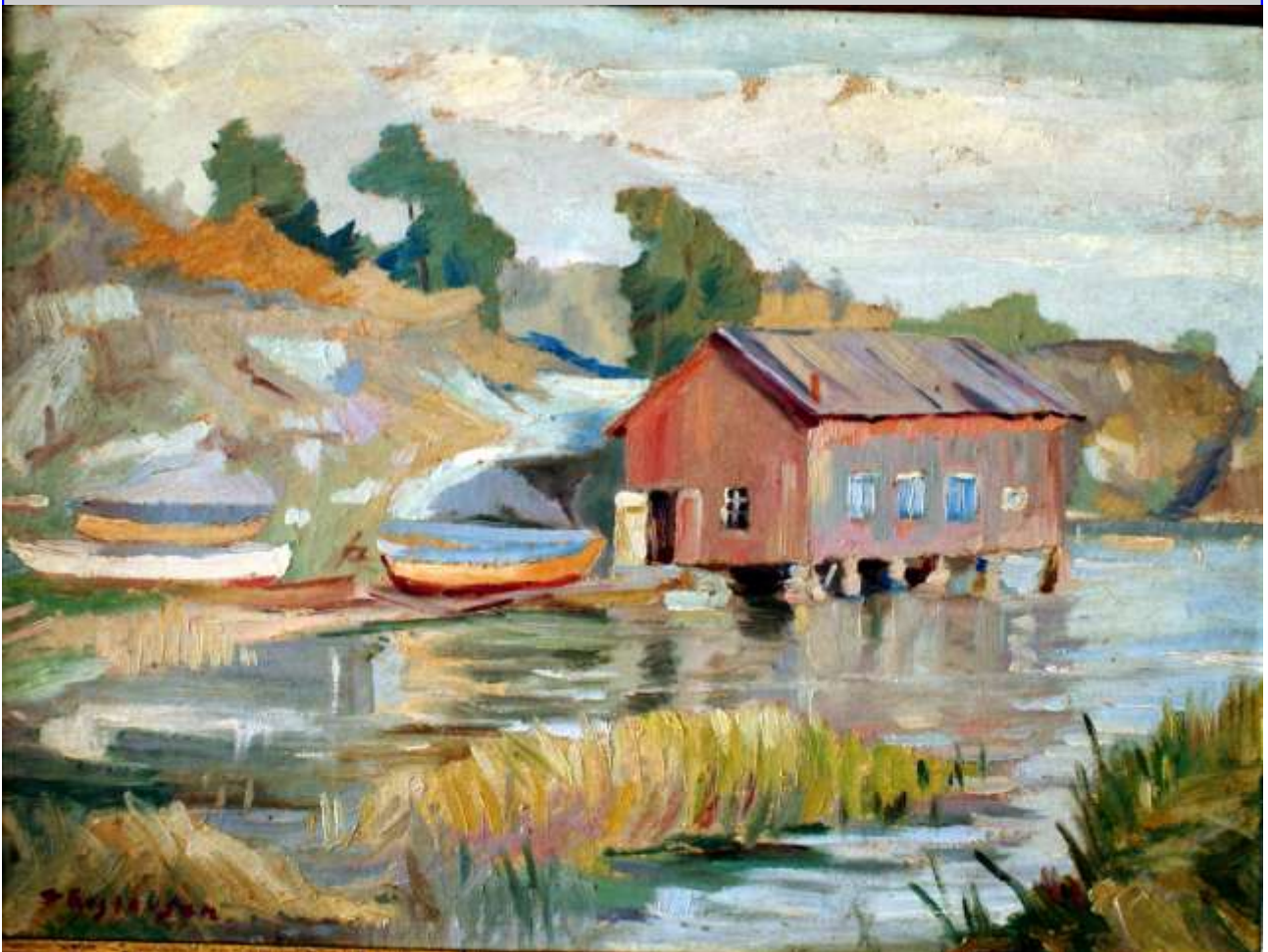


Ormestad Båtbyggeri

*En familiebedrift i tre generasjoner
1876 - 1974*

Per Angell-Hansen



Gokstad kystlag



ORMESTADS SLIP & BAADBYGGERI

En familiebedrift i tre generasjoner

Samlet og skrevet av Per Angell-Hansen

Ormestad var i siste halvdel av 1800 tallet et lite tettsted på Vesterøya ved Sandefjord. Ved folketellingen i 1865 var det ti familier i tillegg til bønder og fiskere som bodde i området rundt Ormestadvika. Familiene hadde bygget seg hus og familiefedrene var ofte sjøfolk, som seilte

familier. Gode referanser var godt å ha i den tid, som i vår tid.

Ormestadvika er en god og lun havn, hvor Rambergåsen skjerner for sydvesten, og er derfor et godt sted å bo.

Om morgenen kom også fiskere blant an-



Ormestad båtbygger på Fjeldvik

på seilskutene. En skal heller ikke glemme at det fra Ormestadvika var kort vei til skipsvervene på Rød og Kamfjord. Dette var verver, som hadde mye arbeid å tilby, da bestillingen av nye skip var stor. En viktig attåtnæring for beboerne i Ormestadvika, var fiske, da sjøen bokstavelig talt lå utenfor stuedøren, og det var kort vei til brygge og båt.

Ungdommen dro ofte ut som førstereisgutter etter at de var konfirmert. De ble ofte hyret av skipperer, som bodde i området og som kjente både guttene og deres

net fra Tallakshavn og Namløs. De skulle til byen for å selge sin fangst. Det ble nok kortere vei til byen, når de kunne ro til Ormestadvika, laste sin fangst på en kjer-



re og gå til byen. Fisken ble solgt, de fikk handlet det de trengte, og kunne så begi seg på vei tilbake til båtene sine i Ormestadvika.

Det sies også at fiskere fra Langeby og Langebyrønningen dro med sine båter til Ormestadvika, på sin vei til byen. Det nevnes spesielt om Albert fra Langeby, som kom fast inn til byen med sin drakjerre, at han tok denne turen helt fram til tiden omkring 1940.

I dag er dette noe, som for oss, ville være utenkelig å gjøre, men i tidligere tider var ikke alternativene til lettvinnt transport, som i dag.

EN FAMILIE

I 1850 årene, var det en ung seilskutestyrmann, Jørgen Tolvsøn, som ble borte på sjøen Hjemme satt hans enke Dorthea Helene Brynhildsdatter, som var fra Kamfjord, med to barn Thorvald og Martine. Hun fikk hjelp av slektninger til å skaffe seg et lite hus i Ormestadvika, på det som het Kvernhusløkka. Navnet Kvernhusløkka kommer fra tidligere tider, da det gikk en bekk ned til Ormestadvika, som drev en kvern. Hjemme



satt Dorthea som enke med ansvar for to så barn i en tid det nok ikke fantes verken enkepensjon eller barnetrygd. Men, hun var driftig, og tok arbeid som kokk og bakstekone, og i tillegg spant og vevde



hun. Farger til bruk til farging av tekstiler, fikk hun fra planter og vekster hun hadde i sin hage. Hun var kjent for å være svært flink med planter, og det sies at det har vært planter og vekster fra hennes tid, å finne i hagen fram til nyere tid, men i dag er nok dette borte.

Dortheas sønn Thorvald født i 1846, som fikk etternavnet Jørgensen, dro etter han var konfirmert ca. 15 år gammel til sjøs. På sjøen seilte han omkring 15 år, og kom da tilbake til Ormestadvika, hvor han bosatte seg. Han var da gift med Anne Marie Fredriksdatter, som var fra Feen.

Som sjømann hadde Thorvald lært mye om båt og bruk av verktøy til bruk til båtbygging og båtrepasjoner. Han satte derfor umiddelbart i gang med båtbygging og reparasjoner av båter.

Han etablerte seg på et område, som i dag er borte. I vika, som ligger sør-øst for der det i dag står en kran for løfting av båter,

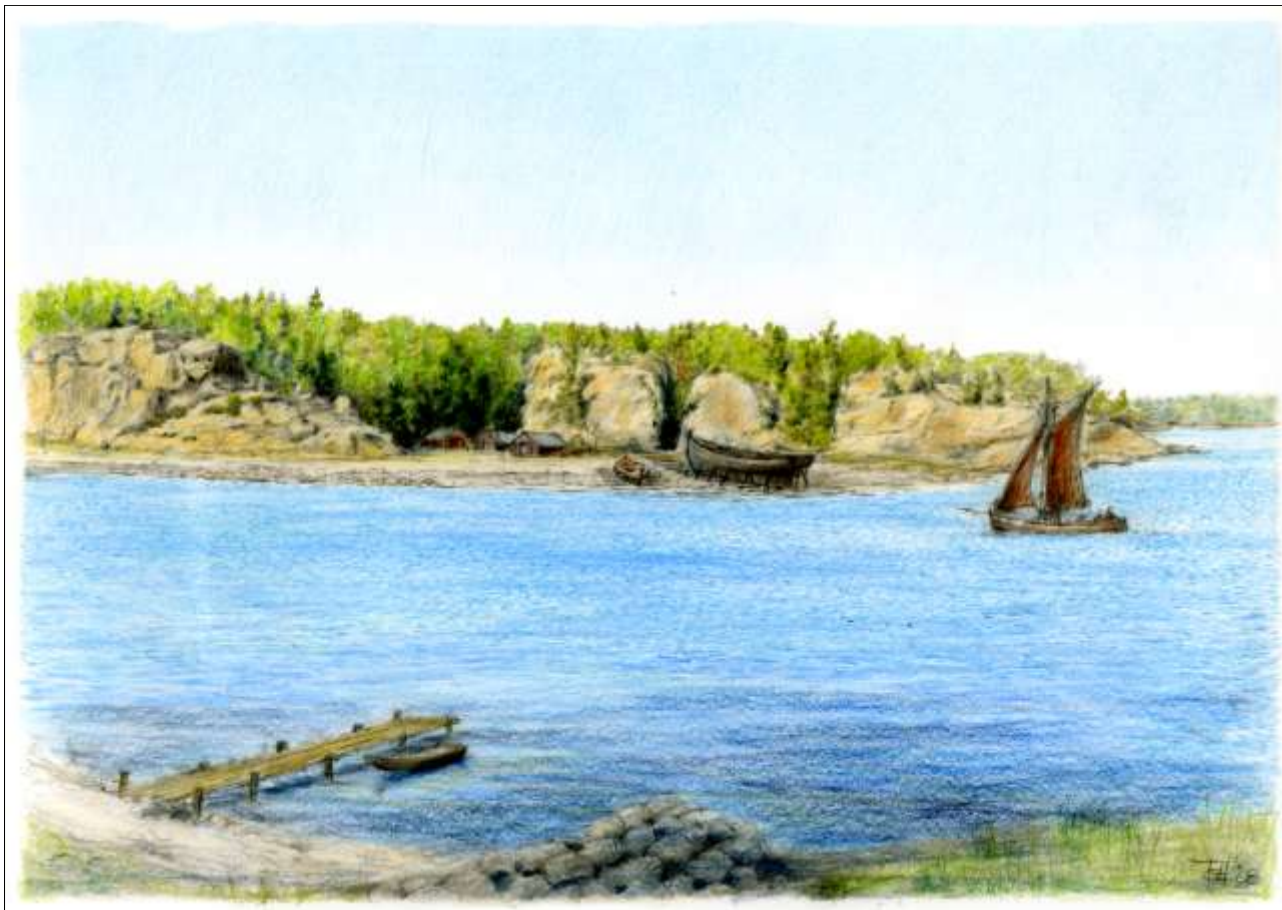
var det den gang en stor fin grønn slette som skrådde opp mot fjellet innerst i vika. Her satte Thorvald i gang med sin virksomhet.

Ormetadvika, som i dag ligger stille og idyllisk, opplevde så en naturkatastrofe, som forandret hele vikas utseende. Or-

hadde skedd. Han sprang tilbake og begge skyndte vi os ned til stranden. Da var hele stedet hvor jagten stod raset ut. Jagten laa og fløt paa bugten, saa den fik vi reddet. Den eksisterer vist endnu.

- De mistet vel meget verktøi?

- Ja baade verktøi og materialer. Jeg tap-



Slik kan det ha sett ut i Ormestadvika før utrasingen. Tegning av Tore Gade Halvorsen

mestadvika ble større. Dette skjedde en fredag formiddag i februar 1883

I et intervju med Thorvald 7. april 1921 forteller han om hendelsen:

” Ja, det er en merkelig historie. Jeg og en mand fra Holtan holdt netop paa aa reparere en jagt. Den stod paa bakken øst under fjellet. Heldigvis var vi ikke paa stedet da raset gikk, idet vi nemlig var gaaet hjem til frokost.

Da Holtanmanden var oppe i veien hørte han et veldig drøn og saa straks hva der

te 2-3000 kr. ved den affære og det var mange penge i den tid.

- Hvordan kunne utrasningen foregaa?

- Det er umulig å vite. Det saa ut som om jorden var sunket ret ned. Der var så svak heldning at jorden neppe kunne skride utover og ved dybdemaalinger som blev foretatt kunde en heller ikke merkes at der var inntraadt nogen forandring. Derimot kunde man merke en fordypning i bunden der hvor utrasningen var gaaet.

Det var usædvanlig lavt vande og meget is den vaaren.”

Ennå i dag kan en se hvor langt jorden den gang lå opp etter fjellet.

Men Thorvald gav ikke opp. I samme intervju forteller han om sitt virke som båtbygger, som han da hadde vært i nærmere 50 år. Han sier at man den gang måtte ta det arbeid som var å få, så når etterspørselen etter båter og båtrepasjoner ikke var tilstrekkelig, gjorde han annet arbeid, som reparasjoner på hus. Allsidig og nevenyttig og arbeidsvillig må han ha vært.

Det ble mest bygget robåter., og i årene fram til 1908 sies det at han bygget 3-400 robåter

Thorvald Jørgensen Ormestad tilhørte de gamle tømmermennene på Framnes. Han skulle være egen, vrang og vanskelig å arbeide sammen med. Derfor drev han mest for seg selv på sitt eget verksted ute i Ormestadvika, hvor han bygde livbåter til skutene på "Framnes". Han var, som sagt egen, så når Christensen ba ham arbeide for seg, svarte han "Jæ har'e trabelt jæ, Christensen får." - "Det har jæ au det, Ormesta'n," repliserte Christensen. Og vel forlikte ble de alltid.

Den 20 november 1916 fyller Thorvald 70 år. Som seg hør og bør, har Sandefjords Blad denne dag en spalte hvor de forteller om hans liv og virke. Her bekrefter han at han har bygget 3-400 båter. Spesielt nevner han en periode "for 28 - 30 aar siden" hvor han på to år bygget 52 sildebåter.

Han drev da med 8-10 ansatte, og etterspørselen etter båter til bruk i sildefisket var så stor at dersom han hadde hatt bedre båtbyggeri, skulle han kunne levert 200 slike båter istedenfor de 52 han bygget.

"Fra alle kanter langs kysten kom der bestillinger og alt av farkoster der kunde flyte blev brukt til sildefiske."

Det var mye sild i Mefjorden, og som forklaring til det store behov der var for båter, forteller han om et stort sildesteng innerst i Mefjorden ved Pinene. (Den gang ble det skrevet Piene.)

Stenget stod fra like før jul til påske. Det ble hentet opp flere tusen kasser med sild, og det kom som regel inn en båt hver uke for å hente sild. Under denne perioden var det gode tider i området, og god fortjeneste for folk. Thorvald forteller at timelønnen var *"optil 50 øre timen og det var jo fint den gang."*

Videre forteller han om det liv det var i området med alle de seilskuter som skulle bygges, repareres og utrustes, men det er en annen historie.



Men en ting sa han den gang i 1921: "Da hadde jo bønderne greie paa hva slags materialer der trængtes. Nu derimot er det meget vanskelig aa faa skikkelig materialer til træskibe."

Altså er ikke diskusjonen om kvalitet på materialer til trebåtbygging et nytt og moderne emne fra vår tid.

Thorvald var glad i bøker, og fikk etter hvert en innholdsrik boksamling. Av det som finnes av bøker etter ham i dag, forteller tydelig er dette var en mann som var sterk i troen. Mange bøker har et innhold som bekrefter dette.

"Og gjennom studier og læsning ved siden av sitt praktiske virke har han naad



Ormestad Båtbyggeri bygget flere forskjellige typer båter, fra nyttebåter, Kragerøtøner til flotte seil og motorbåter





en sjelden intelligens som sammen med hans sterke og gode karakter har gjort ham til agtet og sympatisk personlighet. Vi ønsker den staute 70 aarige byggmester til lykke med dagen”

Ja slik står det å lese i Sandefjords Blad i anledning hans 70 års dag.

Thorvald fikk med Anne Marie sju barn,

han ønsker å reise til Amerika.

TIL AMERIKA FOR Å BLI BÅTBYGGER.

For å utdanne seg videre i båtbyggerfaget reiste Thorvalds yngste sønn Frithjof i 1903 til New York.

Her fikk han ansettelse ved de Forenede



hvorav tre sønner som ble båtbyggere som sin far. Det var Jørgen født i 1875, Thorvald Anton født i 1882 og Fritjhof født i 1884. Disse tre sønnene fikk etternavnet Thorvaldsen.

Jørgen ble sjømann som sin far, og reiste til sjøs. I 1905 får han tillatelse av militære myndigheter til å ta hyre på utenlandsk båt. Dette kan en lese i hans sjøfartsbok, hvor denne tillatelse behørig er innført. Hvorfor han ønsker å ta hyre på utenlandsk båt er kanskje ikke så rart, da

Stater (som det het den gang) største båtbyggeri, som het Gas Engine & Power Co. Innehavere av bedriften var Charles L. Seabury & Co.

Dette båtbyggeriet lå i selve New York på Moris Heights ved Harlem River. Interessert og lærelysten, som han var, fikk han i de fem årene han var der, utdanning som båtbygger og ikke minst som konstruktør. Etter en tid kom hans brødre Thorvald Anton (han kalte seg nå bare for Anton) og Jørgen også til New York, og

de begynte i skipsbyggerlære på samme skipsbyggeri som Frithjof. Jørgen var i lære i tre år, og Anton i fire år.

Det var nok turen til Amerika Jørgen tenkte på da han tidligere søkte om tillatelse til å ta hyre på utenlandsk båt. Nå kunne han arbeide og tjene penger på turen, i stedet for å måtte kjøpe en dyr billett som passasjer. Penger var det sikkert

En annen modell av en seilbåt, laget av Frithjof, finnes også. Men om den er laget i Amerika er ikke sikkert. I 1908 reiste de tilbake til Sandefjord.



ikke så mye av på den tiden.

Om tiden i Amerika vet vi ikke noe særlig, men vi kan se at to av dem har tatt seg tid til å ta en tur til fotografen for å få med et bilde fra Amerika hjem til Sandefjord. Pent kledd og med langpipe i munnviken. På bordet står en tutegramofon, og en av brødrene har en modellbåt på fanget.

Denne modellbåten er en motorbåt av racer typen. Denne, sammen med en gramofon, finnes den dag i dag i Ormestadvika. Så de tre brødrene har også hatt modellbåt bygging som hobby.

ORMESTADS SLIP & BAADBYGGERI

De tre brødrene startet nå samme år Ormestads Slip & Baadbyggeri. Denne gang ikke i Ormestadvika, men i Fjeldvik.

Kanskje ukjent for mange, men det var her de startet sin båtbyggervirksomhet. Deres far Thorvald begynte nå også å arbeide på Fjeldvik.

D/S SKAANEVIK

Det ble bygget et større båtbyggeri, og det ble bygget slipp for større båter. Den største båten de bygget, etter det vi

ren, som var på 80 Hk, gav båten en fart på 9 knop. Dette var i 1917. Båten ble senere, i 1920, solgt til Møre Fylkes Ruteselskap i Molde/Kristiansund, og om-



vet i dag, var på 81 fot. Båten fikk navnet SKAANEVIK og ble bygget for Chr. Bjelland & Co i Stavanger. Båten var som nevnt 81 fot (24,70m), og hadde en bredde på 17,2 fot (5,25m). Dypbde var 8,1 fot, som er 2,47m. Båten, som var 68 br. reg. tonn, fikk innmontert en Wichmann 2 sylindret råoljemotor, fra Haldorsen & Søn, Rubbestadneset. Moto-

bygget i 1923 til 83 br. Reg. tonn. Fra ca 1930 ble båten nyttet til bilferge på Sunnmøre fram til Krigen. For å få plass til bilene, ble mast og vinsj fjernet fra fordekket, slik at det kunne stå fem biler på tverrskips. Ellers i året gikk båten i diverse lokalruter. Båten ble senere solgt flere ganger. Første gang i 1951, da båten ble bygget om til fraktesfartøy, og



Thorvald med båtbyggerne

fikk navnet LØVIK. Båten var nå 71 br. Reg. tonn. I en senere ombygning, ble båten 74 br. Reg. tonn. I 1976 ble båten solgt til Tyskland. Den ble da ombygget til lystfartøy, blant annet med to store master og seil-

føring. Først i januar 1981 ble imidlertid salget registrert i Skipsregisteret og slettet fra norsk register som solgt til Tyskland.

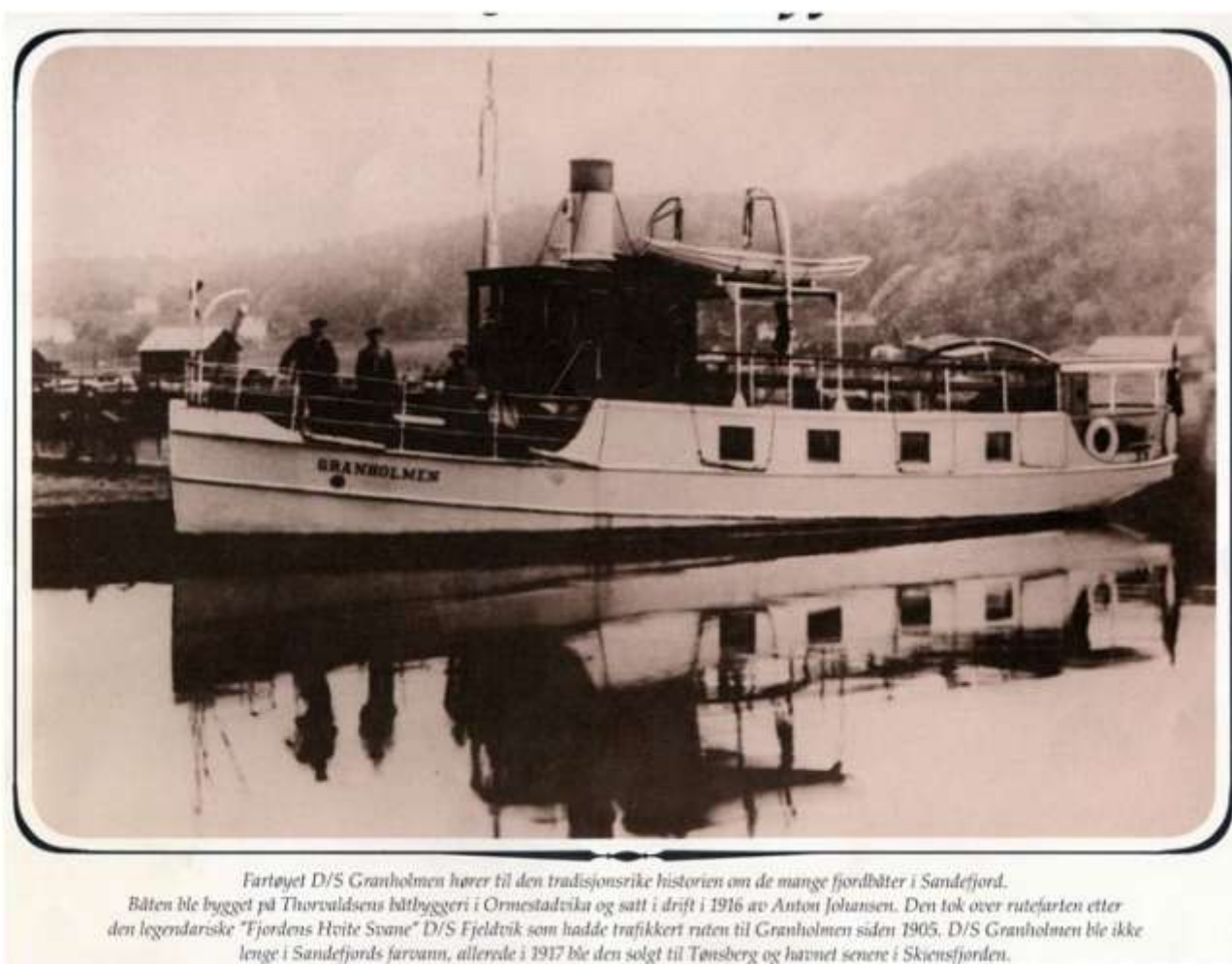
Navnet på kjøper av båten i Tyskland, og hvor han bodde, er kjent, men det har i skrivende stund dessverre ikke lyktes å få skaffet til veie opplysninger om båtens videre skjebne. Kanskje flyter båten fra Ormestads Slip & Baadbyggeri ennå.

Men, det ble bygget mange båter i den tiden båtbyggeriet var i Fjellvik. Produksjonen bestod vesentlig av kystfartøyer,

valdsens, 6-meter "Topsy 2", "Tercia" og Quarta" levert til Skipsreder Thorsen samt "Rana", en syv-meters spissgatter levert til Tønsberg. I desember 1913 hadde båtbyggeriet åtte båter på stabelen, og en til reparasjon. Imidlertid hendte det at det var opp til 12 båter under bygging, og da måtte den faste arbeidsstyrke på 15 mann, økes opp til 24 mann.

D/S GRANHOLMEN

Men en båt kjenner vi. Det er D/S Granholmen, bygget for Anton Johansen på

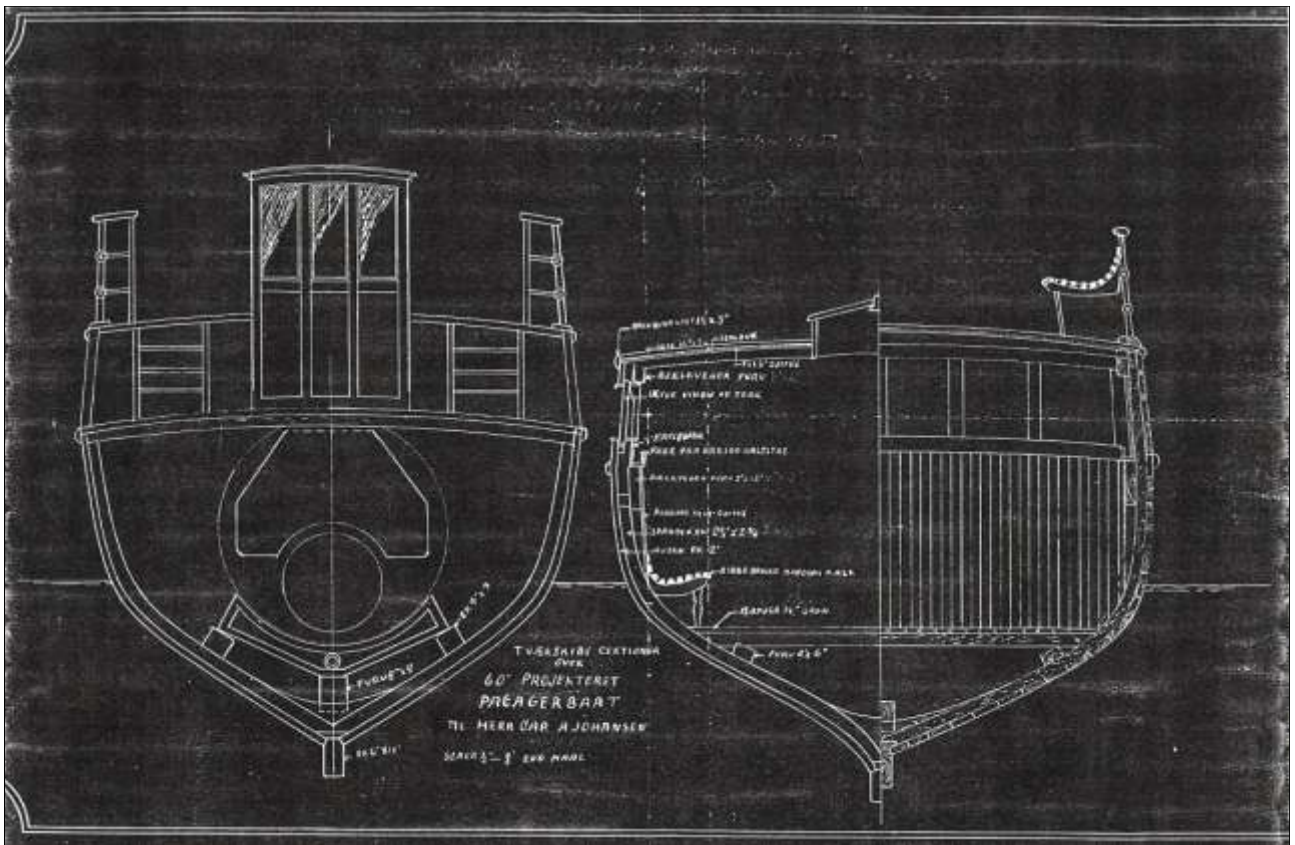


Fartøyet D/S Granholmen hører til den tradisjonsrike historien om de mange fjordbåter i Sandefjord. Båten ble bygget på Thorvaldsens båtbyggeri i Ormestadvika og satt i drift i 1916 av Anton Johansen. Den tok over rutefarten etter den legendariske "Fjordens Hvite Svane" D/S Fjeldvik som hadde trafikkert ruten til Granholmen siden 1905. D/S Granholmen ble ikke lenge i Sandefjords farvann, allerede i 1917 ble den solgt til Tønsberg og havnet senere i Skiensfjorden.

og ikke minst motorbåter og seilbåter. Det snakkes om to 50 fots passasjerbåter til Tønsberg, og det sies også at svært mange av motorbåtene i Tønsberg, på den tid, var levert fra Ormestads Slip & Baadbyggeri. Videre nevnes Dr. Ragn-

Huvik. Den var 55,9 fot lang og bygget hos Thorvaldsen i Fjeldvik i 1915. Båten ble brukt til passasjertrafikk i Sandefjordsfjorden, men ble allerede solgt til Tønsberg i 1917.

Som nevnt ble det bygget også bygget

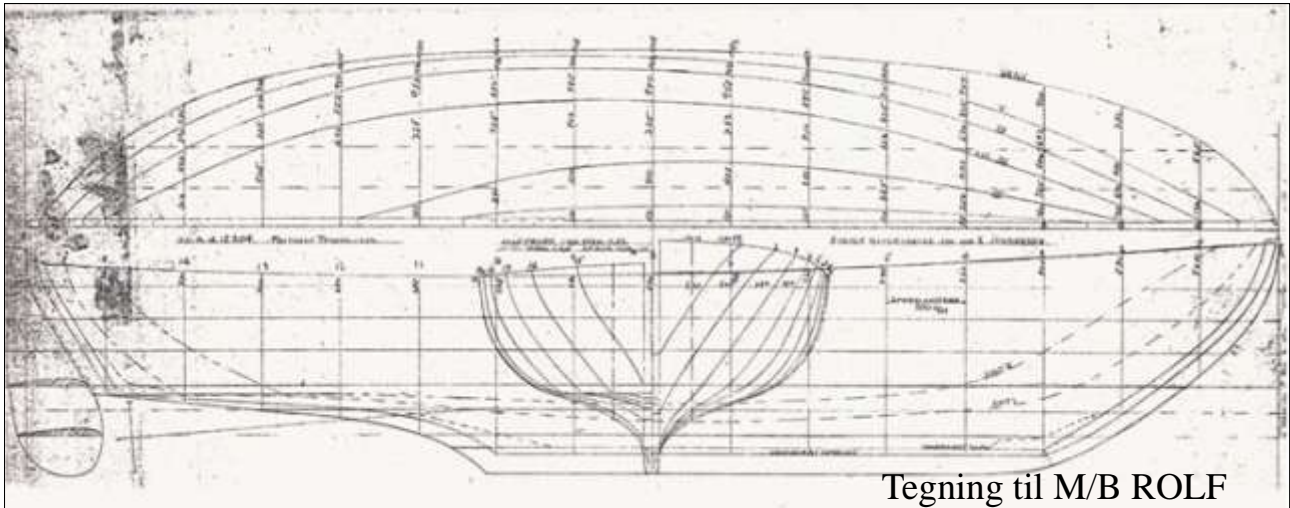


Øverst, tegning av DS Granholmen. Nederst, fra båtbyggeri i Fjeldvik



seilbåter i Fjeldvik. I 1916 ble det bygget en rekke 22 kvadratmeterkryssere. Disse båtene, som var konstruert av Ingeniør Anker, var bestilt gjennom KNS. Båtene ble så bygget ved forskjellige båtbyggerier, og i Fjeldvik skulle det bygges 11

Fjeldvik, og starter opp båtbyggerverksted i Ormestad igjen. Hvorfor han gjør dette vet vi ikke. Men, det vi vet er at aktiviteten i Fjeldvik fortsetter til 1919, da også Thorvald kommer tilbake til Ormestad. Båtbyggeriet i Fjeldvik blir i 1931



Tegning til M/B ROLF

stykker. Et annet båtbyggeri, som fikk bestilling på disse båtene, var Filtvedt Baatbyggeri. I bladet SEILAS nr.18. i 1916 er det en oversikt over hvem som er tildelt de ulike båtene. Båtene ble tildelt etter loddtrekning. Den 24.12.1918 kan en i Sandefjords Blad lese om en 120 m2 Spissgatter, som bygges hos A/S Ormestad Slip- & Baatbyggeri (Her er navnet på båtbyggeriet tilført A/S). Båten, som beskrives i detalj, er bygget som lystkutter for Skibsreder Olaf Wegger. Fartøyet, som er bygget etter Norsk Veritas klasse A, er konstruert av A/S Ormestad Slip & Baatbyggeri's disponent står det å lese. Sannsynligvis er det Frithjof som har tegnet, og kanskje han var disponent? Men, det vet vi ikke noe sikkert om. Men det er kanskje ikke så usannsynlig, da han i telefonkatalogen stod oppført som disponent, også senere da han arbeidet på Sandar Fabrikker.

TILBAKE TIL ORMESTAD

I 1916 forlater Jørgen båtbyggeriet i

Ormestad, og starter opp båtbyggerverksted i Ormestad igjen. Hvorfor han gjør dette vet vi ikke. Men, det vi vet er at aktiviteten i Fjeldvik fortsetter til 1919, da også Thorvald kommer tilbake til Ormestad. Båtbyggeriet i Fjeldvik blir i 1931

HVOR BLE DE AV?

Det var jo tre brødre og deres far, som startet virksomheten i Fjedvik. Tilbake i Ormestad, er nå Thorvald og Jørgen. Men hvor er Frithjof og Anton?

Frithjof giftet seg med Signe Klaveness. De fikk ingen barn. Vi vet at Frithjof ble ansatt på Sandar Fabrikker senere, men når og hvor lenge han arbeidet der, vet vi ikke. Men, vi vet at han fortsatte som konstruktør, og sannsynligvis også i det små som båtbygger. I 1935 ble det hos Brødrene Svennungsen, bygget en båt for Einar Johansen, M/B Rolf. En båt bygget for småhvalfangst. Denne båten, en åtte meter motorsnekke, er tegnet av Frithjof. Spesielt med denne båten er konstruksjonen av båtens undervannsskrog. Den er flatbunnet akterut, som på en plattgatter. Denne båten hadde Einar Johansen fram til 16.mai 1948, da den ble solgt. Båten



Se undervannsskroget

ble dessverre brent i 1998.

Det ble også bygget tre mindre snekker, med samme undervannsskrog, og vi må nok tro at det også for disse båtene er Frithjof, som er konstruktør.

Som en kuriositet, kan nevnes at den siste

kjente av disse tre båtene, ble brukt til å lage støpeform til plastsnekken med navn Neptun, også kalt Kodalsnekka. Undervannsskroget var da ombygget, slik at den fikk et ordinært undervannsskrog som snekke. Det fortelles at Frithjof allerede på 30 tallet bygget en båt til seg selv med et slikt undervannsskrog. Båten fikk navnet "Havskaar". Solgt 1946 til Lærer Stousland. Frithjof ville søke patent på denne konstruksjonen, men det ble ikke gjort. Så fortelles det at Furuholmen lanserte denne konstruksjonen som sin nyskaping og ide. Frithjof vurderte "å stoppe tyveriet" av hans konstruksjon, men det endte opp med at han valgte å ikke forfølge saken. Anton giftet seg i 1910 med Inga Alette Jacobsen. De fikk, etter det vi vet til nå, en datter, som fikk navnet Hjørdis. Men, hva Anton drev med etter at han forlot båtbyggeriet i Fjeldvik, er ukjent.



Jørgen

EN NY GENERASJON KOMMER TIL

Jørgen giftet seg i 1910 med Inga Marie Larsen fra Elgesem. I 1912 fikk de en sønn Torbjørn., som senere skulle fortsette virksomheten i Ormestad sammen med sin far. I Ormestad bygges det nå framover mindre båter enn i Fjeldvik.

Det ble bygget snekker, glattbygde og klinkbygde, prammer, flenseferger og Kragerøtner.

I 1938 dør Thorvald, etter et langt liv som båtbygger og de seneste årene som pensjonist. Samme året ble det bygget 5 snekker fra 21 til 23 fot i Ormestad.

1940—1945

Under 2. verdenskrig var det også aktivitet på båtbyggeriet i Ormestad. Tidene var nok vanskelig, da mye ble regulert av tyske myndigheter. I brev fra HAUP-TAUSSCHUSS SCHIFFBAU, ABTEILUNG HOLZSCHIFFBAU, datert 1. juni 1944, er det redegjort for hvordan man skal forholde seg ved bestilling/søknad om byggematerialer. Trelastsøknadene skal behandles på en måte, søknad om jern må til Næringsdepartementet via den forhandler som skal levere varene, og søknad drev, tjære, bek, maling og skips-spiker, skulle sendes direkte til den forhandler, som hadde regelmessig tildeling av disse varene. Byggetillatelse måtte tildeles av HOLZSHIFFBAU i Oslo. Mye byråkrati og vanskeligheter.

Men det ble allikevel bygget i alt 45 båter i denne perioden. Dette var alt fra en 12 fots pram til en kostnad av kr. 150,- til en snekke på 25 fot, som uten utrustning kostet kr. 2600,-

Opplysningene om antall båter, som ble bygget i denne perioden, finnes på et skjema fra Handelsdepartementet. Her

ber man om opplysninger om virksomheten for båtbyggerier, båtrepasasjonsverksteder og slipper under 2. verdenskrig.

Hensikten var å få oversikt over virksomhetene, som hadde vært i drift under krigen, og som fortsatt var i drift. Med denne oversikten, håpet man på å kunne få i gang en effektiv drift av båtbyggeriene, for så raskt som mulig, og så snart som mulig få erstattet alle de båter og fartøyer, som var ødelagt under krigen.

Men det var også annen virksomhet i perioden 1940 til 1945.

Som mange vet, var det fra Sandefjord stor trafikk med transport av flyktninger til Sverige. Større og mindre båter gikk til Sverige, og mange personer var involvert. Noen båter gikk til Djupsund, når de kom tilbake fra en tur til Sverige. Båtene måtte ettersees.

Dette var en av Torbjørns oppgaver. Båte-



Torbjørns falske legitimasjon

ne ble ettersett, og det var også viktig å se at det ikke i båtene var etterlatenskaper som svensk sjokoladepapir eller svensk sigarett- eller tobakkspakker. Torbjørn måtte passe sin virksomhet i Ormestadvika, og han kunne derfor ikke delta i selve båtturene. Men han gjorde et svært viktig arbeid.

På knausen over der hvor båtbyggeriet lå, var det en tysk stilling. Disse tyskerne ble man jo etter hvert kjent med, og det hendte de kom innom i båtbyggeriet for en prat. Tonen skal ha vært gemyttlig. Men en dag ble det litt for spennende. Til båtene, som gikk til Sverige, hadde det blitt skaffet til veie to fat med bensin, som var stjålet fra den sivile tyske ORG. TODT. De ble rullet inn på båtbyggeriet og dekket med en presenning. Her lå fate- ne blant spon og trematerialer. Båtbyggingen gikk sin gang, da det dukket opp noen tyske soldater, som ville prate.

De så seg om etter ett sted å sitte, satte seg på bensinfatene og tente seg en sigarett. Alle skjønner at brannfaren var det Torbjørn og Jørgen tenkte på. Men, hva kunne man gjøre med det? Ikke kunne de si at det var bensin soldatene satt på, og ikke kunne de stikke av. Det var bare å fortsette å arbeide, som før. Det gikk bra denne gangen også.

HOBBY

Torbjørn giftet seg i 1942 med Tordis Kirkevold, og i 1944 fikk de sønnen Tore.

Men, til tross for at Torbjørn hadde familie, og var båtbygger på heltid, hadde også tid til å ha noen hobbyer.



Fra båtbyggeriet i Fjeldvik



Ormestad Båtbyggeri ved Fjeldvik i Sandefjordsfjorden





Fra virksomheten i Fjeldvik



Det var to interessefelt Torbjørn hadde. Det var historie og botanikk. Det fortelles at han alt i unge å, leste mye og var flink til å notere ned det han fikk høre. Interessen for blomster, hadde kanskje arvet etter sin Oldemor, som vi husker var svært flink med planter, til blant annet farging. Det var mat- og nyttevekstene, som var Torbjørns store interesse. Av nyttevekstene sies det at det var planter til medisinsk bruk som egentlig var hans spesialte. Han skrev mange artikler om sjeldne og kjente vekster under signaturen Tussilago (Hestehov). Artiklene ble omtalt som perler av fin og stillferdig beretterkunst. Torbjørns interesse for lokalhistorie, hvor han hadde stor kunnskap, førte til at han ble valgt til Formann i Sandar Historielag. Politisk interesse hadde også Torbjørn, og var aktiv i AUF. Flere år var han også leder for den lokale avdelingen i Sandefjord.

ETTERUTDAN- NELSE

Torbjørn, som må ha fått inn båtbyggerfaget med morsmelken, melder seg på brevkurs i båtbygging via K. A-Skolen, Korrespondanse Akademiet. Dette gjør han så

sent som i 1947.

Hvorfor han gjør dette, finnes det ikke noen forklaring på. Kan det være at dette vil gi ham kompetanse i form av et vitnesbyrd? Eller er det for å søke ny kunnskap om endringer i båtbyggerfaget. Vi kan imidlertid slå fast at svarene han sender inn på oppgavene han må løse, er korrekte.

MEDLEMSKAP

Ormestad Båtbyggeri var medlem av Norske Båtbyggeriers Landsforening.

Kostnadsoverslag 17 fots åpen fiskebåt, klinkbygget.

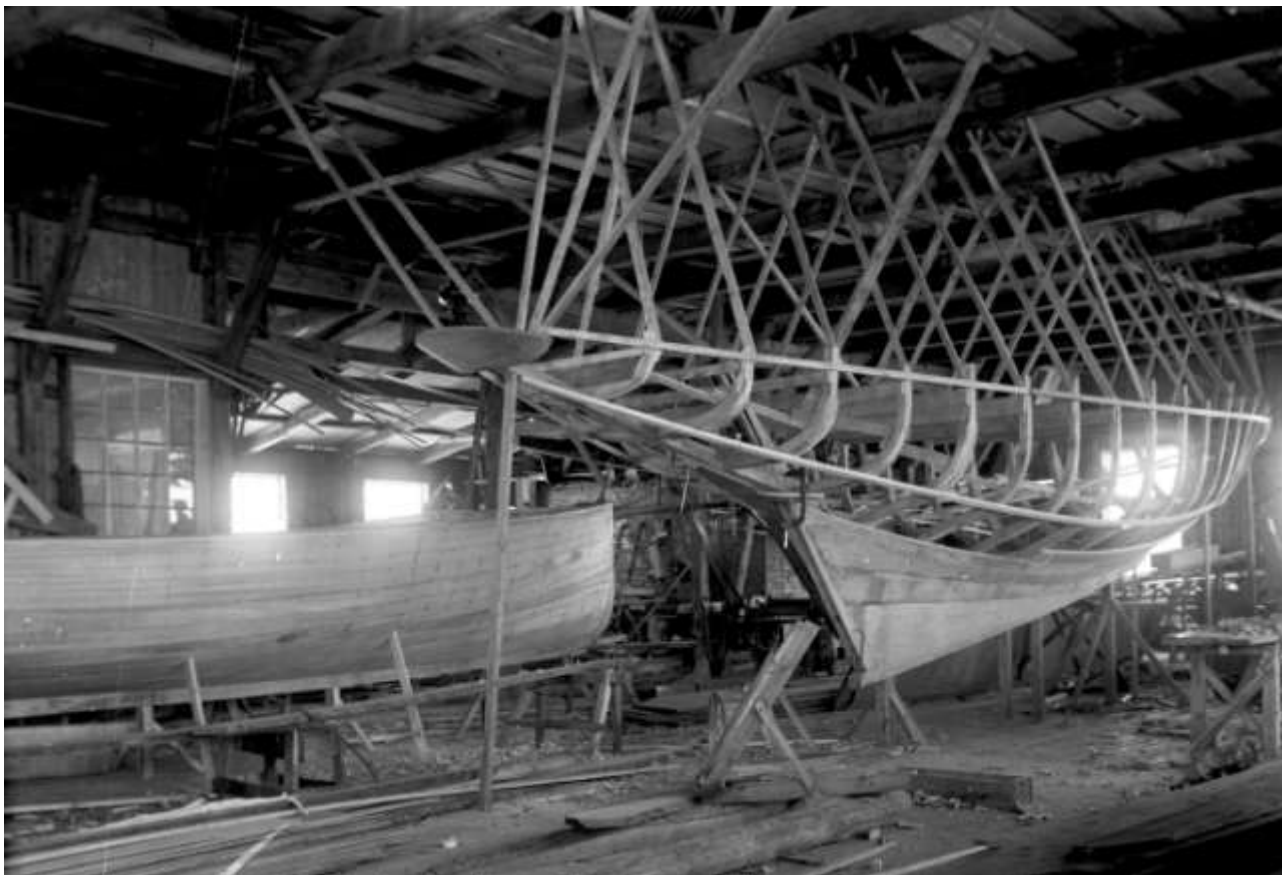
Kjøl og stevner 29' 3 1/2" x 5"	a	kr. 0.40	kr. 11.60
Spanttemmer 100' 2" x 8"	"	" 0.39	" 39.-
Hud 350' 5/8" x 8"	"	" 0.21	" 73.50
Baugbånd	"	"	" 8.-
Esing 4.2' 1 1/2" x 8"	"	" 0.29	" 12.18
650 stk. 1 1/2" galv. klink	"	" 0.02	" 13.-
190 " 4" " "	"	" 4.50	" 8.55
840 " 1/2" roer galv.	"	" 1.90	" 15.60
4 kg. galv. skipsnagler	"	" 1.90	" 7.60
250 stk. kjøl og stevnespiker	"	" 3.50	" 8.75
5 m 3/8" jern galv. rundt	"	" 0.90	" 4.50
25 stk. 3/8" klinknagler	"	" 0.03	" 0.75
12 " " muttere	"	" 0.04	" 0.48
2 kg. tjæredrev	"	" 4.-	" 8.-
2 l. linolje	"	" 4.25	" 8.50
1 kg. båtmaling	"	" 4.-	" 4.-
2 " tjære	"	" 2.50	" 5.-
4 " bläckfernis	"	" 0.70	" 2.80
140 arbeidstimer	"	" 3.31	" 53.40
Driftstillegg 70 % av arbeidspenger	"	"	" 394.38
			kr. 1.119.59
10 % fottjeneste			" 101.95
			kr. 1.221.54
			Tilsammen

Kostnadsoverslag 19 fots åpen fiskerbåt klinkbygget, kryssertypen.

Kjøl og stevner 33' 3 1/2" x 5"	a	kr. 0.40	kr. 13.20
Spanttemmer 130' 2" x 8"	"	" 0.39	" 50.-
Hud 432' 5/8" x 8"	"	" 0.21	" 91.-
Baugbånd	"	"	" 10.-
Esing 4.5' 1 1/2" x 9"	"	" 0.34	" 15.-
800 stk. 2" galv. klink	"	" 2.20	" 17.60
200 " 5" " "	"	" 7.-	" 14.-
1000 " 1/2" roer galv.	"	" 1.90	" 19.-
6 m. 3/8" jern galv. rundt	"	" 0.90	" 5.40
30 stk. 3/8" klinknagler	"	" 0.03	" 0.90
15 " " muttere	"	" 0.04	" 0.60
5 kg. skipsnagler	"	" 1.90	" 9.50
300 stk. kjøl og stevnespiker	"	" 3.50	" 10.50
2 l. linolje	"	" 4.25	" 8.50
2.5 kg. tjæredrev	"	" 4.-	" 10.-
2 kg. tjære	"	" 2.50	" 5.-
1 1/2" båtmaling	"	" 4.-	" 6.-
4 kg. bläckfernis	"	" 0.70	" 2.80
180 arbeidstimer	"	" 3.31	" 595.80
Driftstillegg 70 % av arbeidspenger	"	"	" 417.06
			kr. 1.301.86
10 % fottjeneste			" 130.18
			kr. 1.432.04

Det finnes noe skriftlig materiale som viser hvilke fordeler de har hatt ved sitt medlemskap. Medlemmene blant annet

sine medlemmer, om tilbud på bygging av båter. Dette var ønsker om pristilbud fra kunder, som var sendt til foreningen,



fikk tilsendt fra foreningen kalkulasjonsmateriale for båter i de ulike størrelser. Det finnes kalkyler for båter fra 17 til store skøyter.

for at de skulle sende forespørslene videre til sine medlemsbedrifter. Medlemskapet ble beholdt fra til 1961.

Kalkylene inneholder materialbeskrivelser og materialmengder, samt hva dette vil koste. Som eksempel kan det nevnes at det i 1953 kostet kr. 1432,04 å bygge en 19 fots åpen fiskebåt klinkbygd, av kryssertypen, inkl. fortjeneste på kr. 130,18. Arbeidspengene var beregnet til kr. 595,80. Antall timer som var beregnet til byggingen av en slik båt, var 180. Timelønnen var kr. 3,31. Videre ble medlemsbedriftene for eksempel holdt orientert om lønnsforhandlinger og ikke minst priser på byggematerialer. Foreningen sendte også ut forespørsler til



FRA ANTARTISK TIL BUGÅRDS- BAKKEN

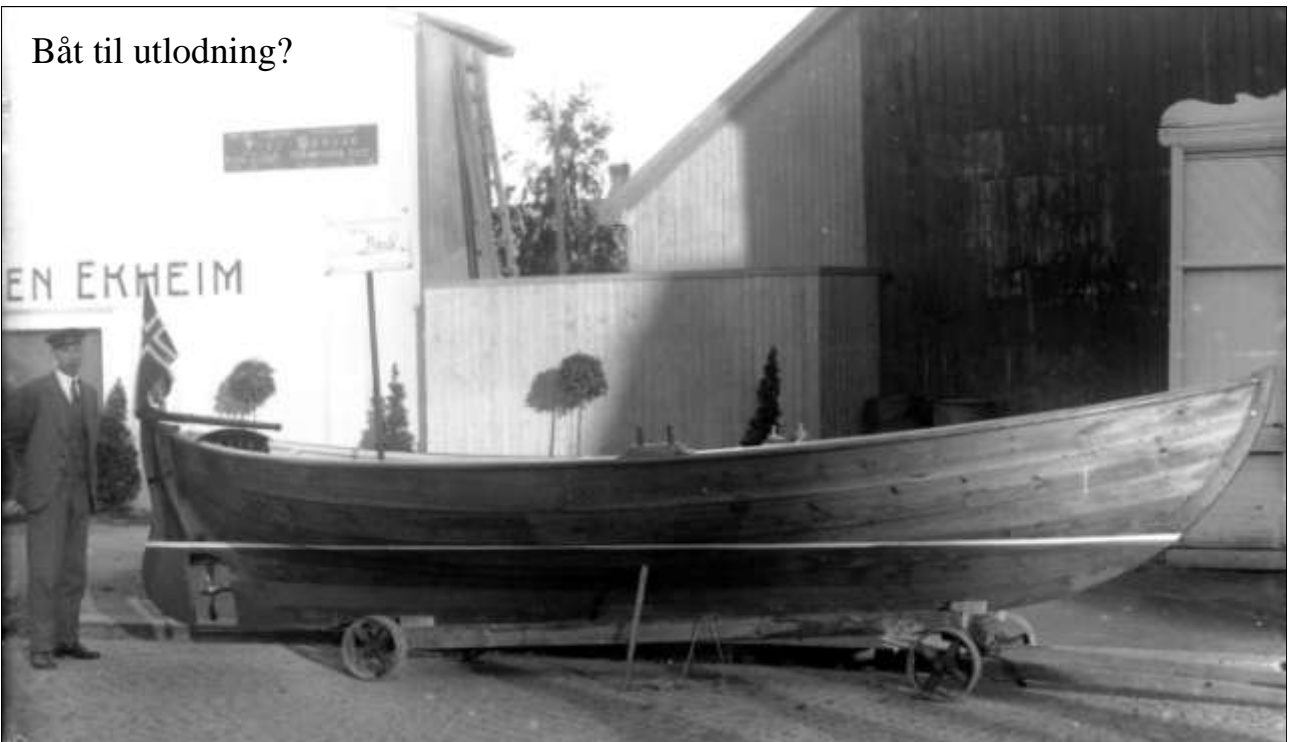
En snekke har en litt spesiell historie.
Denne snekken, en glattbygd snekke på

Den ble senere solgt til Sverre Heier,
solgt videre og fikk påbygget større styre-



23 fot, ble bygget for et kokeri,
og fikk en ekstra bordgang.
Nå ble den plutselig 24 fot, og Torbjørn
bygget også vindskjermer og hyttetak på
den.

hus. Under flytting på 70 tallet, havarte
den i Bugårdsbakken, da den falt av en
tilhenger og ble ødelagt.



FLENSEFERGER

I Ormestad ble det bygget flenseferger, som ble benyttet på Hvalfangst i Antarktis. Spesielt ble det bygget mange slike til Svend Foyn Bruun i Tønsberg.

Dette var åpne prammer, uten annen utstyr og innredning, enn noen knekter langs ripene på innsiden, hvor flensekni-vene kunne legges.

Hvor mange slike flenseferger det ble bygget er ukjent, men Torbjørn var i alle fall sikker på at ingen andre båtbyggerier, hadde levert så mange båter til rederiet i Tønsberg. Det var nok riktig hva antall angikk, men i tonnasje, var nok ikke leveransen så stor.

Conco-ekspedisjonen.
Société des Pêcheries Canadiennes à la Baie -
SOPECOBA, Port-Gentil

Bestillings-Nr. S. 159

Tønsberg den 15. mars 1951

Ønsker Ormestad Båtbyggeri

Sandefjord

Vi bestiller herved hos Dem nedenfor nevnte varer som blir
å levere ombord i „S/S JARAMA“, beliggende i Halsorvik
etter nærmere ordre. De under
denne bestilling ordinerte varer bes merket således:
S. 159 S/S „Jarama“ - Føngstutstyr

Faktura må innsendes til oss samtidig med varenes levering og
bes utferdiget in triplo, stilet til „SOPECOBA“

Med hver kolli må medfølge innholdsfortegnelse.
Priser og betalingsbetingelser etter avtale.
Gudhetsfullt bekreft mottagelsen herav.

Med hilsentelse
„SOPECOBA“

Svend Foyn Bruun

1 stk. flenseferge





GROSSERER ROLF HASLES BÅT

I 1946 får Ormestad Båtbyggeri tillatelse til å importere 0,15 kbm. Amerikansk eik og 0.7 kbm. Oregon pine. Tildelingen er foreløpig, men er gitt slik at det ikke blir stopp i produksjonen. Trengs det større kvantum, vil man kunne få en "rest-tildelning", som det står i brevet fra Nors-

ke Båtbyggeriers Landsforening.

Båtbyggeriet har nå fått bestilling på en 32 fots motorbåt til Grosserer Rolf Hasle, som det står på tegningen. Denne båten er så stor at man i Ormestad, må bygge litt på båtbyggeriet. Båten er av høy kvalitet, og kanskje en av de fineste båtene, som var i Sandefjord på den tiden.

Motoren var en sideventilert Gray marine med seks sylindre.

Båten ble sjøsatt våren 1948.

Den ble i 1953 videresolgt til Oslo, og fikk i 1963 igjen nye eiere. Den hadde da fått ny motor, en Perkins.

Hva har så skjedd med båten? Dette var ukjent fram til for ganske få år siden.

Rolf Hasles sønn, som også heter Rolf Hasle, var 14 år da båten ble sjøsatt. Og husker båten godt. Ved et tilfeldig besøk i Strømstad så han en båt som fenget hans interesse. Kunne dette være båten hans faren fikk bygget i Ormestad? Båten lignet. Han lurte nok på om dette var den

riktige båten, men etter å ha tatt kontakt med eieren ble det konstatert at dette nok var båten, som var bygget i Ormestad.

Nåværende eier, var usikker på byggested. Men, hvordan kunne en der og da være sikker på at dette var rette båten? Jo, da båten ble bygget, skulle det elektriske opplegg være skjult. Til en lampe i taket i kabinen ble det lagt ledning fram til denne gjennom en dekkbjelke.

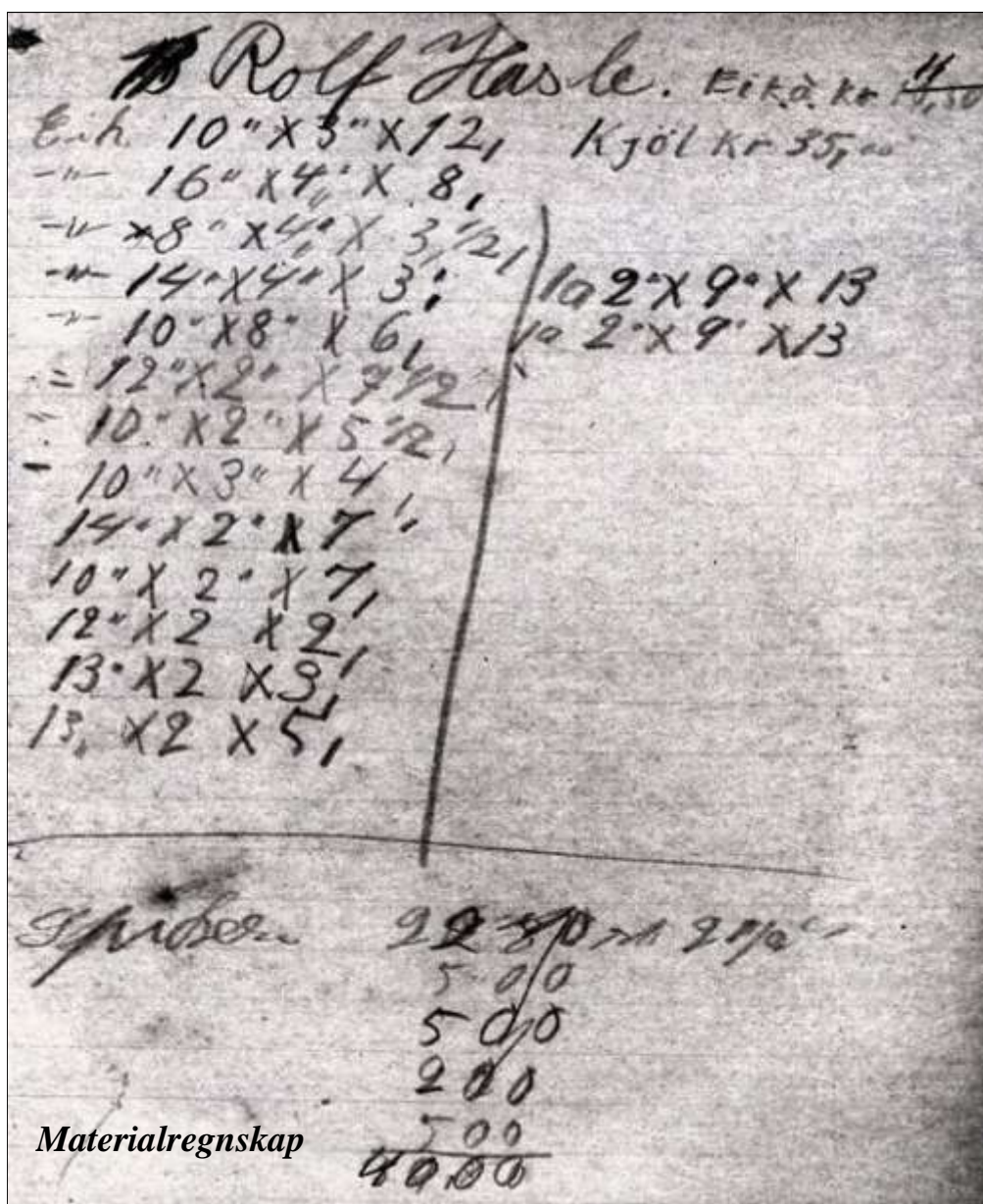
Da dekket ble lagt på, ble imidlertid en spiker slått inn i ledningen, og lampen virket aldri, til eierens store ergrelse.

Denne lampen står ennå i båten.

Det viste seg at båten har vært eiet av

samme familie siden 1963. Båten er særdeles velholdt, og Perkins motoren går fortsatt.

Det må nevnes at Rolf Hasle, som fikk bygget denne båten, var ansvarlig for all trafikk til Sverige med flyktninger under 2. verdenskrig, og det var nok i denne perioden at han ble kjent med båtbyggerne i Ormestad, og overlot byggingen av båten til dem. Han hadde lært å stole på folkene i Ormestad.





Verktøy fra Ormestad båtbyggeri





Tore Jørgensen og Per Angell-Hansen ser på dokumentasjon og gamle bilder



Telefoner: 1166 - 2082 - 1145 - 1445

Harald A. Isaachsen

Kull - koks - ved - cinders - bunkers
Detalj og i ladninger
Telegramadresse: «Arnolds»

Tønsberg, den 16. august 1951.

Ormestad Båtbyggeri,
S a n d e f j o r d.

Kan De levere meg
en ca. 25 fot lang og 7 fot bred motorskrog
innen 15/3-51 ?

Eventuelle detaljtegninger sendes senere.

Jeg har en 15/35 HK Penta.

Imsteseende Deres svar, tegner

ærbødigst

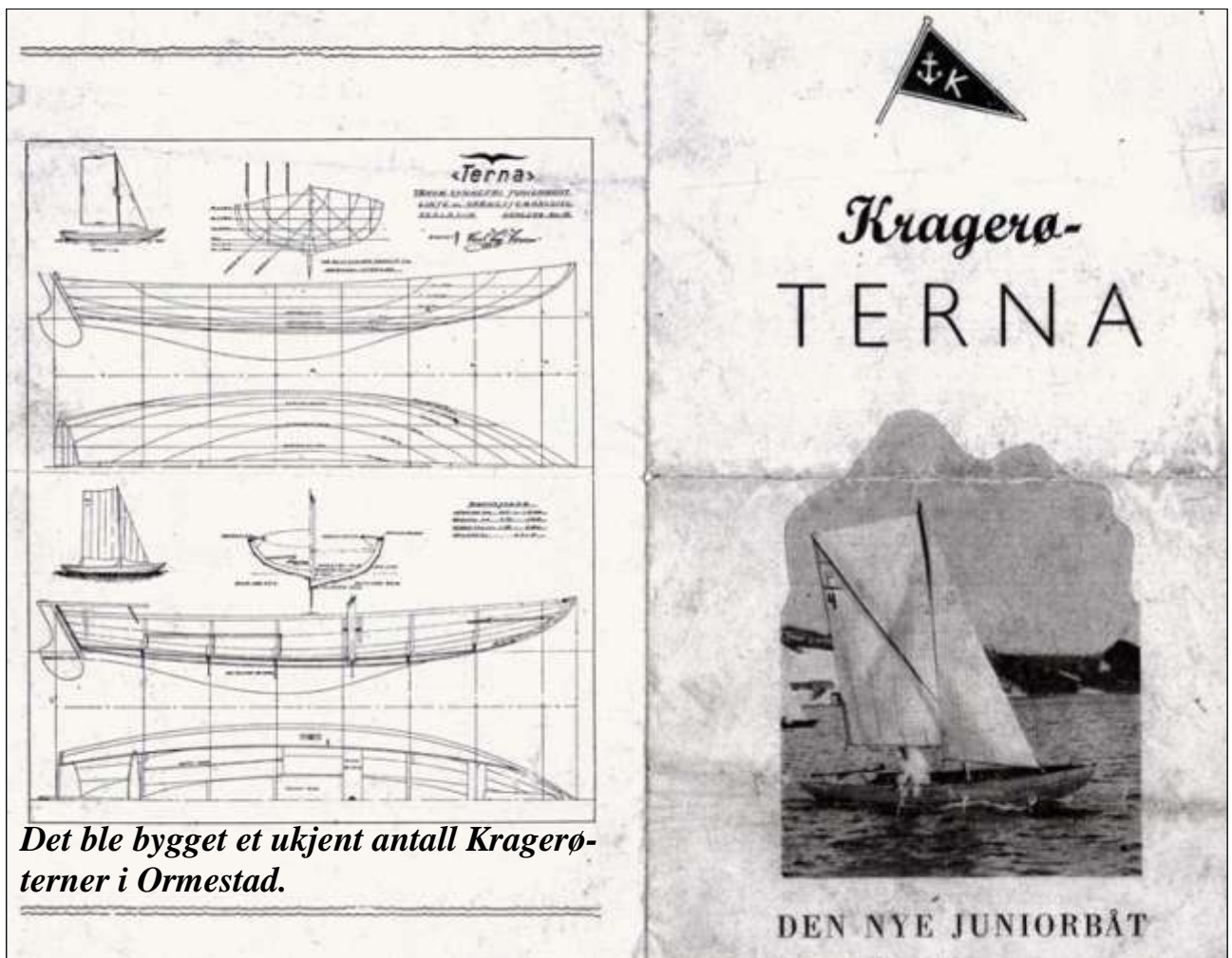
Harald A. Isaachsen

*Har ennå Deres
bygg. motorbåt 1916/17
23x6*

I brev av 16. august 1951 får Ormestad Båtbyggeri forespørsel fra Harald A. Isaachsen fra Tønsberg om båtbyggeriet kan levere en ca 25 fot lang og 7 fot bred motorskrog. Båten ønskes levert innen 15. mars 1952. Detaljtegninger kommer senere, og han oppgir at han har en penta

motor, som kan monteres.

Slike henvendelser, fikk nok båtbyggeriet tilsendt mange av. Men det som er litt morsomt ved henvendelsen, er at det er en på skrift på brevet, påført med penn, hvor det står: "Har ennå Deres bygg. motorbåt 1916/17, 23x6 fot". Altså en for-



nøyd kunde, som kommer tilbake med ønske om å få levert en ny båt.

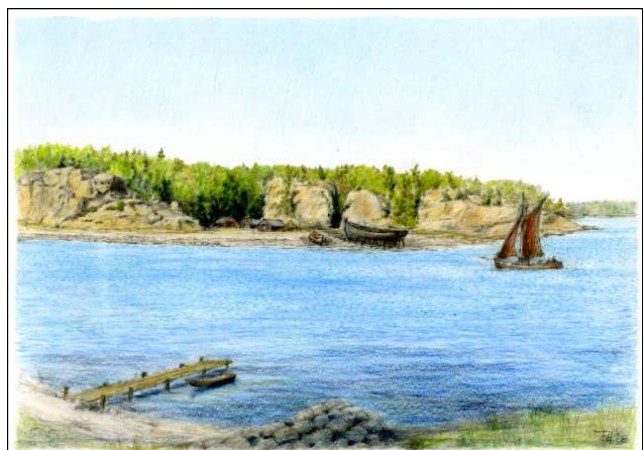
Påtegningen er en bekreftelse på at det ble levert motorbåter til Tønsberg fra dette båtbyggeri i perioden båtbyggeriet var i drift i Fjeldvik.

SLUTTEN

På slutten av 40 tallet var aktiviteten i Ormestad nedadgående. Jørgen begynte å bli gammel, og det var Torbjørn, som dro lasset alene. Riktig nok hadde de i flere år hatt en ansatt på båtbyggeriet. Han het Kristiansen, og var fra Tangen. Det har ikke vært mulig å finne ut når han sluttet. Uke 26 1952 melder Torbjørn seg inn i foreningen på A/S Framnæs Mek. Værksted. Han har nå tatt jobb som båtbygger, og båtbyggervirksomheten i Ormestad er avviklet.

Riktig nok fortsetter Torbjørn med noen

reparasjoner av båter og noe båttopplag, men nå er det som hobby å regne. Det fortelles også at det i det i denne perioden ble bygget noen prammer i båtbyggeriet. Dette var prammer, som kundene bygget selv, med god hjelp og veiledning fra Jørgen. I 1962 dør Jørgen, 87 år gammel og båtbyggeriet i Ormestad blir revet samme år. I 1974 dør Torbjørn, all virksomhet knyttet til Ormestad båtbyggeri er borte.





KVERNHUSLØKKA

Det gamle huset på Kvernhusløkka, som ble bygget på 1850 tallet, har huset

mange generasjoner. Huset ble etter hvert svært dårlig, og ble revet. Det var nå bygget et nytt hus på eienommen, hvor Torbjørns kone Tordis og sønnen Tore skulle flytte inn,

men Tordis døde dessverre før huset var ferdig og fikk ikke oppleve å flytte inn i det nye og moderne huset.



Torbjørn, Jørgen, Thorvald, ukjent



Tre generasjoner, fra høyre Tore, Thorbjørn, Jørgen, og en ansatt (Kristensen)



Forfatter Per Angell-Hansen og Tore Jørgensen



Bildet fra Amerika, der de har kjøpt seg en grammofon som de tok med hjem og som finnes i dag. Det samme gjelder båtmodellen som herren til høyre holder





Bildet er antagelig tatt i Amerika og viser fire båtbyggere, ref. jakkemerke av en båtbyggerøks på frakkene



Fra virksomheten i båtbyggeriet på Fjeldvik



Historien om Ormestad båtbyggeri er samlet og skrevet av Per Angell-Hansen i Gokstad kystlag. Han ønsker å takke Tore Jørgensen, siste generasjon av familiene fra Ormestad, samt Sandefjord museene for lån av historiske bilder fra båtbyggeri og av båter bygget der.

Kilder:

Sandar, bind 3

Sandefjords Blad 1916, 1918 og 1921

A/S Framnæs Mek. Verksted 1898—1948

Norges Handel-Sjøfart og Industri

I tekst og bilder. Sandefjord. Utgitt 1914

Sandefjordmuseene

Layout Yngvar Halvorsen

Utgitt av Gokstad kystlag, Sandefjord





Utgitt av Gokstad kystlag