

Bøyebåtens betydning

I hvalfangsthistorien finner vi, som ved all aktivitet, en del begreper og særbenævnelser som deltakerne i fangsten selvsagt var fullt fortrolige med og som mange vestfoldinger kjenner, men som kan virke fremmede eller uforståelige for utenforstående.

TEKST: JAN ERIK RINGSTAD

Begrepet «bøyebåt» vil av mange oppfattes som en båt som har noe med en seilregatta å gjøre, unntatt i hvalfangstdistriktene, der begrepet snarere settes i forbindelse med sleping av skutt hval til et kokeri.

I det fangstsystemet Svend Foyn utviklet lå det en stor utfordring i å berge de store hvalene som sank. Det krevde kraftig utstyr og solide liner å få hvalene opp til overflata. I pionertiden langs Finnmarkskysten foregikk hvalfangsten i kystnære farvann med temmelig små hvalbåter. Nokså snart meldte likevel behovet seg for å slepe hvalene over noe lengre avstander og dermed måtte de sikres mot å synke. Foyn skal i den forbindelse ha utviklet et system for å pumpe luft i hvalene, slik at de fløt. I de siste åra av Finnmarksfangsten, rundt 1900, kunne hval bli slept over meget store avstander, eksempelvis like fra Bjørnøya og ned til fastlandet.

I perioden 1981-1985 intervjuet undertegnede mange eldre hvalfangere. Det var et prosjekt i regi av Vestfold historielag, og hensikten var å bevare minner, opplevelser og historier som ikke var nedfelt skriftlig. Den eldste informanten jeg møtte var født i 1890. Han dro på hvalfangst første gang i 1906, om bord i Hauken. Denne hvalbåten var under 92 engelske fot. Informanten fortalte blant annet om forskjellen på å jage knøl og langhval, (blåhval og finnhval). Langhval er i dag et svært lite brukt begrep, men for ham var det helt naturlig, og det kan ha hatt med de gamle hvalbåtenes dimensjoner å gjøre. På Hauken kunne man nemlig ikke ta de store blåhvalene langs sida, da de var for lange. «Disse måtte akterslepes. Det var flere hvaler vi måtte ha slik aktersleping på. De store 90-fotingene ville ellers få hodet i propellen, forklarte han. Mens alminnelig finnhval kunne tas langs sida, lå



Er dette den egentlige bøyebåten? Fra Husvik, Syd Georgia, 1950-åra.

FOTO: SANDEFJORDMUSEENE

blåhvalen med wire rundt rumpa.

Om sleping av hval ved Finnmark skriver Arne Odd Johnsen i første bind av Den moderne hvalfangsts historie (s. 331) at hvalbåtene midt på 1880-tallet allerede var så store at selv meget store hval gikk fri av skruen når de ble slept langs siden og var hevet godt opp i klyset. Riktignok blir ikke blåhvalene i nord like lange som de i sør. Forskjellen oppgis gjerne til tre meter (cirka 10 fot), og det er betydelig i denne sammenheng. Likevel vet vi at hval ble akterslept også i nord, både av hvalbåter og av transportskip.

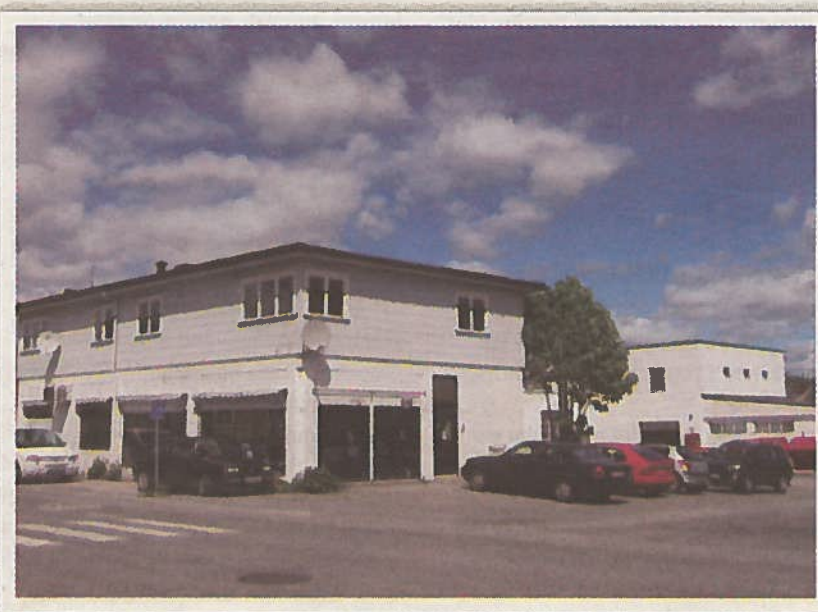
Iblant hører man begrepet bøyebåt forklart med at det til flagghvalene var festet en bøye som gjorde det mulig for bøyebåten å få tak i hvalene som lå og fløt, men denne forklaringen er ikke riktig. Bøyebåter kom tidlig i bruk og deres opprinnelige oppgave var å slepe hval og fortøye dem til ei bøye i bukta utenfor landstasjonen. Det er ei slik bøye navnet har sitt opphav i. Under den pelagiske fangsten ble betegnelsen bøyebåt



oppretholdt, selv om hvalene da ble fortøyd direkte til det flytende kokeriet. På landstasjonene ble imidlertid hvalene hentet fra bøya med en motorbåt. I samtalen jeg hadde med de gamle hvalfangere tidlig i 1980-åra ble det i alle fall i et tilfelle antydning at det faktisk var denne lille motorbåten som var den egentlige, opprinnelige bøyebåten, en påstand som jo slett ikke er umulig.

En stor, pelagisk hvalfangstekspedisjon kunne rundt 1960 disponere over 12-14 hvalbåter der et par-tre stykker fungerte som rene bøyebåter. De kunne sporadisk også benyttes til andre formål, som frakt av lege eller pasient, men i hovedsak var målet effektivisering. Bøyebåtene fritok de beste båtene og skytterne for sleping og lot dem konsentrere seg om fangsten. For bøyebåtene gjaldt det å levere hval i takt med produksjonskapasiteten på kokeriet, og siden enkelte bøyebåter hadde liten motorkraft, kunne det vanke atskillig kjøft ved sein levering.

FØR OG NÅ





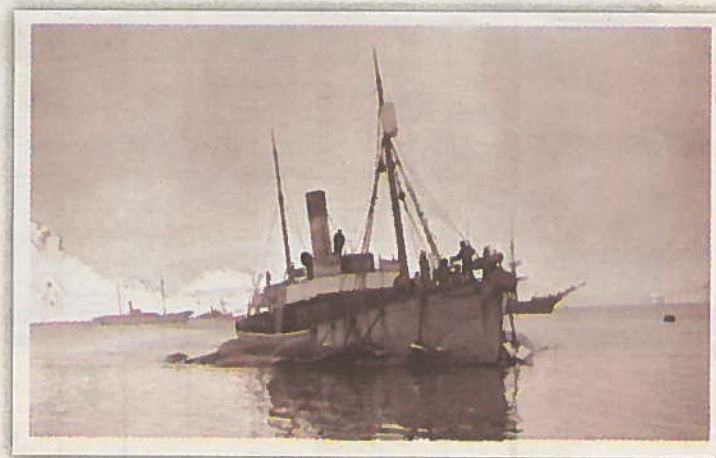
Transportskipet Heimdal sleper hval inn til stasjonen i Dyrafjærdur på Island cirka 1900. Bare to-tre hval er synlige på bildet, men et slikt slep kunne ta med opp mot 1,5 dusin hval i slengen.

FOTO: UTLÅNT AV SMÁRI GEIRSSON

Vi vet neppe når den første bøyebåten dukket opp. De eldste selskapene hadde svært få hvalbåter, kanskje bare to-tre stykker, og da var det ikke mulig å ta én båt helt ut av fangst. Naturforholdene spilte også inn. For eksempel var fangsten til landstasjonen i Getares Bay i første halvdel av 1920-åra preget av den sterke strømmen i Gibraltarstredet. Her kunne man ikke legge fra seg flagghvaler. Hvalbåtene måtte gå inn til landstasjonen med hver enkelt hval som ble skutt.

Mest avgjørende var nok likevel fangstfeltets beliggenhet i forhold til landstasjonen. Jo større avstand, jo større behov for rasjonelt slep. Smári Geirsson, som for tiden arbeider med et oversiktsverk over hvalfangsten på Island, kan i den forbindelse fortelle hvordan dette ble organisert da fangsten til landstasjonene på Vest-Island forflyttet seg nord og østover. I Siglufjord, midt på Islands nordkyst, ble det plassert en samlebøye som hvalbåtene leverte hval til, kanskje to-tre av gangen. Fra denne bøya akterslepte så transportskip 14-18 hval av gangen rundt

kysten til stasjonen i vest, slik bildet viser. Begrepet «bøyebåt» synes imidlertid ikke kjent fra Island. Der snakket man heller om «slepebåter».



Effektive slep kom tidlig i bruk uti fangsten i Antarktis, enten vi kan snakke om bøyebåt i egentlig forstand eller ikke. Hvalbåten Karl, (senere Store Karl), bygd ved Framnes mek. Verksted i 1907 for Compania Argentina de Pesca, hadde slepegatt for 10 hval. På dette bildet fra Grytviken i 1911 er de alle i bruk.

FOTO: SANDEFJORDMUSEENE

Hystadveien 13

TEKST: INGER-LISE ACKENHAUSEN
FOTO FØR: HVALFANGSTMUSEETS ARKIV
FOTO NÅ: INGER-LISE ACKENHAUSEN

BIL- SERVICE A/S ble etablert i 1937. Firmaet representerte fra oppstarten A/B Volvo, Göteborg. Fra 1. august 1945 var firmaet eneforhandler i Vestfold fylke med direkte import fra A/S Volvo, og førte lager av originale Volvo reservedeler, stempelfjærer for alle bilmerker og vanlig rekvisita.

Bensinstasjonen som lå i samme bygg førte Esso bensin og oljer. Firmaet kunne yte service fra klokken syv om morgenen til klokken 22 på kvelden. Verkstedet hadde rutevogner som sitt spesialområde. De kunne

reklamere med at Volvo-kunder kunne unngå unødig driftstans når deres motor måtte overhales fullstendig. Verkstedet hadde nemlig til enhver tid nyoverholte utlånsmotorer vedkommende kunne nytte mens hans egen motor var til reparasjon.

Som det går frem av fotoene, har bygningen gjennomgått fasadeendringer. Flere ulike bedrifter har holdt til i bygningen. En gang på 1970- og 80-tallet holdt Petter Grans BIVA til her. BIVA var kanskje Sandefjords første billigvarekjede. Navnet er jo nettopp satt sammen av de to ordene «billigvarer». Fra 2005 holdt firmaet Snøugla til her. De drev import og salg av utstyr til hest og hund.

Dette er kun et lite utdrag av alle virksomhetene. I dag holder firmaet Proff oppussing Wojcinski til her.

SANDEFJORD
LOKALHISTORISKE SENTER
på Puklestad gård

MINNER
FRÅ NÆR
FORTID

Har du bidrag til denne siden?

Levér det i avisresepsjonen mkr. Lokalhistorisk senter. Bilder merkes med hvem, hva, hvor, når og helst med en liten beskrivelse. Husk navn og adr. på utlåner. Har du elektronisk stoff, send det til: lokalhistorie@sb.no

Sandefjord Lokalhistoriske senters info-gruppe:

består av redigerer Harald Fevang og medarbeiderne Kirsten Wang Henriksen, Otto Ågesen, Roger Davidsen, Ragnar Iversen, Tore Sandberg, Bjørn Hoelseth, Dag Ingemar Børresen, Sven Erik Lund, Gro Midttun og Bjørn Marum Olsen. Kontaktperson: Sven Erik Lund, tlf. 928 27 154 - sv-er-lu@online.no