

ARKIVERT

NR 1 // 2016

for oss og fremtiden



FINN DIN SJØMANN / HAVARI OG FORLIS

HELTEMOT I SYDISHAVET / SJØMANNSUTDANNINGEN

TH. LARSENS SJØMANNSFOTOGRAFIER / NEPTUN OM BORD

HVALFANGSTARKIVER / LARVIKSFERGENE

KLIMAFORSKNING I ARKIVET



VESTFOLD
ARKIVET



Foto: Caroline Omlid

VELKOMMEN SOM LESER AV ARKIVERT

Vestfoldarkivet har ansvar for innsamling, bevaring og formidling av privatarkiver og fylkeskommunale arkiver fra Vestfold. Vår arkivsamlings består av arkiver samlet inn fra Slottsfjellsmuseet, Hvalfangstmuseet, Larvik museum og Vestfoldarkivet.

Det er mange temaer du kan finne spor av i arkivene, blant annet Vestfold sin maritime historie som selvsagt er godt reflektert i samlingen. Både ansatte i Vestfoldmuseene, lokalhistorikere, forskere og slektsforskere er interessert i den maritime historien, og kildene er mye brukt. Vi har derfor valgt ut dette temaet til det første nummeret av Arkivert. Vestfoldarkivet ønsker med denne utgivelsen å invitere publikum med inn i Vestfolds maritime historie. Du kan blant annet bli med kaptein Anders Harbor-Ree på ekspedisjon i Sydishavet, lese om sjømanns-utdanningen og lære om hvordan våre arkiver brukes i internasjonal klimaforskning.

Vi håper at bladet faller i smak og vekker interesse for de unike kildene som er tilgjengelig om Vestfolds historie. Vi ønsker å følge opp med nye utgivelser av Arkivert de kommende årene, så gi oss tips og kom med ønsker til hva du gjerne vil lese om i neste nummer av Arkivert.

Karianne Schmidt Vindenes

Karianne Schmidt Vindenes / Avdelingsdirektør

I dette bladet kan du lese om noen av de mange maritime arkivene som er oppbevart hos oss.



KONTAKTINFORMASJON:
(+47) 970 67 296
vestfoldarkivet@vestfoldmuseene.no

BESØKSADRESSE:
Hinderveien 10, Sandefjord

POSTADRESSE:
Vestfoldmuseene IKS
avd. Vestfoldarkivet
PB. 1247
3205 Sandefjord

FORETAKSNUMMER:
993871184

www.vestfoldarkivet.no

Redaktør: Heidi Meen

Bidragsytere:
Karianne Schmidt Vindenes,
Marit Slyngstad, Lone Kirchhoff,
Ann Tove Manshaus, Ulla Nachtstern,
Ingrid Nøstberg, Rune Sørlie,
Cathrine Guldahl og Heidi Meen.

Layout: Linn Liverød

Trykk: Pica Print Service

Forsidebilde: Grytviken, Sør-Georgia.
Fotograf: Theodor Andersson,
Hvalfangstmuseets fotosamling.

Tegninger: Gilles & Cecilie Studio.

SEPTEMBER 2016

Innhold

- 4** ARKIVER ØNSKES
- 5** HER FINNER DU OSS / PERSONARKIV
- 6** NOTISER FRA MUSEET
- 7** HELTEMOT I SYDISHAVET
- 13** MARITIME UTTRYKK / DIS VESTFOLD
- 14** HAVARI OG FORLIS
- 16** NOTISER FRA ARKIVET
- 18** SJØMANNSUTDANNINGEN
- 21** MARITIME SKOLER I VESTFOLD
- 22** NEPTUN OM BORD
- 24** HVALFANGSTARKIVER - EN DEL AV NORGES KULTURARV
- 26** FINN DIN SJØMANN!
- 28** TH. LARSENS SJØMANNSFOTOGRAFIER
- 32** VALGETS KVAL - SKIPSTEGNINGER FRA FRAMNÆS MEKANISKE VÆRKSTED
- 34** LARVIKSFERGENE - EN KULTURHISTORISK REISE OVER SKAGERAK
- 36** INTERNASJONAL KLIMAFORSKNING I ARKIVET
- 38** SOSIALT SAMARBEID MED NRK VESTFOLD
- 39** NOTISER FRA ARKIVET



Arkiver ønskes!

ARKIVER ER EN UNIK INNGANGSPORT TIL FORTIDA VÅR.

| TEKST: KARIANNE SCHMIDT VINDENES, Vestfoldarkivet |

henhold til norsk lov skal offentlige arkiver bevares, men også privatpersoner, bedrifter og organisasjoner har skapt arkiver som bør tas vare på. Det samme gjelder historiene til dem som arbeidet eller var aktive i en organisasjon.

Verdenserklæringen om arkiver sier at arkiver dokumenterer beslutninger, handlinger og minner. Gjennom arkivene kan man finne ut hvilke beslutninger som er tatt, hvem som var med på avgjørelsen og hvilke vurderinger som lå bak.

Arkiver er en unik og uerstattelig arv som overføres fra generasjon til generasjon.

PRIMÆRKILDER

Arkiver er primærkilder, det vil si ubehandlet materiale som stammer fra deltagere eller tilskuere til begivenheter og tidsperioder. Mange arkiver inneholder fotografier som kan være en viktig kilde til historiske hendelser.

UNIK OG UERSTATTETLIG ARV

Verdenserklæringen sier videre at arkiver er en unik og uerstattelig arv som overføres fra generasjon til generasjon. Alle arkiver som arkivinstusjoner bevarer skal leveres videre til nye generasjoner. Framtidas forskere vil stille andre og nye spørsmål, ny kunnskap samt nye arkiver kan

gjøre at historiske hendelser tolkes på nye måter. Nye generasjoner vil også stille spørsmål om sin slekt. Fordi hvert arkiv er unikt, trenger vi også stadig nye arkiver.

ÅPEN TILGANG

Et viktig punkt i verdenserklæringen sier at åpen tilgang til arkiver beriker kunnskapen om samfunnet, fremmer demokrati, beskytter innbyggernes rettigheter og bedrer livskvaliteten. I Norge er det et viktig samfunnsprinsipp at innbyggerne skal kunne gjøre seg kjent med det offentlige dokumenter.

Dette prinsippet videreføres hos arkivinstusjonene gjennom åpenhet om hvilke arkiver man har og tilgang til arkivene på lesesal eller ved kopiering/digitalisering. Som privatperson kan du også få kopi av rettighetsdokumentasjon om utdanning, helse eller andre offentlige tjenester.

Hos Vestfoldarkivet kan du få tilgang til arkiver fra Vestfold fylkeskommune, bedrifter, organisasjoner og privatpersoner med en tilknytning til Vestfold.

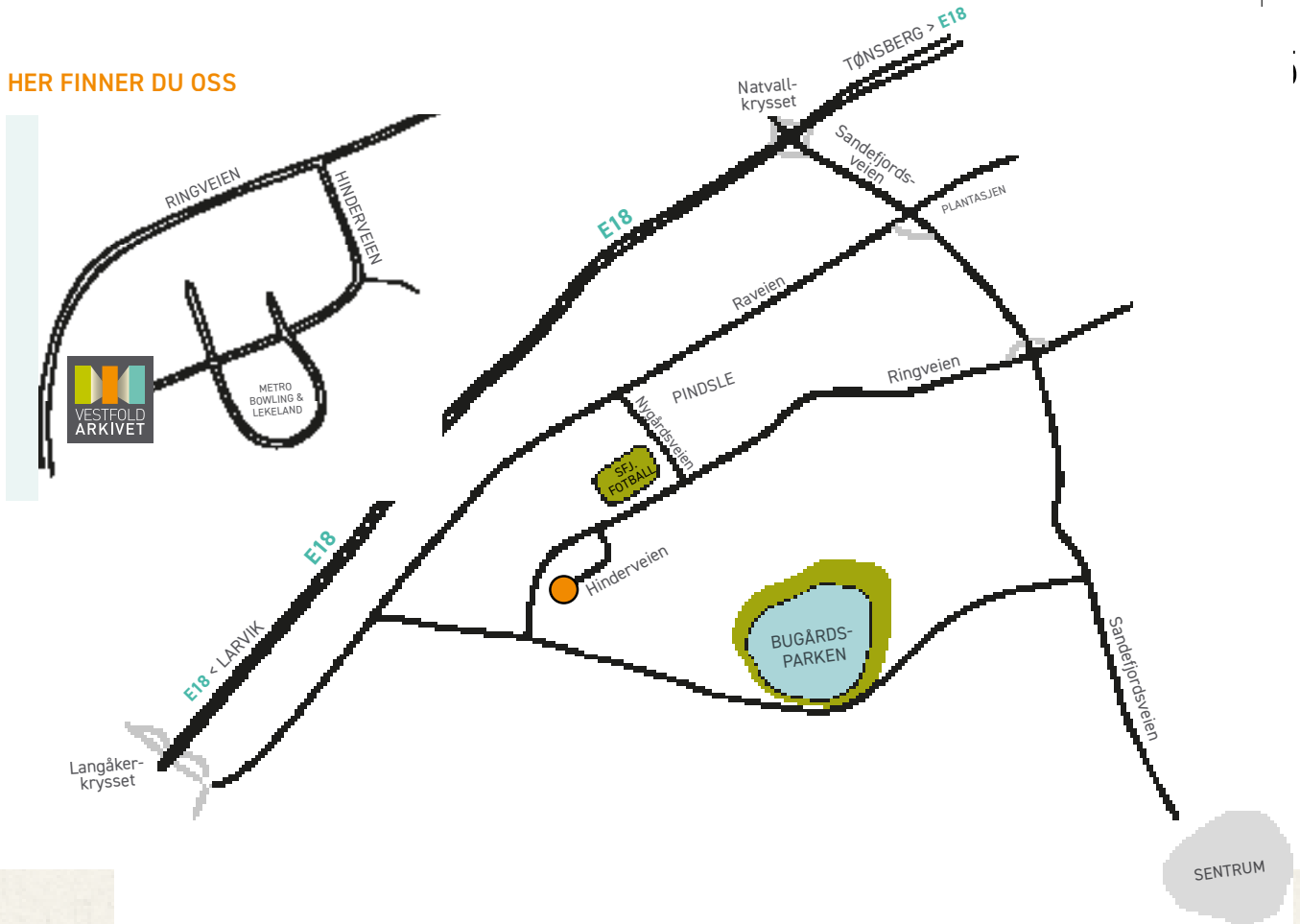
KOM MED DINE ARKIVER

Vestfoldarkivet ønsker å få inn flere arkiver med relevans for Vestfolds historie. Ta kontakt med oss om du har eller kjenner til arkiver etter organisasjoner, bedrifter eller privatpersoner.

BESØK LESESALEN

Her kan du se på arkivmateriale, bruke boksamlingen og få veiledning. Se våre åpningstider på www.vestfoldarkivet.no/lesesalen

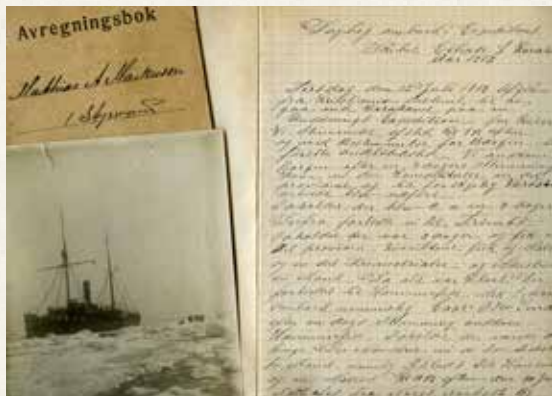
HER FINNER DU OSS



PERSONARKIV

med polarhistorie

I 2015 fikk Vestfoldarkivet avlevert en liten kasse med personlige dokumenter etter sjømann og gårdbruker Anton Markussen (f. 1874) fra Tjøme. Dette viste seg å være et sammensatt og spennende privatarkiv. I esken fant vi både attester, regnskapsbøker og fotografier. Men det mest oppsiktsvekkende var to dagbøker skrevet om bord på Otto Sverdrups ekspedisjon med Eclipse i 1914-15. En aldri så liten polarhistorisk skatt! (Arkiv A-2376)



Fra arkivet etter Anton Markussen. Foto: Lone Kirchhoff.



Den 30 år gamle Anton Markussen. Fotograf ukjent.

Fra museet



NATTKIKKERT I MESSING

Denne har vært brukt av Colin Archer. (Larvik museum).

Foto: Caroline Omlid, Vestfoldmuseene



Vestfoldmuseenes informant kan fortelle at hun fikk denne flotte **LAS PALMAS-DUKKEN** av sin far i 1950. Faren var sjømann og hadde dukken med seg fra Gran Canaria. (Hvalfangstmuseet).

Foto: Mekonnen Wolday, Vestfoldmuseene



EN FRODIG HAVFRUE

gjør seg som gallionsfigur. Denne ble kjøpt hjem fra Amerika av konsul Lars Christensen. (Hvalfangstmuseet).

Foto: Mekonnen Wolday, Vestfoldmuseene.



I 1893 ble det vedtatt at kapteinen skulle ha legebok og **MEDISINFORSYNING** om bord. På passasjerskip og hvalfangst var det vanlig å ha lege om bord, men på handelsskip var kapteinen selv ansvarlig for riktig hjelp ved sykdom og ulykker. Medisinflaskene i skrinet er fra Nordstjernen Apotek i Sandefjord, opprettet i 1900. (Hvalfangstmuseet.)

Foto: Roger Berg, Vestfoldmuseene.

SKIPSMODELLEN

av fullriggeren «Agathe» er en av mange skipsmodeller i Vestfoldmuseenes magasin. (Slottsfjellsmuseet).

Foto: Mekonnen Wolday, Vestfoldmuseene.



SKIPSKISTE med motiv av en fullrigger og unionsflagg. Skipskista er en spesiell reisekiste beregnet for bruk om bord på skip. Den ble brukt til å oppbevare klær og personlig utstyr, og fungerte også som sittemøbel i mannskapsrommet. Siden ble kistene erstattet av skips-sekk og siden koffert. (Larvik Museum)

Foto: Mekonnen Wolday, Vestfoldmuseene.



Illustrasjon: Anders Harboe-Ree

HELTEMOT I SYDISHAVET

Kaptein Harboe-Rees dagbok



| TEKST: MARIT SLYNGSTAD, Vestfoldarkivet |

«SÅ VAR VI BJERGET FRA DRUKNING
I DET MINDSTE, MEN VI VAR I LAND
PAA EN GOLD, UBEBOED Ø TUSINDER
AF MIL FRA FOLK, UDEN HUS, I KULDE,
REGN OG SNESELSAPS»



Fra landkrabbe til sjømann:
Anders Harboe-Ree (1881-1959) var født på gården Store-Ree på Stange utenfor Hamar. Sjømannslivet fristet den unge mannen, og allerede som 24-åring var han kaptein og klar for sin første ekspedisjon.

Fotograf: ukjent. Bildet er tatt ca. 1907.
Utlånt av Henrik Harboe-Ree.

1. Feltzoologen og polar-pioneren Johan Koren (1879-1919) betegnes gjerne som den glemte polarhelten. Koren hadde et eventyrlig liv også etter ekspedisjonen til Crozet-øyene, og døde av spanskesyken i Vladivostok bare 39 år gammel.

2. Anders Harboe-Ree var på mange måter et multi-talent. Han var treskjærer og arbeidet med trearbeider underveis på ekspedisjonen. Dagboken er rikt illustrert og inneholder også mange humorfylte dikt med skråblikk på livet ombord. Tegn av Anders Harboe-Ree

Bilde: Roald Amundsen bildearkiv (amundsen/SURA691),
Nasjonalbiblioteket

Man skulle tro sitatet var hentet fra en robinsonade; fra «Den hemmelighetsfulle øya» eller «Fluenes Herre». Men dette er slett ingen fiksjon. Utsagnet er hentet fra den usedvanlige dagboken til 24-årige **Anders Harboe-Ree** fra begynnelsen av desember 1906.

KAPTEIN ANDERS HARBOE-REE

Den unge kapteinen befinner seg på en øde øy i Sydishavet sammen med et mannskap på 13 og skipshunden Beef. Hele besetningen har nettopp gjennomlevd sitt verste mareritt. Natten før knakk skuta «Cathrine af Tønsberg» i to i et voldsomt uvær. Ved hjelp av to lettbåter greide besetningen å berge seg i land på øya Possession Island. Man kan knapt forestille seg hvor ansvarstynget den unge kapteinen måtte ha følt seg: Jovisst var hele besetningen berget i land, men de befant seg i et av verdens mest avsidesliggende områder. Ville de noen gang komme der ifra?

110 ÅR GAMMEL DAGBOK

I 2013 fikk Vestfoldarkivet en dagbok utenom det vanlige i gave fra kapteinens barnebarn Henrik Harboe-Ree. Boken er på vel 80 håndskrevne sider, og beskriver reisen ned fra Tønsberg til Sydishavet fra august 1906 til januar 1907. Det er en beretning om heltemot og eventyrlyst, motløshet og håp. Dagbokens forfatter var et kunstnerisk talent, og boken inneholder mange flotte illustrasjoner fra hele reisen.

FANGSTEKSPEDISJON I SYDISHAVET

Ekspedisjonens fremste mål var å fange sjøelefanter og sel ved Crozet-øyene, 2500 kilometer sør for Madagaskar. Ekspedisjonens leder var Henrik Johan Bull (1844-1930), en av pionerne innen utforskningen av Antarktis. Mest kjent er han for Antarktis-ekspedisjonen 1893-95, som regnes som en av de mest betydningsfulle turene i Antarktis-utforskningens historie. Bull foretok blant annet kartlegging av store mengder hval; knølhval, finnhval og blåhval. Og etter sigende var Bull den første som tok til orde for at det nettopp var i Antarktis at fremtiden lå for hvalfangsten, når bestanden i nord var uttømt. Bull var nå 62 år gammel og ekspedisjonens eldste deltaker.

MOT, EVENTYR OG OPPLEVELSER

Dagboken er rene spenningsromanen. Vi følger mannskapet på den eventyrlige reisen i over 100 dager. Det begynner med at de gjør seg klare for avreise fra Tønsberg sensommeren 1906. Skuta går ut fjorden i deilig vær, forbi Bolærne,



«mot eventyr og opplevelser», som kapteinen selv beskriver det. De dørger makrell, stueren baker brød og de hygger seg med kortspill. Anders Harboe-Ree skriver: «Livet og tonen om bord er saa hyggeligt som muligt. Gamle Bull overgaar sig selv, vitser og spøger og trives visst meget bra.» Han berømmer ekspedisjonens leder: «En eiendommelig mann er Bull. Snart 63 aar gammel, men dog ligesaa ung som mig med mine 24 år på baken.»

DET GODE LIV OM BORD

På turen veksles det mellom adspredelse og arbeid. Det hører med å gjøre klar fangstredskapene, og mannskapet har mangt å bedrive tiden med av forskjellig slag. Som seg hør og bør holdes andakt med jevne mellomrom. Og den er det som oftest Henrik Bull som har ansvaret for. Salmesang hører med, og Harboe-Ree morer seg over den tidvise mangelen på samstemthet: «At stueren en gang imellom tar tonen for høyt og at båtsmannen synger på det foregående vers er jo unektelig litt komisk.»

Kapteinen beskriver livet om bord; mannskapet nyter dagene og det gode seilværet, de bader i stamp på dekket for å avkjøle seg, det arrangeres skytekonkurranse med salongrifle og det spilles ulike spill.

LINJEDÅP

Etter vel 40 dager i sjøen passerer ekvator, og tradisjonen tro gjennomføres linjedåpen for de fem i besetningen som før ikke har krysset linjen. Det følger mye bråk, moro og leven med seremonien, og Harboe-Ree gjør grundig rede for begivenheten i dagboken.

FELTZOOLOGEN FANGER STORMSVALER

Ved siden av å skulle fange sel og sjøelefanter, ble det også gjort andre observasjoner og undersøkelser underveis. Med på ekspedisjonen var 27 år gamle Johan Koren, feltzoologen og polar-pioneren som allerede som 17-åring hadde deltatt på Roald Amundsens kjente «Belgica»-ekspedisjon

– historiens første overvintringsekspedisjon i Antarktis. I dagboken kan vi lese om Johan Korens studier av blant annet fuglelivet, og Harboe-Ree har i dagboken også tegnet apparatet som Koren skulle fange stormsvaler med, konstruert om bord.

PROBLEMER MED NAVIGASJONEN

Mandag den 19. november har de vært ute i sjøen i 89 dager. Etter ukesvis med godt vær og gunstig vind, begynner det nå å bli kaldere. Om morgenen dagen etter ligger det nysnø på dekket. Skuta nærmer seg omsider målet.

Torsdag den 22. november, 92 dager ute: «Naa nærmer vi oss da vort første maal Crozet Islands. Vi har nu besluttet at forsøge landgang paa disse øer, hvor der siges at være godt med sjøelefanter. Våre kompasser er rent rivende gale nu igjen, saa jeg seiler bare paa observasjoner og det er sku ikke lett her nede, hvor der nesten alltid står tåke»[...] «Jeg blir saa fordømt nervøs av dette at gaa slik i spenning og kikke og kikke efter en solskive at observere efter. Bull er også nervøs. Han har visst den faste overbevisning, at dette bare kommer av at jeg ikke kan navigere.»

Dagen etter, den 23. november var det forvirring om bord, kapteinen er usikker på skipets posisjon, det blåser kraftig vind fra vest og tykk tåke. Den unge kapteinen uttrykker fortvilelse:

«Jeg så to pingviner og nogen fremmede sorte fugle. Jo, langt af land var vi ikke, men hvor var landet?» Kapteinen går ned i kahytten for å studere kartet; har han beregnet feil?

SPOR AV TIDLIG HVALFANGST

Til tross for navigasjonsproblemer, når ekspedisjonen omsider bukten American Bay ved Possesjon Island. Langveis fra kan de se sjøelefantene liggende på stranden hele bukten rundt. Og tusenvis av sel! Bull, Koren, Harboe-Ree

og et par roere går i land for å utforske øya. De finner rester av et skutevrak og kommer over et depot for forliste sjøfolk, en gang etablert av den engelske regjeringen. De finner bare rester igjen av det lille huset, og på et skilt som er blåst flere hundre meter vekk står det: «Notice! This is for shipwrecked only». Anders Harboe-Ree oppdager en flaske med et stykke papir inni. På lappen står det at den amerikanske skonnerten «Rattler» var der for 20 år siden. «Jeg innbilder meg at de var de siste, der var her», skriver kapteinen i dagboken.

På øya kommer de også over en kirkegård. Harboe-Ree noterer: «Jeg kom ogsaa over en kirkegaard paa en lav åsrygg. Det var en del grave. Paa 10 av disse stod der kors med inskripsjon. Det var døde hvalfangere, som her hadde funnet sin siste hvile. Goldt og trist med langt, strittende græss over sig og med innhegninger af tønnestaver og pinner, laa de der ved siden av hverandre sjøfolk fra mange forskjellige kanter af verden.» Det hadde helt klart vært fangstaktivitet i området.

*«Våre kompasser er
rent rivende gale nu
igjen, saa jeg seiler
bare paa observasjoner
og det er sku ikke lett
her nede, hvor der
nesten alltid står tåke.»*

«DU LANDSENS FADER, FOR ET MYRDERI»

I de påfølgende dagene går tiden med til fangst. Skuta ankrer opp i bukten som ligger på øyas leside, og de bruker to mindre fangstbåter inn og ut fra land. De skyter sjøelefanter og slakter sel, et blodbad uten like. Den sørlige sjøelefantarten eller selefant kan bli opptil 6 meter lang og over 3000 kilo. Den unge kapteinen er fornøyd med de store forekomstene og uttrykker tilfredshet over arbeidet. Men han synes å være noe opprørt over kampene som utspiller seg i bukten. Han skriver om «myrderiene» i dagboken:

«Jeg skød et par mindre først og prøvde mig saa paa en umaadelig gammel rug, der reiste sig paa sveivene sine med et forfærdeligt brøl. Jeg plantet en Remington explosions kugle midt mellom øinene paa bæstet saa blodspruten styg og rød stod flere meter bortover sanden, men tror du det svinet døde da. Nei, den kom væltende mod mig. Sandelig blev jeg ræd og veg unda. En kugle til i halsen, dyret gjorde et umaadeligt jump og laa stille en stund. Død, tænkte jeg og gik hen til den. Men saa skvat den op igjen. En kugle til, atter en. To kugler fra Bull saa at det stod

1. Besetningen om bord på fangstskuta «Cathrine af Tønsberg», 1906.
Bildehenvisning: Koren-familiens arkiv, Riksarkivet (RA/PA-0337/D/L0103)
Fotograf: ukjent.

2. Kapteinen hadde med et kamera på turen, men bildene er av dårlig kvalitet på grunn av fuktighet på filmene. Men i albumet finnes et retusjert bilde av den enkle hytta som ble mannskapets hjem i over to måneder.
Fotograf: Anders Harboe-Ree.

en 8-10 blodstraaler ud af hodet paa den og blodbækkene randt til søs farvede vandet rødt i lange strækninger bortover. Saa peiste monstret til søs og sadte udover i ro og mag. Af og til saa vi hodet dukke op og blodstraalene stod fremdeles tommetykke af hodet. Føi det var stygt».

Lasterommene fylles etter hvert med store mengder spekk og skinn. Kapteinen er særdeles fornøyd, og allerede den 6. dagen der nede, den 30. november, har de fanget 150 sjøelefanter. Været er imidlertid den største utfordringen, det blåser kraftig og snør tett.

DRAMAET STARTER

Starten på marerittet skjer kun få dager etter. Det blåser opp til kraftig storm, vinden snur mot øst og de er uten beskyttelse. Ankerkjettingene ryker og skuta driver mot land. De prøver å seile utover, men det er nytteløst. Etter noen dramatiske timer berger mannskapet seg med nød og neppe i land. Men skuta «Cathrine» kan ikke reddes. 14 mann og skipshunden Beef sitter på stranden og er vitne til at den knekker i to. Når været roer seg noe, blir alle mann sendt av sted i de to lettåtene for å berge mest mulig av vrakgodset. Heldigvis var det noen matvarer i det delvis ødelagte depotet som de tidligere hadde funnet. Og i de neste dagene ble ting og saker skylt i land fra vraket. De bikker lettåtene, og ved hjelp av ilanddrevne materialer og en seilduk, lager de seg en enkel hytte.

Hva tenker den 24-årige kapteinen nå? De befinner seg i ingenmannsland, sørøst for Afrika og sørvest for Australia. Harboe-Ree vet at den eneste redningen trolig er å komme seg derifra ved egen hjelp. Han bestemmer seg for å forsterke den ene lettåten og ta med seg et par av de mest sjøvante i besetningen for så å sette kursen mot Australia.

JULEFEIRING PÅ EN ØDE ØY

Klargjøring av lettåten tar flere uker, og arbeidet ledes av ekspedisjonens tømmermann. Nå gjelder det for den unge kapteinen å holde motet oppe blant karene, og i dagboken berettes det om mange tunge dager. De overlever blant annet på selkjøtt, blodkaker av sjøelefantblod og albatrosslegg. Kostholdet blir noe ensidig, og kapteinen beretter om en voldsom mageepidemi blant mennene. Harboe-Ree fremhever skipets zoolog Johan Korens innsats for å holde



1



2

Julestuen —

humøret oppe. Han er full av idéer og lager blant annet en kortstokk som blir flittig brukt. De prøver å gjøre det så hyggelig som mulig i hytta. De har berget to parafinlamper fra skuta, og i mangel av parafin, bruker de selspekk. Besetningen feirer jul i den provisoriske hytta. Utrolig nok hadde en del av julepresangene som de hadde med seg fra kjente og kjære, blitt skylt på land. Selv Asbjørnsen og Moes eventyr hadde blitt fisket opp fra havets bunn – den ble forsiktig tørket. Høytlesning av eventyr blir til stor glede for de skipbrudne. Tross omstendighetene, forteller kapteinen om en fin juleaften med god stemning.

TRE MENN FORLATER ØYA

På nyåret er lettbåten som har fått navnet «Haabet» klar for sjøsetting. Sammen med båtsmann Thorvald Johansen og matros Hans Lysaker skal kaptein Anders Harboe-Ree sette kursen mot Australia, 6000 kilometer østover. Klokken 5 om morgenen den 11. januar stues proviant om bord. 11 mann blir tilbake på øya. Her slutter også dagboken. Kapteinen skriver: «Og saa en kjærlig hilsen til alle mine kjære derhjemme, i tilfælde af at det gaar galt med os. Hermed slutter jeg disse dagboksopptegetninger og

gir bogen til min gamle prektige kamerat, som jeg også herved takker for alt os imellem, som kun har vært godt og morsomt». Kameraten det siktes til, er ekspedisjonens leder Henrik J. Bull. Hvordan det føltes å sitte igjen der nede på øya, kan man bare gjette seg til. Ville man bli hentet?

REDDET AV TYSK SKUTE FRA EMDEN

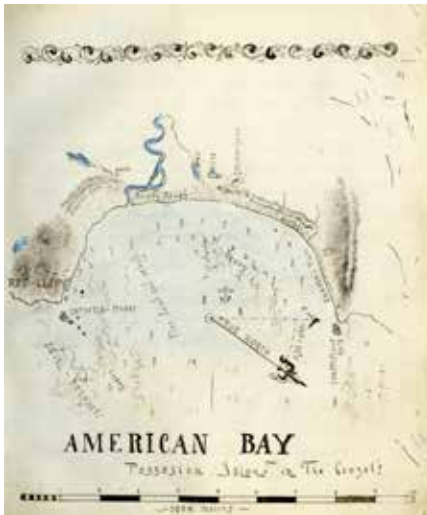
Den lille båten driver nærmest hjelpeløst avsted østover i det sør-indiske hav. Og lykken er stor når en tysk skonnert, på tur mellom Philadelphia i USA og Japan, får øye på dem. Skonnerten tar omveien til Freemantle i Australia, hvor de tre blir satt i land. Derfra telegraferer de, og et skip legger ut fra Sør-Afrika til Crozet-øyene, hvor de 11 sjøfolkene – og skipshunden Beef – endelig blir berget.

TATT IMOT SOM HELT

Vel hjemme i Norge ble mannskapet gjenforent. Det ble avgitt sjøforklaring, og Anders Harboe-Ree fikk bot pålydende kr. 1 for dårlig sjømannskap. Men det var bare en symbolsk sum. Den unge kapteinen ble mottatt som en stor helt og ble tildelt St. Olavs Orden for sin innsats og redningsdåd.

KILDER:

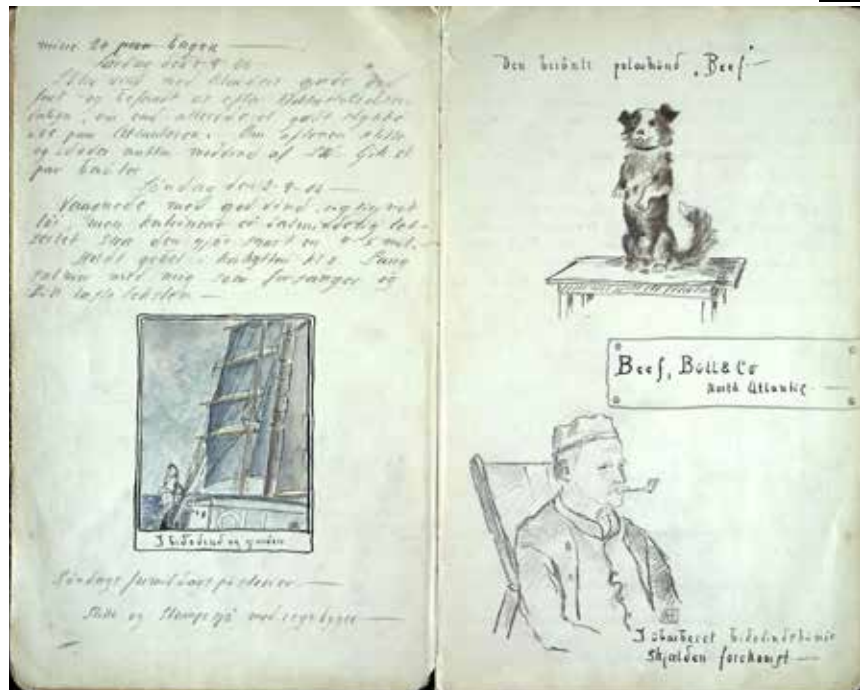
- Arkivet A-2160: Anders Harboe-Ree
- Arkivet ARS-A-1300: Fragmenter fra Solglimt og Cathrine
- Gudbrandsdølen Dagingen 23.12.2006. Intervju med Henrik Harboe-Ree
- Norsk Biografisk leksikon (NBL). Kunnskapsforlaget, 1999-2005
- Wikan, Steinar: Johan Koren – Feltzoolog og polarpioner (Schibsted 2000)



1

1. Kaptein Anders Harboe-Ree var en utmerket tegner. Her et kart over «the American Bay» hvor de først gjorde storfangst av sel og sjøelefanter, men senere måtte berge seg i land etter at skuta knakk i to.

2. I dagboken finnes blant annet en tegning av skipshunden Beef, en kjærkommen del av «besetningen». Kapteinen skriver: «Beef trives bra. Midt paa dagen er den nok adskillig plaget af varme og ligger i skyggen med tungen langt ude og puster tungt. Men om kvelden, efter solnedgang, er den bare vild, full af liv og humør». Tegnet av Anders Harboe-Ree.



2

Maritime uttrykk

AKTERUTSEILE

Å seile fra. En sjømann som ikke møter frem ved skipets avgang, blir akterutseilt.

BROACHING

Det at båten kastes på tvers i bølgene, fortrinnsvis under slør og lens. Motvirkes gjerne ved at man gir ut ved storseilskjøtet eller strammer spinnakerskjøtet midtskips.

SKALKE

Å lukke med skaling eller skåling (dvs. skinne), gjøre en dekksluke vanntett ved å dekke den (oppå lemmene) med en presenning, hvis kanter går et stykke nedover lukekarmen og der holdes på plass av jernskinner (skalkejern) som kiles fast.

BORDE ET SKIP

Manøvrere sin egen båt eller sitt fartøy langs siden av et annet skip for å gå om bord i det.

HÆLE PÅ Skjøte

DUVE

Bevege seg rolig opp og ned; brukes særlig om skipets bevegelse når baugen heves og senkes rolig og langsomt i sjøene.

SLAPPKISTE

En kiste med fornødenhetsartikler (klær, tobakk, toalettartikler o.s.v.) som besetningen om bord i fartøy på langfart eller ekspedisjoner kunne kjøpe ved behov. Populært kalt «Slappen». Varer handlet i åpen sjø var toll- og avgiftsfrie og ble enten betalt kontant eller trukket av hyra.

TALLY

Et enkelt regnskap ved lasting eller lossing av skip.

KAPSEISE Kantre, velte

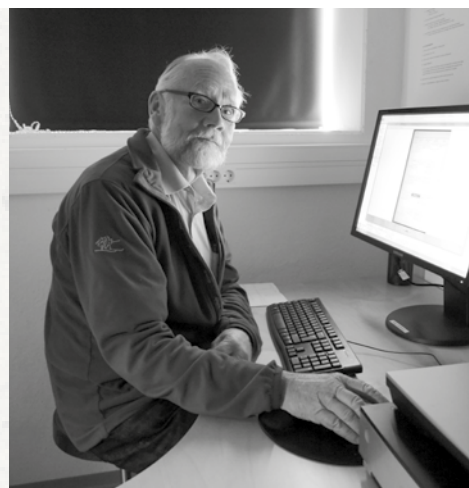
KILDE: snl.no

DIS VESTFOLD DIGITALISERER

Fredager flest er DIS Vestfold, nærmere bestemt Rolf Dahl og Thom Johansen, å treffe i våre lokaler. De bidrar med digitalisering av arkiv som har spesiell interesse for slektsforskere.

Til Slekt og data, DIS Norge sitt blad, sier Rolf at «11000 hyllemeter med mye godteri for en slektsforsker befinner seg her.» Altså i Vestfoldarkivet. Digitalisert materiale legges ut på vf.disnorge.no og på Arkivportalen.no

Rolf Dahl på Vestfoldarkivets digitaliseringsrom. Foto: Heidi Meen



HAVARI OG FORLIS

forsikring av skip og mannskap

NOEN ARKIVER INNEHOLDER MER DRAMATIKK ENN ANDRE;
SOM FOR EKSEMPEL FORTELLINGENE OM HAVARIER OG FORLIS
I ARKIVENE ETTER VESTFOLDS SJØASSURANSESELSKAPER.

| TEKST: LONE KIRCHHOFF, Vestfoldarkivet |

løpet av 1800-tallet ekspanderte den norske handelsflåten voldsomt, og for Vestfolds vedkommende gav veksten i seilskutefarten grobunn for etablering av flere sjøassuranseselskaper. Rederier og sjømenn hadde behov for å forsikre skip og eiendeler mot havarier og forlis – noe som dessverre ikke var helt uvanlige hendelser til sjøs. I materialet etter forsikringselskapene finnes spennende dokumentasjon knyttet til havarier og forlis.

SKIPSASSURANSE

En av de eldste, Den østlandske Skipsassuranseforening ble dannet i 1866. Andre som kom til var Tønsberg sjøassuranseselskap og Jac. O. Lyngaas, som også finnes i Vestfoldarkivet.

I arkivet etter Østlandske skipsassuranseforening finnes mange eksempler på dramatiske forlis – gjennom sjøforklaringer knyttet til havarier av forskjellig slag. Disse viser at skipet kunne gå på grunn, kollidere, det kunne oppstå branner eller skipet kunne totalforlise. Noen ganger gikk det riktig galt, andre ganger ble skipet slept til nærmeste havn og reparert.

Mange av forsikringssakene etter forlisene er grundig dokumentert. Foruten utdrag av sjøforklaringer, brev og telegrammer finnes der regnskapsbilag som viser utlegg i fremmede havner når skipet skulle repareres og mannskapet livnæres.

BARKEN «THOR»

Kaptein og reder H. Gundersen forsikret barken «Thor» i Østlandske skipsassuranseforening i 1887, og det var godt, for skipet ble erklært totalvrak 27. juli 1888.

I skipsjournalen i arkivet kan vi lese om reisen over Atlanteren til Halifax. Fredag den 17. februar kom mannskapet

om bord og kursen ble satt mot Porsgrunn for lasting og proviantering. Reisen over Nordsjøen er preget av vekslende vær, og først 29. april ankommer skipet til Liverpool. Etter lossing går «Thor» til havs igjen, nå med Halifax i Canada som mål. Reisen over Atlanteren er preget av mye vind og skipet må lenses daglig, og det fatale skjer når de nærmer seg land. Stiv kuling og dårlig sikt gjør at kapteinen hverken ser fyrtårn eller merking – skipet grunnstøtte. Strandingen er et faktum, brenningen som var sterk, slo over båten og vannet trengte inn i skipet. Mannskapet måtte gå i redningsbåten og ble senere ilandsatt i havnen i Halifax. Neste dag ble båten erklært totalvrak, men hele mannskapet var reddet.

*«Mistede alt sit Tøi med undtagelse
af en tarvelig Arbeidsdragt
han var i ført ...»*

HVA MED MANNSKAPET?

Men hvordan gikk det med mannskapet etter at de ble reddet fra forliset og hadde mistet alt? Heldige var de som hadde tegnet polise i sjømannsforeningens assuransekasse og kunne få erstattet sine eiendeler. I motsetning til skipsassuranseselskapene som forsikret selve skutene, forsikret sjømenn det de eide av bøker, klær og utstyr som de hadde med seg til sjøs i sjømannsforeningens assuransekasse. Sammen med fortegnelsen over tapte eiendeler ligger det ofte et brev fra kapteinen eller rederiet som bevitner riktigheten av forliset, noe som vi kan lese om ved havariet av skipet «Thor» i 1888.

Østlandske Skibsassuranceforening
Tønsberg.
Skade
1888.

Havaripapirer vedkommende *BR* Skibet «Thor»

tilhørende *hans H. Gundersen*
af *Landejford*
ført af Capt. *ham selv*
drægtig *345 tons*
taxeret for *Kr. 19000*
ansat i Klassen *AD* Beregne *3 L*
sist besigtiget *19/2 87*
bygget Aar *40*
indløst den *4/3 87*
Hvor og naar Ulykken er sket *eft. sejls. ny Halifax i Juli*
Ulykkens Art *Grundskidning, totalt vrag*

Reparation foretaget i
Den Part og Sum, der paa Fartøjet er forsikret, *7/12 pr netto Kr. 9240*

«SKIPET KRENGTE – OG TOK INN VANN»

Løsting den 1911-22

Spesificeret Fortegnelse og Værdier de ved Forlis medbrakte

	Eiendoms	
	Kr.	Øre
1 Lemmetøi	18	00
1 Madras fyldt med Sløvude	5	00
1 Hovedput	1	00
1 Blanser	7	50
1 Løsen	2	00
1 Klædeskab	4	00
5 Uldstøjer a Kr. 4.50 pr. Stykke	22	50
5 par Uld-Benklæder a Kr. 3 pr. Par	15	00
7 par Skjorter a 2 Kr. pr. par	14	00
3 par Løkker a Kr. 1.25 pr. par	3	75
3 par Vænder a Kr. 1.50 pr. par	4	50
4 Bomuld Støjer a Kr. 1.50 pr. St.	6	00
2 Bussertuller a Kr. 1.50 pr. St.	3	00
1 Sjongers Dress	4	00
2 par Hund Bukser a Kr. 6 pr. par	12	00
2 par Vadmel Bukser a Kr. 6 pr.	12	00
1 par Schermet Bukser	9	00
1 Dress	35	00
1 de Alca	30	00
1 Schreit	30	00
2 par Springstøvler a Kr. 11 pr. par	22	00
1 par Sko	5	00
	Kr.	257 50

MATROSENS TAPTE EIENDELER

Tre av mannskapet på «Thor» hadde tegnet polise i Tønsberg sjømannsforenings assurancekasse. En av disse var matros Oscar M. Grønsten. På en spesifiseret fortegnelse ser vi hva han hadde med på reisen. Oversikten er omfattende, han nevner blant annet en madrass, et laken og hodepute samt en rekke bekledningsstykker. Han hadde mistet både arbeidstøy og blædress sammen med to par «springstøvler» til 22 kroner. Tre bøker er også på listen; to lærebøker i tysk og engelsk og en i fysikk. Til sammen utgjør dette 349 kroner og 50 øre.

Kaptein Gundersen har bevitnet «At Matros Oscar M. Grønsten under forliset med mit skib «Thor» den 20 juli dete aar mistede alt sit Tøi med undtagelse af en tarvelig Arbeidsdragt han var i ført da vi gik i Baaden og forlod Skibet» Tømmermann Emanuel Olsen var også om bord på skipet og kapteinen kunne bevitne at Olsen var med det forliste skip og at han «mistede paa en ubetydelig Del nær alt sit Tøi og alt sit Verktøi som til dels ble skyllet ud av Rufen straxt efter Strandingen og for øvrigt vekstjålet av strandboerne før jeg rak at komme til skibet igjen».

RISIKOFYLT TILVÆRELSE

Mange lot seg friste av det frie sjømannslivet med noen år til sjøs, men det var risikofylt å være ombord på en seilskute sist på 1800-tallet. I 1888 forliste 214 norske seilskip, det er mer enn fire forlis i uken.

1. Havaripapirer fra Østlandske skibsassuranceforening for skipet «Thor» som grunnstøtte utenfor Halifax i 1888.

2. Matros Grønstens tapte eiendeler etter forliset med «Thor». Alt fra nødvendige arbeidsklær, verktøy og utstyr til speil og kam. Fra arkivet etter Tønsberg Sjømannsforening assurancekasse.

Slike oversikter viser hva sjøfolk hadde med seg for å kunne være månedsvis til sjøs.

KILDER:

- Arkivet VFA-A-1115 Tønsberg sjømannsforenings assurancekasse, regnskap
- Arkivet A-1079 Østlandske skibsassuranceforening, havaridokumenter og skipsjournaler
- www.ssb.no

Fra arkivet

SVEISEN BÅT!

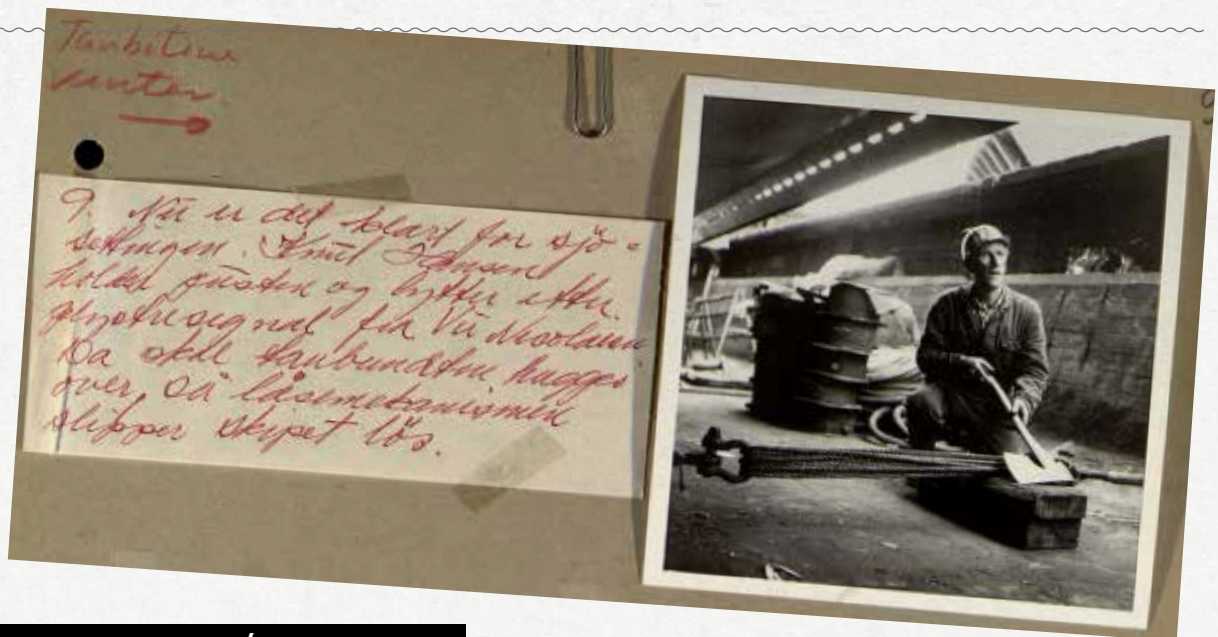


I sine tegninger har illustratøren William Liverød beskrevet virksomheten ved Kaldnes Mekaniske Verksted på en unik måte. Tegningene ble avlevert i 2014. (Arkiv A-2223)



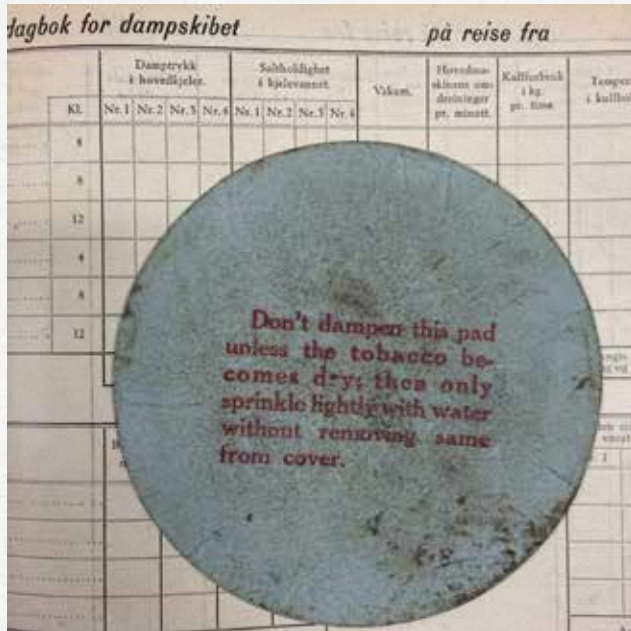
Sommer o' hoi!

Lossing av utstyr og unger - kanskje på vei til et ferie-hjem eller en feriekoloni. Vi vet dessverre ikke hvor eller når bildet er tatt - og heller ikke hvor ferden gikk. Meld gjerne ifra til oss om du tror du vet! Bildet er fra Arbeiderbevegelsens arkiv i Vestfold. Fotograf ukjent. (Arkiv A-2109)



KLART FOR SJØSETTING

«Nu er det klart for sjøsettingen», står det på papirlappen som er limt inn i fotoalbumet fra Kaldnes Mekaniske Verksted. Videre står det: «Knut Hansen holder pusten og lytter etter plystresignal fra Vu Nicolaisen. Da skal taubundten hugges over, så låsemekanismen slipper skipet løs». År og fotograf ukjent. (Arkiv A-1920)




KAPTEINENS BOKMERKE?

«Don't dampen this pad unless the tobacco becomes dry;...»
 Funnet i en skipsprotokoll i forbindelse med ordning.
 Ikke akkurat det vi i dag forbinder med ordet *pad*.



JULEHILSENER

til følgende ekspedisjoner inntales hos:



Tlf. 12 783 - Torvet, Tønsberg

EKSPEDISJON: Torsdag 4/11 1954

Fl. k. «Abraham Larsen»	kl. 17.15
«Balaena»	« 17.30
«Kosmos III»	« 18.00
«Kosmos IV»	« 18.15
«Pelagos»	« 18.30
«Sir James Clark Ross»	« 19.00
«Thorshammer»	« 19.15
«Thorshavet»	« 19.30
«Thorsbøvdi»	« 20.00
Grytvika Landstasjon	« 20.15
Husvik Harbour	« 20.30
Leith Harbour	« 20.45

I SANDEFJORD innspilles fredag den 5. november 1954.

Opptas på lydbånd for avspilling ombord julaften. På de fleste ekspedisjoner vil også julehilsene bli sendt til hvalbåter over radio julaften. Hver hilsen må være kortest mulig — ikke over 40-50 ord, og bør på forhånd være skrevet ned. Ta gjerne barna med, eller syng en liten stubb. Husk å ikke lage unødige støy under optakelsene. Vennligst møt fram presis. Dette blir eneste anledning i år. Pris pr. hilsen kr. 2,50. Små barn gratis.

Vennligst ta med rede penger.

**BORGHILD
LIND'S**

LYD BREV

SERVICE

Savnet gikk nok begge veier, da fedre og sønner var på hvalfangst. I begynnelsen av november 1954 kunne man få spille inn en julehilsen til sine kjære. Annonse hentet fra Vestfold Arbeiderblad, som vi har i vårt arkivmagasin. (Arkiv A-1568)

Merket av sjøen

Sjømenns tatoveringer markerte tilhørighet og vitnet om eksotiske reiser. Om du vil sette deg inn i hvordan dette livet kan ha vært, kan du for eksempel ta en titt på www.hvalfangstarkiver.no. Der finner du blant annet autentiske bilder og beskrivelser av livet «sønnafor folkekikken» som hvalfangerpresten Kristen Løken kalte Grytviken.

Denne tatoverte karen er det Theodor Andersson som har avfotografert. Andersson var snekker og fotograf i Grytviken i årene 1926-32. Hans fotosamling tilhører Hvalfangstmuseet.

Sjømanns- utdanningen

UTDANNINGEN INNEN SJØFART HAR EN LANG OG STOLT HISTORIE I VESTFOLD, MED FLERE NAVIGASJONSSKOLER, MASKINISTSKOLER OG LANDETS ELDESTE KOKK- OG STUERTSKOLE I SANDEFJORD.

| TEKST: INGRID NØSTBERG, Vestfoldarkivet |



«I 1839 kom den første navigasjonsloven i Norge, med bestemmelser om obligatorisk styrmannseksamen og en sertifiseringsordning for navigatører.»



1. Tønsberg sjømannsskole 1925. Skolen ble bygget i årene 1918 – 21 og er tegnet av arkitektene Bjercke og Eliassen. Bygget huser i dag Haugar Vestfold Kunstmuseum.

Foto: Th. Larsen, Slottsfjellsmuseet

2. Sandefjord kokk- og stuertskole fikk i 1956 faste lokaler i Kirkegata 2 i Sandefjord. I dag er det borettslag for eldre i dette bygget.

Foto: Jørgensen, Sandefjord. Udatert.



Sjøfartsutdanningen startet tidlig i Norge og var den første yrkesopplæringen som ble organisert i form av skole og ikke bare som opplæring på arbeidsplassen. Sjøfartsskolene er en fellesbetegnelse på navigasjonsskoler, maskinistiskoler og kokk- og stuertskoler.

NORGE SOM SJØFARTSNASJON

Etableringen av sjøfartsskolene har nær sammenheng med Norges betydelige rolle som sjøfartsnasjon. Oppsvinget i sjøfart og handel på 1600-tallet førte til et økt behov for navigasjonsopplæring for skipper og styrmenn, og de første navigasjonskursene ble etablert allerede på den tiden.

Utover 1800-tallet vokste den norske handelsflåten og etterspørselen etter norske sjøfolk økte. I første omgang gjaldt det navigatører, men etter hvert som dampskipene kom, også maskinister. Det ble også behov for utdannede kokker og stueter, og etter hvert også radiotelegrafister. Dette førte til et økende behov for læresteder, og skoler ble etablert flere steder langs hele kysten.

NAVIGASJONSSKOLER

I 1839 kom den første navigasjonsloven i Norge, med bestemmelser om obligatorisk styrmannseksamen og en sertifiseringsordning for navigatører. De nye kravene førte til at det i etterfølgende år ble opprettet offentlige navigasjonsskoler flere steder i landet. Den første kom i Kristiania i 1845, deretter Porsgrunn (1848), Trondheim (1852), Stavanger (1853), Bergen (1853) og Kristiansand (1853).

I Vestfold ble det opprettet navigasjonsskoler i Larvik i 1854 og Tønsberg i 1859 og Sandefjord i 1916. Etter andre verdenskrig var det navigasjonsskoler i 15 byer langs kysten, fra Tromsø til Fredrikstad.

Navigasjonsskolene utdannet styrmenn, både 1. og 2. klasse, og skipsførere til handelsflåten og fiske- og fangstflåten. Fra ca. 1920 utdannet dessuten enkelte navigasjonsskoler også radiotelegrafister.

MASKINISTSKOLER

Fra midten av 1800-tallet kom de første dampskipene og dermed oppstod det behov for en ny type kompetanse om bord. I 1866 ble det lovfestet kvalifikasjonskrav for maskinister, og i 1889 ble det krav om sertifikat for å kunne arbeide som maskinist på dampskip. Dette la grunnlaget for opprettelse av

KILDER:

- Ivar Bjørndal: Videregående opplæring i 800 år – med hovedvekt på tiden etter 1950. Forum bok 2005.
- Skolekomiteén av 1965, Innstilling om det videregående skoleverket I-III, 1967-70.
- Sjømannsutdanningen i Tønsberg gjennom 125 år. Jubileumsskrift 1984
- Tryggve Thon: Tønsberg navigasjonsskole 1859 – 1959, Tønsberg 1959
- Sandefjord navigasjonsskole gjennom 50 år, 1916 – 1966. Jubileumsskrift 1966
- Einar Salmén: Sandefjord kokk- og stuertskole 100 år, 1893 – 1993. Vestfold fylkeskommune 1993

Elever ved Sandefjord kokk- og stuertskole i aksjon på kjøkkenet.

Foto: Ukjent fotograf (men fotografiet er stemplet Fagtidsskriftet Sjømann, utgitt av Norges rederiforbund og skipsfartens arbeidsgiverforening)



egne maskinistiskoler. Fra 1947 startet enkelte av maskinistkolene også kurs for fryse- og kjølemaskinister, og for skipselektrikere fra 1948.

KOKK- OG STUERTSKOLER

Den første stuertskolen i landet ble opprettet i Sandefjord i 1893, og i de følgende årene ble det etablert tilsvarende også i andre byer. Bakgrunnen for opprettelsen av skolene var behovet for fagutdannet mannskap som kunne ivareta kosthold og mannskapsforpleiningen om bord. Det var generelt sett en økende bevissthet om betydningen av riktig kosthold i samfunnet på denne tiden, og dette ble ikke minst viktig til sjøs.

I 1906 kom den første planen for stuertskolene, og drift og undervisningsopplegg ble nå mere samkjørt. Søkingen til skolene var nokså ujevn, og i 1920 var det kun fire skoler igjen. Dette tok seg imidlertid opp igjen etter andre verdenskrig.

SJØASPIRANTSKOLER

Allerede i 1880-årene kom det opp spørsmål om å opprette yrkesskoler for førstereisgutter, og de første skoleskipskursene kom i gang i disse årene. Dette var 4-5 måneders sommerkurs på et seilende skoleskip. Opplæringen av førstereisgutter foregikk lenge i privat regi. Kurs i offentlig regi kom først etter andre verdenskrig, i form av sjøaspirantkurs på tre måneder. Det ble opprettet statlige sjøaspirantiskoler, bl.a. i Bergen (1961) og i Borre i Vestfold (1962).

SJØMANNSUTDANNINGEN I STØPESKJEEN

Etter krigen var sjømannsutdanningen i endring. Antallet sjøfartsskoler hadde økt, og det var blitt en overkapasitet innen noen områder. Skolene var også relativt små og man ønsket å samle den maritime utdanningen i større enheter. Den tekniske utviklingen førte også til at det ble behov for nye typer fagfolk, for eksempel frysemaskinister. Det var i det hele tatt behov for å revidere innholdet i sjømannsutdanningen og vurdere et evt. lengre utdanningsløp.

Man hadde nå fire ulike skoleslag innen sjøfarten: Navigasjonsskoler (sturmenn, skipsførere og radiotelegrafister), maskinistiskoler (skipsmaskinister og skipselektrikere), kokk- og stuertskoler og sjøaspirantiskoler. Et felles trekk for skolene var at man måtte ha sertifikat for å kunne gjøre tjeneste (gjaldt ikke underordnet mannskap). Vilkaet for sertifikat var bestått eksamen og fartstid, samt gjennomført læretid på land for maskinister og skipselektrikere.

Departementet startet opp et større utredningsarbeid for å se på den maritime utdanningen. Utdanningskomiteén for skipsfarten la fram sine innstillinger i 1950 og 1952. Skolekomiteén, som tok for seg den videregående opplæringen i sin helhet, vurderte også den maritime utdanningen i sin innstilling fra 1965.

Skolekomiteén konkluderte med at det var nødvendig å legge om utdanningen, dels for å få den innpasset i det øvrige skoleverket og dels fordi situasjonen i norsk skipsfart hadde endret seg. Behovet for høyere skipsoffiserer var synkende, og det var nødvendig å redusere antallet skolesteder. Man ville også endre innholdet i skolene slik at det ga en yrkesopplæring som ga større arbeidsmuligheter, både på sjø og land.

EN DELING AV SJØMANNSUTDANNINGEN

Resultatet av reformarbeidet var at den maritime utdanningen ble delt. Den praktiske delen av utdanningen ble samordnet med håndverks- og industrifagene, og ble en del av den videregående skolen fra 1976, som treårig tilbud innen sjøfartsfag. Offisersutdanningen ble en del av ingeniørutdanningen innenfor høyskolesystemet fra 1978. Stortinget vedtok da at det skulle være maritime høyskoler sju steder: Oslo, Tønsberg, Arendal, Haugesund, Bergen, Trondheim og Tromsø. Skolene i Tønsberg og Trondheim kom i gang allerede fra 1979. Høyskolene ga utdanning til høyere skipsoffiserer for handelsflåten og offshorevirksomheten.

Maritime skoler I VESTFOLD

TØNSBERG SJØMANNSSKOLE OG TØNSBERG MASKINISTSKOLE

Tønsberg offentlige sjømannsskole ble etablert i 1859, etter initiativ fra Tønsberg sjømannsforening. Undervisningen startet opp med et fem måneders kurs i leide lokaler i Kammegaten i Tønsberg. I 1870 flyttet skolen til middelskolens lokaler og holdt til der en periode, før skolen noen år førte en delvis ambulerende tilværelse i byen.

I 1881 flyttet skolen inn i sykehusets lokaler på Møllebakken, men det var først i 1918 dagens bygning på Haugar ble vedtatt bygget.

I 1918 ble Tønsberg maskinistiskole opprettet, etter anmodning fra Tønsberg maskinistforening. Den ble samlokalisert med sjømannsskolen på Haugar. Selv om det formelt sett var to separate skoler, med hvert sitt navn, var skolen i praksis én skole med to likeverdige «linjer» - «dekk» og «maskin».

I 1967 flyttet imidlertid maskinistiskolen til nybygde lokaler på Korten i Tønsberg.

I forbindelse med skolereformene og Lov om videregående opplæring av 1974 (ikrafttredelse 1976), ble maskinistiskolen en del av den videregående skolen og skiftet navn til Tønsberg maritime videregående skole (fra 2003 en del av Færder videregående skole). Navigasjonsutdanningen ble en del av høyskolesystemet i 1978 og skiftet navn til Tønsberg maritime høyskole. På slutten av 1980-tallet flyttet den maritime utdanningen til høyskolens campus på Bakkenteigen.

Vestfoldarkivet oppbevarer arkivet etter Tønsberg maritime videregående skole, A-1066, inkl. maskinistiskolen, A-2174. Statsarkivet i Kongsberg oppbevarer arkivet etter Tønsberg sjømannsskole (navigasjonsskolen).

SANDEFJORD NAVIGASJONSSKOLE

Sandefjord navigasjonsskole har røtter tilbake til Hans Andersens private navigasjonsskole som startet opp i Sandefjord i 1878. Skolen var en av flere private navigasjonsskoler som fantes i byen på denne tida. Tilsvarende private navigasjonsskoler fantes i byer langs hele kysten av Norge.

I 1916 ble skolen overtatt av Sandefjord kommune, og etterhvert bidro også Sandar kommune med midler til driften.

Skolen var fra starten av delt i en styrmannsavdeling og en skipsføreravdeling. Etterhvert fikk skolen også en høyere skipsføreravdeling med navigasjonslinje og en handelslinje. Fra 1. januar 1964 ble skolen underlagt Vestfold fylkeskommune sammen med de øvrige videregående skoler i fylket. I 1974 ble skolen slått sammen med Tønsberg navigasjonsskole og dermed nedlagt som selvstendig administrativ enhet. Personalet og relevant materiell ble overført til Tønsberg.

Vestfoldarkivet oppbevarer arkivet etter Sandefjord navigasjonsskole, A-1035.

SANDEFJORD KOKK- OG STUERTSKOLE

Sandefjord stuertskole ble grunnlagt i 1893, av skipsreder og konsul Johan Bryde. Skolen er den eldste stuertskolen i landet, og trolig blant de eldste i Europa. Skolen var i privat drift med offentlig støtte fram til 1914 da Sandefjord kommune overtok ansvaret. I 1964 overtok Vestfold fylkeskommune driften av skolen, sammen med de øvrige videregående skolene i fylket.

De første årene førte skolen en omflakkende tilværelse, lokalisert på ulike steder i byen. I 1916 fikk skolen endelig faste lokaler i Kirkegaten 2. I 1956 skiftet skolen navn til Sandefjord kokk- og stuertskole, et navn den hadde fram til skolen ble en del av Sandefjord videregående skole i 1993.

Vestfoldarkivet oppbevarer arkivet etter Sandefjord kokk- og stuertskole, A-1999.

Neptun om bord

«Fra Neptuns besøk om bord» står det skrevet under bildet, som viser linjedåp om bord på Solglimt i 1907/08. Bildet er fra kaptein Anders Harboe-Rees fotoalbum fra en ekspedisjon etter det tidligere omtalte forliset i 1906.

De tidligste opptegnelser om organisert linjedåp daterer seg tilbake til 1520-årene. Seremonien er beskrevet i en rekke nasjoners marine- og handelsflåter – bare med mindre lokale varianter. På Sjøfartsdirektoratets hjemmeside finner man en god beskrivelse av tradisjonen, veiledning for gjennomføring og forseggjorte linjedåpssertifikater til nedlastning.

Skal seremonien gjennomføres i samsvar med tradisjonene, må det være minst seks personer i følget: Kong Neptun, astronom eller biskop, doktor, barberer og minst to drabanter (livvakter). Disse bør være tidligere døpte og godtatt av Kong Neptun.

Kostymer og rekvisitter bidrar til å skape den rette stemningen. Tau, garn og stoffrester kan brukes til hår og skjegg, mens tre og papp kan bli til sverd, kniver og annet nødvendig utstyr.

Linjedåp er en gammel sjømannstradisjon som dreier seg om at enhver som passerer ekvator (linjen) for første gang skal døpes for å bli en «fullbefaren sjøfarer». Beviset er et linjedåpssertifikat med navn, båt, dato og bevitnelse fra kapteinen.

KILDER:

- Arkivet A-2160: Anders Harboe-Ree, Vestfoldarkivet.
- www.sjofartsdir.no (05.07.2016)



Fra Neptun



Крушение в 1904 г. на борту



Hvalfangstarkiver

- DEL AV NORGES DOKUMENTARV

HVALFANGSTENS STORHETSTID ER FOR LENGST FORBI, MEN STADIG FORBINDES VESTFOLD OG SANDEFJORD MED DENNE FANGSTEN. DET ER IKKE UTEN GRUNN AT BYENS KJØPESENTER HETER HVALTORVET, MUSEET HETER HVALFANGSTMUSEET OG AT HVALBÅTEN «SOUTHERN ACTOR» LIGGER TIL KAI VED RESTAURANTEN SOM (SELVSAGT) HETER *KOKERIET*.

| TEKST: HEIDI MEEN, Vestfoldarkivet |



Men ikke alle er klar over at de mest sentrale arkivene etter den kommersielle hvalfangsten befinner seg i Vestfoldmuseenes arkivmagasin på Pindse i Sandefjord, og at disse også er på listen over Norges dokumentarv.

450 HYLLEMETER HVALFANGST

Arkivene etter hvalfangsten i Vestfold er mange og sammensatte, og er samlet av Hvalfangstmuseet, Slottsfjellsmuseet og Vestfoldarkivet. Storparten befinner seg i Vestfoldmuseenes arkivmagasin, der rundt 450 hyllemeter med privatarkiver direkte eller indirekte kan knyttes til hvalfangsten. Det er arkiver etter alt fra hyrekontorer, fagforeninger, rederier og verft, til privatpersoner eller butikker som sørget for varer ombord.

Arkivene rommer et vell av spennende fortellinger om Vestfold og nasjonens historie. Alt fra den «lille» historien knyttet til enkeltpersoners muligheter til å få mat på bordet her hjemme, til den «store» historien med annektering av nytt land til nasjonen Norge (Bouvetøya, 1927).



Illustrasjonene på siden er laget av Gilles & Cecilie Studio og er inspirert av fotografier og dokumenter fra disse arkivene.

SEKS MONUMENTER

I nominasjonen til Norges dokumentarv ble seks dokumenter valgt ut som en slags monumenter for ulike sider og faser ved den kommersielle hvalfangsten og tiden da Norge var verdens største hvalfangstnasjon. Disse er:

-Svend Foyns dagbok

Det hele begynner med begynnelsen, altså med Svend Foyns utvikling av granatharpunen og hans nedtegnelser i en dagbok fra sel- og hvalfangst på Finnmarkskysten i årene 1862-1883. Tegninger av harpuner bakerst i boken viser at han i ledige stunder syslet med forbedringer av dette våpenet. Her ble den første spiren til hvalkanonen og den moderne hvalfangst lagt.

-Lisens til å drepe

En fangstlisens fra 1911 illustrerer at hvalfangsten flyttet fra områdene i nord til andre enden av kloden; Antarktis. Med denne lisensen fikk Hvalfangstselskapet AS Hektor tillatelse av britiske myndigheter til å fange hval i Sør-Shetlandsøyene og etablere landstasjon på øya Deception Island.

-Pastorens brev

Kristen Løken var prest og foredragsholder ved landstasjonen i Grytviken i 1912-1914. Hans samling av brev som ble sendt hjem til familien i Norge i disse årene er spennende lesning og uvurderlige kilder til det harde livet «sønnafor folkeskikken» for å bruke hans egne ord.

-Snekkerens fotografier

Det samme er Theodor Anderssons fotografier fra Grytviken. Andersson var snekkeren som etablerte seg som fotograf med salg av postkort til de ansatte. Bildene dokumenterer unike og ulike sider av arbeids- og hverdagslivet ved landstasjonen i årene 1926-32.

-Norvegia for Norge

I 1927 sendte reder Lars Christensen D/S Norvegia ut på utforsknings ekspedisjon til Antarktis. Christensen ble på forhånd bemyndiget av UD til å annektere uoppdaget land for Norge. Skipsdagboken, som er ett av de seks monumentene, dokumenterer både selve reisen, det som foregikk om bord, forskning og annekteringen av Bouvetøya.

-Jabres opphalingslipp

I 1928 bygget reder Anders Jahre et topp moderne kokeri for Hvalfangerselskapet Kosmos A/S. Opphalingslipp og andre nyvinninger endret hvalfangsten slik at den ble pelagisk, det vil si at den kunne foregå til havs. Den første styreprotokollen for selskapet Kosmos A/S representerer den pelagiske fasen av hvalfangsten.



HVALFANGSTARKIVER.NO

På nettsiden www.hvalfangstarkiver.no kan du selv bla i Svend Foyns dagbok eller dagboken fra Norvegia-ekspedisjonen. Du kan også lese pastorens brev eller studere flotte fotografier. Eller lese mer om hvilke andre hvalfangstarkiver som finnes, samt lære hvordan du kan finne frem i arkivene.

Om du er interessert i å ta en nærmere titt på et av de andre hvalfangstrelaterte arkivene, som ennå ikke er tilgjengelig på nett, må du ikke nøle med å ta kontakt med oss - og gjerne besøke oss på lesesalen.

NB. Det finnes også hvalfangstrelatert arkivmateriale i kommunale og statlige arkiver, samt i privat eie i Norge og utlandet. Flere utenlandske arkivinstusjoner har viktig materiale til belysning av norsk hvalfangsthistorie.

NORGES DOKUMENTARV

Norges dokumentarv er den norske delen av UNESCOs Memory of the World-register. Målet er å beskytte og fremme verdens kulturarv og å gjøre den tilgjengelig for flest mulig. Listen består av unike dokumenter og arkiver som er vesentlige kilder til Norges historie.



FINN DIN SJØMANN!

VI FÅR OFTE SPØRSMÅL OM HJELP TIL Å FINNE DOKUMENTASJON OM PERSONER SOM HAR VÆRT TIL SJØS ELLER PÅ HVALFANGST. HER FÅR DU NOEN EKSEMPLER PÅ HVORDAN DU KAN GÅ FRAM FOR Å FINNE "DIN" SJØMANN I VESTFOLDARKIVET.

| TEKST: LONE KIRCHHOFF, Vestfoldarkivet |



Mannskapslister fra AS Thor Dahl. Foto: Lone Kirchhoff

Vil du komme på sporet av forfedrene som reiste til sjøs? Bli med på en reise gjennom dagbøker, rederiarkiver og havaridokumenter.

SAMMENSATT GRUPPE

På slutten av 1870-tallet var Norge regnet som verdens 3. største sjøfartsnasjon med over 60.000 sjøfolk på landsbasis. Mange kom fra Vestfold. Sjøfolk var en sammensatt gruppe med et bredt spekter av yrkeskategorier. Alt fra kapteiner og andre med pliktig maritim utdanning, til byssegutter og unggutter på førstereis.

Kilder om sjøfolk finnes derfor i mange forskjellige arkiver, men fortrinnsvis i arkiver etter rederier og selskaper som drev hvalfangst. I tillegg kan vi finne kilder i assurance-selskapene hvor skip og sjømenns eiendeler var forsikret.

HVA VET DU?

En viktig forutsetning for å kunne lete opp en person i våre arkiv som har vært til sjøs, er at du vet hvilket rederi personen seilte for eller hvilket skip han var mønstret på. Har du ikke kjennskap til det, må du først gå via sjøinnrulleringen for å få disse opplysningene. Sjøfartsrullene er en registrering av sjømenn i utenriksfart og arkivene oppbevares på Statsarkivene.

REGISTERKORT OVER HVALFANGERE

Vestfoldarkivet har et register over hvalfangere som er ordnet på navn. Det er ingen fullstendig oversikt, men innsamlet persondata om en del tusen hvalfangere foretatt av Hans Bogen på 1930-tallet.

På et tilfeldig valgt registerkort får vi opplyst at svensken Johan Alfred Josefsen, født den 9. juni 1888, ved registreringen var bosatt Rådhusgt. 14 i Sandefjord. Han var ansatt som 2. kjøttkjærer på kokeriet «Thor 1» i fire sesonger fra 1912-1916, og var i tillegg ombord på kokeriene «Svend Foy» og «C. A. Larsen» i årene 1919-1930.

SKIPETS NAVN

Har vi navnet på skipet er det enkelt å spore hvilket rederi det tilhørte. Ved et enkelt oppslag i nettressurser eller annet oppslagsverk, finner vi at «Thor 1» tilhørte hvalfangerselskapet Bryde og Dahl og at skipet i sesongene 1910-1917 fanget hval fra landstasjonen Godthul på Syd-Georgia. Vestfoldarkivet har arkivet fra dette selskapet, men dessverre er det ikke bevart mannskapskort fra disse årene. Heldigvis har vi arkivene fra de to andre selskapene Josefsen jobbet for, så vi kan finne igjen vår sjømann og få supplerende opplysninger om bopel, karriere og familieforhold i mannskapslistene til AS Sydhavet og AS Rosshavet.

MANNSKAPSKORT

Kjenner du navnet på rederiet, kan vi gå direkte til rederiarkivene. På mannskapskortene som er å finne i de fleste rederiarkiver, får vi opplysninger om navn, adresse, fødselsår og sted, nærmeste pårørende og familieforhold. Videre får vi opplysninger om hvor mange sesonger personen var ansatt, og i hvilken stilling.

HYREKONTRAKTER OG LØNNSAVREGNINGER

En annen nyttig kilde er hyrekontrakter og lønnsavregninger. Fra hyrekontrakten får vi opplysninger om navn, fødselsår, adresse, nærmeste pårørende, lønn og arbeidsbetingelser. Lønnsavregninger inneholder stort sett samme type opplysninger.

LIVET OM BORD

I rederiarkivene finnes det også korrespondanse, rapporter og regnskapsdokumentasjonen som kan være spennende kilder til å beskrive arbeidsforhold og hendelser ombord på skipet.

VI HJELPER DEG!

Ved å sammenholde dokumentasjon hentet fra flere arkiver vil vi kunne få et mer helhetlig bilde av sjøfolks liv og skjebne. Har du lyst til å finne «din» sjømann i Vestfoldarkivet - eller ta et arkivdykk i arkivene våre – ta gjerne kontakt med oss.

KILDER:

- Arkivet A -1326 N. Bugge, Dc/0041 og Ea/0041
- Arkivet ARS-A-1023 AS Rosshavet og ARS- A-1014 AS Sydhavet
- www.thor-dahl.lardex.net (22.05.2016)



Fra landstasjonen Grytviken på Sør-Georgia.
Fotograf: Theodor Andersson, Hvalfangstmuseets fotosamling.

Nyttige blindpassasjerer!

1931 kunne kaptein Gjertsen på kokeriet Hektor rapportere om uvedkommende om bord. Han skriver: «Før avgang ble skipet gjennomført på vanlig måte, men da vi i aar har mange nye folk om bord var det vanskelig at faa utskilt de uvedkommende. De første fire ble oppdaget noen timer etter avgang og ble landsat i Kristianssand om natten. Senere oppdaget man to til, og indtil for tre dager siden var antallet steget til 15 + de fire landsatte, 19 i alt».

Gjertsen forteller videre at han har bruk for flere folk og ønsker å forhyre 10 mann når de kommer til Durban. Han vil gjerne «bruke 9 av blindpassasjerene for de er flinke og øvede folk, og det er ikke godt at vite hva man kan faa herved».

Saken er grundig dokumentert i den videre korrespondansen. Gjennom «avhør» av blindpassasjerene får vi innblikk i hvorfor så mange tok sjansen og sneik seg om bord. Tre forklaringer går igjen:

Noen var blitt lovet hyre året før, men kom ikke med skipet likevel. Noen visste at det ville oppstå behov for arbeidskraft underveis til fangstfeltet. (Hvilket stemmer overens med kaptein Gjertsen beslutning om å hyre flere folk underveis). Mange var desperate etter å få jobb for å kunne forsørge familien i «de harde trettiårene», og blindpassasjerer på kokeriene var derfor et ganske kjent fenomen på 1930-tallet.

TH. LARSENS

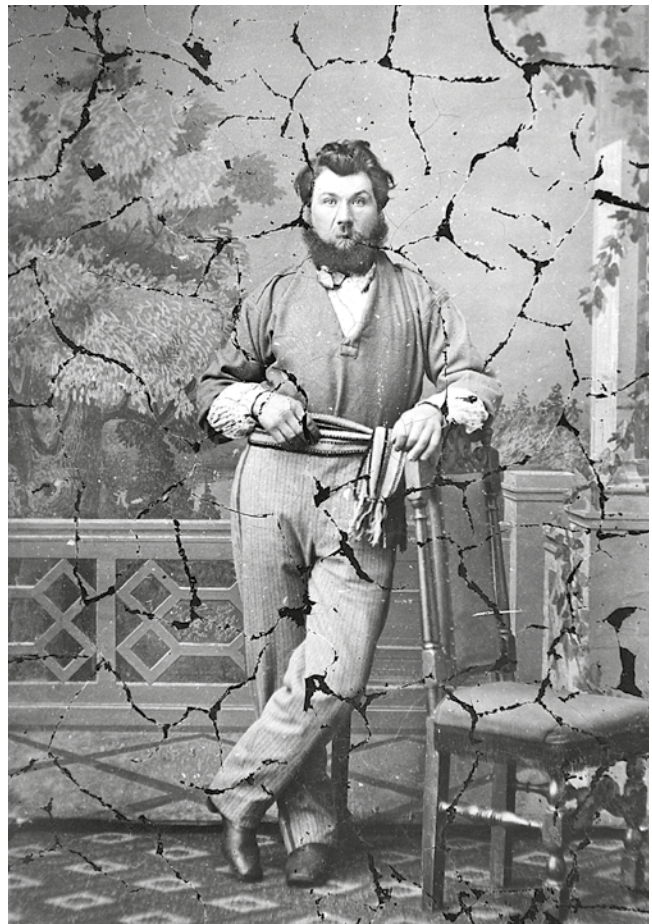
sjømannsfotografier

AT TØNSBERG I ÅRHUNDRENER HAR VÆRT EN VIKTIG SJØFARTSBY ER GODT KJENT. DET AT BYEN OGSÅ, GJENNOM SJØFARTEN OG DENS SJØMENN, GAV GRUNNLAGET TIL EN AV LANDETS ALLER FØRSTE STORE KOMMERSIELLE FOTOGRAFER ER KANSKJE MINDRE KJENT. I DENNE ARTIKKELEN SER VI LITT NÆRMERE PÅ THEODOR LARSENS VEI FRA BARBERKNIVEN TIL FOTOGRAFIAPPARATET.

| TEKST: RUNE SØRLIE, Slottsfjellsmuseet/Samlingsforvaltningen |



O. P. Carlsen, 1873.



T. Andersen, 1875.



Theodor Larsen
(1833–1889)



Flott
bakside.

Historien om fotograf Th. Larsen begynte i Christiania i 1833 - da Theodor ble født. Men hans oppvekst og barneår kom ikke til å bli i hovedstaden. Theodors far var skipstømmermester, men i Christiania var det på den tiden stor rift om arbeidsplassene på skipsbyggeriene. På orlogsverftet Fredriksvern Verft i Stavern derimot, fantes det godt med arbeid for en skipstømmermester. Tømmermester Larsen søkte derfor arbeid på marineverftet og ble straks ansatt der. Dermed ble det Fredriksvern (Stavern) Theodor kom til å få sin oppvekst og barndom.

OPPVEKST I STAVERN

Fredriksvern var på den tiden landets hovedbase for marinen, med skipsverft og bygging av hele den norske marineflåten, og var å regne som et pulserende senter. Sivile og militære levde på et meget begrenset areal. Arbeiderboligene for verftets håndverkere og mestere var plassert sammen med befalsforlegningene i store barakker like utenfor verftets voller.

Det var et yrende folkeliv med både handel, hotellvirksomhet, direkte skipspostforbindelse med Danmark, daglige skipsanløp og ikke minst drikkestuer. Den lille byen hadde for datiden en høy levestandard. Folk trivdes og klaget lite. Det eneste opprøret blant befolkningen historien forteller om, er da kommandanten på verftet ikke klarte å fremskaffe den daglige rasjonen med rom. Den alkoholholdige og smakfulle drikken skulle nemlig bringe helse og styrke, samt holde sykdommer og epidemier på trygg avstand.

Midt oppe i dette frodige livet vokste altså den unge Theodor opp, med skolegang på verftets egen skolestue, og med en fritid blant de spennende omgivelsene.

YMSE YRKESVALG - OG TØNSBERG

Da Theodor fylte 20 år, hadde han tatt lære som barberer og var klar for yrkeslivet. Han valgte ikke en karriere innenfor marinen, som de fleste andre sønner av stolte

fedre på verftet. Theodor oppdaget raskt at det var mange barberere i Fredriksvern. Dette skyldtes at de militære og deres ansatte måtte holde ypperste stil og verdighet rundt mustasjene, snurrebarter og velfriserte hakeskjegg. Theodor måtte derfor se seg om etter nye «jaktmarker», og fant tilslutt ut at Tønsberg var stedet hvor folk fremdeles trengte barberere. I 1853 flyttet han derfor til Tønsberg. Larsen leide seg et lite lokale, men selve barberingen gav ikke nok inntekter til livsopphold. Derfor begynte Theodor med litt vinhandel ved siden av barberingen, samt at han også praktiserte som tanntrekker. Ikke nok med det, for i sin lille barbersalong drev han også litt legepraksis, noe han ikke hadde noen formell bakgrunn for, men han hadde etter sigende taket på årelatning. Hvordan hans «pasienter» oppfattet hans legekunster, forteller historien intet om.

EN POLSK SJØMANN - OG FOTOGRAFIET!

En dag i 1855 kom en polsk sjømann for å barbere seg hos Larsen, og gjennom samtaler med ham fikk den unge barbereren kjennskap til den nye populære oppfinnelsen som var gjort i Frankrike, og som nå spredde seg utover i Europa - nemlig fotografiet.

Unge Larsen lot seg fascinere av denne nymotens «hekseskunst», og ville høre og lære mer om denne utrolige og forbløffende nyheten. Det første fotografiet var blitt tatt av franskmannen Joseph Nicéphore Niépce så tidlig som i 1827, for så å gradvis utvikle seg opp mot 1850-årene. Men det er kanskje franskmannen Louis J. M. Daguerre (1787-1851), som regnes som den som fremstilte det vi kjenner som et fotografi. Franskmannen var den første som offentliggjorde en brukbar metode til å fremstille et bilde ved hjelp av optikk og kjemi.

Larsen fant det han hadde hørt av sjømannen så interessant, at han la fra seg barberkniven for en stund og tok alle sine sparepenger for å kjøpe seg en billett med ruteskipet til København. Der fikk han et nærmere innsyn i dette med «fotografi-trolldommen».

HVOR ER BARBEREREN?

Da Theodor kom tilbake til Tønsberg, fortsatte han som barberer i et nytt lokale i gården til buntmaker Ellefsen på hjørnet av Torvgaten og Øvre Langgate. Denne forretningen etablerte han i 1856. Men folk i byen frustrerte seg over den upålitelige «skjeggraker» – han var nemlig sjelden til stede i barbersalongen – og ofte ble kundene bare møtt av en lapp på døren hvor det sto å lese:

«-barbereren er opptatt med at «afta Daguerrotypier» på gårdsplassen.»

De skjeggete menn i byen ble så oppgitte og frustrerte over denne elendige barbereren som så sjelden var på plass, at de en dag sammen rykket inn en annonse i Tønsberg Blad, med følgende tekst:

«Det var ønskelig om Herr Barberer Larsen vilde træffe en for hans Kunder beqvemmelig Accord med sine Been, saaledes at disse vilde føre an, enten med eller mod hans Villie, til han Hjem til de Tider han skriftligen tvisiger sine Kunder at være hjemme, thi ellers vil Flere at disse fremdeles komme til at løbe April»

Dette hjalp ikke det minste – tvert i mot – Larsen var og ble oppslukt av fotografiets magiske verden. Etter kort tid sluttet han mer eller mindre med sin barberforretning, og ofret seg helt og holdent til det som kom til å bli hans livsverk.

OVER TIL VÅTPLATER

Fra 1863/64 gikk Larsen over til å bruke såkalte våtplater når han fotograferte. Det vil si at fra da av kunne han bygge opp et negativarkiv bestående av glassplater. Kollodium våtplate var en fotografisk teknikk som ble brukt i perioden 1851-1880 av de fleste fotografer.

Kort fortalt er denne teknikken som følger; En glassplate settes inn med kjemikalier av fotografen selv, og dyppes i et sølvbad. Den blir da lysfølsom for UV-lys. Platen må eksponeres og fremkalles mens kjemikaliene fortsatt er våte, i løpet av rundt 10-15 minutter. Derav navnet våtplate. Fotografen må altså preparere og fremkalle platen på stedet der hvor bildet fotograferes.

Når Larsen skulle fotografere utenfor sitt atelier, måtte han ha med seg hele laboratoriet/ mørkerommet i et telt. I 1880 ble denne tidkrevende teknikken erstattet av den nyere og mer praktiske tørrplaten.

SJØMENN I ARKIVET

Th. Larsens arkiv består av flere tusen våtplater, og er tilnærmet komplett fra 1864 og fram til tørrplatene overtar utover i 1880-årene. Motivene er primært portretter av besteborgere og andre velstående. Det å la seg portrettere på den tiden var meget kostbart. For en vanlig arbeider kunne det fort dreie seg om en ukelønn.

Men siden Tønsberg var en utpreget sjøfartsby i denne tiden, var det en annen sterk kjøpekraftig gruppe som ruslet rundt i bybildet, nemlig sjømennene. Ofte var dette folk fra hele verden, felles var at de ofte tjente godt og dessuten var de vant med fotografer i sjøfartsbyene verden

TH. LARSENS FOTOARKIV

Arkivet, som dekker årene 1864-1954, ble deponert til Vestfold Fylkesmuseum (nå Slottsfjellsmuseet) ca. 1966.

I dag oppbevares arkivet i Vestfoldmuseenes fotomagasin i Hinderveien.

over. Larsen hadde derfor en del sjøfolk som besøkte hans atelier, og ofte var disse iført sine hverdagslige klær. Byens borgere og andre som skulle la seg avbilde ankom gjerne atelieret i sin fineste stas, som også i noen tilfeller var «lånte fjær».

EKSOTISK OG RUFSETE

Sjømennene er et eget studium verdt i våtplatearkivet. Ikke bare der hvor de er kledd i arbeidsklær, men like gjerne der de er iført typisk utenlandsk mote. En kan se både sko, frakker og hatter stammer fra mer eksotiske strøk. Likeså er hårmoter og skjeggpryd ofte avslørende, for eksempel ved at skjegget er langt mer ustelt og rufsete enn hos vanlige menn i arkivet. Det finnes også en rekke eksempler på at arbeidsfolk fra forskjellige yrkesgrupper lar seg avbilde med sine redskaper. Også i disse tilfellene er det ofte personer tilknyttet sjøfart.

POPULÆRT

Men hvorfor inneholder arkivet disse sjømannsfotografiene? Hva gjorde sitt til at nettopp denne yrkesgruppen oppsøkte Larsen? Svaret er nok som tidligere nevnt den økonomiske siden av saken. Sjømenn hadde generelt godt med penger, de var unge menn og ofte ugifte. Derfor kunne de ta seg råd til spontane fotograferinger. Men svaret er nok like mye basert på fotografiets popularitet. Det at besteborgere og andre bemidlede personer tok bilder for å pryde sine fotoalbum, og gjerne gi som gaver til nær familie, er slik vi kjenner denne tids fotografering her til lands.

SUVENIR

Men for sjømennene var fotografiet noe man på mange måter kan sammenligne med suvenirer. Fotografene rundt om i sjøfartsbyene preget fotopositivene med stilfulle og visuelt flotte baksider, noe som gjorde dem til de reneste «samlekortene». For sjømennene var de ofte et bevis på at man hadde vært i den og den byen. Også Th. Larsen laget flere fantastiske baksider på sine fotografier, gjerne iført gulltrykk.

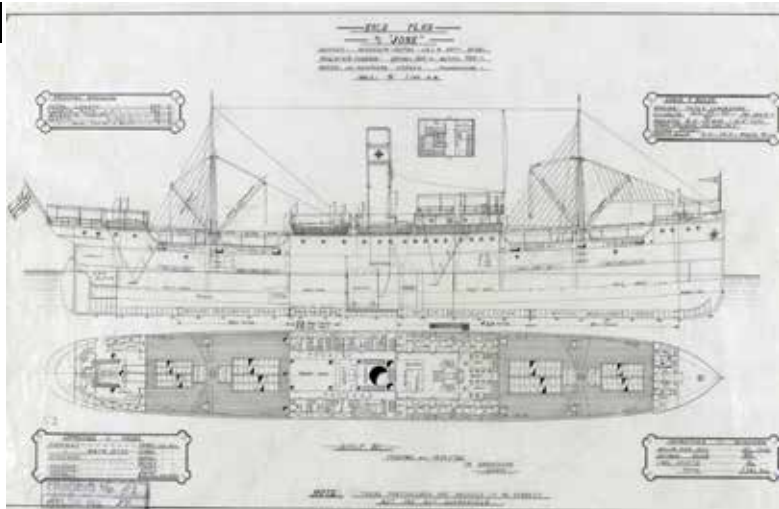
KILDER:

- Hanche, Johannes, Vestfold fylke: Tønsberg, Kristiania, 1924 (på www.bokhylla.no)
- Sørtie, Rune: Fotograf-familien Th. Larsen, Tønsberg 1856-196
- Arkivet A-2221, Larsen, fotograf A. Th.



Over: Charles Scheck, 1871. Under: Masvald og Samsing, 1884.

Over: Lindberg og Hansen, 1873. Under: Gustav Sibek, 1870.



Valgets kval

SKIPSTEGNINGER FRA FRAMNÆS MEKANISKE VÆRKSTED

I DET OMFATTENDE ARKIVET ETTER FRAMNÆS MEKANISKE VÆRKSTED ER DET STORE MENGDER TEKNISKE TEGNINGER. DISSE HAR VI NÅ GJENNOMGÅTT OG ORDNET SLIK AT DE SKAL VÆRE TILGJENGELIG FOR PUBLIKUM. I DETTE ORDNINGSPROSJEKTET HAR VI VALGT UT OG BEGRENSET OMFANGET AV TEGNINGER, SAMTIDIG SOM DEN KULTURHISTORISKE DOKUMENTASJONEN HAR BLITT SIKRET.

| TEKST: LONE KIRCHHOFF, Vestfoldarkivet |

Gjennom det meste av 1900-tallet var Framnæs Mekaniske Værksted en av hjørnesteinsbedriftene i Sandefjorddistriktet og et viktig skipsverft i nasjonal sammenheng.

100 TEGNINGSSKAP

Stabil eiersituasjon ved verftet har ført til at arkivet er bevart tilnærmet komplett fra slutten av 1880-årene og fram til avviklingen vel 100 år senere. Arkivet består av en administrativ del, samt store mengder med tegninger fordelt på bortimot 100 tegningsskap.

Den administrative delen av arkivet dekker hele perioden verftet var i drift. Denne delen er delvis ordnet, med støtte fra Norsk kulturråd. Publisering av arkivet på Arkivportalen har ført til større pågang om innsyn, og til et økende antall spørsmål om tilgang til tegningene.

RESSURSGRUPPE

Tegningene ble overført til Vestfoldmuseene i sine originale tegningsskap og disse ble først plassert i konteinere på et fjernlager. Et ordningsprosjekt var nødvendig for å gjøre dette spennende materialet tilgjengelig for publikum. En ressursgruppe av tidligere ansatte på bedriftens tegnings-

kontor har vært sentrale bidragsytere i prosjektet som har gått over flere år.

Så å si hver tirsdag har «Framnæs-pensjonistene» kommet til Hinderveien for å jobbe i magasinet. I tillegg har ansatte ved Hvalfangstmuseet, Vestfoldarkivet og Samlingsforvaltningen deltatt i prosjektet en halv dag i uken.

BEHOLDE ELLER KASSERE?

I vurderingen av hva som skal beholdes og kasseres, ses det på hva slags dokumentasjon den administrative delen av arkivet inneholder. For perioden fram til 1950 er det bevart en begrenset mengde med dokumentasjon knyttet til skipsproduksjonen, mens det fra 1950 og framover er bevart rikholdig dokumentasjon knyttet til byggeprosesser og sertifisering. Den største mengden av kassasjon i tegningsarkivet gjøres derfor i materiale skapt etter 1950 – i samme tidsperiode hvor hovedtyngden av tegninger er å finne.

Vi har hentet nyttige erfaringer fra tilsvarende ordningsprosjekter i Danmark og England – blant annet fra Glasgow Universitet, som forvalter store mengder skips-tegninger.



1. DS José ble bygget som nr. 70 ved Framnæs i 1908. Bestilt av AS Vestindien (Bernhard Hanssen, Flekkefjord). Gikk som lastebåt (stykk-gods) blant annet for United Fruit en del år. Hadde flere eiere og ble hugget opp i 1934.

2. Tegnesalen på Framnæs 1929. Fotograf Bryn.

BEVARINGSKRITERIER

I prosjektet har vi utarbeidet noen overordnede kriterier for hvilke tegninger som må, kan og ikke skal bevares. Disse kriteriene henger sammen med at produksjonen ved verftet kan dels inn i tre epoker som har forskjellig bevaringsfokus:

1. Hvalfangstperioden, 1896–1952

Høyt prioritert. Omfatter nybygg og en rekke detalj-tegninger for utrustning av hvalfangstflåten.

2. Lasteskipbygging, 1953–1972

Lavt prioritert. Omfatter bygging av kjøle- og frakte-skip som ikke er byggeteknisk unikt. Kun hoved-tegninger, maksimalt fire per skip bevares.

3. Offshorevirksomhet, 1972–1986

Høyt prioritert. Omfatter blant annet syv boreplatt-former. Utvalget ses i sammenheng med bevart dokumentasjon i forretningsarkivet.

700 TEGNINGSSKUFFER

Godt og vel 700 tegningsskuffer er foreløpig gjennom-gått av ressursgruppen. Innholdet er vurdert, pakket om, systematisert og registrert i Asta på stykknivå. Hver enkelt tegning som bevares er listeført av ressursgruppen. Systematisering, registrering og arkivlegging er utført av Vestfoldarkivet, som også har makulert de tegninger som ikke skal bevares.

TRE HOVEDKATEGORIER TEGNINGER

Tegningene er systematisert i tre hovedkategorier. Disse er:

- 1. Plan- og bygningstegninger (10 %):** Et overordnet utvalg av plan- og oversiktstegninger over verftsområdet, bygningstegninger samt tegninger av dokker, kraner etc bevares.
- 2. Skipstegninger (70 %):** Oversiktstegninger, general-arrangement, linjetegninger, midtskipsseksjon, spante-riss samt dekkplaner bevares. Detaljtegninger av elementer som er unik for vedkommende bygg bevares også. I tillegg bevares alle hovedtegninger av ombygg-inger av hvalbåter og flytende kokerier. Av skip som ikke er hvalfangstrelatert, bevares kun hovedtegninger. Unntak vil forkomme; som for eksempel ekspedisjons-skip og andre skip av spesiell historisk interesse.
- 3. Tekniske tegninger, tematisk ordnet (20 %):** Dette materialet er spesielt utfordrende fordi detaljering-nivået er høyt og antallet av tegninger er stort; med et bredt spekter av spesialtegninger knyttet til skipsutstyr, og spesialutstyr til hvalfangsten.

Et ordningsprosjekt var nødvendig for å gjøre dette spennende materialet tilgjengelig for publikum.

VALGETS KVAL

Det har vært mange diskusjoner underveis i prosjektet, knyttet til bevaring kontra kassasjon. Arbeidet har berørt sentrale ulikheter mellom fagfeltene arkiv og museum og har ført til at det har tatt tid å finne et «minste felles multiplum». Men etter hvert har vi innarbeidet effektive og gode felles retningslinjer for utvalg og registrering.

VEIEN VIDERE

Høsten 2016 gjenstår det å vurdere og registrere de siste 20 % av tegningene, og vi forventer å kunne avslutte denne delen av prosjektet i løpet av 2017. Neste og siste trinn vil da være å jobbe for å digitalisere et utvalg av tegninger for publisering på Arkivportalen.

Et så omfattende prosjekt hadde ikke vært mulig uten innsatsen fra de frivillige i ressursgruppen.

KILDE:
Arkivet ARS-A-1318, Framnæs Mekaniske Værksted

Larviksfergene

EN KULTURHISTORISK REISE OVER SKAGERAK



Bildene er tatt en og brukt til markedsføring på 1960-tallet. To av dem er fra et album merket Stamvigs Atlelier.

DA BILFERGEN PETER WESSEL ANKOM LARVIK 4. JUNI 1937, STARTET EN NY TYPE REISEVIRKSOMHET OVER SKAGERAK. DANMARK BLE DET NYE REISEMÅLET FOR FERIEGLADE NORDMENN - OG NORSKE FJELL BLE FYLT AV DANSKER. ARKIV- OG FOTOMATERIALE ETTER LARVIK LINE GIR OSS ET UNIKT INNBLIKK I KULTUREN OM BORD PÅ BÅTENE, SAMT BETYDNINGEN VIRKSOMHETEN HAR HATT, BÅDE LOKALT, NASJONALT OG INTERNASJONALT.

Vi kan takke Stig Tore Lunde i Vestfoldmuseene for at arkivet er bevart for ettertiden. Det var både tilfeldigheter og godt detektivarbeid som gjorde at han klarte å spore opp det historiske materialet. Det hele startet med 75 års jubileet for fergetrafikken mellom Larvik og Danmark i 2012.

75 ÅRS MARKERING

Stig Tore, som den gang jobbet på Larvik museum, ønsket å skrive om jubileet. Han tok kontakt med Color Line som var positive til et samarbeid. Det ble bestemt at Larvik museum skulle lages en nettside, Larviksfergene.no, for å presentere bedriftens historie fra etableringen i 1937. Utfordringen med prosjektet, var at ingen visste hvor det historiske arkivet var plassert.

JAKTEN PÅ MATERIALET

Gjennom heftene «Landeveien over Skagerak», skrevet av den pensjonerte direktøren Terje Søgaard, ble det referert til både historisk arkivmateriale og fotografier. På Nasjonalbiblioteket fant Stig Tore katalogen til arkivet, men ingen spor etter selve arkivet. Han tok igjen kontakt med Color Line og ble lovet videre til terminalsjefen i Larvik, Frode Kristiansen. Han kunne fortelle at han hadde flyttet det gamle arkivet til pakkhuset på fergeterminalen.

ARKIVSKATT I PAKKHUSET

Det viste seg å være en unik samling av arkiv, foto og gjenstander som var blitt tatt vare på – en arkivskatt i nordisk sammenheng! Seksti hyllemeter med arkivmateriale tilbake fra 1930-tallet, samt gjenstander fra fergene; malerier, filmruller, kopper og asjetter, bøker

og grammofonplater.

HISTORISK INTERESSE

Tidligere administrerende direktør, Terje Søgaard, startet allerede på 1940-tallet å samle dokumentasjon etter bedriften. Han mente at arkivet ville få historisk interesse en gang i fremtiden. Heldigvis så også terminalsjef Frode Kristiansen verdien i å ta vare på det historiske materialet og flyttet samlingen, først til kontorene på Skøyen i Oslo, og så tilbake til lageret i Larvik når Oslo-kontoret ble lagt ned.

VESTFOLDMUSEENES MAGASINER

Det kom raskt til en enighet mellom Color Line, Larvik museum og Vestfoldarkivet om bevaring og formidling av det historiske materialet. Arkivet bevares i Vestfoldarkivet, mens gjenstandssamlingen er Larvik museum sitt ansvar.

ARKIVET

Arkivet dokumenterer virksomheten til Larviksfergene fra midten av 1930-tallet til rundt 1990, og består i hovedsak av møtereferat, korrespondanse, prosjektarkiv, regnskap, foto, film og reklamemateriell.

KORTREIST FEIRE?

Vestfoldarkivets tips til en kortreist ferie, er å tilbringe en dag på lesesalen vår med foto og arkiv fra Larvik Line. Her kan du for eksempel reise fra Larvik med 50-talls festkledde damer og ta en longdrink i Bar Dynekilen før du ankommer Fredrikshavn. God tur over Skagerak!

KILDER:

- Arkivet A-2117 Larvik Line AS
- www.larviksfergene.no
- Artikkel i Østlandsposten lørdag 15. desember 2012
- Intervju med Stig Tore Lunde, 19. april 2016
- Danskebåtminner fra et knippe informanter, 2016

Minner fra danskebåten

BENT 60 ÅR, OSLO

Jeg husker en skoletur med danskebåten en gang på 70-tallet. Det var dårlig vær og mye bølger. Vi tømte bøtter med vann på dansegulvet og surfet fra side til side. Det gikk bra, helt til en i klassa snublet og brakk armen.

Det var et eget miljø om bord på båtene – en stat i staten. Det var til og med egen arrest om bord. Jeg husker spesielt yrkessjåførene som en egen rase, og selvfølgelig de som dro for å handle billig i Danmark. De hadde en helt egen stil.

Den gamle vaktmesteren min fra østkanten i Oslo dro med Petter Wessel en gang i året for å danse og drikke. Turen med danskebåten var høydepunktet i året!

HEIDI 52 ÅR, VESTFOLD

Jeg husker jeg så med forakt på de som sto rundt pianomannen og sang av full hals – og så fant jeg meg selv der noen timer senere. Alene på tur – 8 meter bølger, i liggende stilling et eller annet sted ombord, i en krok – med spyposer tett inntil kroppen og utkoblet hjerne.

FRIDE 45 ÅR, VESTFOLD

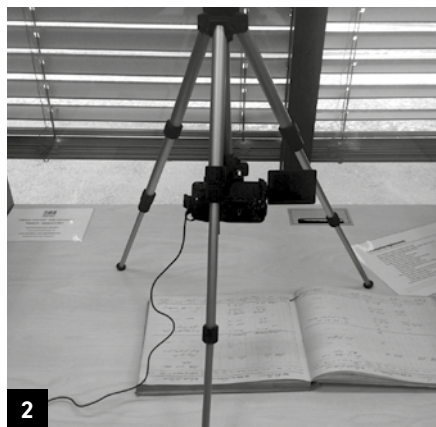
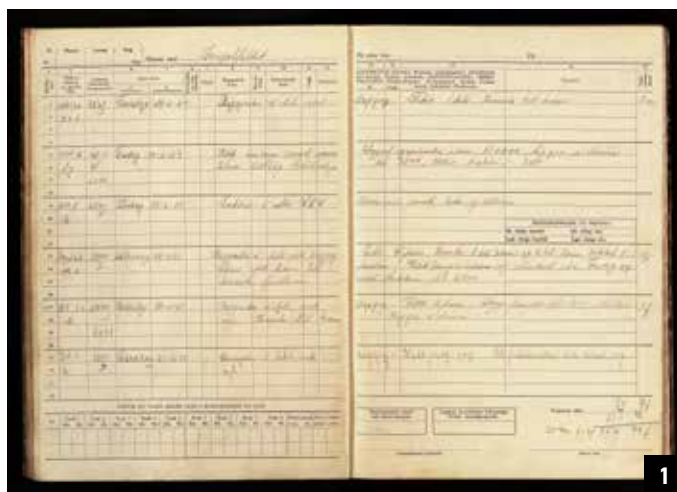
Lukten av støvete vegg til vegg teppe liggende i fosterstilling etter litt for mye Absolutt vodka kombinert med sjø og store mengder med salte pastiller og dunder salt. Den eksotiske følelsen som fulgte med komboen knallrøde knakkpølser, discokule og karaoke. Vi var på vei mot Europa lissom.

HVILKEN INTERESSE EN KILDE VIL HA FOR FREMTIDEN KAN VISE SEG Å VÆRE NOE HELT ANNET ENN DET OPPRINNELIGE FORMÅLET. DETTE ER GAMLE SKIPSPROTOKOLLER ET EKSEMPEL PÅ. LITE ANTE VEL KAPTEINENE SOM FYLTE UT DISSE, ELLER VI SOM HAR TATT IMOT DEM, AT DE VILLE BLI BRUKT I INTERNASJONAL KLIMAFORSKNING HUNDRE ÅR SENERE.



INTERNASJONAL KLIMAFORSKNING *i arkivet*

| TEKST: MARIT SLYNGSTAD, Vestfoldarkivet |



Arsaken til dette er at disse gamle skipsloggbookene inneholder side opp og side ned med værobservasjoner. Kapteinen var nemlig pliktig til å dokumentere værforhold og ellers stort og smått som hendte i løpet av dagen. Skipsprotokollene var loggbøker over alt som skjedde om bord. I dag spiller altså disse loggbøkene en viktig rolle i internasjonal klimaforskning.

INTERNASJONALE FORSKERE PÅ LESESALEN

Vestfoldarkivet har i år hatt besøk av Clive Wilkinson og Mariela Vasques, to forskere fra henholdsvis England og Chile. Wilkinson og Vasques er del av et stort internasjonalt nettverk av forskere og samarbeider med ulike klimaforskningsmiljøer verden over.

De to har så langt arbeidet med materialet i tre uker. De avfotograferer skipsprotokoller fra siste halvdel av 1800- og store deler av 1900-tallet. Hensikten med denne digitaliseringen er å bruke meteorologiske data i klimaforskningen.

ISUTVIKLING I ANTARKTIS

Kunnskap om isutvikling i Antarktis er viktig for kunnskapen om klimaendringer. Siden 1970-årene har man studert og overvåket utbredelsen av sjøis i Antarktis ved hjelp av satellittbilder. Utfordringen kommer imidlertid når det gjelder tiden før man begynte med systematiske meteorologiske registreringer.

1. Skipsjournal tilhørende hvalbåten Gos VIII, eid av hvalfangstselskapet Pelagos. Fører Johannes Andreassen har notert posisjon, vind og sjøgang. «Stoppet oppunder isen kl. 07.00. Ligger og driver». (16. februar 1951)

2. Digitalisering pågår. Foto: Heidi Meen

For å kunne forutse klimaendringer, er det nødvendig med kunnskap om vær- og isforhold tilbake i tid. Når man mangler systematiske meteorologiske værobservasjoner, har det vist seg at skipsdagbøkene er nyttige. Særlig gjelder dette fjerntliggende deler av kloden.

KAPTEINENS NEDTEGNELSER

De gamle skipsloggbookene kan gi uvurderlig kunnskap om vær- og isforhold helt tilbake til 1800-tallet. Flere ganger i døgnet skulle styrmannen notere ned opplysninger om skipets kurs, vær- og vindforhold og spesielle observasjoner eller hendelser. Slike nedtegnelser var (og er) lovpålagte og skipsjournalene er følgelig rettsgyldige dokumenter for bevisførsel ved navigasjonsuhell eller andre forhold.

Hvem skulle tro at sjøfolks værobservasjoner på 1800- og 1900-tallet skulle bli sentrale kilder i dagens klimaforskning?

SPENNENDE METODE

Digitaliseringsarbeidet er en videreføring av det internasjonale prosjektet ERA-CLIM; European Reanalysis of Global Climate Observations. Prosjektets formål er å kartlegge og digitalisere loggbøker og andre relaterte marine data og metadata fra arkiver over hele kloden. Informasjonen legges inn i ICOADS; International Comprehensive Ocean- Atmosphere Data Set. De historiske dataene blir så brukt i klimaforskning; blant annet for å kunne forutse fremtidens klima.

DIGITAL DUGNAD

På oldweather.org legges skipsprotokoller ut tilgjengelig for digital dugnad – det vil si at interesserte der ute kan bidra til å transkribere innholdet – altså «oversette» fra håndskrift til digital skrift slik at det blir lettere tilgjengelig for både forskere og andre.

JAKTEN PÅ KILDENE

Det finnes betydelige mengder med loggbøker i arkivinstusjoner og museer flere steder i verden: i Storbritannia, USA, Tyskland, Frankrike, Finland, Chile, Argentina og sist, men ikke minst; i Norge.

I Vestfoldarkivet oppbevares store mengder arkiver etter rederier og hvalfangstselskaper. Vestfold er landets hvalfangstfylke, og Sandefjord har Europas eneste spesialmuseum for hval og hvalfangst (Hvalfangstmuseet).

Protokollene er hentet fra Tønsbergrederier og hvalfangstselskaper fra Sandefjord. Sistnevnte er loggbøker overført fra Hvalfangstmuseet til Vestfoldarkivet. Foruten i skipsjournalene finnes også relevante data i fangsttdagbøker og i såkalte døgnrapporter.

RELEVANTE KILDER ANDRE STEDER I NORGE?

Etter at digitaliseringsarbeidet i Vestfoldarkivet er gjort ferdig, blir neste skritt for Wilkinson og Vasques å kartlegge hva som finnes av loggbøker i andre arkivinstusjoner i Norge. Selv om hvalfangsten står sentralt med hensyn til værobservasjoner i Antarktis, kan det også være aktuelt å se på journaler fra fraktfart så lenge skipene gikk i fjerntliggende havområder.

GJENSIDIG NYTTE

Vestfoldarkivet legger til rette for digitaliseringen og gjør noe etterarbeid, men får til gjengjeld digitale kopier av alt materiale som er skannet. Digitalisering er ressurskrevende, og de store mengder loggbøker det er snakk om ville neppe ha blitt digitalisert hadde det ikke vært for deltakelse i klimaprojektet. Digitaliseringsprosjektet bidrar også til at vi får katalogisert og registrert relevante og etterspurte arkiver.

KATALOGISERING OG KJENNSKAP

Katalogisering er en forutsetning for å kunne utføre en systematisk og fullgod skanning. Det er også helt klart at dette har gjort oss bedre kjent med loggbøker som historisk kilde; hva de inneholder av dokumentasjon. Foruten rene værobservasjoner, ser vi at det også finnes en del opplysninger om andre forhold som var av betydning i den gitte situasjonen, for eksempel skader på utstyr, uhell og sykdom om bord.

BEVARINGSVERDI

Det er interessant at skipsjournalene, etter at de har mistet sin opprinnelige funksjon som rettsgyldige dokumenter, kan få stor verdi i en helt annen sammenheng. Dette viser hvor vanskelig det er å vite hvilke kilder som etterspørres i fremtiden og til hvilke formål – en evig utfordring når arkivaren skal vurdere dokumenters bevaringsverdi. Plutselig kan en kilde – som disse skipsjournalene – få en uventet og fornyet interesse.

OGSÅ I ARKTIS

Tilsvarende kartlegging har vært gjort i Arktis, ved å bruke selfangstskuters observasjoner tilbake til 1850-tallet – et prosjekt som i sin tid ble startet av isforsker Torgny Vinje ved Norsk Polarinstittutt.

KILDER:

- www.oldweather.org
- www.euronews.com
- www.ecmwf.int
- icoads.noaa.gov (International Comprehensive Ocean- Atmosphere Data Set)
- www.hvalfangstarkiver.no (Hvalfangstmuseets skipsjournaler)
- Norsk Polarinstittutt: Harald Dag Jølle, historiker

SOSIALT SAMARBEID MED NRK VESTFOLD

#vestfoldarkivet

OPPRINNELIG VAR DET FOTOGRAFIENE VÅRE HUN VILLE HA, NRK-JOURNALIST MARIANNE AAKERMANN. NOEN HADDE NEMLIG TIPSET HENNE OM OSS. HADDE VI NOEN GAMLE BILDER FRA VESTFOLD SOM KUNNE DELES PÅ INSTAGRAMKONTOEN TIL NRK VESTFOLD?

| TEKST: HEIDI MEEN, Vestfoldarkivet |

Det hadde vi, selvsagt. Først ut var russefeiring og valgkamp, deretter ble vi enige om å fokusere på ulike industribedrifter i Vestfold. Samarbeidet fungerte slik at vi valgte ut, skannet og sendte over bilder som så ble delt av @nrkvestfold på Instagram.

– Journalisten i meg oppdaget raskt spennende historier bak disse bildene. Jeg fikk lyst til å produsere nettsaker, sier Marianne. Og det skal vi si hun gjorde. Hun dykket inn i arkivhistorikkene vi sendte henne sammen med bildene, og gikk i tillegg grundig til verks for å lære mer om de gamle bedriftene.

Aakermann intervjuet tidligere ansatte og leste «innmari mye» for å sitere henne selv - blant annet gamle klubb-bøker og jubileumsskriv som ligger digitalt tilgjengelig på bokhylla.no.

– Jeg jobbet hjemme om kveldene og satt med tre datamaskiner med flere nettsider åpne på en gang, ler hun.

Resultatet av samarbeidet ble åtte spennende nettartikler om Vestfoldindustri med utgangspunkt i våre arkiver, samt en flott sak om Vestfoldarkivet. Sakene, som ikke mister sin aktualitet med tiden, kan leses på www.nrk.no/emne/vestfoldarkivet-1.12599655.

I forkant av hver sak, som ble publisert i helgene, ble fotografier fra den aktuelle bedriften delt på Instagram – både som teasere til saken og ellers til allmenn glede og forlystelse.

Bildene ble merket (tagget) med et knippe emneknagger (hashtagger) – deriblant #vestfoldarkivet. En emneknagg, som er et ord skrevet med # først, brukes til å gruppere og forenkle søk i sosiale nettverk. Det betyr at du enkelt kan finne frem til alle bilder som er merket med emneknaggen #industrihistorievestfold ved å klikke på den. Det er verdt å prøve. Og om du ikke selv er på Instagram ennå, kan du likevel ta en titt ved å gå inn på adressen under bildet nedenfor.



WWW.INSTAGRAM.COM/NRKVESTFOLD

WWW.NRK.NO/VESTFOLD



Førstemann!

«Den norske sjømann er et gjennombarket folkeferd; hvor fartøy flyte kan, der er han førstemann»
Tegning og utdrag fra sangen Den Norske Sjømann (Bjørnstjerne Bjørnson), hentet fra «Sleiva», husorganet til Horten husmorskoles elevforening, 1929. (Arkiv A-1052)



TAU FRA TØNSBERG

Fotografiet er fra arkivet etter Tønsberg reperbane og er trolig tatt i Manila. Firmaet er byens eldste fortsatt eksisterende bedrift. I dag som ScanRope. På 1800-tallet hadde bedriften et stort marked som leverandør av tauverk til byens seilskipsflåte og i første del av 1900-tallet til hvalfangsten. År og fotograf ukjent. (Arkiv A-1111)



EL-BILEN «PADDA»

Padda, den tøffe bilen til Tønsberg reperbane, ble kjøpt i 1924 og gikk på elektrisitet. Den ble brukt til å kjøre hampballer med – og hesten fikk endelig hvile. År og fotograf ukjent. (Arkiv A-1111)

For flink?

GROUP	REPORT		REMARKS
	ABILITY	CONDUCT	
	X	X	Flink matros, kvikk, intresert og arbeidsom.
	X		Ønskes ikke tilbake

Mon tro hvordan man skal tolke dette? Kortet med den noe uventede konklusjonen er ett av mange tusen mannskapskort etter forhyring som oppbevares i Vestfoldarkivet. Foto: Heidi Meen.

LIKTE DU MAGASINET? RIS, ROS OG ØNSKER MOTTAS MED TAKK!

E-post: vestfoldarkivet@vestfoldmuseene.no



CAPE TOWN VISA

Melodi: «Teddybjørnens vise» (Alf Prøysen)

I Cape Town her forleden dag, en sjømann gikk i land
Men var vel kanskje litt for glad og slik går ikke an
Han gikk og kjikka på et tjei, som var det rene funn
Og villig var å ofre seg for en` tre fire pund
At hun var nærmest hottentott, det så vel ikke han
Han så jo allting lyseblått og slik går ikke an
Han fikk a tel å legge bi, men da det gikk som best
kom en fra Capetowns poleti og satten i arrest.

I retten blei han kalt et fe en skjemsel for sin stand
Men tenk han bare lo av det og slik går ikke an
Han svarte bare med et flir, jeg kanke puttas inn
For jeg har heldigvis papir, på at jeg er farveblind
Men da ble retten rasende, og sterke ord ble brukt
Om ikke mannen kunne se så, så hadde han vel lukt
Og mannen han ble ganske klein, når dommen sin han får
For han ska hogge gatestein i fire lange år.

Vi har jo her på skuta vår så mang en god sjømann
Som går i fare hvor han går og slik går ikke an
Han får så lett den store skjelve, rosenrøde kinn
Og vet kan hende ikke selv, at han er farveblind
Så størrmann får nok ta en titt på auer dann og vann
For i Capetown sist, en gikk forbi og slikt går ikke an

For sikkert er det aller best og drikke mindre gin
Så ikke denne siste resten, gjør deg fargeblind
Så moralen er: At hold deg kald, hvis du skal gå i land
Og ikke lag no syndefall, for slik går ikke an
Det kan deg koste mange år, hvis du blir putta inn
Og sitta der når skuta går, for at du var farveblind.

Sjømannsvisa illustrerer de utfordringene en kunne komme ut for til sjøs – og hvilken sjargong som ble brukt blant sjømenn den gangen visa ble skrevet og sunget. Moralene var kanskje forståelige, men ordbruken tar vi selvsagt avstand fra i dag. Vise hentet fra arkivet: A-1868 Folke-
musikk fra Vestfold; Gjerdesamlingen. Teksten er transkribert fra CD 1 og er et opptak med Einar Kleppan fra Vestby, gjort 20/8-1977.

ET MAGASIN UTGITT AV

www.vestfoldarkivet.no