

Om Framnæs ferja i Sandefjord



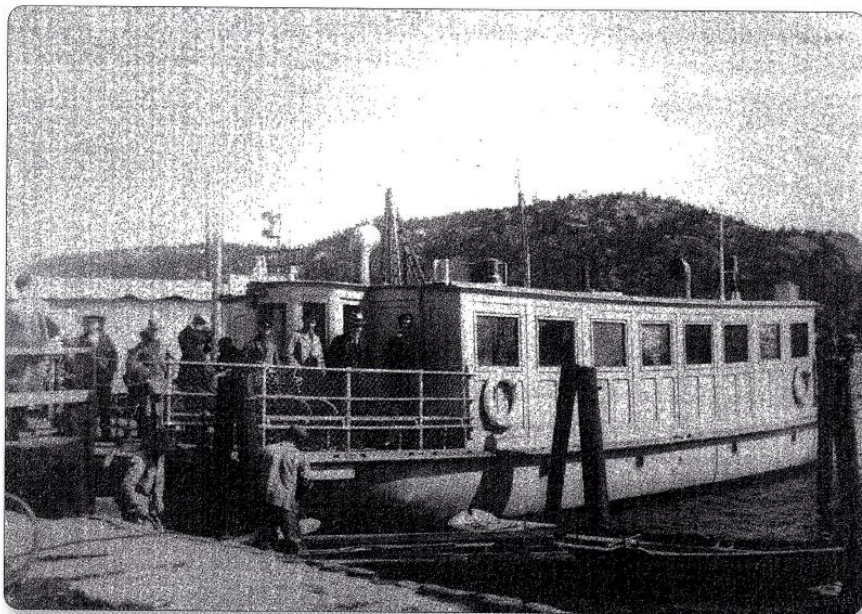
En passasjer og billettøren på Framnæs II.

I forbindelse med oppslag om Omibusfart i forrige nummer av Rutebil, kunne det være naturlig med en liten historie om ferja "Framnæs 2". En ferjerute som fikk skarp konkurranse av Omnibusfart.

Et fast innslag i Sandefjords havnebilde i årene 1921 til 1957, var Framnæs-ferja, "Framnæs 2". Den gikk i rute mellom Huvik, der Framnæs mekaniske verksted, Sandefjord Flytedokker og Framnæs Skipsverft hadde bygd båter siden 1816, og ved årsskiftet 1800/1900 hadde 250 ansatte, senere godt over 1000. Spesielt på sommerstid da hvalflåten ble gjort klar for en ny sesong i sørisen, kunne det være mange ansatte her.

TEKST: THOR RICHARD TEIEN

Framnæs II setter passasjerer i land.



"Framnæs 2" etterfulgte i sin tid DS Huvik og og DS Huvik 2 som kunne ta med henholdsvis 34 og 75 passasjerer. Disse småfergene hadde hatt dampmotorer på henholdsvis 3 og 8,5 hk, mens "Framnæs 2", som ble bygd ved Framnæs mek. verksted, kunne ta 182 passasjerer og i sin tid var verdens største elektriske ferge. Strekningen den tilbakela, var på 900 meter hver vei, en tur normalt på 6 minutter, men som når isen var på sitt vanskeligste, kunne ta opp til tre timer. Avgang var hver halvtime.

Elektrisk drift

Batteriene på fergen ble ladet hver dag mellom kl.12. og kl.14. og om nettene. I 1933 ble de elektriske motorene skiftet ut med dieselmotorer. "Framnæs 2" var 68 fot lang og 17 fot bred, og hadde en bemanning på 2, føreren og billettguttene, ofte kalt "størrmann". Fergen hadde likedannet baug og hekk og en propell i hver ende. Føreren hadde plass i styrehuset hvor han "styrte fergen og regulerte maskinens fart og drift av den ene eller andre propellen".

Billettpris

Billettprisen både for voksne og barn var 10 øre i alle år fra 1902 til 1957.

For dem som brukte fergen hver dag, var den 5 øre. Veistrekningen mellom de to fergeleiene, som på folke- munne lå i Brooklyn (Huvik) og New York

(Sfj. Havn), var det mellom 3 og 4 km, og dessuten kaldt og guffent på vinterstid, ofte sølete og vått. Allerede kl. 6 om morgnen begynte arbeidsfolkene på Framnæs sin gjerning, og etter hvert som fergene ble større og større, ble arbeidsdagen lettere for dem.

Skipskatten Julius

En av dem som kjente Framnæsferja best, er pensjonert fiskehandler Thor Berrgren. En av hans mange gode historier, er om katten Julius. På begynnelsen av 20-årene gjennomførte den daglig sin fergereise fra Huvik inn til byen der den straks bega seg til Berrgrens fiskebar, som den gang bare lå

noen få meter fra fergeleiet i byen. Be-tjeningen og Julius var gode venner, og de sviktet aldri sin matfrier. Med halen til vers og en flott fisk i munnen fant den seg en god og rolig plass på bryggene, egnet for dagens festmåltid. Så var det tid til en liten blund, før den ruslet tilbake til ferja igjen. Så var det å være skipskatt i 8 minutter, før den nok en gang var hjemme på Huvik, hoppet i land og sikkert klar til noen nattlige eventyr før den neste morgen la veien til fergeleiet, en tur til Berrgren og et nytt festmåltid.