

Finarbeidere på Framnæs

Helt fra J. C. Jacobsen fra Stavern dukket opp på Framnæs i 1896, har verkstedet vært berømt for sin tømmermannskunst.

TEKST: RAGNAR IVERSEN
FOTO: THOR DAHL ARKIVET

Jacobsen ble ansatt som «Skibsbygmester», og hadde vedlikeholdet av «Belgica». Dette fartøyet tilhørte d'Gerlach fra Belgia som var godt kjent i Sandefjord og verkstedet på den tid.

Han skulle være en av de som satte «griller i hodet» på Chr. Christensen angående hvalfangst i Sydishavet. Jacobsen var også sjef for byggingen av «Polaris», kanskje bedre kjent som «Endurance».

Senere kom det til ominnredninger og innredninger av stålfartøyer. Noen kjente eksempler fra før andre verdenskrig var «Thor I» tilhørende A/S Thor Dahl. Et fartøy som var bygget for stykkgodslast og passasjerer.

Etter krigen ble det levert to fartøyer som var bygget under krigen, men ble ferdigstilt først etter krigen. Disse ble levert til A. F. Klaveness i Oslo.

På 50-tallet ble det bygget noen kjøleskip, før rekken med tankbåter som kom med «Grega» og videre A/S Thor Dahl med sine nye tilskudd til Christensen Canadian African Lines.

Luksus

Tre linjebåter som ble bygget i tiden 1958-60. Her var det plass til 12 passasjerer og kravet til innredningen var også større enn vanlige utenriksfartøyer. I salongene i disse fartøyer var veggene kledd med polert edeltre.

En av de som kan huske tilbake og var med på dette var møbelsnekker Kåre Rove. Lugarene til skipsfører og maskinsjef var også av meget høy kvalitet, og var som luksuriøse hotellrom i sammenligning.

Men, akterut hvor mannskapene bodde var det ingen høy standard. Da var man tilbake til smale køyer og standard bjerk og bøk interiør med tomanns lugarer på alt under matros og



MATSAL: Passasjerenes spiserom MS «Thor I» bygget i 1938. Man kan se anretningsbordet på venstre side og slingrekanter på bordet.

motormann.

Senere på 60-tallet bygger man stadig flere rene lastebåter.

En av de som tok over etter formannsjobben for innredning etter Langnes var Trygve Svanberg. Han begynte på Framnæs i 1964 og gikk gradene som tømmermann og snekker til han ble formann i 1977. Han minnes spesielt Rinde båtene som båter med en fin innredning.

Måtte ut

På slutten av tiden Framnæs mek. Værksted eksisterte var det ikke så mye å gjøre med innredning av egne bygg, så man måtte ut av verkstedet og assistere andre både på maritime og landbaserte prosjekter.

Det ble mye reising på Trygve Svan-

berg og gjengen hans. Møbelsnekkeriet på Framnæs ble etter hvert overtatt av Per Jordet og hans medhjelpere som jobbet videre i den gamle og solide kulturen som var oppstått på Framnæs gjennom mange år. Per Jordet fikk lov å arbeide videre på Framnæs også etter at verkstedet ble nedlagt. Da med sikte på landsiden. Denne delen flyttet senere til Bogen i Stokke.

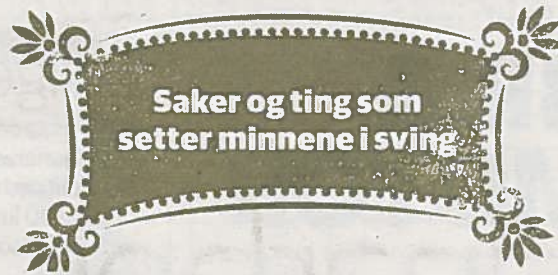
Trygve Svanberg og en del andre fortsatte i firma ing. Truls Lystad, og fortsatte sin virksomhet med innredning og ombyggingsprosjekter verden over. Blant annet for Color Line med ombygging av «Petter Wessel» og «Prinsesse Ragnhild» som eksempler. Så noe av arven etter Framnæs mek. Værksted lever fortsatt.



BYGGET I 1960: Passasjersalongen fra MS «Thorstream».

FØROGNÅ





Høyvogna

TEKST: HARALD FEVANG
FOTO: POLITIARKIVET

Hestevogner i daglig arbeid er ikke lenger i bruk, men i årene etter krigen var slike vogner både kjente og kjære. Denne vogna var i bruk ved Tassebekk på grensa til Stokke. Full av høy ble den gjerne kjørt inn på låven av «Svarthen», og tom dundret den ned låvebrua i full fart gjerne styrt av en av onnefolkene. Det gjaldt å komme ut på jordet igjen før regnbygene satte inn. Var det bare et halvt lass til slutt ble det kalt for en grindskvett og da fikk de minste sitte på hjem. Bildet med vogna bak pinnestakitten er fra oktober 1948 og er i dette tilfellet brukt til å frakte hesjestaur.



Tamiko Ohta

TEKST OG FOTO: HARALD FEVANG

Hvis en sjømann fra Sandefjord fikk landlov i Yokohama i 1969, kunne det skje med en taxi fra Kawasaki til Naka Ku der sjømannsklubb og sjømannskirke lå rett ved havna, eller det kunne skje med taxibåt til Yamashita Pier like ved.

Når det gjaldt de verdensberømte japanske vertinnene var de lette å treffe på de fleste vertshusene i det samme strøket. På gata var det ikke mange å treffe.

Men en søndag ettermiddag satt noen unge jenter under et kirsebærtre rett ved posthuset og viste fram sine malerier. Den unge damen som her er avbildet med sitt maleri fikk smilende solgt det til en forbipasserende tidligere bysegutt i Den norske Handelsflåten. Bildet henger idag på hans arbeidsværelse i Sandefjord!

Forts. neste uke.



SANDEFJORD LOKALHISTORISKE SENTER

på Pukkestad gard

Har du bidrag til denne siden?

Levér det i avisresepsjonen, mkr. Lokalhistorisk senter. Bilder merkes med hvem, hva, hvor, når, og helst med en beskrivelse. Husk navn og adresse på utlåner. Har du elektronisk stoff, send det til sv-er-lu@online.no

Sandefjord Lokalhistoriske senter's redaksjonsgruppe:

Sideansvarlig: Harald Fevang,
Bildeansvarlig: Bjørn Marum Olsen.

Medarbeidere: Sven Erik Lund, Ragnar Iversen, Bjørn Hoelseth, Dag I. Børresen, Gro Midttun, Svein Olav Løberg, Tor Skagun og Odd Gatteland.

Kontaktperson:
Sven Erik Lund, tlf. 928 27 154



TIL AVSLAPNING: Passasjersalongen MS «Thorsriver» bygget i 1958.



HEDER: Hedrede formenn og arbeidere ved A/S Framnæs mek. Værksted 1953. Første rekke fra venstre: Karl J. Ødegaard, Johan Undseth, Peder Pedersen, Kristian Olsen. Andre rekke: Olaf A. Olsen, Anders Jørgen Andersen, Godtfrid Karlson. Tredje rekke: Gunvald Bakke, Otto Johansen, Sveinung Flatland, Thorleif Hem. **FOTO: FOTOGRAF JØRGENSEN**

Kamfjord

Glatt vei og slitte dekk er sannsynlig årsak til denne påkjørselen på Kamfjord den 9. februar 1946.

TEKST: HARALD FEVANG
FOTO FØR: POLITIARKIVET
FOTO NÅ: BJØRN MARUM OLSEN

En drosjesjåfør var uheldig på det glatte føret og kjørte på en liten gutt ved båtbyggeriet.

Siden ulykken ikke er nevnt i lokalavisen antas det at det ikke ble noen alvorlige skader. Avisene den gang var ellers nøye med å meddele selv de minste nyheter. Således var det helt vanlig at det stadig ble rapportert om både inngåtte forlovelser og antall overnattin-

ger i fyllearesten.

De første vårtegn var også godt stoff, særlig hvis noen hadde hørt gjøken. Det var nemlig da det var tida for barn til å gå barbent uten å spørre om lov!

Som dagens bilde viser er Kamfjordveien utbedret betydelig i årene som er gått siden den gang. Og selv om 1.500 arbeidsplasser i området er blitt borte, har biltrafikken likevel øket betydelig.