 12. september kunne kaptein Peter Sørllle fra Sandefjord motta sitt patent på opphalingsslippen akterut. Sørllle var selv erfaren hvalfanger. Han hadde sett hvordan landstasjoner halte



hvalen opp på slipper og registrert hvor svakhetene kunne ligge. Kunne det la seg gjøre å konstruere en slipp i akterenden på kokeriene? I så fall; hvordan få plass til roret?

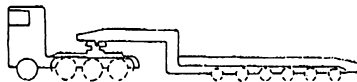
Sørllø søkte bistand på Framnæs mek verksted på samme tid som kaptein Carl Anton Larsen utrustet kokeriet «Sir James Clark Ross» på 12 000 tonn dødvekt i 1923. Dette kokeriet var det største man til da hadde sett og synet må ha styrket Sørlløes tro på at det skulle la seg gjøre å bygge en opphalingslipp når det kunne bygges så store fartøyer. Her var dekksplass og arbeidsrom og i et så stort kokeri kunne det ikke være vanskelig å opparbeide hvalen på flenseplan om bord.

Det var blitt vanskelig å få lisens for hvalfangst på et drivverdig felt i 1923. En skulle derfor tro at det ville vekke interesse å kunne fange hval uten å måtte søke konsesjon slik en kunne ved pelagisk hvalfangst. Når ideen likevel ikke vant gjenklang til tross for Petter Sørlløes forsøk på å skape interesse for sitt patent, kan det skyldes at de gamle konsesjonsselskapene allerede hadde de nødvendige lisenser og derfor ikke hadde behov for nye løsninger.

På ettersommeren i 1924 kom han imidlertid i forbindelse med kaptein H. G. Melsom, Nøtterøy, en erfaren fangstmann som Sørllø kjente fra tidligere da Melsom hadde vært fangstbestyrer og Sørllø skytter. Det ble et

*Forts.
neste side*

**GUSTAVSEN'S
TRANSPORT AS**



Transport av anleggsmaskiner og tunge kolli.

Hegdal, 3261 Larvik - Tlf.: 33 16 58 50



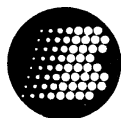
historisk møte som innledet en ny gullalder i norsk sjøfartshistorie - nemlig den pelagiske hvalfangsten i Sørishavet. H. G. Melsom så hvilke enorme muligheter som lå i det å kunne fange og bearbeide hvalen i åpent hav langt fra land. Den nye metoden åpnet nye store havområder for hvalfangst samtidig som fangsten kunne drives langt mer rasjonelt. Sørille fikk nå den oppmuntring han trengte for å gå videre med utviklingen av patentet. Samtidig etablerte kaptein H. G. Melsom selskapet «Globus». H. G. Melsom var på det tidspunktet en av innehaverne av skipsrederiet Melsom & Melsom som hadde kontorer på Nanset. Hans kompanjong var fetteren kaptein Magnus E. Melsom, Nanset. Da H. G. Melsom forela ham planen om å utnytte Sørilles patent med et stort kokeri for pelagisk hvalfangst, ble også Magnus E. Melsom fengslet av de perspektiver som de nye driftsmetodene åpnet for. Det er nok mulig at Sørilles ideer kunne blitt realisert uten Melsom & Melsom, men sikkert er det ikke. Hadde en annen nasjon utviklet denne metoden først, ville Norge og Vestfold gått glipp av et økonomisk eventyr som nesten kan



sidestilles med dagens oljeutvinning.

Petter Sørllle selv har fortalt at han fikk ideen allerede sommeren 1912. Han lå nede i Sydhavet ved iskanten og ventet på at isen skulle løsne så de kunne komme i havn og begynne fangsten. Noen fangst ute i isen slik det ble vanlig senere var det ikke mange som tenkte på. Ikke var de rustet for det heller. Kokeriene var primitive og hadde begrenset med vann. Men rundt dem var det ubegrensede mengder hval. De store dyrene strøk langs båtene og blåste så det dundret uten å ha noe å frykte fra hvalfangene. Det var da Sørllle fikk tanken om å bygge en fast opphalingslipp inni fartøyets akterende. Han fikk laget en modell av anordningen, men ideen ble liggende i flere år mens han drev hvalfangst fra en fast stasjon i Syd Georgia. Selv etter patentet i 1922 var det få som hadde tro på ideen. Gamle hvalfangere rystet på hodet og smilte overbærende.

Endelig på ettersommeren 1924 vant ideen gehør hos kaptein H. G. Melsom og hvalfangstbestyrer Thoralf Sørllle. Allerede våren 1925 ble kokeridamperen «Lancing» utrustet med innebygd opphalingslipp ved Framnæs Mek Verksted. Den stakk til havs 4. juni 1925. En drøy måned senere lå de første tre knølhvalene på flenseplanen, og de etterfulgtes av hundreder. Det viste seg snart at også blåhval og finnhval med letthet kunne hives om bord på «Lancing» til flensing og lemming.



BIL-SERVICE

VOLVO

RENAULT

BIL-SERVICE Personbiler AS Larvik
Sagveien 2 - 4, Postboks 2095
3255 Larvik

Tlf.: 33 13 66 66
Fax: 33 13 66 67



«Gustava's» forlis

Av Ole Nalum

Fra Nesjar - Års- skrift Brunlanes historielag- 1981- 1982

Jeg skal her fortelle litt om et forlis i Naverfjorden i 1889, slik det ble meg fortalt av min gamle venn fra barneårene, Ole Nalum Larsen.

Hendingene hadde sikkert gjort et sterkt inntrykk på ham, for han snakket om det flere ganger. Hver gang ble det fortalt med samme nøyaktighet. Men siste gangen var det en liten forandring. Ikke på selve beretningen, men hans sanser begynte vel å svekkes og da het det:

«Da din far og jeg var ute og tok opp mannskapet på «Gustava»... Han tenkte vel ikke over at min far var den gang 2 1/2 år og ikke kunne gjøre særlig nytte for seg i dette tilfellet. Det var jo min farfar Ole Hansen Nalum som var med.

Først noen ord om Ole Larsen. Han var så vidt jeg vet fra Gubba, og da han drev som fisker, ble han ofte blant kollegaer ofte kalt «Gubben». Han var født i 1859 og ble i 1887 gift med Christine Torgersdatter Løvald. Hun hadde kjøpt gård på Nalum i 1882, denne solgte de igjen i 1889. De bygde seg så hus nærmere sjøen, og han begynte å drive fiske, noe han holdt på med resten av sitt yrkesaktive liv.

Hans kone som i daglig tale ble kalt Stina, var en del eldre enn ham, og det ble fortalt at hun hadde vært hans barnepike, og at hun allerede da hadde bestemt seg for at han skulle bli hennes mann. Hun døde forholdsvis tidlig og var barnløs.

Ole Larsen var i alle deler en ærlig og hederlig mann som var aktet og respektert av alle som kjente ham. Han var ellers ikke så lite av en original av den gamle gode skole,





«Etter maleri av W. H. Yorke, Liverpool 1887»

en type som i dag synes å være helt borte. I uværstetter sov han sikkert lite, for flere timer før det lysnet av dag var han ute ved strendene. Han hadde alltid en parafinlykt med seg, så i nattemørket var det lett for andre å følge hans vei. På den tida hendte det ofte at det drev i land litt av hvert i

*Forts.
neste side*

Vi har mulighetene. Du har valget.



Den norske Bank

LARVIK

DnB Torget 1, pb. 40, 3256 Larvik

Tlf. 33 12 30 00. Fax 33 12 30 10

TH. ALVINIUSSEN

Storg 42 Halsen, N-3260 Larvik



storm og uvær, og mye var sikkert av verdi for finneren, som på enkelte steder nesten bestandig het Ole Larsen. Dette med å være tidlig ute holdt han på med så lenge kreftene tillot det. Sine siste år tilbrakte han på Aldersheimen, der han døde i 1944.

Det hadde vært dårlig vær med flere dager med kuling av sydvest som nå var øket til full storm, og som vanlig var Ole Larsen tidlig ute i uværet, tirsdag den 10. desember 1889. Da han kom utover mot Bjerkesundet på Østsida av fjorden, fikk han plutselig høre rop om hjelp ute fra sjøen. Folkene fra «Gustava» hadde fått sett lyset fra lykta hans. Men da det fremdeles var svært mørkt, kunne han ikke se noe, men han skjønnte jo straks at det var folk i havsnød.

Han tok beina fatt og oppsøkte min farfar Ole Hansen, som var den som bodde nærmest, og i all hast ble det sendt bud til de omliggende gårder om at det var folk ute i sjøen som trengte hjelp. Det varte ikke lenge før det var samlet mange folk, og da det ble lyst fikk man se riggen på en skute stikke over vannet i vestkant av Doraskjærbåen. I riggen satt det mange mennesker som fremdeles ropte om hjelp. Dette var på den tida det store sildefisket foregikk på kysten her, og en såkalt sildebåt ble straks satt på vannet og bemannet med spreke karer.

Uværet fortsatte fremdeles så det var en stri tårn å komme utover. Disse sildebåtene var ikke særlig lettrodde, men de hadde stor bæreevne. Et hell var det at skuta hadde gått ned i vestkant av båen. Da slapp båten å komme helt inn til brottene, og her var det også vann nok... Hadde det vært på østsida hadde nok bergingen blitt svært vanskelig så lenge sjøen var så grov. Mens båten våget seg så nær som mulig og ble holdt på årene, fikk en kastet liner til folkene i riggen. De ble raskt halt over og brakt i land. De ble ført til Vestre Raugland, hvor de fleste fikk opphold, et par ble plassert på andre gårder.

Dessverre viste det seg at førstestyrmannen og kokken var blitt borte. Styrmannen var visstnok gått under dekk for å hente noe og rakk ikke opp igjen før skuta gikk ned. Det



var vel derfor han aldri ble funnet. Kokken drev straks etter i land og ble gravlagt på Tanum. Blant dem som ble reddet var kapteinens tolvårige sønn Robert. Han fikk sikkert en opplevelse han aldri siden glemte.

Sjøforklaring ble holdt på Vestre Raugland den 11. desember. Den ble administrert av edsvorne fullmektig, cand. jur Breder som formann og sjøkyndige medlemmer skipsreder Mathias Johannessen og skipperborger Th. Wurchmidt. Som kapteinens kommisjonær møtte den russiske visekonsul Ths. Arbo Høeg og for Loyds cand. jur. Magnus Oppen. Av sjøforklaringen fremgikk det at skonnert skip «Gustava», kaptein Anders Westerlund, var hjemmehørende i Åbo i Finland, den målte 312 reg. tonn og eides av S: Karlson.

Skipet var bare 13 år gammelt og i full sjødyktig stand. Skipet gikk fra Grimsby den 3. desember med kullast på 491 tonn bestemt for Kristiania.

Både journalen og alle skipets papirer gikk tapt ved forliset. Verken skip eller frakt var assurert. Kapteinen forklarte at de hele tida hadde hatt dårlig vær med sydvestlig vind av varierende styrke. Lørdag den 7. desember ble det sett noen blink som han antok måtte være Hanstholmen fyr og kursen ble satt mot Kristianiafjorden.

Mandag tiltok stormen i styrke medregn og snøtykke. Kløkkå 1500 ble det observert et lys og samtidig brenninger og brått i lo. Han la da skipet sydover for styrbords halser, samtidig som han konstaterte at stormen tiltok i styrke. Med den sterke vind og den voldsomme sjø drev skipet stadig nærmere land.

Kl. 2200 så utkikken et lys og brenninger forut og fartøyet ble da lagt rundt og vestover. Det ble satt så mange seil som hun kunne bære i uværet, og bare 10 minutter senere fikk man land om styrbord som ikke var mulig å komme forbi. Skipet ble igjen tørnet rundt, og seilene ble braset bak, mens ankeret og kjetting ble gjort klar for å forsøke en oppankring. Det ble stukket ut 30 favner på hver kjetting, men været var så ille at ankrene ikke holdt, og skipet drev rett inn på båen. Straks etter fikk hun et

*Forts.
neste side*



FØRERKORT

Her er oppskriften på hvordan du kan spare tid og penger på trafikkskolen og samtidig bli en trygg bilfører:

- Kjøp lærebok, og les teori allerede som 16-åring.
- Tren bilkjøring mest mulig hjemme. Du kan allerede da komme til trafikkskolen og få den opplæringsplanen vi bruker (progresjonen).
- Gå på teorikurs før du begynner med kjøretimer. Da kjører du riktigete hjemme.
- Begynn med kjøretimer i god tid før førerprøven, slik at det blir et samarbeid mellom de du trener med hjemme - og trafikkskolen.

Vi har
rimelige
teoriprøver
på data.



Teorikurs:

26. august
16. oktober
27. november
22. januar
26. mars
21. mai

Husk at prisen pr. time ikke gir et rimelig førerkort, men **antall** timer du kjører.

EFFEKTIV OPPLÆRING

Det er vi eksperter på

LUNDQUIST TRAFIKKSKOLE

Kort avstand fra videregående skole.



voldsomt støt slik at stormasten brakk og gikk over bord, og skipet begynte straks å synke... Da båen er bratt i vestkant, varte det ikke lenge før hun la seg over mot styrbord og gikk ned. Heldigvis stakk den gjenstående rigg over vannet, og det ble mannskapets redning.

Etter svære anstrengelser klarte de å komme seg opp i fokkemasten. Her satt de da hele natta, gjennomvåte og forfrosne, og vel med lite håp om å bli berget, inntil de fikk se lyset fra Ole Larsens lykt. Da begynte de alle å rope.

Ellers sa kapteinen at han trodde de var under den svenske vestkyst da det hendte. Det var en del uoverensstemmelser mellom kapteinen og de to vitner av mannskapet som ble avhørt, bl. a. var det dissens om hvilke fyr som ble sett. Styrmann mente at det fyr som ble peilet på lørdag var Lista, og at han på søndag så et fyr som han mente var Hanstholmen. Det er vanskelig å forstå at dette kan være riktig, at de i sydvestlig kuling skulle få Hanstholmem et døgn etter at Lista var passert. Derimot at det fyr som ble observert ved 1600- tida mandag, var Jomfruland slik som 2. styrmann trodde, dette fyr ble en time senere peilet i retning V.S.V., og da måtte de vel være i Langesund-bukta. Dette kan neppe være riktig når kapteinen allerede kl. 1500 hadde lagt skipet sydover. Det er mer sannsynlig at det Lyngør eller Stangholmen som ble peilet i den oppgitte retningen.

Det er vel mest trolig at 2. styrmannen har forvekslet fyrene eller at peilingene er feil oppgitt. 2. styrmannens vitneutsagn ble delvis bekreftet av tømmermannen som også avgav forklaring. Han fortalte dessuten at skipet ikke hadde fått ut ankrene før skipet hugg første gangen.

Ved konfrontasjon mellom begge vitner kom det fram at de muligens gikk fra Grimsby allerede den 2. desember, og ellers var det ikke enighet om når de forskjellige fyr var passert.

Det var også noe ulikt syn på andre områder, men retten fant det ikke nødvendig å avhøre flere av mannskapet. Etter at vitnene hadde erklært at de var bekjent med

*Forts.
neste side*





Her ser vi konturene av dekksp plankene. Foto Yngve Rakke, Stavern.

«Ednes Hellighet og ansvar» ble de edfestet og dimitert.

Retten fant at da skipet ligger på 8-9 favner og meget utsatt, måtte det bli å betrakte som totalt vrak, men at noe av riggen muligens kunne berges når det ble godvær. Etter at Høeg og Oppen hadde fremsatt en del bemerkninger ble retten hevet. Så langt sjøforklaringen.

I tida som fulgte etter forliset, drev det foruten stormasten, i land en mindre del ting, bl. a. en trapp som fremdeles er i bruk på Brekke. Av stormasten ble det laget flere tromlestokker, en av dem er bevart og er ennå i bruk på våren, også den på Brekke.

Hvis den nå 90 år senere forsøker å danne seg et bilde av de siste timer av «Gustava`s» ferd mot undergangen, så er det en del ting som er vanskelig å få til å stemme. Dertil er vitneutsagnene altfor sprikende.

Men det må være helt klart at «Gustava» kom inn øst for Tvistein som den gangen ikke hadde fyr, det kom først i 1908. Det er vel derfor grunn til å tro at her må kapteinens forklaring om at han trodde de var under svenskekysten, tas med. Fra den posisjonen de hadde ved 1700/1800- tida, hadde det vært naturlig å velge en østlig kurs når man skulle til Kristiania. Da Westerlund mente han var på svenskekysten har han muligens valgte en kurs mellom nord og vest for å komme opp i Kristianiafjorden. Med den avdrift han hadde i stormen kan dette være mer sannsynlig. Det er også på det rene at skipet var under full kontroll og

Gummiservice as

LARVIK

Etablert 1934 av Hans Petter Kristiansen

Tlf. 33 14 11 50 - Elveveien 25, 3262 Larvik

Fersk fisk -
delikatesser

Georg Marius Larsen
FISK - DELIKATESER

Torstrand, tlf.: 33 18 17 44



at hun lystret ror. Det kan derfor se ut til at menneskelig svikt kan være en av årsakene til at det gikk så galt. De brenninger som utkikken så kl. 2200 må antagelig ha vært Bjerkern eller Naverhella som ligger øst for Naverrenna. Da ble kursen lagt vestover og ikke lenge etter fikk man land om styrbord som det ikke var mulig å komme forbi. Dette må ha vært Årebrottet ut for Donnavaid, og det kan jo passe godt med tida. Da de igjen halset rundt, varte det nok ikke lenge før skipet drev inn på båen og der endte sin ferd for godt.

En ting som høres nokså utrolig ut er at de så lys i Naverfjorden før de grunnstøtte, det var jo både tåke og snøtykke. Og på den tida var det knapt noen som brant lys nattestider.

I min barndom var vraket en stor ulempe for fisket. Kom man bort i det med garn eller teiner, hendte det ofte at det var umulig å få redskapene opp igjen. I dag er vraket rast helt sammen.

En dykker fra Stavern, Yngve Rakke, har vært nede flere ganger, og han forteller at ankerspillet fremdeles står synlig på bunnen og at konturer av spanter og bjelker kan sees i sanden. Vraket er ikke lenger noen fare for fiskeredsaker. Det som vel ligger igjen nå er en haug med engelsk kull, i sin tid bestemt til oppvarming av det gamle Kristiania.

Arnes
FARGEHANDEL

Arnes Fargehandel A/S
Kongegt. 26
3256 Larvik

Maja's bakeri AS

Dronningensgt. 34, 3263 Larvik
Tlf. 33 18 27 75 - Fax 33 18 04 45





«Jomfru» og kullstykke fra «Gustava».
Foto: Yngve Rakke, Stavern.

Det kan også fortelles at kaptein Westerlund og Robert bodde hos Johnsen Raugland hele vinteren og først ut på våren dro hjem til Finland. I 1921 og 1922 var en kaptein Larsen fra Stavern i Åbo med båt, og han hadde med seg sin kone, født Thoresen Gumserød. Da de en dag satt på kafé ned ved havnen, møtte de helt tilfeldig kaptein Westerlund. Da han hørte at de snakket norsk, innledet han

*Forts.
neste side*



en samtale med dem og spurte bl. annet om hvor de kom fra i Norge. Da han hørte at de hadde tilknytning til Brunlanes, utbrøt han: «Der forlorat jeg alt mitt» Han var da en mann på 70 år.

Våren 1923 gikk en jakt på den samme båen under noen merkelige omstendigheter. Men da været var forholdsviss bra kom mannskapet seg velberget i land. Da det ble skikkelig uvær brakk jakten ned og drev i land, nærmest som småved.

I februar 1971 fikk Sjøfartsmuseet i Larvik en forespørsel fra en Møller i Åbo. Hans kone var langt ute en slektning av Westerlund. Møller var skipsingeniør og meget interessert i gamle skip som han også bygde modeller av. Han hadde stor interesse for «Gustava» og hadde tenkt å lage en modell av den, men visste svært lite om hendelsesforløpet omkring forliset.

De stedlige aviser hadde den gang bare ett par små notiser hvor det kort ble opplyst at skipet hadde gått på en klippe, var sunket og hadde mistet to mann. Det var vanskelig å skaffe de opplysninger han gjerne ville ha i Finland, og han henvendte seg til Larvik for om mulig å kunne få vite noe.

Museet overlot til Elias Amundsen å prøve å skaffe opplysninger om «Gustava», noe han gjorde til Møllers store tilfredshet. Fra arkivet i Oslo fikk han sjøforklaringen etter forliset, og ellers samlet han opplysninger hos eldre folk som i yngre år hadde hørt mye om «Gustava». Også Maggie og Anker Foldvik var i brevkontakt med Møller. Maggie er datterdatter til Johnsen Raugland, og hun hadde mange interessante ting å berette fra Westerlunds opphold vinteren 1890, slikt hun var blitt fortalt av sin mor... Møller var meget takknemlig for alt han mottok, og han hadde bestemt seg for å dra til Norge for å se Rakkebåene, stedet hvor «Gustava» ligger og de gårdene hvor mannskapet bodde.

Amundsen hadde ordnet alt for et besøk av Møller og en Bjørn Westerlund, til og med skaffet dem husrom. Men like før avreisen til Brunlanes ble Møller syk og måtte gjennomgå flere operasjoner, og drømmen om å få se



«Gustava's» gravplass fikk han aldri oppleve. Han døde 7. desember 1973. I brevvekslingen mellom Amundsen og Møller får vi rede på en del vedrørende «Gustava» og familien Westerlund. Skipet var bygd på Westergård i Hitis sogn nær Åbo, av Erik Johan Westerlund, som også var reder, og var oppkalt etter hans hustru. Han førte selv skipet inntil han i 1883 overlot det til sin yngre bror Anders, som hadde det til det gikk ned i 1889.

Da Anders Westerlund kom hjem til Finland våren 1890, kjøpte han seg en gård i Kimito, et nabosogn til Hitis. Senere begynte han som stuerformann på en lasteplass i nærheten av Hangø. Anders og hans kone Marie hadde i alt 9 barn. Robert som var med forliset, emigrerte senere til Australia eller Ny Zeeland. Rederen som ble oppgitt ved sjøforklaringen var visstnok en såkalt korrespondent- reder, den virkelige reder var, ifølge Loyds, E. J. Westerlund.

Da Yngve Rakke en gang var nede på vraket, tok han med seg opp en bit av et spant. Denne sendte Amundsen til fru Møller i Åbo. Jeg slutter med å sitere litt av det takkebrevet Elias Amundsen fikk fra fru Møller. Det lyder slik:

« Bäste herr Amundsen. Åbo, 12.- 1-80.

Har med stor interesse mottagit brev samt minnesbiten från «Gustava» før vilka jeg takcar så mycket. Dette er jo någonting alldeles fantastisk, att i handen ha en bit av «Gustava» forlist sedan snart 100 år. Enastående. Vad det skulle ha glatt min man om han hade fått uppleva detta.»



Kystleden og Stavernsodden fyr - status pr 20. oktober 2001



Av Harry Bjørnestad

I siste nummer av medlemsbladet orienterte Tove Akre om det initiativet som er tatt for om mulig å etablere en kystleddsdestinasjon på Stavernsodden fyr. Det ble etablert et interimstyre med representanter fra Fredrikvern Kystlag, Larvik og omegn turistforening og Frithjofs venner. Dette arbeidet kom som en følge av at Kystverket, som eier fyrbygningene på vegne av staten, skulle finne leietagere til fyret etter at den 10-års avtalen som funksjonærforeningen i Det Norske Meteorologiske Institutt hadde, gikk ut ved årsskiftet 2001/02.

Det var på den tiden statlige føringer om at det burde legges til rette for at fyrene ble gjort tilgjengelige for allmennheten når slike leieavtale ble inngått.

Kystverket var innstilt på å følge disse retningslinjene. Interimsstyret har hatt flere interne møter for å forberede en mulig leieavtale. Larvik kommune var også inne som mulig leietaker, men trakk seg og stilte seg bak den søknaden interimsstyret sendte til Kystverket med tanke på å få bli den neste leietakeren, Det ble også holdt et større møte nede på fyret den 2. mai med bred deltakelse fra Kystverket, styret i funksjonærforeningen i DNMI, kulturmyndighetene i fylket og interimstyret.

Det gikk i retning av at stiftelsen ville få overta leieavtalen og at DNMI ville få spesiell rettigheter i en lengre overgangsperiode. Det var meningen at konklusjonene



skulle foreligge like over sommeren.

Saken tok så en helt ny vending da DNMI som offentlig myndighet medelte Kystverket at de ønsket å overta fyret «basert på tjenstlige behov». Nå var det ikke lenger funksjonærforeningen som var part, men den offentlige etaten DNMI. DNMI ønsket å benytte fyret som test-stasjon for nytt utstyr, spesielt radarutstyr. Motivene for denne plutselige interessen fra DNMI kjenner vi ikke helt.

I et stort møte i Larvik kommune hvor DNMI presenterte saken sin for Kystverket, fylkeskommunen, Larvik kommune og stiftelsen, påberopte de seg å ha behov for et sted å prøve ut ny teknologi i «saltvannsmiljø». De henviste bl.a. til en ny Stortingsmelding om fyrene som kom i juni i år, hvor det framkommer at statlige institusjoner som har tjenstlige behov skal tilgodesees. Det kom flere kritiske kommentarer fra flere av møtedeltakerne om den måten DNMI argumenterte på og de mangelfulle vurderingene

*Forts.
neste side.*

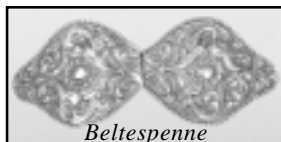
Bunadsølu



Sølje



Veskelåser



Beltespenne

Johs. Kristiansen Est. a/s

Adresse: Huseby, 3280 Tjodalynng
Tlf.: 33 12 50 31
Faks: 33 11 40 18



som var gjort mht alternativer å legge en slik teststasjon.

Flere opplevde framlegget fra DNMI som usakelig og lettvindt. Enkelte på møtet antydte at DNMI opererte med vikarierende motiver og at det reelle motivet var å få overta fyret som personalhytte. De hadde bl.a. ikke sett på andre muligheter å legge teststasjonen sin, verken på Rakke skytefelt som har alle fasiliteter, eller andre mer åpenbare steder nærmere Oslo. Kystverket konkluderte ikke om hva utfallet blir, men ville bruke tiden framover til å vurdere saken nærmere.

Kystverket tok sikte på å være ferdig med sin behandling innen utgangen av oktober. Interimsstyret har oversendt til Kystverket og DNMI innvendinger til den argumentasjonen DNMI har ført i marken. Vi krysser fingre og får i mellomtiden vente å se hvor Kystverket lander.

**Vi inviterer Frithjof Venners
medlemmer til
Juletallerken på Jeppes**

Torsdag 20. desember kl. 19.00

På grunn av maten, ber vi om påmelding
senest 14. desember.

Samtidig vil vi få ønske alle
lesere av Frithjofs Venners medlemsblad;

*En riktig god jul
og
godt nytt år!*



*Vi takker alle våre annonsører
for den gode støtten de gir
Frithjof IIs Venner,
og oppfordrer våre medlemmer
å bruke firmaene
som støtter oss.*

**isola**

Tørre og sunne hus



«VI KAN VEIEN OVER HAVET»

- Skipsmegling
- Spedisjon
- Fortolling
- Utleie av kontorer og lager



Ths. Arbo Høeg & Co A/S
Postboks 1 Tlf. 33 13 94 00
3251 Larvik Fax. 33 18 37 42





Ingeniør Per Oscar Larsen

Byggeledelse - Ingeniørtjenester

Borgejordet 80. 3269 Larvik. Tel/Fax 33 18 35 17



Quality Grand Hotel Farris
Larvik

Leif Hubert



Elveveien 8,
Boks 2003, 3255 Larvik
Tlf.: 33 13 84 00 - Fax: 33 13 84 13
E-post: staal@hubert.no



Kirkegaten 13 - 3264 Larvik
Tlf. 33 18 19 33 - Fax 33 18 44 57

INTEROPTIK
Leborg

Gågata, Sigurdsgt. 4, 3256 Larvik
Tlf. 33 18 20 52

For plassering og finansiering

Tlf. 33 11 28 00 - www.larvikbanken.no

- **Distriktets egen bank** -



LARVIKBANKEN

Brunlanes Sparebank



Smith Larsen

WWW Smith-Larsen No.

Krohn Johansens forlag

Illustrert Norsk
Skipliste A/S

Postboks 43 - 3251 Larvik
Tlf. 33 18 11 04 - Fax 33 18 36 76

Bruk din lokalelektriker

HAFA

ELEKTRO • AS

LARVIK Tlf: 33 13 38 88

ADVOKATFIRMAET

BREKKE & Co

DA

GULL & FOTO

HUSET ^A/_S

v/Thor & Kjell Nilsen
Olavsgt. 5, 3256 Larvik - Tlf. 33 18 53 90

Bilder på timen!



Bli en «FRITHJOF VENN»!

Losskøyta Frithjof II eies av en stiftelse som står ansvarlig for drift, vedlikehold og restaurering. Skøyta's 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 medlemssturer med Frithjof II, og invitasjoner til fester og forskjellige arrangementer. Medlemsskapet gir deg bedre muligheter til å bli kjent med skøyta's historie. Samtidig er du med på å sikre at Frithjof blir bevart for framtiden, og får seile i sitt opprinnelige farvann.



*Velkommen blant Frithjofs Venner:
Ja, jeg/vi ønsker medlemskap*

Navn:

Sendes til:

Adresse:

Frithjofs Venner

Poststed:

Postboks 134

Sentrum

Telefon:

3251 Larvik

- Enkelt medlemskap (kr 160,- pr. år)
- Familiemedlemskap (kr 275,- pr. år)
- Aktiv
- Passiv

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