

lokalhistorie

En viktig arbeidsplass



To ungdommer har lurt seg opp i krana. Svein Bjørgum og Dagfinn Klavenes til høyre tar en god hvil. SELVUTLØSER

En ting er sikkert. A/S Framnæs mek. Værksted var en viktig arbeidsplass for Sandefjords-distriktet.

Helt fra den spede begynnelse med Chr. Christensen ved roret, og fram til nedleggelse. For den som ikke har vært ansatt og virket der, kan det virke litt rart å høre om og sette seg inn i det som foregikk der.

Man husker stabelavløpningene i 50-årene. Spesielt tiden da man begynte å bygge tankbåter på rundt 16.000 tdw størrelse. Framnæs Guttemusikkorps var en selvfølge ved slike anledninger.

Det begynte med Bygg nr. 146 «Grep» i 1952. Arbeiderne som jobbet om bord under utrustningen mente at «Dette skal være et reklameskip for verkstedet».

Det hersket hektisk aktivitet om bord, slik det alltid gjør når det er noen dager før overlevering. For en utenforstående kan det se ut som en umulig oppgave å finne fram i kabler, luftslanger og annet som skal ryddes før prøvetur og overlevering. Men det var som regel en plan i dette.

Framnæs var viden kjent for sitt kvalitetsarbeid. Både på innredningssiden,



og bygging for øvrig. Det er mulig det kan tillegges at det var mange der som kjente et fartøy fra før, fra bunn til topp. Rett etter krigen var det underskudd på både folk og materialer. Handelsflåten skrek etter ny tonnasje. Rederne fikk ikke lov å føre ut penger for å bygge utenlands. Det kunne ta opptil fire år fra en kontrakt ble undertegnet, og til fartøyet var overlevert.

Man kan huske de tre søstre som kom

i slutten av 50-årene og begynnelsen av 60-årene. Tre søsterskip bygd for firma A/S Thor Dahl. «Thorshope», «Thorsriver» og «Thorstream». Hvite svaner på sjøen. Etter krigen var det også stor produksjon av hvalbåter. Modernisering av flåten og erstatning for tapt tonnasje. Syv av disse hvalbåtene var bygd under krigen. Bestilt av forskjellige rederier og beslaglagt av tyske styrker etter 9. april 1940. De kom inn som hvalbåter etter

krigen, men var allerede umoderne. Frem til rundt 1947 var verkstedet hovedsakelig opptatt med å slikke sine og andres sår etter krigen. Først i 1947 ble den første nybygde hvalbåt levert. Det var «Kos 32». Det var også det første nybygg etter krigen. Så kom det 10 etterfølgere fram til 1952 da «Thorvard» ble levert. Det var den siste hvalbåten som ble bygd ved Framnæs. Siden var det mest ombygging av korvetter til mo-

FØR OG NÅ





Arbeidsgjengen på vestre plan vinteren 1953. Vi er ikke sikker på navnet til alle, men i til venstre i første rekke står Kristian Nilsen, i midten Ivan Janås, og helt til høyre, Dagfinn Klavenes. Til venstre i annen rekke planbas Ansgar Johansen, som vi mener skiftet navn til Lien noen år senere. Til høyre for ham står Rasin. Bakerste rekke, nr. to fra venstre er Harald Hansen, videre Finn Hagerup, Shivodar Marjanovitsj og Reidar Steen (Pedersen). Hvis noen kjenner flere, skriv det ned på en lapp og lever det til Otto Aagesen på Lokalhistorisk Senter en tirsdag formiddag.

SELVUTLØSER



Kranfører Kirkhaug på plass i beddingskrana.



Frank Karlens i «Treer'n». En av fem eller seks elektriske biler som gikk inne på verkstedområde. Ett eksemplar skal visstnok i dag finne seg på Teknisk Museum i Oslo.

Brenner Reidar Pedersen (Steen) i aksjon.

derne dieseldrevet hvalbåter. Etterlatenskaper og overskudd etter krigens dager. Korvettene var velegnet til denne bruken da skroget var basert på filosofien bak et hvalbåtskrog. Man husker at lageret ved Kamfjordverven en tid var full av disse, og under ned rigging.

Tekst Ragnar Iversen
Foto: Dagfinn Klavenes

KUF-bygningen

Utallige er de gamle postkort som har hentet sine motiver fra forskjellige steder på Preståsen.

Denne gang har Eric Sandtrøys gamle kort fokus på Kristelig Ungdomsforenings møtelokale i Bjerggaten.

Kuffens lokale ble bygget i 1909 etter at arkitekt Børve i Porsgrunn hadde tegnet et fortreffelig forsamlingshus. Lokale håndverkere sto for oppførelsen og hele bygget med inventar ble betalt med 24.866 kroner hvorav halvparten ble dekket av foreningens eget byggefond.

Tomten var tidligere gitt foreningen av frk. Henriette Ebbesen som også var sentralt medlem

av byggekomiteen. Foreningens medlemstall var på denne tiden rundt 300.

I 1940 ble bygningen tatt i bruk av en tysk avdeling, og senere leide politiet deler av bygningen til lagring av beslaglagte radioapparater.

I bakgrunnen av bildet sees tydelig Mokollens kjente profil.

Dagens bilde viser en moderne småby der Kuffens lokale fortsatt er synlig, men nå med Røde Kors som eier.

Tekst: Harald Fevang
Foto: Gro Midttun

Saker og ting som
setter minnene i sving

Et stykke arvegods

Dette er et lite arvegods etter min mor. Trolig en reklameartikkel for Stavangerflint, med reklame også for Finn Andersen A/S Glassmagasin.

Dette er en av byens eldste forretninger, vårt lokale glassmagasin, som ble grunnlagt i 1899 av farfaren til den tidligere eieren, Finn Henrik Andersen. Han var da fjerde generasjon som drev denne. Forretningen ble nylig solgt til «Til Bords-kjeden».

Tekst og foto: Svein Olav Løberg



DT «Janina»



«Janina» var opprinnelig bygget som tanker for Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg i 1914. Først i 1929 ble den en del av hvalfangsten under engelsk flagg og omdøpt «Anglo Norse». Fikk sin opphalingsslipp i 1936, hvorefter hun fanget på Australia og Peru. Ble benyttet som transportskip sesongen 1938/39 for kokeriet «Pelagos». I 1940 innlemmet i MOWT og omdøpt «Empire Norse». Tok fyr under reparasjon etter en kollisjon, i august 1941 og ble satt på land. Ammunisjonen om bord gikk i luften og hun ble senket. Senere hevet og deretter reparert ved Kaldnes mek. Verksted i Tønsberg. A/S Antarctic var eiere, men ble utleid til hvalfangst for Spermacet Whaling Co som kokeri fra 1947 under navnet «Anglo Norse». Av dem som var med den gang, var Ove Rosenlund som messegutt. I 1950 kommer hun under fransk flagg. I 1953 går hun i opplagsbøyene, men blir benyttet for enkeltturer som tankskip under Anders Jahres disposisjon. Hun får navnet «Janina» i 1956. I 1957 sank «Janina» etter en brann om bord utenfor kysten av Portugal. Alle ble reddet. 20 overlevende kom til Vigo i Spania. 16 av folkene var tatt opp av det tyske lasteskipet «Troyburg» og fire av det britiske fartøyet «Barbican». Resten av besetningen var også i sikkerhet, 13 mann, var om bord på et sovjetrussisk fartøy og 12 på et fransk skip. Thorvald Bøe var styrmann, Reidar Berntsen var fyrbøter. Kapteinen var fransk og het Henry Pelliet.

Tekst: Ragnar Iversen
Foto: Arkiv

MINNER
FRA NÆR
PORTID

SANDEFJORD
LOKALHISTORISKE SENTER

på Pukkestad gard

Har du bidrag til denne siden?

Levér det i avisresepsjonen mrk. 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:
Sideansvarlig Harald Fevang, bildeansvarlig Bjørn Marum Olsen.
Medarbeidere: Sven Erik Lund, Ragnar Iversen, Bjørn Hoelseth,
Dag I. Børresen, Gro Midttun, Svein Olav Løberg, Roger Davidsen.
Kontaktperson: Sven Erik Lund, tlf. 928 27 154, sv-er-lu@online.no