

Den berömdte polarhund „Beef“—



Beef, Bull & Co
North Atlantic.

Marit Slyngstad

Dypdykk i arkivene – kilder til vår maritime historie

Arkiver er unike vitnesbyrd om små og store hendelser. Vestfoldarkivet forvalter store mengder arkiver som belyser Vestfolds maritime historie. I denne artikkelen kan vi lese om legendariske ekspedisjoner, dramatikk til havs, utvandring til Galapagos, hvalfangst i Øst-Sibir, linjefart med frukt og eksport av maritim teknologi. Bli med på dypdykk i arkivene.

Så var vi bjerget fra drukning i det mindste, men vi var i land paa en gold, ubeboet ø tusinder af mil fra folk, uden hus, i kulde, regn og sneslaps.¹

Man skulle tro sitatet over var hentet fra en av de mytiske fortellingene om strandede sjøfolk, som i bøkene *Den hemmelighetsfulle øya* eller *Fluenes herre*, skrevet av henholdsvis Jules Verne (1874) og William Golding (1954). 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 befinner seg på en øde øy i Sydishavet² sammen med et mannskap på 13. Hele besetningen har nettopp gjennomlevd sitt verste mareritt. Natten før knakk skuta «Cathrine» 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 må ha følt seg: Jo visst var alle berget i land, men de befant seg i et av verdens mest avsidesliggende områder. Ville de noen gang komme seg derifra?

I Vestfoldarkivets magasiner skjuler det seg kilometervis med arkiver som venter på å bli utforsket. Kilder knyttet til regionens maritime historie utgjør en stor del av samlingen, og arkivene byr på et vell av mulige forskningsprosjekter. Det er et vesentlig mål å synliggjøre hvilket potensial som ligger i dette materialet. Innledningsvis gis en generell innføring i hvilke maritime kilder som befinner seg i magasinene til Vestfoldarkivet. I artikkelens hoveddel gjøres det dypdykk i noen av arkivene, og dette kan forhåpentligvis være til glede og inspirasjon for de nysgjerrige og vitebegjærlige.

Blant mannskapet på 14 var også hunden Beef. Skipshunden var til stor glede for alle, skriver Anders Harboe-Ree i sin dagbok (tegnet av kapteinen).

Arkivene forteller

En av de mest grunnleggende forutsetninger for å kunne studere fortiden er at det finnes tilgjengelige arkiver. Arkiver speiler rådende samfunnsforhold. Hva som er særegent for en region, vil følgelig prege ettertidens dokumentasjon.

Studerer man Vestfoldarkivets arkivsamling, er det utvilsomt sjøfarten som har preget Vestfold-regionen gjennom tidene. Blant maritime næringer dominerer hvalfangsten, men også fraktfart har hatt stor betydning; først i seilskute-tiden, deretter på dampskip og senere på tankskip. I tillegg finnes en rekke arkiver etter virksomheter som har hatt forgreininger til fylkets hovednæring.

Havaridokumentasjon for briggen «Thor» i 1888 fra arkivet etter Østlandske skipsassuransforening.

Østlandske Skipsassuransforening
Tonsberg.
Skade
1888.

Havaripapirer vedkommende *BK* Skibet „*Thor*“

tilhørende *sin H. Gundersen*
af *Landeby*
ført af Capt. *ham selv*
drægtig *345 tons*
taxeret for *kr 19000*
ansat i Klassen *42* Bæreevne *3 L*
sidst besigtiget *14/2.87*
bygget Aar *40*
indmeldt den *4/3.87*
Hvor og naar Ulykken er skeet *ipl. beløn. af Halifax i Juli*
Ulykkens Art *Grundstødning, totalt vrøg*

Reparation foretaget i
Den Part og Sum, der paa Fartøiet er forsikret, *7/12 pht. netto kr. 9240*

Både skipsverftene og den store leverandør- og foredlingsindustrien har hatt en særdeles viktig plass i Vestfolds næringsliv. Og sist, men ikke minst, er det mange spor etter bransjeorganisasjoner og foreninger som naturlig dukker opp som følge av de dominerende næringenes høye aktivitet over lang tid.

Den maritime historien er representert ved alle tenkelige typer dokumentasjon. Her er enkeltskjebner dokumentert gjennom personarkiver og intervjuer, musikkopptak (hvalfangerviser), forsikringsdokumentasjon gjeldende for så vel mannskap som skip, hvalfangstselskapenes egne arkiver, handel og shipping, finansinstitusjoner som finansierte hvalfangst og sjøfart, arkivene etter de store mekaniske verkstedene, arkivene etter leverandør- og foredlingsindustrien, med mer. Og til sist må nevnes at Vestfoldarkivet også oppbevarer arkiver med forskningsmateriale relatert til hvalfangsten.

Eksempelene over representerer et stort mangfold, både i form av mange ulike arkivkategorier samt dokumentasjon på ulike medier: papirarkiver, digitale arkiver, lydopptak, film og fotografier.

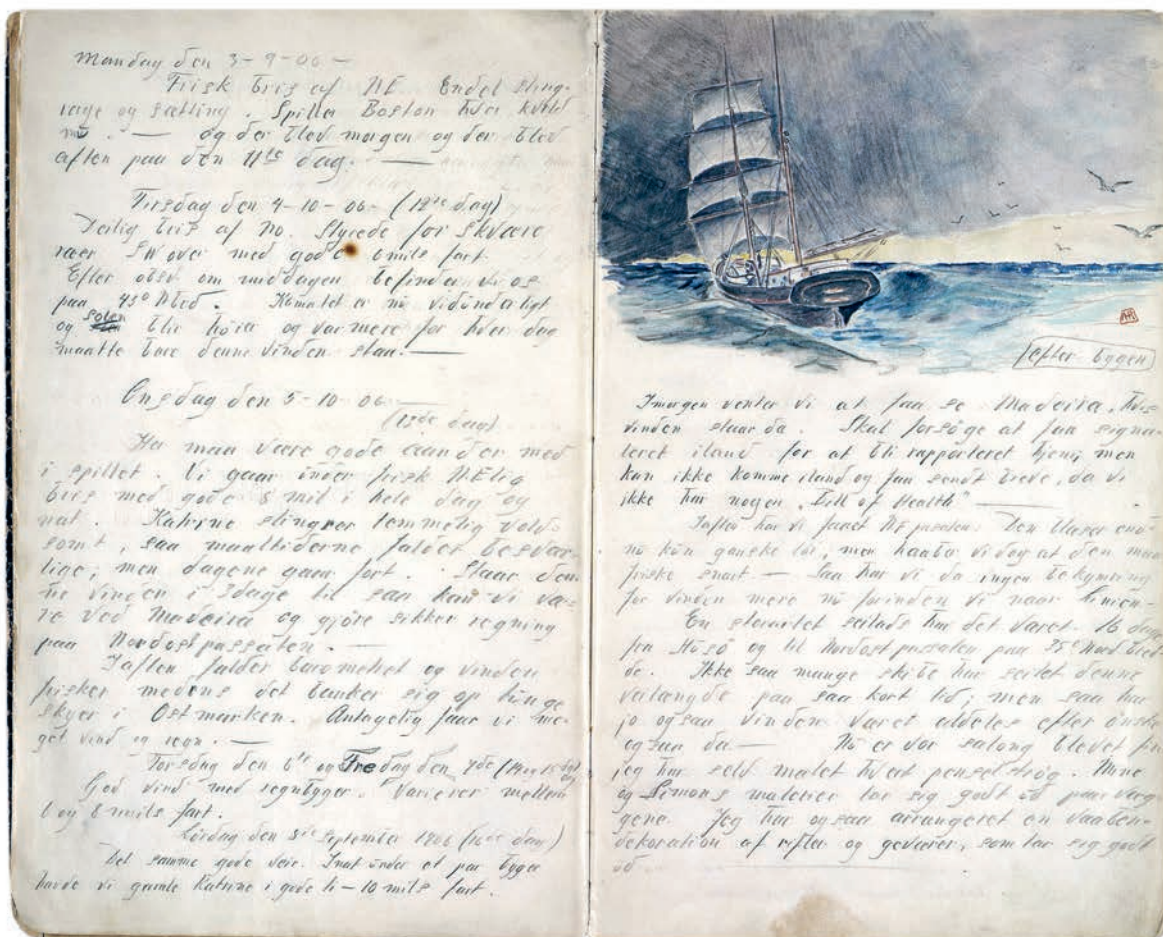
De maritime kildene i Vestfoldarkivet inneholder altså spor etter vestfoldingers aktivitet innenlands, utenlands og til havs. De rommer utallige fortellinger om produksjon og råvareforedling, fangst og fangstmetoder, handelsvirksomhet, innovasjon og produktutvikling, arbeidsforhold, seilaser i storm og stille, suksesshistorier og fiaskoprojekter. Alt dette i form av regnskaper, statistikker, rapporter, brev og telegrammer, årsberetninger, aksjonærdokumentasjon, styremøteprotokoller, skipsjournaler, mannskapskort, dagbøker, notater, tegningsmateriale, fotografier, havaripapirer, kontrakter og avtaler og mye, mye mer.

Arkivene er relevante for alle som er interessert i kunnskap om fortiden, og de er viktige og interessante kilder som forteller om mennesker, steder, handlinger og hendelser verden over. I eksemplene nedenfor kan man lese om innovative og eventyrlystne vestfoldinger.

110 år gammel dagbok berget etter dramatisk forlis i Ishavet

Tilbake til dramaet i Sydishavet. Sjøen lokket til seg mange unge, eventyrlystne folk. En av disse var Anders Harboe-Ree – født i 1881 i Stange utenfor Hamar. Drømmen om eventyr, kombinert med god fortjeneste, fasinerte den unge mannen, som tok skippereksamen i Tønsberg.

I 2013 fikk Vestfoldarkivet en dagbok i gave. Boken, som er på vel åtti håndskrevne sider, er ført i pennen av den nevnte 24-årige kapteinen Anders Harboe-Ree. Som så mange andre unge var han full av eventyrlyst og mot. Den unge kapteinen var god til å tegne og dessuten særdeles skrivefør, og han førte dagbok på en reise



Dagboken er rikt illustrert. Den unge kapteinen Anders Harboe-Ree var en god tegner.

utenom det vanlige, en seilas som gikk fra Tønsberg til Sydishavet, og som varte fra august 1906 til januar 1907.³

Ekspedisjonens fremste mål var å fange sjøelefanter og sel ved Crozet-øyene, 2500 kilometer sør for Madagaskar. Crozet-øyene – eller Crozet-arkipelet – er en gruppe subantarktiske øyer som ligger sørøst for Kapp det gode håp i Indiahavet, og som tilhører De franske sørterritorier. Med på turen var også zoolog Johan Koren, som blant annet skulle foreta vitenskapelige observasjoner av fugle- og dyreliv. Ekspedisjonens leder var Henrik Johan Bull (1844–1930), en av pionerne innen utforskningen av Antarktis. Bull var på dette tidspunktet 62 år gammel og ekspedisjonens eldste deltaker.

Dagboken er den rene spenningsromanen. Vi følger et mannskap på 14 og skipshunden Beef på den eventyrlige reisen i over hundre dager. Alt begynner så bra. Skuta «Cathrine» går ut Tønsbergsfjorden i deilig vær, forbi Bolærne, «mot eventyr og opplevelser», som kapteinen selv beskriver det. Kapteinen forteller

i dagboken om 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. I november ankommer ekspedisjonen American Bay, og snart er de i gang med å jakte. Lasterommene fylles etter hvert med store mengder spekk og skinn. Kapteinen er særdeles fornøyd, og allerede den sjettede dagen der nede, den 30. november, har de fanget 150 sjøelefanter. Været ble imidlertid den største utfordringen, ekspedisjonen befant seg nemlig i et av verdens mest værharde områder. Ekspedisjonen endte svært så dramatisk. Et kraftig uvær knakk skuta av på midten, og alle mann måtte komme seg i land. I dagboken den 16. desember 1906 beskriver Harboe-Ree i detalj den dramatiske hendelsen. Og følelsen av maktesløshet skinner igjennom: «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 sneslaps».⁴

Den unge kapteinen satt med et stort ansvar. Etter å ha overlevd på selkjøtt, blodkaker av sjøelefantblod og albatrossegg, forlater kaptein Harboe-Ree øya sammen med to andre ekspedisjonsdeltakere i en forsterket lettbåt på nyåret 1907. Tilbake på stranden står elleve menn. Hvordan det føltes å sitte igjen der nede på øya, kan man bare gjette seg til. Ville de bli hentet?

Den lille båten med de tre om bord driver nærmest hjelpeløst av sted østover i det sør-indiske hav. Og lykken er stor når en tysk skonnert, på sin ferd mellom Philadelphia i USA og Japan, får øye på dem. Skonnerten tar omveien til havnebyen 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 andre elleve sjøfolkene – og skipshunden Beef – endelig blir berget.

Sammen med mye vrakgods ble dagboken heldigvis reddet fra sjømassene. Den er i utrolig god stand, og kaptein Harboe-Rees fortelling om reisen og det dramatiske forliset er svært levende fortalt. Boken gir et personlig bilde av den unge kapteinen. Han er ung, han har et stort ansvar, og han må ta mange krevende beslutninger underveis. Dagboken er rikt illustrert med fine tegninger.⁵

Dagbøker i arkivet

En dagbok som kilde er et vidt begrep. Innen sjøfarten kalles de gjerne skipsdagbøker, skipsjournaler eller skipsloggbøker. Innhold og form fastsettes av sjøfartsmyndighetene, og kapteinen var/er pliktig til daglig å dokumentere værforhold og store og små hendelser som inntreffer. Vestfoldarkivet oppbevarer store mengder skipsjournaler etter rederiene. I utgangspunktet var disse rettsgyldige dokumenter som kunne få stor betydning i forbindelse med



Forventningsfulle sandefjordinger på dekk i skonnerten «Floreana» like før avreise til Galápagos i 1925. Foto: ukjent / Hvalfangstmuseet.

forsikringssaker. I dag opplever vi at skipsloggbøkene er viktige kilder i klimaforskningen, og i den forbindelse er det de nedskrevne værobservasjonene som interesserer forskerne. Og det er spesielt observasjoner gjort rundt polhavene som er vesentlige.⁶

Det ble også ført dagbøker under vitenskapelige ekspedisjoner. Ett eksempel er dagbøkene til sandefjordsrederen Lars Christensen. Disse dagbøkene er av en annen karakter både i form og i innhold: lengre tekster, noen med et mer personlig preg, fotografier, tegninger og avisutklipp.

Lars Christensen stod bak og bekostet flere vitenskapelige ekspedisjoner til Antarktis med skipene «Norvegia» og «Torshavn». Ekspedisjonene kartla store områder, også ved hjelp av fly, og de førte til annekteringene av Bouvetøya, Peter I. Øy og Dronning Maud Land.⁷ Til sist finnes det også eksempler på bevarte dagbøker av mer personlig karakter, som den til kaptein Anders Harboe-Ree.

Sandefjordinger inntar Galápagosøyene

At sjøfarten har brakt vestfoldinger langt ut i verden, er en kjent sak. Men trolig er det ikke mange som vet at folk fra Sandefjord for hundre år siden emigrerte til Galápagosøyene! Førstehandsberetningen om det finnes i en slitt, interessant bok som har tilhørt sandefjordingen August Fredrik Christensen (1888–1959),

sønn av verkseier, reder og kommandør Christen Christensen. Boken inneholder håndskrevne notiser, fotografier, artikler og avisutklipp som omhandler den norske kolonien som slo seg ned på Galápagosøyene på midten av 1920-tallet.

August Fredrik Christensen – en ung mann med store ambisjoner

August Fr. Christensen fra Sandefjord (1888–1959) var en av fire brødre som alle beskjeftiget seg med sjøfart og forretningsdrift. Alt fra ung alder begynte han å interessere seg for å etablere hvalfangst på kysten av Sør-Amerika. Kunnskap om området hadde han fått gjennom deltakelse i farens hvalfangstekspedisjoner i Sydishavet fra og med 1905. Christensen var innovativ og vitebegjærlig. Han reiste og studerte flere kyster i Sør-Amerika og lærte seg flytende spansk og engelsk. I tillegg var han vitenskapelig interessert, skrev artikler, tegnet kart og viste en særskilt interesse for hvalforekomstene ved Ecuador-kysten og rundt Galápagos. Etter noen år som blant annet bestyrer i hvalfangerselskapet Pacific, med fangstlisens fra Chile, fikk han på vei hjem til Norge i 1914 ordnet med konsesjoner til å drive fangst ved Peru og Ecuador, samt til å la et norsk selskap få benytte øya Floreana på Galápagos under ecuadoriansk flagg. I 1914 etablerte August Fr. Christensen sitt eget firma for skipsrederi og hvalfangst i Norge. I årene som fulgte, opprettholdt han sin lidenskapelige interesse for Sør-Amerika og Galápagos, og ideen om å gjøre alvor av planene om å etablere en norsk koloni på Galápagos fikk fart etter at han møtte larviksmannen Olaf Eilertsen, som også så muligheter for å etablere virksomhet på øygruppen.

Hvordan hadde det hele startet? Skipperen Olaf Eilertsen fra Larvik hadde hørt historien om noen overlevende fra et skipsforlis i 1907 som hadde berget seg på land i Floreana, en av Galápagosøyene. Barken «Alexandra» hadde havarert i nærheten av Floreana. Om bord var kaptein Emil Petersen fra Mandal og en besetning på 19 mann. Mannskapet hadde fordelt seg i to lettbåter. I den ene, med førstestyrmann om bord, rodde de i tre døgn før de kom til øya Floreana. Kapteinen og hans følge hadde kommet seg til øya Santa Cruz, etter å ha vært erklært omkommet en tid. De ble funnet sterkt forkomne, og to av mannskapet hadde mistet livet.⁸

I ettertid pratet skipper Emil Pettersen og de andre overlevende mye om forliset og tiden som skipbrudne på Galápagos. Larviksmannen Olaf Eilertsen ble fasinert av historien, som blant annet ble fortalt av Herman Karlsen fra Botne i Vestfold, en av dem som overlevde, og som var tømmermann om bord på Eilertsens eget skip «Fiery Cross». Eilertsen var en nysgjerrig og eventyrsøkende skipper, og han gikk lenge og overveide muligheter for å gjøre en organi-



Til å begynne med måtte man ty til enkle løsninger. Her har de nyankomne sandefjordingene på Galápagos satt opp et provisorisk kjøkken. Foto: ukjent / Hvalfangstmuseet.

sert utvandring til Galápagos.⁹ Etter sigende var øygruppen attraktiv med tanke på både fiske og landbruk. Og på denne tiden var verken USA eller Canada like attraktive steder å emigrere til.

Sandefjordselskapet La Colonia de Floreana AS

I 1924 begynte planene om emigrasjon til Galápagos å ta form. Året etter dannet August Fr. Christensen aksjeselskapet La Colonia de Floreana AS – et sandefjordselskap som skulle drive med fiske, fangst og fraktfart. Havet utenfor Galápagos var rikt på hval, sel og fisk. Selskapet gjorde en avtale med myndighetene i Ecuador om å drive fraktfart mellom øyene og fastlandet.

Det ble anskaffet en tremastet skonnert som fikk navnet «Floreana». Et 600 tonn motorskip bygget i stål, men også med full seilføring. Skipet var utrustet for sel- og hvalfangst samt alminnelig fiskeri. Om bord var også materialer til bygging av beboelseshus. Videre brakte ekspedisjonen med seg tomgods som skulle brukes til å salte ned produktene. Maskiner for å utruste en hermetikkfabrikk ble også tatt med. Planen var selge å varene videre til Sør-Amerikas fastland.¹⁰

I mai 1925 forlot skonnerten Sandefjord med 23 mennesker om bord. Den var på vei til øya Floreana, som var ubebodd, men som hadde de betingelsene som var nødvendig for å kunne leve der: tilgang på vann, greie havneforhold og

muligheter for å anlegge vei fra kystbeltet opp til de dyrkbare markene inne på øya. For det var nettopp i de indre områdene det var fruktbart. Den 10. august 1925 gikk emigrantene i land. Det var en to-tre timers marsj fra kysten og inn til de dyrkbare områdene. Bevæpnet gikk de innover øya Floreana (Santa Maria), og møtte en frodig og mangfoldig vegetasjon. I mai 1926 skrev August Fr. Christensen en lengre reportasje i avisen *Tidens Tegn* om emigrantenes første møte med øya:

At naa frem til frodige krat, at trænge igjennem disse og saa pludselig staa foran gigantiske citron- og appelsinhaver, med tusenvis av trær, som paa en gang har baade blomster og frukt!¹¹

Bananer, fikener, ananas, plommer, pærer og meloner var nok eksotisk for sandefjordingene. Og de fant store gressletter med hundrevis av beitende kveg. De støtte på esler, geiter, villsvin og ville hester. Etter hvert stikker de ut byggeplasser for koloniens beboelseshus på den to mil lange og halvannen mil brede øya. Allerede 18 dager etter ankomst stod det første huset ferdig, Caza Matriz.¹²

Blant gruppen av emigranter var også konservator og zoolog Alf Wollebæk fra Oslo museum og hans assistent, preparant Erling Hansen. De skulle utføre biologiske arbeider på øya.¹³ I arkivet etter August Fr. Christensen finnes en liste over de første kolonistene og hvor lenge de bodde der.

Sjørøvere og straffanger

Galápagos ble oppdaget i 1535, og på 1500- og 1600-tallet søkte sjørøvere ly der. August Fr. Christensen skriver i artikkelen i *Tidens Tegn* at øya var ubebodd da «verdens mest frygtede og storstilede sjørøvere holdt til der».¹⁴ Og ekspedisjonen fant spor etter sjørøverne. De hadde holdt til i huler inne på øya. Selv om det ikke var fast bebyggelse der, var øya på 1700-tallet og fremover samlingsplass for en ganske stor hvalfangerflåte. Bukten Floreana-folket kom til, ble kalt Post Office Bay, som sies å ha vært verdens ytterste postkontor. Hvalfangere la brevene sine i en tønne på stranden, og tilfeldige skip som kom forbi, tømte tønnene og brakte posten hjemover.¹⁵

I 1832 ble øygruppen annektert av Ecuador og brukt til forvisning av tidligere dødsdømte soldater som var blitt benådet. Øyene San Cristóbal, Isabela og Santa Cruz var allerede bebodd av folk fra Ecuador da vestfoldingene kom dit. På San Cristóbal hadde beboerne satt opp en sukkerfabrikk, og sendte sukker, kaffe, tobakk og andre landbruksvarer til fastlandet. De norske kolonistene tok kontakt med befolkningen, og fikk blant annet med seg 70–80 okser tilbake til Floreana.¹⁶

Galápagos-feber

Ryktene gikk om dette fantastiske stedet med store muligheter. Hovedstadsavisene skrev om Galápagos-feberen. *Aftenposten* hadde forsideoppslag lørdag 13. februar 1926, og flere ekspedisjoner la i vei samme år, både fra Vestfold og Oslo, og da også til noen av de andre øyene – San Cristóbal og Santa Cruz. I året som fulgte, økte befolkningen fra 400 til 550, de aller fleste nordmenn. Med seg hadde de 300 tonn skipslast: byggematerialer, kokefat til hvalspekk, en dampmaskin og utstyr til hermetikkproduksjon.¹⁷

Reisemålet ble populært. Folk så seg om etter et nytt livsgrunnlag, og skrapte sammen penger nok til å komme av sted. Men etter hvert gikk det dårlig med salget av fisk og jordbruksprodukter til fastlandet. Kolonistene opplevde vannmangel og tørke, hvilket skapte vanskeligheter med dyrking av jorda. Driftskapitalen tok slutt, og det oppstod ganske fort konflikter mellom nybyggerne. Andre vesentlige årsaker til problemene var Galápagosøyenes isolerte beliggenhet, og at inntektene av den planlagte fraktvirksomheten sviktet.¹⁸ I selskaps årsberetning for 1926 kan man lese at på grunn av revolusjon/motrevolusjon i Ecuador i 1925 ble øyas fraktskip i stedet rekvirert til troppetransport og fangeskip.¹⁹ Etter hvert ble advarslene sterkere, både fra norske myndigheter og generalkonsulen i henholdsvis Panama og Ecuador. Drømmen om Galápagos brast, og de aller fleste reiste derfra etter forholdsvis kort tid.

Kilder til koloniseringen av Galápagosøyene finnes i form av samtidige avisoppslag, bøker og artikler – blant annet basert på intervjuer – og noe arkivmateriale. I Vestfoldarkivet finnes det noe originalt materiale etter Sandefjordkolonien. August Fr. Christensens dagbok er sentral her. Det er nok mer korrekt å kalle boken for en «scrapbook», da den inneholder en blanding av håndskreven tekst, avisutklipp, tegninger og fotografier. I tillegg oppbevares noe dokumentasjon etter aksjeselskapet La Colonia de Floreana AS, blant annet vedtektene og en årsberetning.

I andre arkiver finnes det også spor etter August Fr. Christensen. 17 år gammel, i 1905, deltok han i den første hvalfangstekspedisjonen med det flytende kokeriet «Admiralen» til Falklandsøyene og Sør-Shetland. Fra 1907

«Galápagos-feberen herjet», og avisene skrev om den. Faksimile av forsiden på *Aftenposten* 13. februar 1926.



var han fangstbestyrer på Sør-Shetland for hvalfangerselskapet Nor.²⁰ Christensen-familien fra Sandefjord markerte seg utvilsomt både her hjemme og oversjøisk. Og som vi skal se, søkte også August Fredriks bror, Christen, stadig nye veier.

Hvalfangst i sovjetisk farvann

Neste arkivdykk handler om en annen av Christensen-sønnene fra Sandefjord. Denne rederfamilien så alltid etter nye muligheter for sine næringslivsambisjoner, og det var Christen Christensen jr. som på begynnelsen av 1920-tallet planla en hvalfangstekspedisjon i sovjetisk farvann. Planen var egentlig å utnytte fangstmateriellet fullt ut ved å veksle på fangst i henholdsvis sommer- og vinterhalvåret. Fangstfeltene var tenkt å være Kamtsjatka-halvøya på kysten av det østlige Sibir (mai til oktober) og Magdalena Bay (november til april) utenfor Mexico.²¹ Christensen hadde erfart at det tidligere hadde vært liten hvalfangstvirksomhet i området. Sovjetstaten drev heller ikke med kommersiell hvalfangst på denne tiden. Etter den russisk-japanske krig i 1904–05 hadde fangsten stoppet opp.²²

Etter 1920 begynte forholdet mellom Sovjetunionen og verden rundt gradvis å normalisere seg, og fortrinnsvis når det gjaldt økonomiske relasjoner. Et resultat av dette var at sovjetiske myndigheter i 1923 etablerte en konsesjonsordning for selfangst i sovjetisk territorialfarvann. Mellom åtti og nitti norske skuter drev selfangst med godt utbytte.²³

Samme år fikk Christen Christensen jr. i stand en konsesjonsavtale, den første og den eneste som ga norske hvalfangere lov til å drive hvalfangst i sovjetisk farvann. Fra sovjetisk side ble slike avtaler trolig inngått for å få den skakkjørte økonomien på rett kjøl igjen. Den nye økonomiske politikken ble vedtatt på den 10. partikongressen i 1921. For å få landets havarerte næringsliv opp å gå, samt å fremme investeringslysten blant private næringsdrivende, ble det også gitt konsesjoner for å drive skogsdrift, trelasteksport og skipsfart.²⁴

Konsesjonsavtalen, som skulle gjelde for 15 år – fra 1923 til 1938 – inneholdt 22 hovedpunkter, inklusive en rekke forpliktelser overfor sovjetiske myndigheter. Noe spesielt var det at Christensen forpliktet seg til å ansette russere som «elever» på fartøyene, for å gi dem opplæring i moderne hvalfangstmetoder. Et annet krav var at det skulle ansettes minst ti prosent russere på fangststasjonen. Denne prosentandelen skulle så økes etter et visst antall år. I avtalen inngikk det at nordmennene kunne anlegge en landstasjon på ledige strandarealer på Kamtsjatka-halvøya. Ellers var det også krav om å avlegge en rekke rapporter til de sovjetiske myndighetene.²⁵

For å skaffe kapital til å drive helårsfangst på hval, etablerte Christen Christensen jr. aksjeselskapet AS Vega, med forretningskontor i Sandefjord og med Christensen

For å skaffe kapital til fangstprosjektet Øst-Sibir og Mexico etablerte Christen Christensen jr. i 1924 fangstselskapet Vega. Kilde: Arkivet etter Framnæs Mek. Værksted (Db/L0001).

Aktieindbydelse.

Undertegnede indbyr herved til dannelse av

Hvalfangeraktieselskapet „Vega“,

hvis formaal skal være at drive hvalfangst og anden virksomhet som staar i forbindelse dermed.

Selskapets forretningskontor skal være i Sandefjord. Aktiekapitalen sættes til minimum kr. 1,500,000.— (en million, femhundrede tusen kroner), maksimum kr. 2,500,000.— (to millioner femhundrede tusen kroner), fordelt paa aktier lydende paa navn à kr. 1,000.— fuldt indbetalt.

Man har sikret sig en licence for fangst av alslags hval ved Kamchatkas østkyst fra 51 gr. til 67 gr. nordlig bredde. Koncessionen har en varighet av 15 aar med 3 aars eneret fra Cape East til Anadyr. I avgift skal betales 5 % av værdien av fangstproduksjonen, minimum £ 2,000.— pr. aar.

Man har tænkt sig at drive fangsten med flytende kokeri og 3 eller 4 hvalbaater. Der underhandles om kjøp av en ca. 8500 tons damper til indredning til kokeri.

Ekspeditionens leder blir fangstbestyrer Peder D. Olsen, der er kjendt ved kysterne i koncessionsomraadet. Han har ledet en fangstekspedition i disse egne for verkseier Chr. Christensen og oplyser at der findes mængder av hval i koncessionsomraadet, samt at der forøvrig er udmerkede fangstbetingelser.

En stor besparelse, der er meget væsentlig for ekspeditionen, er at man i størst mulig utstrækning kommer til at benytte eskimoer. Fangstbestyrer Peder D. Olsen har tidligere benyttet eskimoer paa sine ekspeditioner, og de viste sig i denne bedrift at være meget kraftige og flinke arbeidsfolk. Det er saaledes hensigten at medta hjemmefra de nødvendige fagfolk og forøvrig at benytte eskimoer, som man faar ombord ved ankomsten til feltet.

Undertegnede H. A. Christensen, tidligere fleraarig hvalfangstbestyrer, skal med de forbehold aktieloven bestemmer (for minimum 4 aar) være berettiget til at være selskapets disponent og medlem av styret, saalænge han maatte ønske det, hvilket er en forutsætning for licencens overdragelse til selskapet. Disponenten lønnes med kr. 0,30 pr. fat olje og 3 % av selskapets nettofortjeneste.

Der vil bli foreslaaet oprettet et repræsentantskap.

Av indbyderne er paa forhaand tegnet:

Chr. Christensen	kr. 120,000.—
O. Wegger	« 30,000.—
Peder D. Olsen	« 10,000.—
H. A. Christensen	« 30,000.—

Resten av aktiekapitalen, minimum kr. 1,310,000.—, maksimum kr. 2,310,000.—, utlægges til offentlig tegning paa lister hos indbyderne og hos de fleste autoriserede aktiemæglere og bankers fondsavdelinger fra 1. november d. a. til 30. januar n. a. Ved tegningen de-

selv som styreleder. Formålet med selskapet var å drive hvalfangst ved Kamtsjatka med det flytende kokeriet «Kommandøren I» og fire hvalbåter.

I spørsmålet om forhyring av mannskap ble det i aksjeinnbydelsen åpnet opp for å ansette inuitter, da man mente at de var billigere arbeidskraft enn nordmenn.²⁶

Fra Mexico til Kamtsjatka

Oppstart av fangsten fant sted ved Magdalena Bay i Mexico i november 1924. I perioden frem til april 1925 ble det produsert 15 000 fat olje. Den ble losset i Seattle, og sendt med jernbane til den amerikanske østkysten. Det var delte

meninger om fangsten utenfor Mexico. For noen var fortjenesten for liten, og de ble ikke med videre til den sibirske halvøya. Andre ga uttrykk for at det var et svært behagelig sted å drive fangst på, som følge av et godt og varmt klima.²⁷

Etter sesongen i Mexico var det å krysse Stillehavet opp til Kamtsjatka-halvøya. Fangsten startet ved Marzhovaya Bay den 10. juni 1925. Resultatet ble imidlertid ikke mye å skryte av – 31 hval i juni. Det ble rapportert om mye dårlig vær, og finnhvalen var vanskelig å fange: «De optreder i flokker paa 8 – 10 stykker, men er desværre ofte saa vilde at det mislykkes at fange dem.»²⁸

Fangstområdet var stort. Ingenting tyder på at det ble bygget en landstasjon på halvøya. Kildene sier heller ikke noe om at det var russere om bord på opplæring. Derimot hadde ekspedisjonen kontakt med folk som bodde ved Kommandorski Island. Øya var yngleplass for pelssel, som utgjorde selve livsgrunnlaget for urbefolkningen i området. De fastboende var urolige for selbestanden og fryktet at dyrene skulle bli skremt bort.²⁹

Dårlig fangstresultat og mistillit fra sovjetisk side

Fangstekspedisjonen må sies å ha vært lite vellykket. Etter noen få sesonger var det hele over. Storm og snø, samt lite hval, gjorde det til et underskuddsforetak. Samtidig skjedde det en endring i sovjetiske myndigheters holdning til hele prosjektet. Selskapet ble beskyldt for å etterlate seg store mengder flytende hvalkadavre i farvannet, hvilket Vega AS benektet og med rette kunne motbevise. Fangsten hadde knapt kommet i gang på det tidspunktet da det ble meldt om funn av hvalskrotter. Ifølge historiker Dag Ingemar Børresen er det få opplysninger som tyder på at Sandefjord-selskapet ikke overholdt sine forpliktelser i henhold til konsesjonsavtalen. Avtalen om fangst fikk muligens et annet utfall enn det de sovjetiske myndighetene hadde tenkt. Det ble ikke noe av landstasjonen og fabrikanlegget som skulle gi arbeid til russere – men det hadde ikke vært en betingelse, bare en mulighet å realisere for Vega AS. «Kommandøren I» var et moderne flytende kokeri som dekket selskapets behov; alle funksjoner knyttet til fangsten kunne utføres om bord. Det at de sovjetiske myndighetene så med andre øyne på den norske fangsten, kan også skyldes en ny politisk kurs i landet. Det skjedde en nedtrapping av konsesjonspolitikken, og man gikk i retning av en mer statsstyrt industrialisering. Fangsten på kysten av det østlige Sibir ble avsluttet i oktober 1926.

Det var vel ikke mange steder en hvalfanger kunne ha det så behagelig på jobb som utenfor kysten av Mexico, men heller ikke fangstresultatene i Magdalena Bay var gode. I 1927 ble Vega AS avviklet. Fem sesonger med vekselvis fangst i Mexico og ved Kamtsjatka-halvøya hadde gitt et magert resultat: Totalt 1645 hval

Kamtsjatka er en halvøy ved Stillehavskysten i det østlige Sibir i Russland, rett nord for Japan. Her så Christen Christensen jr. muligheter for god fangst av hval, i kombinasjon med fangst utenfor Mexico. Illustrasjon: Stasyan117, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons.



ble fanget, som til sammen ga 60 346 fat olje. Til sammenligning kan opplyses at hvalfangerselskapet Vestfold på Sør-Georgia produserte 72 000 fat olje i løpet av syv-åtte måneder i sesongen 1924–25.

I etterkant ble fangstekspedisjonen fra sovjetisk side kalt for en fallitt for de norske kapitalistene. Og i 1934 ble den norske ekspedisjonen latterliggjort i sovjetregjeringens presseorgan *Izvestija*.

Ifølge Børresen var den ydmykende omtalen av ekspedisjonen fra sovjetisk side trolig et ledd i egen propaganda: «Den sarkastiske framstillingen av ‘verdens beste hvalfangere’ som avsluttet fangsten i Sovjetunionen fordi de var udugelige, var trolig også ment å styrke sovjetborgernes tro på landets statlige hvalfangstvirksomhet som startet opp i det samme havområdet i 1933, med base i Vladivostok.»³⁰

Kildene til det vestfoldske fangstfremstøtet på kysten av Øst-Sibir er ikke mange, men noe dokumentasjon etter Vega AS finnes, fordelt på flere arkiver. I Vestfoldarkivet finnes det skipsdagbøker som beskriver fangstforholdene i den korte perioden selskapet opererte der. Loggbøkene som ble ført på hvalbåtene «Anadyr» og «Celina», tar oss med ut på fangstfeltene både i Mexico og ved Kamtsjatka.³¹ Videre finnes det noe dokumentasjon i arkivet etter Framnæs Mekaniske Værksted. Kokeriet «Kommandøren I» ble bygget om på verkstedet i 1923/24 – tegningene er bevart.³² Direktør Ole Wegger ved Framnæs Mekaniske Værksted hadde en sentral rolle i selskapet Vega AS, og i arkivet etter bedriften finner vi noe dokumentasjon i korrespondansen knyttet til fangstekspedisjonen. Blant annet konsesjonsdokumentet (oversatt fra russisk), en driftsberetning for 1924, vedtekter for Vega AS og aksjeinnbydelsen.³³ Videre finnes omtaler av selskapet i *Norsk Hvalfangst-tidende*, og i avisoppslag i *Sandefjords Blad*.³⁴ Til sist ligger det også noe materiale i arkivet etter Privatbanken i Sandefjord. I en mappe merket



Kokeriet «Kommandøren I» ble bygget om på Framnæs Mek. Værksted i 1923/24 og brukt i den vekselvise fangsten mellom Mexico og Kamtsjatka-halvøya. Kokeriet ble senere solgt til det argentinske selskapet Compania Argentina de Pesca i Buenos Aires og omdøpt til D/S «Ernesto Tornquist».
Foto: Arvid Schou Trogstad / Hvalfangstmuseet (FS.08706).

Vega AS (1927) dokumenteres avviklingen av selskapet, med blant annet fordeling av salgssum for kokeriet og hvalbåtene på selskapets eiere.³⁵

Som vi ser, var dårlige fangstresultater og utfordrende rammer noe som kunne sette en stopper for redernes forretninger. En annen faktor var usikkerheten som alltid lå på lur; nemlig faren for havari.

Skip og sjøfolk i assuransearkiver

I utgangspunktet høres det muligens noe kjedelig ut med assuransearkiver. Men disse har høy informasjonsverdi og omfatter langt mer enn dokumentasjon av selskapenes daglige drift. I Vestfoldarkivet finnes det arkiver etter flere assuranse-selskaper, så som Jac. O. Lyngaas & Co., Den Vestfoldske skipsassurans og Østlandske skipsassuranseforening. Her skal vi se nærmere på sistnevnte arkiv.

Dokumentasjonen etter Østlandske skipsassuranseforening er et resultat av de pliktene en skipsfører og/eller reder hadde overfor assuranseforeningen ved havarier. Innholdsmessig består arkivet av referater fra assuranseforeningens direksjon, kopibøker, korrespondanse og mer skipsspesifikk dokumentasjon. Her siktes det til fartsoppgaver, Veritas-besiktigelser, havaridokumentasjon med mer. Videre finnes en god del regnskapsmateriale. Den største serien er havari-dokumentasjonen. Skip forliste i uvær, kolliderte eller gikk på grunn, og når det gjelder havariene, finnes det opplysninger om selve skipet, mannskapet, reisens mål, hva som ble fraktet, årsaken til forliset, sjøforklaringer, brev og telegrammer,

samt regnskapsbilag som viser utlegg i fremmede havner når skipet eventuelt skulle repareres og mannskapet livnæres. Ofte kan vi lese om mye dramatikk, som for eksempel da «Riga» av Horten strandet ved South Carolina (USA) i 1893. Det dramatiske forliset er fylldig beskrevet i sjøforklaringen. Der kan vi lese at skipet krenget, tok inn vann og sank etter kort tid. Mannskapet måtte kaste seg i sjøen og kom seg opp i redningsflåten. Kaptein Jørgensen ble tatt av en brottsjø og forsvant.³⁶ Sjøforsikringsarkivene handler mye om skipene. Men hva med mannskapet?

Hva lå i sjømannens skipskiste?

Å reise til sjøs innebar en sikkerhetsrisiko. Uvær, grunnstøting, kollisjoner og lignende kunne føre til at sjøfolk delvis fikk ødelagt eller mistet eiendelene de hadde med seg om bord. Dette var også tilfellet da briggen «Thor» møtte sin skjebne utenfor kysten av Canada i 1888. I skipsjournalen, som finnes i arkivet etter Østlandske skipsassuransforening, kan vi lese om reisen over Atlanteren til Halifax i Canada. Skipet kom ut for en voldsom storm, og når det nærmer seg Halifax, skjer det fatale. Stiv kuling og dårlig sikt gjør at kaptein Gundersen verken ser fyrårn eller merking, og skipet grunnstøter. Mannskapet må gå i redningsbåten, og blir senere ilandsatt i havnen i Halifax. Skipet blir erklært totalvrak.³⁷

Tønsberg sjømannsforening hadde en egen forsikringsordning for sjøfolk, en assuransekasse. Vestfoldarkivet oppbevarer arkivet etter assuransekassen, og der blir vi kjent med sjøfolk som forsikret sine personlige eiendeler før de reiste ut. Og nettopp tre av de som var med på turen til Canada, hadde heldigvis forsikret det de hadde liggende i skipskisten.

En av disse var matros Oscar M. Grønsten. På en spesifisert fortegnelse i arkivet ser vi hva han hadde med seg på reisen. Listen er omfattende; her står oppført en madrass, et laken og hodepute samt en rekke bekledningsstykker. Han hadde mistet både arbeidstøy og en blådress, sammen med to par «springstøvler» til kr 22. Tre bøker stod også på listen: to lærebøker i henholdsvis tysk og engelsk, og én i fysikk. Til sammen utgjorde dette i verdi kr 349,50. Etter forliset bevitnet kaptein Gundersen «at Matros Oscar M. Grønsten under forliset med mit skib Thor den 20 juli dette aar mistede alt sit Tøi med undtagelse af en tarvelig Arbeidsdragt han var iført da vi gik i Baaden og forlod Skibet». Også tømmermann Emanuel Olsen var med om bord på skipet, og kapteinen kunne bevitne at Olsen «mistede paa en ubetydelig Del nær alt sit Tøi og alt sit Verktøi som til dels ble skyllet ud af Rufen strax efter Strandingen og for øvrigt vekstjålet af Strandboerne før jeg rak at komme til skibet igjen». Her hadde det tydeligvis vært tyver ute på vraket i et ubevoktet øyeblikk og stjålet verdisaker.³⁸

Tønsberg den 17-11-88

Specifisert Følgelse og Ført over de ved Forlis medbrakte

	Gjenstande	
	Kr.	Gre
1 Lemmeklede	15	"
1 Madras fylt med Kamule	5	"
1 Hovedpute	1	"
1 Blancis	7	50
1 Lagen	2	"
1 Kledssek	4	"
8 Uldskjorter a Kr. 4.50 pr. Stykket	36	"
8 par Uld Benklader a Kr. 3 pr. St.	24	"
1 par Strømper a 2 pr. par	14	"
3 par. Sokker a Kr. 1.25 pr. par	3	75
3 par. Vatter a Kr. 1.50 pr. par	4	50
4 Bomuld Skjorter a Kr. 1.50 pr. St.	6	"
2 Busserteller a Kr. 1.50 pr. St.	3	"
1 Lenger Dress	4	05
2 par Kind Bukser a Kr. 6 pr. par	12	"
2 par Vadmel Bukser a Kr. 6 pr.	12	"
1 par Scherich Bukser	9	"
1 Dress	35	"
1 do Blaa	30	"
1 Skjorte	30	"
2 par Springstøvler a Kr. 11 pr. par	22	"
1 par Sko	8	"
	Kr. 287	80

	Kr.	Gre
1 par Stribeteller	18	"
1 Ole Dress	4	50
1 Helsingørsk Hue	2	"
1 Brun Hatt	2	50
2 Skjort a Kr. 2 pr. St.	4	"
1 Ringring	2	"
1 Lille Halsstriklade	1	50
4 Lemmeklader a 25 Gre pr. St.	1	50
4 Snjpper a 40 Gre pr. St.	2	80
1 Høje	1	20
2 Haandklader a 50 Gre pr. St.	1	"
1 Tysk Laseleg	2	"
1 Laseleg i Fysik	1	"
1 do i Engelsk	1	"
1 Brevmappe	2	"
Marlsrigger	1	"
1 Gulhanske	"	50
2 Fletter a Kr. 2 pr. St.	4	"
Fotografalbum	3	"
Kladsbørste, Fugl, Kamm.	1	90
1 Skaffetoi	1	80
	Kr. 61	70
	- 287	80
Tilammen	Kr. 349	50

Oskar M. Grønsten.

Sjømannslivet kunne være svært risikofylt. Tar vi året 1888 som et eksempel, forliste 214 norske seilskip, det var altså mer enn fire forlis i uken.³⁹ Et høyt tall, og sjøforsikringsarkivene dokumenterer mye av dramatikken. Men de aller fleste forlisene er glemt. Riktignok finnes det unntak. For eksempel skjebnen til polarforskeren Ernest Shackletons skute «Endurance».

Ikonisk skipsvrak på dypt vann

Ethvert arkiv er unikt, og noen arkiver inneholder enkelte godbiter som mange er interessert i. Et eksempel på dette er tegningene av «Endurance», skipet som ble ført av polfareren Ernest Shackleton. Etter at skuta i 2022 ble funnet på tre tusen meters dyp i Weddellhavet i Antarktis, fikk Vestfoldarkivet mange henvendelser

I arkivet etter Tønsberg sjømannsforenings assuransekasse finner vi listen over hva matros Oscar M. Grønsten hadde med seg i skipskisten på reisen til Halifax i 1888. Alle eiendeler ble ødelagt under forliset.



fra inn- og utland angående tegningene. Skipet ble bygd ved Framnæs Mekaniske Værksted i Sandefjord, og fikk først navnet «Polaris». Det var en skonnertbark, bestilt av sandefjordsrederen Lars Christensen og den belgiske polfareren Adrien de Gerlache i 1911, og var ferdig bygd i 1912. Planen var å ta med rike turister på jakt- og opplevelsereiser i Arktis. Dette ble det ikke noe av, da Gerlache av økonomiske årsaker trakk seg fra prosjektet. Skuta ble i 1914 solgt til polfareren Ernest Shackleton og døpt om til «Endurance».⁴⁰

Polarskipet
«Endurance».
Foto: Frank Hurly /
Hvalfangstmuseet
(FS.1110).

Skrudd ned i isen på vei mot Antarktis

Shackleton hadde store planer om å krysse det antarktiske kontinentet på ski, men det hele endte svært dramatisk. I desember 1914 seilte «Endurance» inn i Weddellhavet, men ekspedisjonen fikk store problemer. Skuta kjørte seg fast i drivisen, og etter flere måneder, i oktober 2015, måtte mannskapet forlate den. Gradvis ble «Endurance» skrudd ned i isen, og etter tre uker forsvant skuta ned i dypet.⁴¹ Shackleton og mannskapet drev rundt på isen i Weddellhavet i provisoriske leirer frem til april 1916. Deretter tok de i bruk tre småbåter som de tidligere hadde løst fra skipet, og satte kurs mot Elefantøya, nordvest for Antarktishalvøya. Etter noen dager ble gruppen delt, og Shackleton tok med seg fem av mannskapet for å søke hjelp på Sør-Georgia, hvor det fantes hvalfangststasjoner. Shackleton og hans menn nådde den ubebodde vestsiden av Sør-Georgia etter en 15 dagers dramatisk seilas. Siden de havnet på feil side av øya, måtte de finne veien over krevende fjell, østover mot landstasjonen Strømnes. Mens tre av mennene ble igjen på vestsiden, nådde Shackleton og de to andre landstasjonen etter 17 timer. Deretter ble det igangsatt en omfattende redningsaksjon. Mirakuløst ble mannskapet som var etterlatt på Elefantøya, funnet i live. Selv om ekspedisjonen mislyktes, ble Shackleton hedret for sitt mot og sitt gode og ukuelige lederskap.⁴²

«Endurance», derimot, forsvant som nevnt i dypet. Den var blitt ansett som en av de fineste polarskutene. Sentral i byggingen av skipet var Johan Chr. Jacobsen (1845–1916). I 1912 beskrives skipet nærmest som et smykke. Med ti store lugarer bygget for velstående passasjerer, med røykesalong og stor bysse, med dekkshus for og akter, forbundet med to gangveier. 350 tonn tung, med 458 kvadratmeter seil, en tremastet såkalt barkentin. Med en 350 hestekrefters dampmaskin som gir skuta en maksfart på drøyt ti knop. Og altså spesialbygget for å tåle hard medfart i isen.⁴³ Men det holdt altså ikke – skuta gikk ned og ble liggende på bunnen av Weddellhavet.

«Endurance» i tegningsarkivet

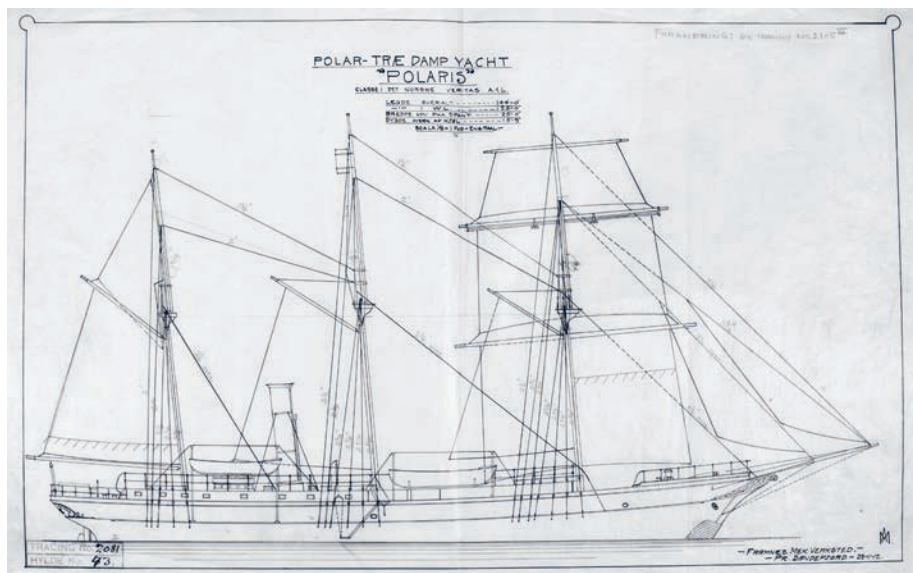
«Endurance» var utvilsomt den mest kjente skuta som ble bygget på Framnæs Mekaniske Værksted i Sandefjord (1892–1987). Verkstedet var lenge byens desidert største arbeidsplass, og tegningsarkivet som oppbevares i Vestfoldarkivet, dokumenterer tre faser i virksomhetens historie: skip til hvalfangsten (122 nybygg i tidsrommet 1896–1952), lasteskip (27 nybygg i perioden 1952–72) og bygging av oljeplattformer og noen skip (18 nybygg og syv plattformer).

De mest sentrale tegningene av «Endurance» er digitalisert og finnes på Vestfoldmuseenes FotoWeb.⁴⁴ Tegninger etter skipet omfatter linjetegning, tegning av midtskipsseksjon, snitt- og plantegning, dekkplaner, spanteriss, tegninger av dekkshus over spisesal, samt rørarrangement m.m.⁴⁵ I arkivet etter verkstedet finnes det også en saksmappe som blant annet inneholder avskrift av spesifikasjonen, skisser til innredningen av «Polaris» og korrespondanse knyttet til bestilling av en kopi av skipet.⁴⁶

«Polaris»/«Endurance» var kanskje noe atypisk som skip da det ble bygget på Framnæs – i perioden hvor man for alvor begynte å konstruere og bygge hvalbåter. «Polaris» var et turistskip, beregnet for rike mennesker som søkte naturopplevelser litt utenom det vanlige. Skipet fikk også en noe uvanlig skjebne. Etter å ha ligget i dypet i Antarktis i godt over hundre år, ble «Endurance» i 2022 endelig lokalisert. Det viste seg at vraket var i relativt god stand, noe som tyder på at skipet i utgangspunktet var av høy kvalitet.

Kunsten å konstruere og bygge gode skip har hatt stor betydning for utviklingen av handel, skipsfart og kommunikasjon mellom verdensdelene. For eksempel

«Endurance» ble bygget på Framnæs Mek. Værksted i Sandefjord i 1912. Navnet «Polaris» ble endret til «Endurance» etter at Ernest Shackleton kjøpte skipet i 1914. Kilde: Arkivet etter Framnæs Mek. Værksted (Tba/L0030).



krever det å frakte varer over lange avstander spesialiserte skip med tanke på fremdrift og konstruksjon. Moderne skipsbygging ga rederne muligheten til å satse på linjefart mellom kontinentene.

Fruktseilaser

Tilgang på krydder og tørket frukt fra fjerne strøk hadde man hatt i århundrer, men fersk frukt for alle og enhver ble først en realitet et godt stykke ut på 1900-tallet. Selv om man begynte med import av appelsiner allerede på 1800-tallet, etterfulgt av bananimport i første del av 1900-tallet, var frukten kostbar og dermed forbeholdt de velstående. Dette gjaldt ikke bare for Norge, men for det meste av den vestlige verden. En gradvis globalisering og ny teknologi gjorde sjøtransporten raskere, noe som økte tilgangen til eksotiske frukter og grønnsaker betydelig etter andre verdenskrig.⁴⁷ Parallelt med hvalfangst og tankfart utvidet rederiet AS Thor Dahl i Sandefjord sin virksomhet til å gjelde linjefart. Transport av frukt ble etter hvert hovedproduktet. Linjefart er internasjonal skipsfart i fast rute med regelmessige seilinger og faste anløpssteder, i motsetning til løsfart (trampfart). For å ha flere ben å stå på hadde rederiet allerede i 1938 opprettet linjen Pacific Islands Transport Line (PIT). Skipene fraktet stykk gods og trelast fra vestkysten av Amerika til en rekke stillehavsøyer – samt stykk gods i retur. Ruten var som følger: Vancouver, San Francisco, Los Angeles, Tahiti, Samoa, Fiji, Cairns og Townsville (Australia) og Papua Ny-Guinea.

I 1947 fikk rederiet en henvendelse fra Kerr Steamships Ltd. i Montreal og New York med forespørsel om å opprette en linje mellom Canada og Sør- og Øst-Afrika. Det ble besluttet å opprette en linje som ble kalt Christensen Canadian African Lines (CCAL), og seilingene startet opp i mai 1948. Anløpshavnene gikk fra Montreal, Cape Town, Durban og videre opp østkysten av Afrika til Mombasa, Dar-es-Salaam og Tanga (Tanzania). Transport av appelsiner og druer kom til å dominere, selv om også kaffe ble sendt med linjeskipene. I retur ble det i en periode fraktet mel fra Canada til Kongo.⁴⁸

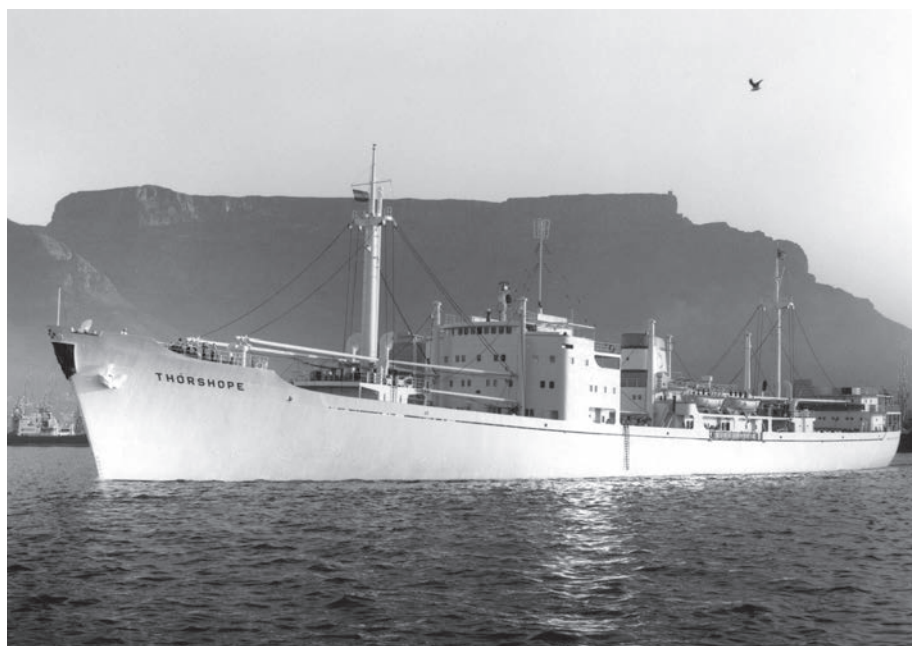
Kjølerom i skipene ga nye muligheter

Det som satte fart i handelen med frukt, var installering av kjølerom i skipene. Frukt er en ømtålig last som stiller særlige krav til fartøyet og dets utrustning. Rederiet fikk satt inn kjølerom i MS «Thorsriver» og MS «Thorshope» ved Framnæs Mek. Værksted i 1961. Etter hvert ble flere av linjeskipene innredet med kjølerom.⁴⁹



Rederiet AS Thor Dahl startet med linjefart og transport av frukt på slutten av 1940-tallet. Regelmessige seilinger mellom Canada og Sør- og Øst-Afrika ble annonsert. Illustrasjon: <https://www.timetableimages.com/maritime/index.htm>, The Collection of Björn Larsson.

Kjøleskipene gjorde det mulig å transportere frukt over lange avstander. MS «Thorshope» fikk satt inn kjølerom ved Framnæs Mek. Værksted i 1961. Foto: ukjent / Hvalfangstmuseet (FS.04677).



Den 16. april 1964 fikk rederiet levert nybygget MS «Thorsdrott» fra Framnæs. Dette var et tørrlastskip bygget for føring av nedkjølt last. Lastekapasiteten var på 250 000 kubikkfot. Lasterommene var inndelt i åtte kjøleavdelinger som kunne kjøles uavhengig av hverandre til de temperaturer man ønsket, ned til minus 20 grader celsius. MS «Thorsdrott»s jomfrutur gikk til Santa Marta og Turbo i Venezuela hvor skipet lastet bananer for det europeiske kontinentet (Bremerhaven og Rotterdam). Det ble så satt inn i CCAL, hvor det gikk med appelsiner fra Sør-Afrika til Canada.

I rederiets bedriftsavis, *Thor-Glimt*, i 1964 gis følgende beskrivelse av fruktskipet: «Fruktskipet er dronningen blant handelsfartøylene. Bygget for fart, med slanke lekre linjer og ofte malt i lyse farver kan fruktbåten gjerne forveksles med en yacht. Den frakter oftest renslig, lett last og er ikke skjemmet av tungt laste- og lossegear.»⁵⁰

Tegninger av linjeskipene i arkivet

AS Thor Dahl ble etablert i 1887 og ekspanderte gradvis med skipshandel, rederivirksomhet, verftsdrift, fangst og foredling som hovednæringer. I dag er AS Thor Dahl et eiendomsselskap i Sandefjord. Det historiske arkivet er på over 87 hyllemeter. Det er ikke komplett, men omfatter allikevel et bredt spekter av forretningsvirksomheten. Mye av dokumentasjonen dekker selskapets hval-

fangstvirksomhet og koffardiflåte. Mange av skipene i rederiet AS Thor Dahl ble bygget og/eller ominnredet ved Framnæs Mek. Værksted. Blant den store mengden av skipstegninger i verftets arkiv finner vi også rederiets linjeskip.

Vestfold leverer maritim teknologi verden over – eksempelet Jotron

Det pågår høy aktivitet på det maritime området som ikke nødvendigvis har med rederier å gjøre. Vestfoldarkivet tar også vare på kilder av nyere dato som dokumenterer maritime leveranser.

Regionen har mange innovative virksomheter som i stor grad opererer internasjonalt, og et godt eksempel på dette er larviksbedriften Jotron AS. Arkivet speiler en imponerende utvikling når det gjelder produkt- og markedsutvikling. Jotrons første satsingsområde var produksjon av antenneforsterkere for TV og radio. Men det var nødradioutstyr for skip som skulle bli bedriftens store satsingsområde. I 1970 produserte Jotron verdens første nødpeilesender – Tron 1. I 1987 startet salget av TRON 30S, verdens første 406 MHz-bøye, og i juli 1989 ble TRON 30S godkjent av Cospas-Sarsat (et internasjonalt satellittbasert søk- og rednings-system), som den første i verden. Oppkjøpet i 1996 av Våle-bedriften Phontech, som spesialiserte seg på internkommunikasjon og meldings- og alarmanlegg for det maritime markedet og offshoremarkedet, ga Jotron en styrket posisjon i det maritime markedet.



Krav om økt sikkerhet til sjøs skapte store muligheter for Jotron AS. Vestfold-bedriften produserer i dag høyteknologiske sikkerhets- og kommunikasjonssystemer til skipstrafikk og luftfart. Produktfoto: Jotron AS.

Jotron AS har i årenes løp stadig utviklet og produsert nye og forbedrede produkter til markeder for nødradio- og flyplasskommunikasjon, og det er brukt – og brukes – mye ressurser på forskning og produktutvikling.

Jotrons arkiv dokumenterer leveranser til hele verden

I dag har Jotron AS kontorer i Singapore, Storbritannia, USA og Kina, og produksjonen foregår i Norge og i Litauen. Globalt har virksomheten omtrent tre hundre ansatte over tre kontinenter. I overkant av 80 % prosent av produksjonen går til eksport. Arkivet, som er på vel 30 hyllemeter og har ytterårene 1958 og 2021, er bygget opp omkring Jotrons store, internasjonale prosjekter. Dokumentasjonen synliggjør veien fra hjemlig produksjon til etablering av kontorer på de fleste kontinenter. Teknologi er levert til flere av verdens største skipsverft, til prosessanlegg, oljeplattformer og FPSO-skip (produksjons- og lagerskip).⁵¹

Arkivene – en åpen skattkiste

Vestfolds maritime historie er, og har vært internasjonal. De maritime kildene som Vestfoldarkivet forvalter dokumenterer en lang og omfattende fangstvirksomhet – da særlig ved polhavene, og med Antarktis som det dominerende området. Videre går fraktfarten som en rød tråd gjennom århundrer, fra tømmer og kull til frukt og olje. Det er også vesentlig å trekke frem leverandørindustrien, som absolutt bærer preg av å ha hatt hele verden som nedslagsfelt, gjennom både eksport og innkjøp av råvarer. Vestfold har betydelig eksport fra maritim næring, som også inkluderer leverandørindustrien til olje og gass.⁵²

Store deler av næringslivet i Vestfold har alltid forholdt seg til sjøen. Allerede for over to hundre år siden ble det produsert tauverk i Tønsberg som forsynte seilskutene med rigg før de la ut på havene. Arkivet etter Tønsberg reperbane / Scanrope- (1796–2017) dokumenterer i to århundrer produksjon for det maritime markedet: tau- og ståltau, undersjøiske kabler og store offshore fortøyningssystemer med leveranser verden over. Det maritime markedet har hatt stor betydning for fylkets mekaniske verksteder, som i løpet av 1900-tallet omstilte seg fra produksjon for et nasjonalt marked til i større grad å rette seg mot den internasjonale maritime sektoren. Et eksempel her er Alfred Andersen Mekaniske Verksted i Larvik. Bedriften produserte blant annet master, vei- og jernbanebruer i stor skala, før den etter hvert gikk over til å levere undersjøisk teknologi.



Tønsberg reperbane /
Scanrope ble grunnlagt
i 1796. Fra produksjon
av ståltau. Foto: ukjent /
Vestfoldarkivet.

Utferdstrang og eventyrlyst, forretningsteft og innovativt engasjement har gjennom årene brakt vestfoldinger ut i verden. Vestfolds engasjement innen maritime næringer bygger på lang erfaring, investeringsvilje, kunnskap og evne til omstilling. Vi befinner oss alltid i en utvikling, og nettopp arkivene er med på å gi oss en unik innsikt i hvordan denne utviklingen forløper.

Noter

- 1 VA/A-2160/F/L0001. Dagbok 1906.
- 2 Sydishavet (Sørishavet) strekker seg fra kysten av det antarktiske kontinentet og nord til 60 grader sørlig breddegrad, hvor det går over i Atlanterhavet, Indiahavet og Stillehavet.
- 3 VA/A-2160/F/L0001. Dagbok 1906.
- 4 VA/A-2160/F/L0001. Dagbok 1906.
- 5 <https://www.digitalarkivet.no/source/117212>
- 6 Skipsloggbøker i Vestfoldarkivet er digitalisert i regi av et stort internasjonalt klimaprojekt: Atmospheric Circulation Reconstructions over the Earth (ACRE).
- 7 VA/ARS-A-1302/F/L0003. Dokumenter og kart 1927–1937.
- 8 Hoff 1985: 10–13.
- 9 Hoff 1985: 16–18.
- 10 VA/ARS-A-1092/Y/L0001. Beretning, aksjeinnbydelse og vedtekter 1924–1926.
- 11 Christensen 1926: 12.
- 12 Christensen 1926: 12.
- 13 Wollebæk 1934: 15–39.
- 14 Christensen 1926: 13.
- 15 Christensen 1926: 13.
- 16 VA/ARS-A-1092/Y/L0001. Beretning, aksjeinnbydelse og vedtekter 1924–1926.
- 17 Larsen Lund 2017: 274–275.
- 18 Larsen Lund 2017: 274–275.
- 19 VA/ARS-A-1092/Y/L0001. Beretning, aksjeinnbydelse og vedtekter 1924–1926.
- 20 VA/ARS-A-1048/X/L0001. Årsberetninger AS Ørnen og AS Nor 1910–1985.
- 21 Børresen 2007: 77.
- 22 Børresen 2007: 81.
- 23 Børresen 2007: 79.
- 24 Børresen 2007: 79.
- 25 VA/ARS-A-1318/Db/L0001. Korrespondanse 1902–1925.
- 26 VA/ARS-A-1318/Db/L0001. Korrespondanse 1902–1925.
- 27 Børresen 2007: 87–88.
- 28 Børresen 2007: 88.
- 29 Børresen 2007: 89.
- 30 Børresen 2007: 89–91.
- 31 VA/ARS-A-1030/F/L0006-0009, Anadyr D/S hvalfanger 1925–1927 og F/L0017-0018, Celina D/S hvalfanger 1926–1927.
- 32 AS Vega kjøpte dampskipet «Hampstead Heath» på 9000 tonn og bygget det om til hvalkokeri på FMV i Sandefjord. Skipet ble omdøpt til «Kommandøren I». VA/ARS-A-1318/Tbc/L0004. Kommandøren, kokeri 1924.
- 33 VA/ARS-A-1318/Db/L0001. Diverse korrespondanse tilhørende Ole Wegger 1902–1925.
- 34 VA/ARS-A-1317/Za. Argusklipp – norske aviser.
- 35 VA/ARS-A-1256/Fca/L0001. Finansiering av hvalfangstselskaper 1910–1932.
- 36 VA/A-1079/Ga/L0030. Havaridokumenter 1893–1894.
- 37 VA/A-1079/Ga/L0023. Havaridokumenter, 1888–1889.
- 38 VA/VFA-A-1115/Rb/L0001. Bilag 1876–1891.
- 39 Statistisk sentralbyrå, *Norges offisielle statistikk. Tabeller vedkommende Norges skibsfart i året 1888*.
- 40 Huntford 2000: 324–326.
- 41 Huntford 2000: 395.
- 42 Huntford 2000: 492–496.
- 43 Røed 2012.
- 44 <https://mediaarkiv.vestfoldmuseene.no/>
- 45 VA/ARS-A-1318/Tba/L0030-L0031, 1911–1912.
- 46 VA/ARS-A-1318/Fea/L0005, 1913–1965.
- 47 Bruaset, 2013.
- 48 *Thor-Glimt* 1964. <https://www.skipshistorie.net/Rederiblader/Thor%20Dahl/ThorGlimt.htm>
- 49 *Thor-Glimt* 1962. <https://www.skipshistorie.net/Rederiblader/Thor%20Dahl/ThorGlimt.htm>
- 50 *Thor-Glimt* 1964. <https://www.skipshistorie.net/Rederiblader/Thor%20Dahl/ThorGlimt.htm>
- 51 VA/A-2712 Jotron AS.
- 52 Menon Economics 2018: 2.

Litteratur

- Bruaset, I. (2013, 20. desember). En gang var bananer eksotiske i Norge. *Aftenposten, Innsikt*.
<https://www.aftenposten.no/okonomi/i/ka96a/en-gang-var-bananer-eksotiske-i-norge>
- Børresen, D. (2007). Hvalfangstselskapet «Vega» og ekspedisjonene til Kamtsjatka-halvøya. Norsk hvalfangst i Sovjetunionen under «den nye økonomiske politikken» (NEP), 1925-26.
Særtrykk av Norsk Sjøfartsmuseum, Årbok 2006, Oslo.
- Christensen, Aug. F. (1926, 22. mai). En norsk landnaam paa eventyrøen i Stillehavet. Floreanakolonien paa Galápagos er i fuldt arbeide. *Tidens Tegn*.
- Hoff, S. (1985). *Drømmen om Galápagos – En ukjent norsk utvandrerhistorie*, Grøndahl & Søn.
- Huntford, R. (2000). *Shackleton. En polarhelt for vår tid*. Aschehoug.
- Larsen Lund, F. (2017). *Norske utposter – Nordmenn utenfor allfarvei*, Vega forlag.
- Norsk Skipsfartshistorisk selskap (2024, 15. februar). *Skipshistorie*. <https://www.skipshistorie.net/>
- Menon Economics (2018). *Eksport fra Vestfold i 2017. Viktigste eksportmarkeder og betydning for sysselsetting*. <https://www.menon.no/wp-content/uploads/7Vestfold.pdf>
- Røed, L. (2012, 17. desember). Verdenskjendisen på havbunnen. *Aftenposten Innsikt*.
<https://www.aftenposten.no/norge/i/wPn61/verdenskjendisen-paa-havbunnen>
- Statistisk sentralbyrå, *Norges offisielle statistikk. Tabeller vedkommende Norges skibsfart i aaret 1888*.
- Wollebæk, A. (1934). *De forheksede øer*. Cappelen.

Utrykte kilder

- Vestfoldarkivet (VA). A-2166 Alfred Andersen Mekaniske Verksted
- VA. ARS-A-1302 Christensen, Lars
- VA. ARS-A-1011 Thor Dahl AS
- VA. ARS-A-1318 Framnæs Mekaniske Værksted AS
- VA. A-2160 Harboe-Ree, Anders
- VA. ARS-A-1317 Hvalfangstmuseets avisklippsamling
- VA. ARS-A-1317 Jotron AS
- VA. ARS-A-1256 Privatbanken i Sandefjord AS
- VA. A-1111 Scanrope AS
- VA. ARS-A-1030 Skipsjournaler. Hvalfangstmuseet
- VA. VFA-A-1115 Tønsberg sjømannsforenings assuransekasse [Se tidligere merknad]
- VA. A-1079 Østlandske skipsassuranseforening [Se tidligere merknad om stavemåte]