

Ryvingens Historie



INNHold

| | |
|-----------------------------|---|
| Ryvingen - vitale mål | 1 |
| Båtbyggeren Colin Archer | 1 |
| Litt om losvesenet | 2 |
| Fram i Slevik 1919-1953 | 3 |
| Tidslinje for Ryvingen | 4 |
| Ryvingen i Kleven 1953-1965 | 6 |
| Sjøspeiderbåt 1966-1996 | 7 |
| Ryvingens venner | 8 |

Ryvingen - vitale mål

| | |
|-------------|---|
| Byggeår: | 1919 |
| Byggested: | Elingårdskilen, Onsøy i Østfold |
| Lengde: | 41 fot (12,5 meter) |
| Bredde: | 15 fot (4,6 meter) |
| Dypgående: | 2,6 meter |
| Vekt: | ca 20 tonn |
| Ballast: | 5 tonn bly innvendig, 1 tonns jernkjøl |
| Rigg: | galeas |
| Materialer: | hud av furu, spant av eik, dekk av teak |

Båtbyggeren Colin Archer

Cecilie Lofseik

Colin Archer er for de fleste først og fremst kjent for å ha konstruert polarskipet *Fram*, som ble brukt av Nansen og Amundsen på ekspedisjoner både til Nord- og Sydpolen. Men Colin Archer konstruerte også sin tids overlegent mest sjødyktige los- og redningsbåter. Det bygges fortsatt båter etter Colin Archers tegninger.

På Archers tid rundt 1870 var det vanlig at losbåter gikk ut i hardt vær for aldri å komme tilbake. Colin Archer tegnet en båt, *Minnie*, som skulle gjøre loslivet



RS 1, «Colin Archer», eies i dag av Norsk Sjøfartsmuseum.

sikrere. Skøyta ble lovprist av losene for sin manøvrerbarhet og sjødyktighet, men Archer var ikke helt fornøyd. Ett år senere bygde han *Thor*, en smalgattet hvalfangerskute. Denne skøyta ble prototypen for losskøytene slik vi kjenner dem i dag.

Fra 1876 bygget Colin Archer alle båtene sine i henhold til «bølgelinje-teorien», en teori utviklet av den britiske ingeniøren John Scott Russell. Denne teorien baserer seg på å minske motstanden ved å forme skipets vannlinje etter bølgene som dannes i baugen og hekken når skipet beveger seg.

Selv om Colin Archer bygget alle typer fartøyer, var han aldri villig til å gi slipp på prinsippet om at sikkerheten og soliditeten måtte komme først. Kjøpere kunne diskutere pris, men aldri sikkerhet. Et bevis på at grunnsetningene hans står ved lag er at noen av båtene han bygget er på vannet den dag i dag, noen av dem mer enn hundre år gamle.

Colin Archer assosieres ofte med losbåter, men han startet med å bygge lystbåter. Den første bygget han i 1867, og den var en slags skotsk fiskebåt med to master og rigg som en skonnert. *Maggie*, som båten het, tilhørte Archerfamilien i en årrekke. Best kjent er allikevel den 11,9 meter lange *Storegut* som ble bygget for Wilhelm Wolf (norsk yacht-fanatiker og innehaver av



Colin Archer (1832 - 1921)

23 yachter hvorav 3 fra Colin Archer). Colin Archer bygget totalt 70 yachter.

I 1887 henvendte doktor Oscar Emil Tybring seg til Colin Archer med ideen om å stifte et norsk redningsselskap. Ideen var ikke ny, men han hadde hatt problemer med å opparbeide seg støtte. Den allmene oppfatning var at Norges kyst ikke trengte redningstjeneste. Colin Archer sa seg her enig med flertallet fordi de fleste skip, spesielt fiskeskøyter, gikk under i åpent farvann og ikke ved kysten. Colin Archer foreslo derfor å opprette et redningsselskap som kunne følge fiskebåtene ut på havet. I 1891 hadde de samlet nok penger til å danne «Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning». Ett år senere bygget Colin Archer sin første redningsskøyte. Den ble sjøsatt i august 1892 og fikk navnet *Colin Archer*. Den stolte skipper Nicolay Anthonisen var svært fornøyd med skøyta og skrøt av sjødyktighet, manøvrerbarhet og seilegenskaper. Det ble bygget 35 tilsvarende skøyter siden.

Litt om losvesenet

Cecilie Lofseik

Los- og kjentmannsvesenet er en eldgammel ordning på kysten. Kjentmenn nevnes alt i sagaene som «leidsogumenn», menn som skulle fortelle om leden. I Magnus Lagabøters landslov av 1274 finner vi de eldste norske bestemmelser om losing av de kongelige leidangskip - datidens krigsskip. Vår norske betegnelse los ble til på 1500-tallet og stammer antakelig fra navnet «lodmann», som ble brukt i de sørlige Nordsjø-landene om kjentmenn på kysten.



I Bergen bylov av 1276 er det bestemmelser om at skipperen på et handelsfartøy må holde los for egen regning. Losene ble i løpet av middelalderen organisert i egne laug rundt de store handelsbyene Bergen, Nidaros, Tunsberg og Oslo.

Losens farvannskunnskap fikk han gjennom erfaring og rutine såvel fra skutedekket som fra landsiden. Faglig overlevering fra eldre erfarne losere var vanlig også dengang. Der det oppsto naturlige lossteder, f.eks. ute i havkanten ved innløp til trafikerte fjorder eller havner, var det vanlig at farvannskunnskapen og losyrket gikk i arv fra far til sønn.

I Kong Fredrik II's forordning av 1561 innførtes for første gang losplikt i Norge, begrenset til bestemte losfarvann (i en lodsmanns farvann) på kysten. Forordningen satte meget strenge krav til losens kyndighet, for dersom skipperen skulle få skade på

skip eller gods som følge av losens forsømmelser eller manglende farvannskunnskap, da ble losen pliktig til å bøte på skaden. Maktet han ikke dette, «da havde han forbrudt sitt Liv».

Rett til å løse ble gitt av Kongen ved losbrev. Det eldste losbrev vi kjenner til, stammer fra 1654. Dokumentet ble tildelt etter søknad.

I 1720 ble kysten av Admiralitet i København delt i to overlosdistrikter: det sønnenfjelske fra Svenskegrensen til Åna Sira og det nordenfjelske derfra og nordover.

Losyrket var farefylt, med bruk av åpne båter i allslags vær. Omkring 1800 fikk kommandør Peder Norden Sølling bevirket bygging av endel dekkede losbåter etter engelsk mønster. Mot slutten av forrige århundre fikk hvaler- og listerbåtene stadig større anvendelse. Disse dannet overgangen til Colin Archers losbåttyper.

Ved overgangen fra seil til dampskip oppsto et økt behov for sammenhengende losing over lengre distanser langs land. Særlig ruteselskapene begynte å ansette kjentmenn som loset fartøyene over hele ruta. Dermed fikk man private losere. Den sterke konkurransen mellom private og offentlige losere og kravene til sikker navigering var med på å skape endringer i lovverket.

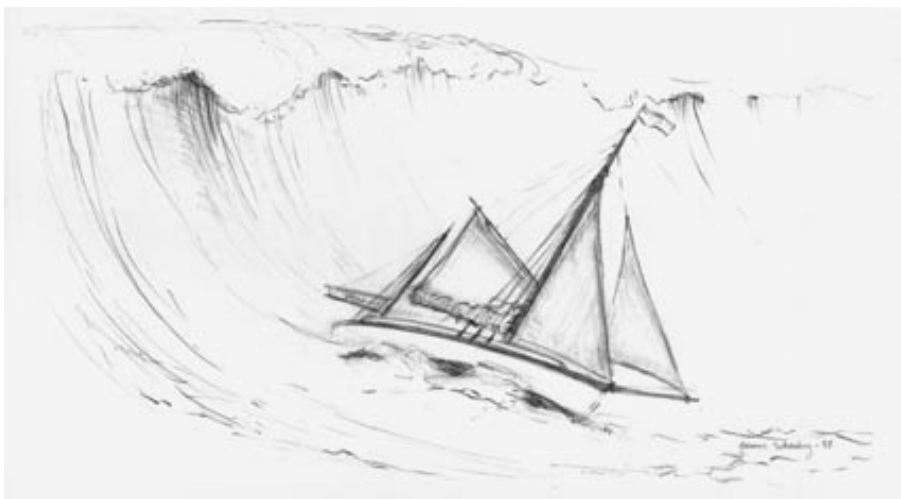


Peder Norden Søllings dekkede losbåt (tidlig 1800-tall)

Losloven av 1948 regulerte forholdet mellom de ulike gruppene og kom med bestemmelser om bl.a. losplikt og lostvang, loseksamen, lossertifikat, losdistrikter, losavgift og loskasse.

Bruk av los har i store trekk holdt seg uforandret opp til vår egen tid. Forandringene i lostjenesten er begrenset til nye forhold som fartøyenes størrelse, overgangen fra seil til motordrift, flere navigasjons-hjelpemidler, forbedret manøvreringsdyktighet på fartøyene og mer trafikk.

Informasjon og bilder er hentet fra Internettssidene til Norsk sjøfartsmuseum, Riksarkivet og Kystdirektoratet.



Fram i Slevik 1919-1953

Ellen K. Henriksen

I årene fra den ble bygd i 1919 og fram til den ble solgt til Kleven i 1953 var *Ryvingen* (som den gang het *losskøyte nr. 4, Fram*) stasjonert i den lille havna Slevik nord for Fredrikstad.

I mai 1998 var *Ryvingens venner* på et historisk tokt til Slevik. *Ryvingen* med 7 venner om bord ankom Slevik fredag kveld, og ryktet om båtens besøk spredde seg raskt i lokalmiljøet. Blant tilskuerne på brygga var en eldre mann på sykkel. Etter å ha hilst høflig kommenterte han: «Jaså, det er den gamle firer'n». «Firer'n» var navnet som *Fram* gikk under i Slevik da den var stasjonert der som losskøyte. Mannen var Isak Aasheim, 5. generasjons los i Slevik med arbeidserfaring som losgutt ombord i «Femmer'n», den andre losskøyta som var stasjonert i Slevik sammen med no.4, *Fram*. Aasheim begynte som losgutt omkring 1935; da var han 15 år gammel. Han hadde to turer som vikar på «Firer'n» før krigen.

Om livet på losbåtene fortalte Aasheim at mannskapet likte å sitte nede og spille kort. Losguttene som styrte, slo med fokkeskjøtene mot dekket hvis de trengte assistanse. Fisking med jukse var også en vanlig syssel. Aasheim ble hos oss i flere timer og spiste middag og drakk kaffe med oss.

Lørdag kom Tor Olsen på besøk. Som gutt hadde han vært med faren, Peder Olsen, og farfaren, Ludvik Olsen, ombord på *Fram*. Han fortalte at mens *Fram* var i Slevik, var alt interiøret malt rødbrunt. På skapet som den gang hang på kortveggen i akterenden av salongen på styrbord side var det imidlertid en blankslitt flekk der malingen var slitt ned til treverket. Den gikk under navnet «Jonassen-flekken». Dette hjørnet i salongen var nemlig yndlingsplassen til losen Jonassen. Han pleide å sitte med bakhodet lent mot skapet med snadden i den ene hånden mens han strøk seg langsomt over brystet med den andre. Bakhodet hans laget etterhvert den blanke flekken på skapet.



Tor Olsen (t. v.) på dekket av *Ryvingen* sammen med en del av vennene, mai -98

Byssa var der toalettet er i dag (toalettet var den gang en grå bøtte i styrebrønnen). Den nåværende veggen like foran stormasten var ikke der på den tiden, så salongen gikk helt fram i forpiggene. Mens losen hadde «skipperkøya» lengst akter på styrbord side, sov losguttene i køyene lengst foran. Åpningene inn til stikkøylene var buede. Benkene under køyene hadde buede seter (som parkbenker), og under benkene var det skuffer. Hver los/losgutt hadde sin skuff under sin køye, og der oppbevarte de bl.a. brød og pålegg til seg selv (middag laget mannskapet felles). Over bordet i salongen hang en parafinlampe. Like bak stormasta nede i salongen sto spyttebakken, som ble flittig brukt særlig av de eldre karene ombord. Brune stråler krysset stadig salongen, og det var sjelden de bommet på målet. Det var losguttene jobb å tømme spyttebakken, som ofte var så full at de måtte stikke begge tomlene ned i den brune, seige massen for å få løftet den opp.

Tor Olsen fortalte at jobbene ombord i «Firer'n» og «Femmer'n» i stor grad gikk i arv innen familier. Det var stort sett losenes sønner, nevøer og sønnesønner som ble rekruttert som losgutter. Ansettelser på losbåtene ble i noen tilfeller ansett som urettferdige og kunne framkalle misnøye og fiendskap mellom ulike familier, og lokalsamfunnet var i en viss forstand delt i to: de som soknet til «Firer'n» og de som soknet til «Femmer'n». Mannskapet på de to båtene hadde liten kontakt med hverandre; det var sjelden de kom over i hverandres båt til kaffe og en prat.

Losbåtene lå ute ved Færder i fire døgn av gangen. Skip som ville ha los, sendte morsesignalet «G» (- -*) og hadde signalflaget for G oppe i masta.

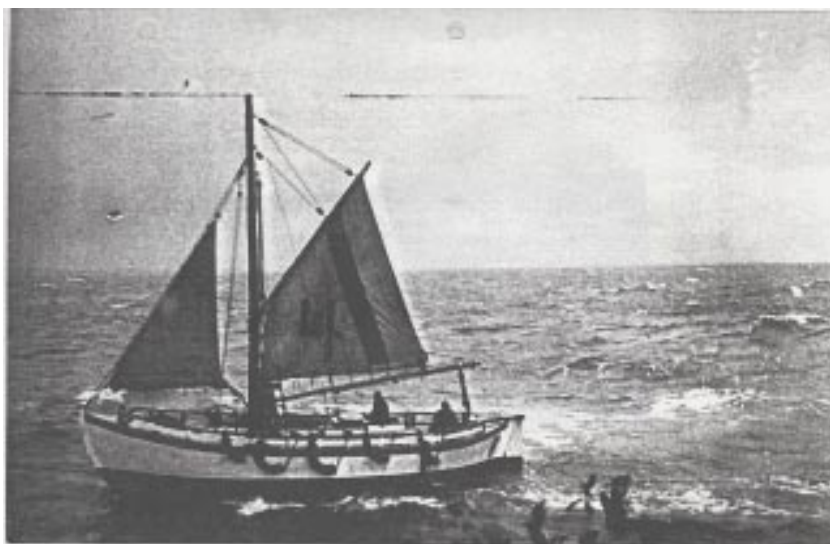
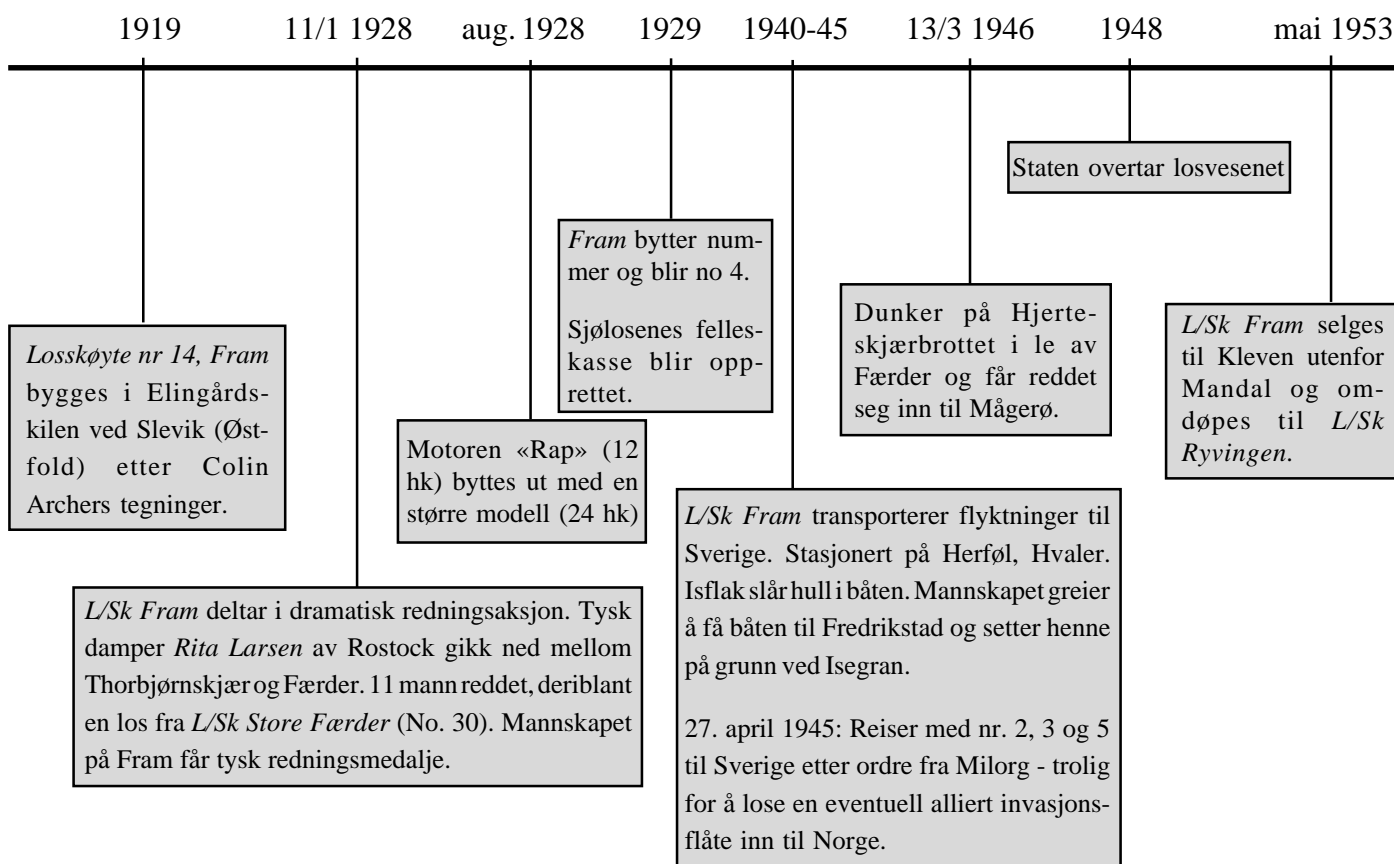
Bokstaven H betydde at skipet allerede hadde los ombord. Alle utenlandske båter var forpliktet til å bruke los inn og ut av Oslofjorden. Losen pleide å komme om bord ved Færder. For innseiling i lokale havner tok lokale havneloser over losingen.

Losbåtene krysset fram og tilbake over fjorden, og hvis det var dårlig sikt, slo de først når de hørte brenningene mot svaberget. På vestsiden orienterte de seg ved hjelp av tåkeluren på Færder. Hvert år midt på sommeren (da det var lavsesong for losoppdrag) ble losbåtene etter tur satt på slipp og pusset opp av mannskapet selv.

De gamle losene kjente farvannet godt. For å navigere i tåke brukte de stort sett klokka, kompasset og hastigheten til båten: De visste for eksempel at etter 10 minutter i 5 knops fart mot nordvest ville de være forbi den-og-den grunnen og kunne legge om kursen. Denne metoden fungerte stort sett meget bra. Da radaren dukket opp, var det særlig en av de eldre losene som var redd at dette nye instrumentet skulle ta jobben fra ham. En gang da han nettopp hadde gått av vakt og hadde lagt seg til å sove, ble han purret av en kollega fordi radaren hadde gått i stykker. Den gamle losen gned seg i hendene og sa: «Jaså, han vil ikkje meire nå», og så bragte han båten trygt gjennom farvannet på gamlemåten.

Sjømenn er ganske overtroiske, og losene var intet unntak. Spesielle ord måtte ikke nevnes ombord i en båt, og et slikt ord var «hest». Da en av losguttene fikk en trehest i gave, ble det betraktet som svært uansvarlig å ta den med om bord. Plystring kunne også bringe ulykke. Da Tor Olsen på en fin kveld satt på dekk og plystret mot stjernene, fikk han følgende reprimande av skipperen: «Eier du ikke sjømannskap!».

Tidslinje



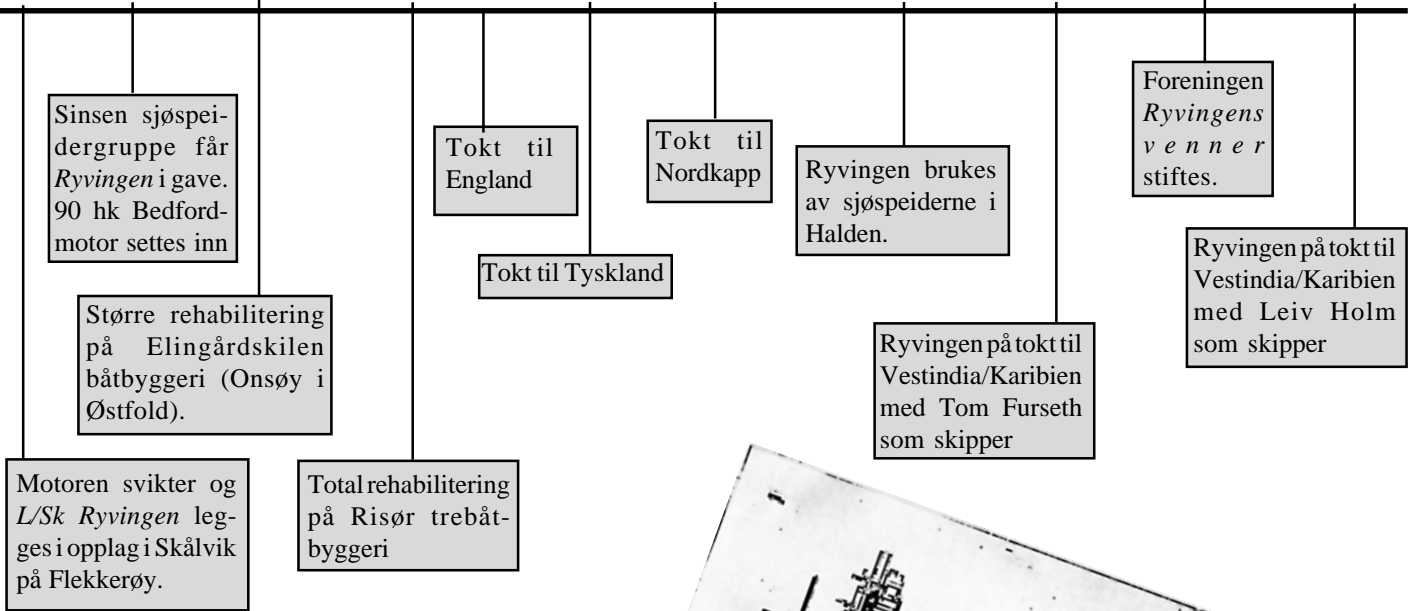
Fram («Firer'n») med revet seil. Legg merke til losstripen i seilet.



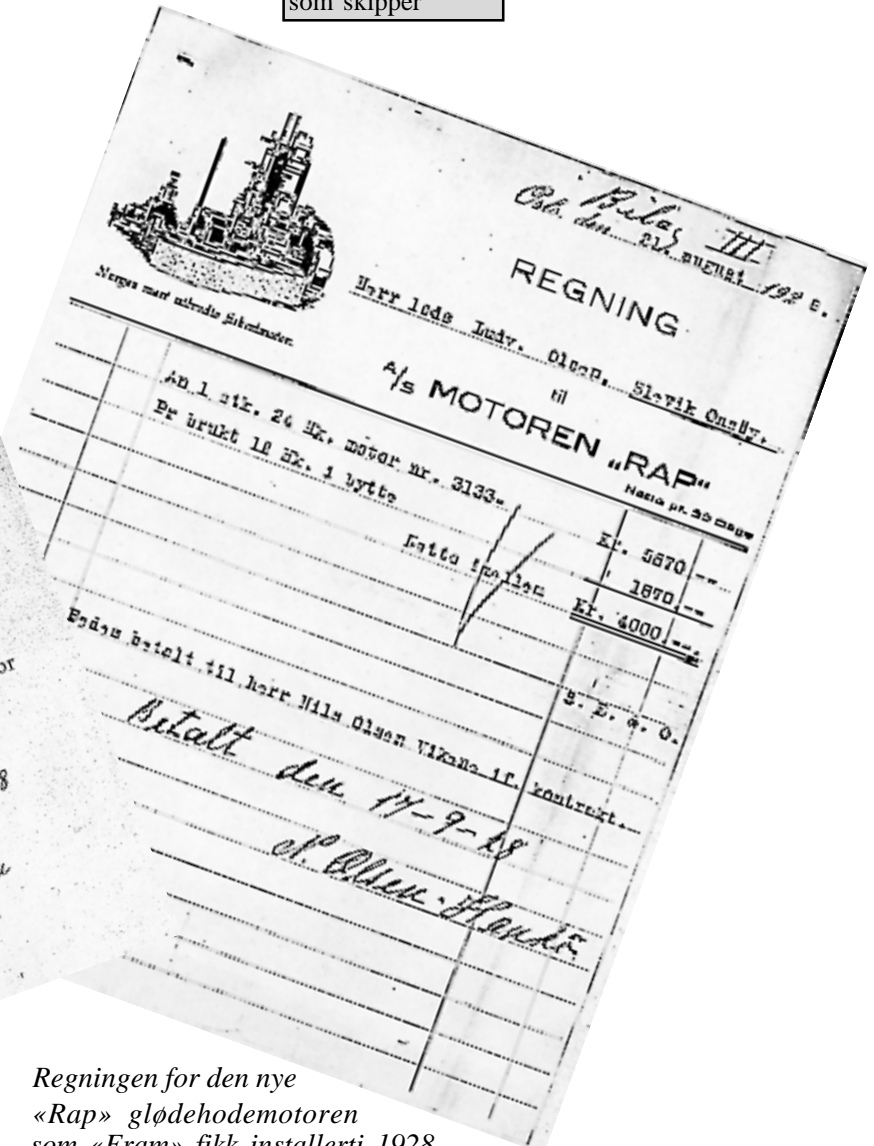
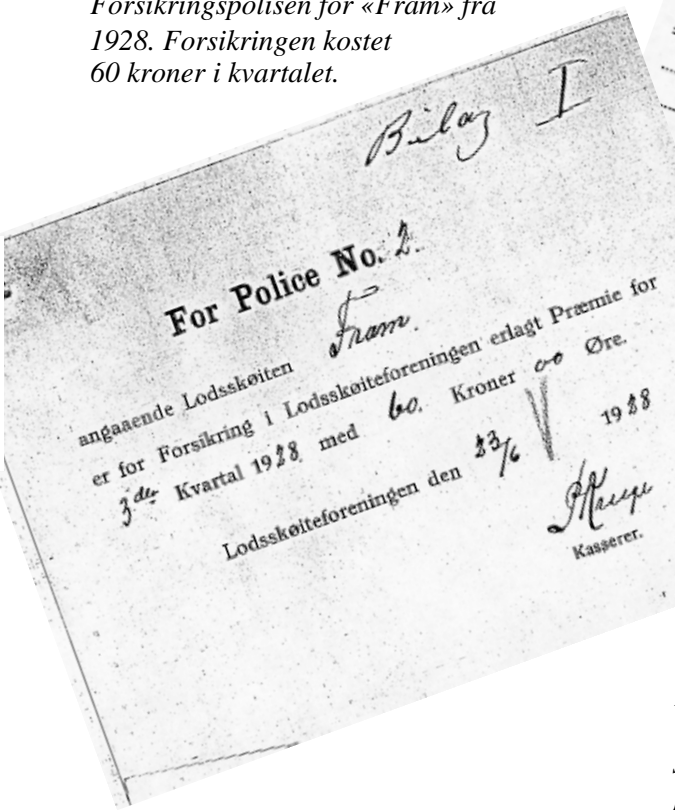
Los Ludvik Olsen (1889-1953), den første losen på «Fram», farfar til los Tor Olsen (se bilde s. 3). Ludvik Olsen var los fra 1921 til 1953, og før det var han antakelig losgutt fra «Fram» ble bygget i 1919.

for Ryvingen

1965 1966 1976 1986/87 1987 1988 1989 1990-tallet 1994/95 1996 1998/99



Forsikringspolisen for «Fram» fra 1928. Forsikringen kostet 60 kroner i kvartalet.



Regningen for den nye «Rap» glødehodemotoren som «Fram» fikk installert i 1928. Motoren kostet kr 5870, men prisen ble redusert til 4000 kr mot innbytte av den gamle motoren.

Ryvingen i Kleven 1953-1965

Anders R. Sørnes
Ellen K. Henriksen

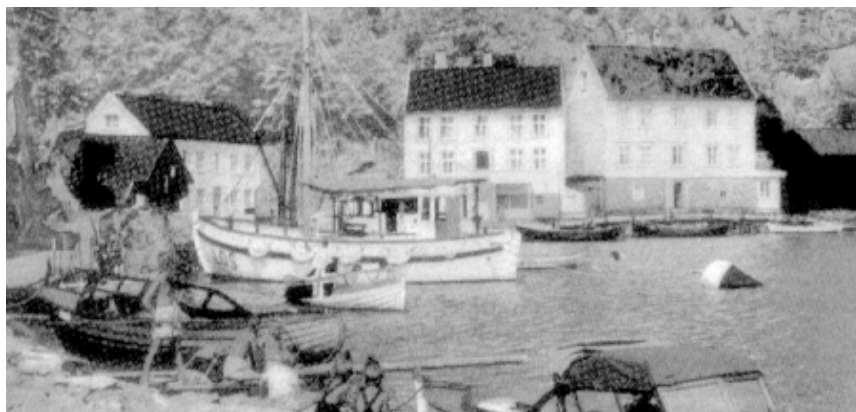
I 1953 ble *Fram* solgt som losbåt til den lille havna Kleven utenfor Mandal, og skiftet kort etter navn til *Ryvingen*. I november 1998 var 7 av Ryvingens venner på tur (denne gangen uten båt) til Mandal, der vi bl.a. snakket med Bjarne Lunde, som var losgutt på L/SK Ryvingen fra den kom til Mandal i januar 1953 og fram til 1965. Sammen med daværende los Aksel Andresen var han med og hentet skøyta i Slevik, hvor de to måtte overnatte sammen i ekteseng hjemme hos losen (antakelig Peder Olsen) som leverte dem båten.

Etter Aksel Andresen var Alf G. Henriksen los, etterfulgt av Gerhard Borø og deretter Herlof Karlsen. Under hele perioden lå skøyta under losoldermann Bjørø, som fikk istand overtakelsen. Tidligere hadde det vært benyttet en 24 fots motorlosbåt i Mandal.

Bjarne Lunde begynte som losgutt i 1942, da han var 18 år. Lundes familie, som kom fra Gismerøya (øya som beskytter Kleven havn) har vært modell for Thorbjørn Egners fortellinger i hans leseverk for grunnskolen (bind 5). Der er det historier fra seilskutetida og en loshistorie fra vårt århundre.

Losingen kunne foregå fra utenfor Ryvingen fyr og inn til Mandal, eller losen kunne gå på fartøyet ved Ryvingen fyr og lose det inn til Kristiansand havn. Denne typen losvirksomhet kaltes havnelos eller innseilingslos. Kontakten med fartøyene ble formidlet gjennom en agent med ca. 1 dags varsel, eller ble tatt imot direkte via radio (der mesanmasten nå er var det montert en høy stokk med radioantenne). Losoppdragene kunne komme ca. en gang hver 14. dag, og i mellomtiden kunne losguttene vandre rundt i byen eller drive fiske, men måtte holde seg i nærheten.

Det var ofte de samme sjøfolkene som brukte lostjenesten gang etter gang, så losoppdrag innebar ofte å treffe gamle kjente. Besetningen om bord var en losgutt og en los. Etter at losen var satt ombord i fartøyet, returnerte losguttene



Bildet viser Ryvingen i Kleven på 1950-tallet.

alene til Kleven med losskøyta. I dårlig vær, når det var vanskelig å borde et fartøy fra losbåten, seilte losskøyta i stedet foran den andre båten.

Etter at Losenes felleskasse ble opprettet omkring 1930 var losene statsansatte, men skøytene og losguttene var private. Losskøyta lå ved Judefjellet i Kleven. Den eneste vesentlige endringen som ble gjort på *Ryvingen* i Kleven-perioden var at den fikk spisseil (bermudarigg) i stedet for gaffelseil. Mens *Ryvingen* gikk som losskøyte i Mandal var ble den nesten utelukkende drevet med motor; seilene var for nødutstyr å regne. Båten hadde kahytt, var holdt hvitmalt med rød stripe langs rekka, og dekket var gråmalt. Det var rattstyring via kjettinger som gikk i rør gjennom båten. Båten stakk 2,2 meter i denne tida - jernkjølen var ennå ikke satt på. Inne var båten som i perioden før. Ifølge Åge Wilhelmsen (lokalhistoriker) ble båten holdt svært velstelt av Bjarne Lunde. Den var ifølge Lunde på slipp hvert år. Alt vedlikeholdsarbeid inngikk i losjobben, og los og losgutt måtte utføre dette uten ekstra vederlag.

Glødehodemotoren («Rap») ble startet opp ved at en spiral ble oppvarmet med blåselampe til den ble rødglødende og ble satt inn i motorens forbrenningskammer ved toppen av motoren. Man måtte starte akkurat når svinghjulet var på topp og på vei ned. Startet man før det hadde nådd toppen, ville motoren startes med feil retning, og Lunde, som ofte utførte denne oppgaven, sto alltid klar til å kvele motoren i tilfelle revers. På Mandal museum finnes en «Rap»-motor av lignende modell som *Ryvingens*. Ifølge Lunde sviktet motoren aldri i *Ryvingens* tid i Mandal. Det var heller aldri noen alvorlige eller dramatiske situasjoner i hans tid som losgutt. Han

kunne imidlertid fortelle at hans morfar, som også var los, hadde opplevd å reise ut to dager på rad og tilby losing til et hollandsk skip som lå utenfor Ryvingen fyr. De avsto begge gangene; de skulle videre langs kysten og ville ikke gå inn i Kleven. Men den tredje dagen sto skipet på grunn på et skjær. Kapteinen var den eneste som fikk karet seg i land, men han omkom like etter som resultat av de store strabasene.

Kleven ble nedlagt som loshavn i 1965, men inntil 1870-tallet var Kleven blant Europas mest populære seilhavner. På Mandal Museum er et hollandsk kart fra 1585 der Kleven er en av de få havnene som er inntegnet. Landtoningen (silhuetten av kystlinjen) rundt Mandal er også gjengitt. Det var først og fremst eksport av fisk og trelast (eik og furu) som var grunnlaget for skipsfarten til og fra Mandal. Lite ble importert, og skipene kom derfor til Mandal fulle av ballast som de dumpet i innseilingen. Ballasten besto mest av jord, og denne utenlandske jorda er årsak til at Mandal-regionen fortsatt har mange fremmedartede planter (f.eks. villtulipaner).

I sin storhetstid var Kleven overvintningssted for inntil 1000 mann. I det høyre huset på bildet var det i seilskutetida lesestue og biljardrom for sjøfolk. Det sies at man i denne tida kunne gå tørrskodd fra skip til skip fra brygga i Kleven og tvers over bukta til fjellene «Kua» og «Kalven» på den andre siden (det er nok en overdrivelse, siden leia inn til indre bukt alltid måtte være fri).

Før i tida var det los i Kleven, på Trægde og et sted til innen «Lodsdistrikt Lindenes - Lillesand». Losyrket ble i gamle dager regnet som mer risikabelt enn sjømannsyirket; det hendte at loser omkom under bording. Kleven ble nedlagt som loshavn i 1965.

Sjøspeiderbåt 1966-1996

Ellen K. Henriksen

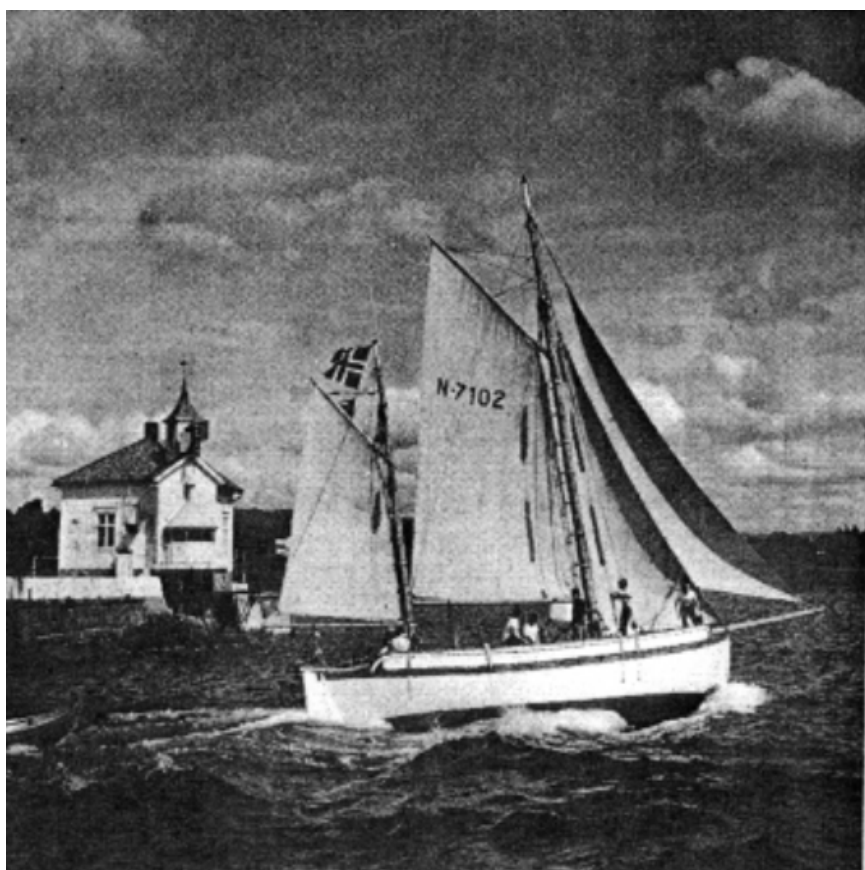
Olav Saastad, en ildsjel i 1. Sinsen sjøspeidergruppe, var med på å hente *Ryvingen* på Flekkerøy våren 1966. Den ble gitt til sjøspeiderne som en gave fra losvesenet. Overtakelsen ble ordnet av sosialdepartementet, som har ansvar for frivillige organisasjoner som f.eks. speiderbevegelsen. Det var en av mødrene til speiderguttene, fru Brinck, som var drivkraften i prosjektet og utnyttet sine mange kontakter til fordel for speiderne og *Ryvingen*.

Da de hentet båten på Flekkerøy, hadde den ligget i opplag i et drøyt år. Maskinen (Rapp glødehodemotor, den som ble satt inn i 1928) var ødelagt, så båten ble tauet inn til Oslo. Saastad forteller at båten var blåmalt og hadde styrehus og to master. Mastene var egentlig ikke beregnet for seiling; mesanmasten var nærmest bare en flaggstang.

Den defekte motoren ble umiddelbart (i 1966) skiftet ut med den 90 hestekrefters Bedford'en som båten fremdeles har i dag.

I 1976 ble en større rehabilitering foretatt på Elingårdskilen båtbyggeri på Onsøy i Østfold (det var her båten i sin tid ble bygd). Skroget ble lappet, noen spanter og en del hud skiftet ut. En jernkjøl ble montert på fordi man mente at båten lå for høyt i vannet og at blyballasten på 5 tonn ikke var nok. Nye dekkbjelker og nytt teakdekk (det samme som vi har i dag) kom på, og det ble laget en hytte over salongen. En av de gamle dekkbjelkene (den som lå over nedgangen til salongen) hadde båtens tonnasje (LDT 12) og andre opplysninger innfelt. I følge Olav Saastad var det dessverre ingen som tok vare på denne gamle bjelken. Fremre del av cockpiten fikk et overbygg som var åpent bakover, et såkalt «doghouse». Rehabiliteringen ble dyrere enn ventet. For å spare penger skulle speiderne innrede båten selv. Dette ble imidlertid ikke så veldig vellykket.

Neste store ombygning ble gjort i 1986/87, denne gangen ved Risør trebåtbyggeri (Elingårdskilen var i mellomtiden nedlagt, og man hadde dessuten



Speiderskøyta Ryvingen runder Dyna fyr på vei hjem fra tokt i England og Skottland sommeren 1987 (bilde fra Aftenposten).

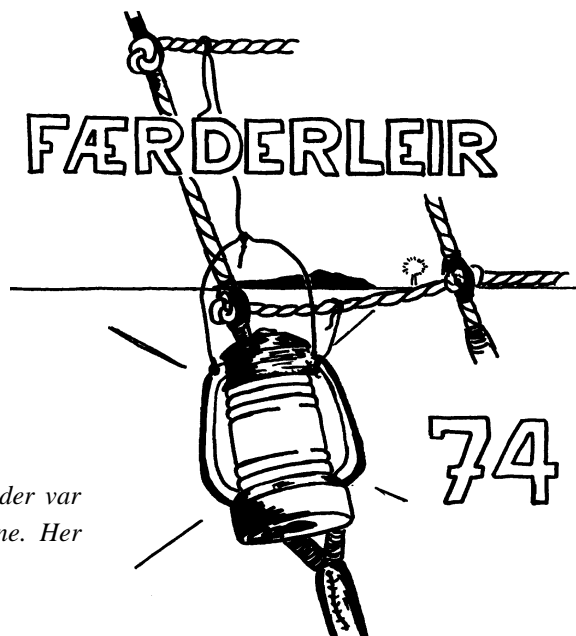
ikke vært riktig fornøyd med arbeidet som ble utført der). I Risør ble innredningen revet og ny innredning (dagens) bygget.

Som speiderbåt var *Ryvingen* moderfartøyt for tre 20 fots «speiderslupper» (spesialdesignet for speiderbruk!): Havørn, Havhauk og Tjeld. De ble ofte slept av *Ryvingen*.

Høydepunktet hvert år var den 10 dagers sommerleiren på Store Færder. Her lå *Ryvingen* på bøye i bukta, mens sluppene kunne gå helt til land. Speiderne øvde seg i diverse speiderferdigheter og sjømannskap, f.eks. tauarbeid, seilteori, sjøveisregler, førstehjelp osv.

Ryvingen var på flere større turer som sjøspeiderbåt. I

Sommerleirene ved Store Færder var årets høydepunkt for sjøspeidene. Her en leirplakat fra 1974.



Ryvingens venner

Jon Holm

Ryvingens venner ble stiftet i 1996 etter at idéen om en slik forening hadde vært diskutert et par ganger blant gamle sjøspeidere. Men det ble først virkelig sus i sakene da Stein Sørli og Leiv Holm utarbeidet et forslag til statutter. Venneforeningens formål er å arbeide for bevaring av *Ryvingen* og organisere brukerne av båten. *Ryvingens venner* har tatt opp i seg «overlevende» fra sjøspeidertiden, men har også fått nye aktive medlemmer. I 1998 har det vært et tyvetalls betalende medlemmer.

Starten av *Ryvingens venner* betegner en ny æra i *Ryvingens* historie. Aldri har så mange mennesker fått ta del i gleden ved å pusse og seile *Ryvingen*. Aldri siden lostiden har det vært så mange og kompetente skipperer samlet på én skøyte. Ikke siden den gamle firer'ns tid (se historien) har hun tilbakelagt større distanser hvert år. Når man legger til at *Ryvingen* er i Karibien vinteren 1998/99 med nye seil og nytt ankerspill, da kan man fastslå at den 80-årige damen har funnet en ny ungdom!

Det er en stor mengde kunnskap om vedlikehold, seiling og maritim historie som holdes i hevd på *Ryvingen*. Målet med venneforeningen er å spre denne kunnskapen ut til flest mulig av brukerne av båten. Skøytas egen historie har vist at hun også er en krevende dame. Det er mange ildsjeler som har bakket ut når hennes krav om oppmerksomhet og nye investeringer ble for grådige.

Det er et viktig siktemål med venneforeningen å spre oppgavene rundt båten ut på flere personer slik at de gamle ildsjelene med lang fartstid ikke blir utbrent og mønstret av.

I løpet av de tre sesongene som venneforeningen har eksistert har vi hatt en meget aktiv teknisk gruppe, koordinert av Jan Henrik Wold. De mekkesultne medlemmene av teknisk gruppe har blitt flasket opp på Leivs uuttømmelige lager av kunnskap om skøytas mange innretninger, finesser og provisorier. At den tekniske gruppa begynner å fungere fikk vi et bevis på under vårpussen sist sesong da Jan



Kulturgruppa i Ryvingens venner på brygga i Kleven høsten 1998. F.v. lokalhistoriker Åge Wilhelmsen, tidl. losgutt Bjarne Lunde, og 7 av Ryvingens venner.

Henrik organiserte sine mannskaper med kyndig hånd. At den samme Jan Henrik sverger aldri å ta samme jobben igjen, er noe vi er vant til å høre fra de som av skjebnen får tildelt denne Urias post. Kanskje blir det bedre neste sesong når et nytt system for fordeling av goder og plikter skal prøves ut (ingen tur uten puss!).

Å arbeide med *Ryvingens* historie har vært en målsetning fra første stund, og vi har da også hatt en kulturgruppe i *Ryvingens venner*. Arbeidet i denne skjøt først fart da Leiv Holm og Anders R. Sørnes avla Statsarkivet et besøk vinteren 1998, og fant gamle regnskaper fra *Ryvingens* tid som losskøyte i Slevik (hun het da *Fram*). Siden den tid har medlemmer av *Ryvingens venner* besøkt begge de to loshavnene der *Fram/Ryvingen* har vært stasjonert (Slevik i Østfold og Kleven i Austagder), og kulturgruppa (først og fremst Ellen K. Henriksen og Cecilie Lofseik) har sammenfattet den nye informasjonen fra disse besøkene med informasjon fra gamle dokumenter. Det foreløpige resultatet er heftet du nå holder i hånden. Heftet vil bli utvidet og justert etterhvert som ny informasjon kommer fram.

Når de ikke mekker, skriver historie eller tar kurs i navigasjon, er *Ryvingens venner* på tur. Det har vært mange fine turopplevelser disse tre årene, og mange nye bekjenskaper og vennskap er blitt stiftet. To helger om våren og én om høsten har det vært arrangert felles turer for medlemmer av *Ryvingens venner*.

Ut over dette har skøyta vært leid ut til individuell bruk. Jeg håper og tror at det fremdeles vil være interesse for venneforeningene, der vi kan utveksle erfaringer i praksis og få gode opplevelser som knytter oss til vår kjære *Ryvingen* og til hverandre.

Stiftelsen Ryvingen

Ryvingen er formelt eiet av en stiftelse som ble opprettet da sjøspeiderne fikk overta *Ryvingen* fra losvesenet i 1966. I styret for stiftelsen sitter Tom Furseth (formann), Leiv Holm og Stein Sørli. Stiftelsen har det økonomiske ansvaret for driften av *Ryvingen*, mens det meste av det praktiske arbeidet blir organisert gjennom *Ryvingens venner*. Venneforeningen betaler leie til stiftelsen for bruk av skøyta, på lik linje med individuelle leietakere.

