

# Kortfattet historikk vedkommende Langesund Mek. Verksted

Skrevet av Skipsreder H. P Jacobsen<sup>1</sup>



**Skipsreder H.P. Jacobsen, grunnleggeren av Langesund Mekaniske Verksted**

## Forord

Ut fra teksten nedenfor går det frem at denne kortfattede historie er ført i pennen av Skipsreder H. P. Jacobsen fra Langesund.

Historien er overlevert til Langesund og Omegns Sjømannsforening arkiv av Jan Næss og er H.P. Jacobsens egen beretning om utviklingen ved Langesund Mekaniske Verksted. Dokumentet er også i Unni Mørks eie. Unni Mørk er H. P. Jacobsens barnebarn og har i samtaler med undertegnede i Sjømannsforeningens lokaler gitt sin fulle støtte til å publisere hennes morfars egen beretning om verkstedet i Langesund.

Det er referanser i dokumentet som tyder på at det er skrevet i 1942. Da var H. P. Jacobsen 89 år gammel. Utdrag av historien er tidligere publisert av Jac Lund-Tangen i boken "Fra Langesunds historie" og i Grenland Offshore bok "Fra skipsveft til offshoreverksted".

Langesund og Omegns Sjømannsforening ønsker imidlertid å gjøre hele historien tilgjengelig og presenterer derfor originalhistorien på våre hjemmesider i den form vi har fått den overlevert. Hans. P. Jacobsen var med å starte Langesund og Omegns Sjømannsforening i 1925 og var medlem av foreningen frem til 1938.

Langesund 5. mai 2010  
Knut Bjerke  
Leder for historisk arkiv

---

<sup>1</sup> **H.P. Jacobsen var født i Langesund i oktober 1853 og døde i Langesund i januar 1958. Han var således nærmere 105 år gammel da han gikk bort.**

Optegnelser i Riksarkivet viser at skibsbygging, bygging av såvel alminnelige lasteskib som krigsskibe kan, for Langesunds vedkommende, føres århundrer tilbake i tiden. Av disse optegnelser sees bl.a. at der i året 1535 av to skienborgere blev bestilt et lasteskib på 200 lester – ca. 400 register tonn, noget som viser at når verftet kunne påta sig å bygge et for den tid så vidt stort skib, måtte det allerede den gang ha eksistert i lengre tid.

Av krigsskibe nevnes bl.a et såkaldt defensionsskib på 218,5 lester med en bestykning av 42 kanoner og en besetning på 100 mann, som blev bygget i Langesund i 1674. Videre Tordenskjolds "Løvendals Galei" der blev bygget omkring 1710.

Ved en enkelt leilighet fikk verftet bestilling på 6 – 7 mindre krigsskibe, såkalte "kapere" med en bestykning av 5 kanoner og en besetning på 50 mann. Skibene skulde leveres med 4 ukers mellomrum, hvilket viser at bedriften ikke har vært så ganske liten. Kanonene blev levert av Fritzøe Verk, Larvik, men for øvrig blev skibene visstnok levert fullt utstyrt fra verftet. Dette var i 1711.

Når det videre opplyses at Langesund omkring den tid eller mulig litt senere, hadde en seilskibsflåte på mellom 30 og 40 skib vil der forventes at der på dette området må ha vært adskillig liv og rørelse på stedet i gamle dage.

Men tidens omskiftelser har medført at da undertegnede sammen med Apoteker Hegge<sup>2</sup> i 1898 overtok Langesunds byggegrunn der også inkluderte de gamle skibsverfter på begge sider av Kongshavn, hadde det lenge vært dårlige tider for skibsfarten. Verst stillet det sig for seilskibene der etterhvert blev utkonkurrert og fortrenget av maskinkraften.

Ved forlis, avrigging til lektere og opphugging gikk det stadig tilbake med seilflåten, der for den overveiende del bestod av treskibe. Følgen var at der blev lite eller intet å gjøre ved de gamle treskibsverfter, og verftet i Langesund hadde arbeidet ligget omtrent helt nede i flere år. Dette var omstendigheter som ikke skulde friste til å gjenoppta en virksomhet som vi forutså før eller senere måtte omlegges eller helt nedlegges.

Men vi hadde kjøpt eiendommen for lånte penge der skulde forrentes og vi måtte forsøke å få dem til å gi noe inntekt. Jeg blev derfor straks enig med apotekeren, der var en virkelysten mann, om å sette verftet på Smietangen der var nokså forfallent, i driftsmessig stand for å forsøke å få noe arbeide i gang der snarest mulig.

---

<sup>2</sup> Apoteker Hegge ble utnevnt til Æresmedlem i Langesund og Omegn Sjømannsforening den 26. november 1927

Efter å ha ansatt en arbeidsformann, H. H. Hansen fra Ekstrand, der flyttet til Langesund, og fornyet det utslitte materiell, blev arbeidet satt i gang på efteråret 1898. Det fortsatte for felles regning til 1902 da jeg kjøpte eiendommen og overtok driften for egen regning. Denne blev da noe omlagt idet jeg bl.a innførte full arbeidsdag året rundt. Videre lot jeg opføre et større båtbyggeri og ansatte en båtbygger som verftsformann. Det blev i årenes løp bygget bl.a en mineutlegger for marinen, en toldkrysser til Fredrikstad, to 150 tonns lektere for Norsk Hydro, en del fiskeskøiter hvorav to større beregnet på Nordsjøfiske, en 6m seilbåt, samt diverse mindre motorbåter.

Det var i den første tid bra tilgang på arbeide, men efterhvert blev det mindre av skibsreparasjoner eftersom seilflåten blev redusert, og jeg innså at dette arbeidet snart vilde ta helt slutt.

Under samarbeide med apotekeren blev spørsmålet om anlegg av et mekanisk skibsverft drøftet, og vi hadde også i den anledning en konferance med en ingeniør som vi fikk til å lodde op og beregne anlegg av en større slipp på nordsiden av Smietangen, - men lenger kom det ikke. Jeg kunne dog ikke opgi tanken og hadde jevnlig en annonce gående i et Oslodagblad for å søke å finne en på området erfaren mann med nogen kapital som vilde interessere seg for saken. Der meldte seg også en del, tilsynelatende habile folk, men nogen kapital kunde ingen av dem skaffe.

Tiden gikk, og imidlertid hadde jeg sammen med kemner og dampskipsekipeditør Hans Jacobsen begynt med litt skibsrederi der efter hvert hadde utviklet seg så at vi nogen år før forrige verdenskrig brøt ut, foruten en del seilskibe, også disponerte nogen mindre dampere. Dette ledet igjen til at jeg kom i direkte personlig kontakt med forskjellige verksteder hvor jeg til dels måtte oppholde mig lenge av gangen for å tilse reparasjon og dokking av båtene. Ved Moss Verft og Dokk hadde jeg således flere ganger hatt slike opphold, og herunder kom jeg til å drøfte anlegget av et verksted i Langesund med verksmesteren der, ingeniør Kristiansen. Disse drøftelser ledet tilslutt til at han lovet å være behjelpelig med starten og overta stillingen som driftsbestyrer i tilfelle vi kunde få tegnet den nødvendige kapital, men delta med sådan kunde han dog ikke love. Kristiansen var en mann i 40-årsalderen med lang erfaring som verkstedsmann og hadde i flere år fungert som verksmester ved verkstedet i Moss, der var en ganske stor bedrift så vel hva skibsreparasjon som nybygging angår.

Det var derfor all grunn til å tro at han skulle være skikket til å lede en bedrift som den påtenkte, og jeg betraktet avtalen med Kristiansen som et lite skritt mot målet:

“Et tidsmessig skibsverft og skipsbyggeri i Langesund”.

Efter dette blev jeg enig med Hans Jacobsen om at vårt firma Jacobsen & Co. Skulde sette seg i spissen for dannelse av et aksjeselskap basert på overtagelse av det gamle skibsverft på Smietangen, og utvide denne bedrift til også å omfatte mekanisk verksted, spesielt i skibsbransjer.

Men det viste sig dessverre snart at det ikke var så ganske lett å få tegnet tilstrekkelig kapital selv til en ganske liten bedrift som det foreløpig kun kunde bli tale om. Efter mye strev fikk vi dog samlet rundt kr. 70. 000,- hvorav vi selv, så vidt jeg erindrer, tegnet omkring tredjeparten, og kommunen kr. 15.000,-. Det siste beløp blev senere efter forhøielse av aksjekapitalen tilbakebetalt.

Det nye selskap blev konstituert og trådte i virksomhet våren 1914 med Kristiansen som teknisk leder under kontroll og tilsyn av Jacobsen & Co. Kr 70, 000,- var ikke mye å rutte med, men vi måtte jo innrette oss derefter. Elektrisk kraft hadde vi ennå ikke fått til stedet så vi måtte anskaffe en 40 hestekrefters motor til drivkraft. Båtbyggeriet blev tatt i bruk og innrettet til maskinverksted, og et lite plateverksted i forbindelse med en spanteplan tilbygget dette. Maskiner, til dels, brukte, blev anskaffet til i den utstrekning midlene tillot, men det sier sig selv at det hele blev nokså primitivt.

Arbeidet med reparasjoner av seilskibe var noget av det første det nye selskap fikk befatning med; men der meldte sig snart også annet arbeide, bl.a bygging av jernlektene samt klassifisering av Jacobsen & Co. S skibe så langt denne kunde utføres uten dokking. Men vanskelighetene uteblev ikke.

Det er en livsbetingelse for enhver bedrift å ha dyktige arbeidere, ikke minst under starten. Og av treskipsarbeidere hadde vi også sådanne på stedet; men derimot ingen mekanikere eller jernarbeidere. Det var heller ikke lett å få slike utenbys fra, og til trods for stadig annonsering meldte det sig få eller ingen brukbare folk. Det var også vanskelig å skaffe innflyttere husrum.

Under disse omstendigheter kan jeg gjerne si at situasjonen var helt fortvilet, og det gjorde ikke forholdene bedre da Kristiansen sa op sin post for å gå inn som besiktigelsesmann i sjøkontrollen. Som sin efterfølger hadde han anbefalt en ingeniør fra Oslo som tiltrådte stillingen, men det viste seg at han hadde liten eller ingen erfaring i skibsarbeide og han sa selv opp etter å ha fungert i et par måneders tid. Vi forsøkte også et par andre som hadde meldt seg efter annonsering, men som viste seg helt uskikket og måtte sies opp etter kort tids forløp.

Det var alt annet enn hyggelig dage for mig der hadde den lite misundelsesverdige stilling å skulle kontrollere og lede bedriften, men vi slet oss da gjennom på et vis: og til trods for vansker, mangel på virkelige fagarbeidere, dårlig maskineri, og utilstrekkelig drivkraft, greide vi da i løpet de halvannet år tid før Tokheim blev ansatt, bl.a. å reparere og

klassifisere 9 dampskibe samt bygge to jernlektere, hvorav den ene med dekk og av størrelse på 150 tonn dw. Hertil kom reparasjoner av en del seilskibe.

Av dampskipene disponerte de 6 av Jacobsen & Co., nemlig "Flugt", "Union", "Munter", "Courier" og "Evara", samt passasjerbåten "Ryvingen". De andre var skienbåtene "Bandak" og "Finn" samt "Langesund".

"Ryvingen" og "Langesund" tok vi opp på egen slipp som jeg hadde lagt fundament til før det nye selskap overtok bedriften, men de øvrige måtte dokke ved andre verksteder. Vi gjorde dog det kunststykke å løfte akterskipet på "Union" (800 t dw) så høyt at hylse og propell kom over vannet så akselen kunde forsynes med beskyttelsesboks.

Det vil fremgå av det foregående at verkstedet var kommet i alle fall et stykke på vei da Tokheim ble ansatt i 1916, og det er derfor uriktig når dette årstall står angitt som startår på verkstedets inngangsport.

Som treskipsverft skriver det sig antagelig fra det 14de. århundrede eller kanskje helt fra vikingtiden. Av Snorre Sturlasons saga får vi i hvert fall vite at Slottunes som var stedets navn i den tid, var en søkt havn av vikingene under sine ferder langs den norske kyst.

Men tilbake til hva der videre passerte. Jeg hadde i årenes løp hatt god anledning til å se å studere driften ved de forskjellige skibsverksteder, og var klar over hva der måtte til for at verkstedet i Langesund skulde bli et tidsmessig anlegg.

Først og fremst en større ophalingslipp eller helst dokk, videre utbygging av skibsbyggeriet, moderne maskiner, mer drivkraft, beboelsesleiligheter for arbeidere og funksjonærer og sist men ikke minst mer kapital og en habil mann med den fornødne tekniske utdannelse og erfaring som leder.

Tokheim ble ansatt som driftsbestyrer. Før vi fikk noget i stand i Langesund hadde Jacobsen & Co. Flere ganger hatt båter til reparasjon ved verkstedet i Porsgrunn, og herunder var jeg blitt kjent med driftsingeniøren der Samson Tokheim. Jeg kom til å søke ham for å få opplysning om en marineingeniør fra Horten og samtalen endte med at herr Tokheim tilbød sig å overta stillingen som driftsbestyrer ved verkstedet i Langesund.

Tilbudet kom noget overraskende på mig da mannen jo hadde en bra stilling der han var, men jeg hadde fått så vidt kjendskap til ham at jeg var klar over at jeg her hadde funnet en brukbar mann, og uten nogen større parlamentering slo jeg til med en gang. Herr Tokheim var da i sin beste alder med god teknisk og praktisk utdannelse så vel innen – som utenlands, og som det senere viste sig, en arbeidskraft av de sjeldne. Han tiltrådte stillingen på foråret 1916.

Vi var da midt oppe i verdenskrigen og forholdet med hensyn til å skaffe dyktige fagarbeidere var om mulig enda verre. Men heldigvis lykkedes det Tokheim å få med sig en del fagfolk fra verkstedet i Porsgrunn, og dette var til uvurderlig hjelp.

Krigssituasjonen medførte at pengemarkedet var blitt nokså rummelig, og med støtte og anbefaling av Jacobsen & Co. Der ved den tid hadde relativt store beløp innestående så vel på egne som på skibenes konti i Skien og Oplands Privatbank, oppnådde verkstedet å få en ganske stor kassakreditt i denne bank, som det trengtes også.

Jeg hadde lovet Tokheim å utvirke at han fikk frie hender så langt kreditten strakk sig og det skal jeg si at han forstod å benytte seg av. Den store slipp på Skarpernord som var noget av det første der blev gått i gang med, var kalkulert til kr. 300.000,-, men kom på over det dobbelte. Nytt maskin- og kjeleverksted, nye maskiner, og utvidelse av skipsbyggeriet m. v gikk til sammen op i så store beløp at banken fikk betenkeligheter og forlangte at verkstedets direksjon skulde stille personlige garantier for videre kreditt. Det dreiet sig om en halv million kroner, og da vi ikke var millionærer nogen av oss, var det ikke uten betenkeligheter vi gikk med på bankens forlangende. Men det var ingen vei utenom hvis ikke det hele skulde stoppe op, kanskje for godt.

Vi hadde dog et håb om at når anlegget blev fullt utbygget og i konkurrancedyktig stand, at det til avlastning av løsgjelden skulde lykkes ved nytegning å få utvide aksjekapitalen eller få et fast pantelån på eiendommen, noget som heldigvis også viste sig å slå til. For mitt eget vedkommende måtte jeg garantere for kr. 100.000,-.

Heldigvis har det hele utviklet sig slik at verken banken eller verkstedets styre som sådant ved denne garanti fikk noget tap, men det samme kan dessverre ikke sies om aksjonærene der hittil i de forkløpne 25 år ikke har fått nevneverdig utbytte. Men det for tjenes som en trøst at bedriften utvilsomt har vært en god støtte for stedet.

Når resultatet ikke er blitt annerledes skyldes det for en stor del tap på de første nybygninger, dels ved gale kalkyler og dels ved upåregnede stigninger i materialpriser. Hertil kommer den stadige utvidelse av anlegget der i årenes løp har andradd til hundretusener, som vesentlig er belastet driftkontoen.

Efter siste års regnskap og status (1941) ser det imidlertid ut som om stillingen har rettet sig betydelig., så aksjene for tiden må sies å ha en viss verdi og vil forhåpentlig i den nærmeste fremtid komme til å gi utbytte.

Jeg har foran understreket ordene: med støtte og anbefaling av Jacobsen & Co. Med støtten siktes til at så vel Hans Jacobsen som jeg, for ikke å svekke verkstedets kreditt og til trods for at vi var på det rene med at Skiens og Oplands Privatbanks stilling var høist usikker,

lot våre innskudd i banken bli stående, og følgen blev at vi begge ved bankens fallitt led store tap.

Det var også en god støtte for verkstedet i den første vanskelige tid at det fikk alle reparasjoner på Jacobsen & Co.s båter. Alt blev utført etter regning, og disse regninger var ofte efter Tokheims ankomst temmelige "blodige". Det dreier sig nok om nogen hundre tusen som verkstedet i årenes løp har innkassert for reparasjoner av firmaets båter. Sluttlig skal bemerkes at nogen personlig fordel av min befatning med verkstedet har jeg ikke hatt, hvilket oppstillingen nedenfor viser:

Kjøp av Smietangen i 1902	Kr. 25.000,-
Påkostet eiendommen	kr. 10.000,-
Kjøp av aksjer og nyttegning av aksjer	<u>kr. 22.500,-</u>
Til sammen	<u>kr. 57.500,-</u>
Mottatt for verftet	kr. 25.000,-
For huset, nybygget, brygge og havneanlegg	kr. 15.000,-
Solgt aksjer for	kr. 15.000,-
Kasseunderskudd	<u>kr. 5.000,-</u>
	<u>Kr. 57.500,-</u>

Hertil kommer bort imot et par års arbeide som leder av bedriften uten nogen som helst godtgjørelse.

"Baldershage" i juni 1942

Noget om våre dampskibe:

"Terneskjær" blev bygget ved Langesund Mekaniske Verksted i 1918. Kontrakten blev kjøpt for 1 100 000,- av et Oslo-firma. Efter leveringen fra verkstedet blev båten sluttet til franske befraktere for 6 måneder til en frakt av GBP 4.500,- pr måned, efter daværende kurs ca. kr. 85.000,-. I løpet av de 6 månedene gjorde "Terneskjær" 2 turer England - Nord Frankrike med kull, resten av tiden lå båten og ventet på lastetørn. Men franskmennene betalte hyren punktlig.

Av det foran nevnte tall vil det forstås at så vel skibspriser som frakter og like etter de nevnte krigsår var uvanlig høie, men så snart det hele et par år senere falt sammen, viste det sig at der til trods for den sterke ødeleggelse og reduksjon av handelsflåten allikevel var tilstrekkelig tonnasje igjen for behovet - foreløpig.

Dette blev en skjebnesvanger overraskelse for de mange redere der hadde nybyggingskontrakter med engelske verksteder for levering efter krigen. I disse kontrakter var der ikke stipulert nogen fast pris; men skibene skulde leveres til "Cost price" dvs., efter regning fra verkstedet. De fleste av disse kontrakter blev annullert mot store erstatninger til verkstedene.

*Det bør bemerkes at skipsreder Severin Skougaard har vært en god støtte for verkstedet i det han foruten å delta i garantien til Skien og Oplands Privatbank med en halvpart på kr. 250,000,- også tegnet et større beløp i aksjer ved utvidelse av aksjekapitalen.*

*Hans Petter Jacobsen*

*(sign)*