

## **LS Elisabeth LKMK.**

Losskøyta Elisabeth ex Lea-Kristine ex Herføl ex Elisabeth.

Bygget : Porsgrunds Baat og Skipsbyggeri 1902

Båtbygger : Thor Jensen

Kjenningsbokstaver : LKMK

Lengde : 42,4 fot eller 12,92 meter.

Bredde: 15,3 fot eller 4,66 meter.

Dybde i riss : 8,4 fot eller 2,56 meter.

Dypgående 2,1 meter.

Drektighet : 22,4 BT eller 63,57 m<sup>3</sup>.

Ballast : utvendig Jernkjøl : 1800 kg + innvendig jernbarrer 6-7 tonn.

Vekt : 25,2 tonn.

Rigg: Jakt

Maskin: 115 hk Cummins 5,9 l

Seilareale : 112 m<sup>2</sup>.

Materialer : Eik hud på Furu spant naglet med trenagler og spikret med 7 toms Bronsespiker.

## **Historikk.**

Elisabeth er kanskje Thor Jensens fremste båtbygg?

Elisabeth ble bygget for Lars Jensen fra Nevlunghavn. Hun ble sjøsatt fra Porgrunn Baat og Skipsbyggeri ved Knardalstrand 06 juni 1902.

Lars Jensen leide bort Elisabeth og seilte selv med som Losgutt til og begynne med. I 1905 ble han selv Los og flyttet til Stavern med Elisabeth.

Elisabeth var en skarpseiler. Det sies at når hun lå utpå så kunne de andre skøytene bare vende hjem. Hun var i aktiv tjeneste som losskøyte i 66 år noe som trolig er lenger enn noen annen.

Skøyta fikk sin første motor i 1926 en 15 hk rapp glødehodemotor.

Felleslosingen ble innført i 1911 og Frithjofs (Frithjof II) Theodor Thorsen ble snart partshaver i Elisabeth. Begge båtene ble brukt halve året hver frem til 1915 da Hvasserlosene overtok Frithjof.

Med felleslosingen ble Nevlunghavn losene (Havnalaget) flyttet til Stavern og delte vakta med Losene der. 6 dagers vakt og 6 dager fri.

Elisabeth fikk i 1925 selskap av Sjøløven som var bygget i Risør samme år. Sjøløven loset fra Stavern frem til oktober 1958 da både hun og Elisabeth ble overflyttet.

På folkemunne ble Elisabeth kalt Stuten og Sjøløven Kua. Det er sett flere forklaringer på øknavnene men det er jo et faktum at Elisabeth hadde Jernring i nesa som Klyverbommen gikk gjennom. Man sluttet etter hvert å bruke klyveren men ringen ble stående igjen. Sjøløven hadde ikke Klyverbom. I 1949 overtok Staten ansvaret for at losene hadde egnede fartøyer i tjenesten. Elisabeth kom således over i Statens eie og ble påkostet. Hun fikk større motor en 180 hk Volvo, styrehus og ratt med kjettingoverføring til roret. Hun fikk ny, lavere stormast og mesan montert.

Hun brukte heretter vesentlig maskin og kun støtteseil.

Hvasser kom som Losbåt til Stavern i 1958 og Elisabeth ble overført til Losstasjonen Herføl på Hvaler og fikk navn etter denne. Det kan nevnes at hun blant annet ble ført av Stavernslosen Agnar Rakke. Loggbøkene finnes i Kystmuseet Hvaler.

Da skøyta ble trukket ut av Lostjeneste i 1968 ble hun gitt til Sjøheimevernet i Fredrikstad og ble brukt som vakt og øvelsesfartøy frem til sommeren 1978

Kurt og Bjørn Kvalsund kjøpe deretter skøyta og hun ble liggende i Vikane ved Hankø frem til juletider. Deretter ble hun seilt over til Hansen & Arntsen i Stathelle hvor de bygget henne om til lystbåt og hun ble rigget som Ketch. Kvalsundbrødrene fortalte at ved overtakelsen var skøyta i så god stand at bare øverste bordgang og fenderlisten måtte skiftes. Ny motor ble også montert i denne perioden en 120hk Ford. Tidlig på sommeren 1980 ble styrehuset kappet av og styrebrønnen kom på plass og rorkulten ble forlenget.

Brødrene bruker for det meste skøyta til kystseilas og i 1990 overtar Sidsel Colbiørnsen og Ørnulf Opdahl skøyta. Ørnulf ønsker å tilbakeføre skøyta til opprinnelig utseende og arbeidene ble utført ved Kvalvik båtbyggeri ved Vestnes.

Nye seil ble bestilt fra Fredrik Brodersen Lyngør, og 06 juni 1992 setter Ørnulf og Sidsel ut for en frisk Nordost med Kurs for Rundø. Skøyta ble 90 år og anledningen ble behørig markert.

Ørnulf og Sidsel seilte mye langs kysten og i juli 1993 var de tilbake i Stavern og traff på de gamle Losene Agnar Rakke og Thor Thorsen som fikk kaffe og prat om bord. De utrykte begge at de syntes at tilbakeføringen av skøyta var blitt veldig bra.

Høsten 2019 tar Ørnulf kontakt med Knut Sørensen i anledning at han og kona tenker å avhende Elisabeth til nye krefter.

Ørnulf og undertegnede traff hverandre i Ålesund i anledning et Gaffelrigg seminar og jeg ble boende om bord i et annet fartøy som også Ørnulf er involvert i. Vi fant fortønen og ble gode venner.

Det var med blandete følelser jeg mottok henvendelsen, da jeg allerede er involvert i og har ansvar for andre fartøy. Men det er selvfølgelig også en ære og bli spurt.

Undertegnede reiste deretter til Ålesund og kikket på Elisabeth sammen med Ørnulf.

Vi ble enige om en intensjonsavtale om at skøyta skulle seile som museumsfartøy og knyttes opp mot museumshavnene på Isegran og Nordgårdsbrygga på Hvaler.

En avtale kom i orden og før Jul seilte Klara Emmerfors og Bjørnar Berg skøyta fra Ålesund til Nordgårdsbrygga på Hvaler som ble Elisabeths første hjemmehavn Sydøstpå. Klara og Bjørnar hadde akkurat kommet hjem fra en lengre seiltur som gikk til America og rundt forbi med Losskøyta Flekkerøy. Turen hadde vart i fire og et halvt år.

## **Beskrivelse og formål.**

Elisabeth ønskes bevart som et seilende kulturminne. Skøyta er i usedvanlig god stand alderen tatt i betraktning. Hun har vesentlig originalmaterialer i skroget fortsatt og store deler av innredningen fra 1902 er bevart om bord.

Skøyta er en av svært få representanter som ikke har blitt «restaurert i hjel» og vil være et flott utgangspunkt for en istandsetting etter antikvariske retningslinjer.

Eier vil søke Riksantikvaren om Vernestatus for skøyta.

Det er utført en del mindre reparasjoner på dekk og dekkbjelker som ikke er godt nok utført og vi sliter med at dekket lekker og da særlig i den varme årstiden.

Vi tenker å bevare skøyta som et museumsfartøy med utgangspunkt i 1902 da skøyta ble bygget. Dette vil medføre noen endringer under dekk og at maskin og annet moderne utstyr om bord demonteres. Førøvrig trenger skøyta en ny stormast da denne er for tynn og nye seil da disse etter hvert er gamle og av Dacron som passer dårlig om bord.

Elisabeth vil ha stasjonsplass ved Nordgårdsbrygga på Hvaler og ved Isegran og vil eksponeres mot publikum i undervisning og til formidlingsformål.