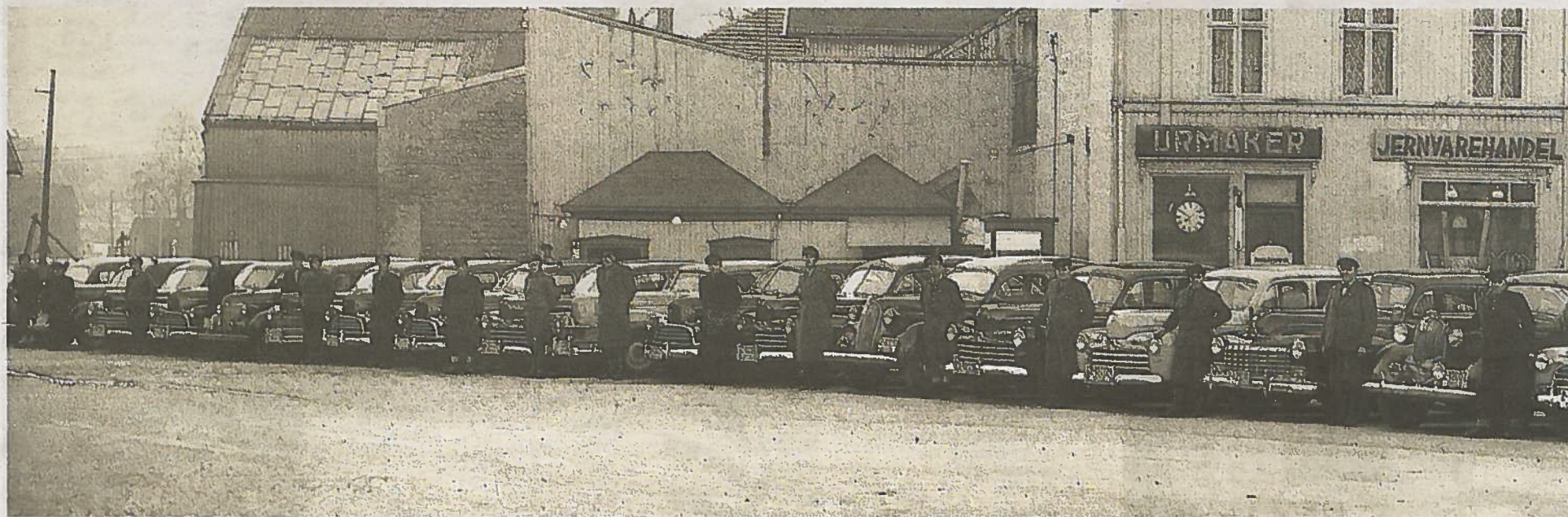


På Torvet med drosjer og sjå



SAMLET: Bildet taler for seg selv. Mange har sett det før, mange har ikke. Her er det nesten bare nye amerikanere. Bildet er fra slutten av førtiårene. Foto: Fra Tore Sandbergs samling. **UTLÅNT FRA SANDEFJORD LOKALHISTORISKE SENTERES BILDEBASE.**

Jeg er født rett under Mokollen i Øvre Lunden midt under 2. verdenskrig.

PER-ARNE BJUNE
redaksjonen@sb.no

Da jeg var omtrent fem år, fikk jeg ny trehjulssykkle som gjorde at min horisont til omverdenen ble utvidet. Etter hvert fant jeg ut at jeg kunne jo sykle ned til Torvet til butikken til bestefar og se på bilene på drosjeplassen som jo var «dollarglis».

Limt fast

Det jeg nå skal fortelle, har limt seg fast i en liten guttehjerne på fem-seks år. Det var 28 drosjer i Sandefjord da. Det visste jeg, for de var nummerert fra Z-12001 til Z-12029, men 26 manglet. Har aldri skjont hvorfor. En stor del av bilparken var fornyet i 1947. Det ble fornyet 23 av disse 28. Resten var førkrigsmodeller:

12001: Var en sort Chevrolet 1946, som senere ble erstattet med en mørkegrønn Hudson 1948.

12002: Var en Nash 600 med 82 hk. Den var avrundet bak og ble kjørt av en



FØRSTE MERCEDES: Til venstre den første Mercedes drosje i byen, deretter sannsynligvis en Ford, så tre De Soto. Alle sjåførene hadde lue med drosjemerke. Send oss navnene hvis du kjenner dem. **FOTO: FRA TORE SANDBERGS SAMLING. UTLÅNT FRA SANDEFJORD LOKALHISTORISKE SENTERES BILDEBASE.**

mann som het Mikkelsen eller «Lava» som han ble kalt fordi han kjørte på lavgir. Folk kunne nesten gå ved siden av bilen når han kjørte.

12003: Var en 7-seter, sort De Soto 1947.

12004: Ford 46-mod. Lys grønnr.

12005: Ford 46-mod. Sort.

12006: Ford 46-mod. Rød. Eierne var ikke flink med bilen. Stadig var det nye småbulker og riper. Husker at det aldri ble rettet ut.

12007: Ford 47-mod. Den var stålgrå. Flott bil.

12008: Chevrolet 46-mod. Sort. Hvordan visste jeg forskjell på en 46 og en 47-mod. Chevrolet? Jo, det var nem-

lig en ekstra bred sideliste på 46-modellen og et større navneblem i grillen. Det kom ikke noen 47-modeller senere heller.

12009: Var en Chevrolet 46 med en pen mellomblå farge.

12010: Kan jeg bare huske var på en nyere Ford fra først på 50-åra.

12011: 7-seter sort. De Soto.

12012: Hvit Ford 46-modell. Sjelden med hvite biler den gang.

12013: Sort 46-mod. Ford

12014: De Soto flott, kremgul 47-mod.

12015: Grå 47-mod. Dodge. Han var ikke flink til å passe på bilen sin, syntes en bilgæren 5-6-åring.

12016: Rød 46-mod. Ford.

12017: 47-mod. Dodge eller Plymouth. Ikke blank i lakken.

12018: Lys blå Ford 46-mod.

12019: Gammel 37-mod. Dodge. Kjørt av Karl Moe. Karl var fast sjåfør for bestefar når han skulle besøke familien til farmor på Ringerike. Da ble han kjørt av Karl Moe, som måtte vente til han skulle hjem igjen. (Han måtte ha god råd bestefar).

12020: Husker bare at han het Hilsen. (Merkelig navn, synes jeg da).

12021: Var en sort Chevrolet fra før krigen, med en rød stripe langs sidene. Var den første drosje jeg ble kjent med da eieren Harald Hansen bodde i nærheten hjemme i Øvre Lunden, måtte sykle forbi der for å komme til bestefar. Da var det fristende å «lukte litt».

12022: Kan ikke huske denne dessverre, bare at eieren het Moe.

12023: Mørk rød Ford Mercury mod. 48. Flott vogn.

Alle sjåførene kalte bilene sine for «vogna mi».

12024: Chevrolet. Grønn. 46-mod.

12025: Sort Chevrolet.

12027: Grå Dodge 1947-mod.

12028: Gammel Dodge 1938 lang modell, sort. Litt lengre enn nr. 19.

FØROGNÅ



fører



12029: Ford blå 46-mod. Ikke pent holdt. Hørte noen si den hadde dårlige «snøbbers». Ikke visste jeg hva dette var. Bilen var noe «sigen» på høyre side i fronten. Så også støtfangeren hang litt skjevt. Noen sjåfører sa: Nå må du se og skifte «snøbberse» da. Senere har jeg skjønnet at dette var støtdemperne, så da så.

Første Mercedes

Dette var før biler fra Korea og Japan kom til Norge. Kan også huske at senere midt i 50-åra da den første dieselbilen kom til plassen, en Mercedes 170. Rart å tenke på åssen de rista på tomgang. Merkelig synes jeg.

Harry Løvheim på nr. 13 var den som kastet lua mi opp på en 46-mod. Ford. De var jo så høye disse Fordene. Så jeg måtte pent vente på at han fikk tur, for da blåste den av. Men når plassen var full av ledige drosjer fra Fønix til Laureng Larsen, var det langt mellom turene. Husker senere når radio-telefonien kom i bilene, det var stort å stå på utsiden og se inn av et åpent vindu til telefonmannen Røssholt og inn i «røykeriet» til sjåførene og fikk med meg samtalen med bilene. Tenk å kunne snakke med bilene helt til Kodal, da, og uten ledning. Ja det ble en mye lettere hverdag for sjåførene. Husker en sjåfør som før telefonen kom, hadde levert en passasjer på Tveitan og



VENTER: Drosjemiljø ved Landstads plass, trolig venter de på kirkefolk etter konfirmasjon e.l. Ole Kval og Harry Løvheim er med på bildet, de andre ukjente - send oss gjerne tips hvis du kjenner noen.

FOTO: SIGURD ANDERSEN. UTLÅNT FRA SANDEFJORD LOKALHISTORISKE SENTER'S BILDEBASE.

kjørte tom tilbake. Kom til plassen, fikk en ny tur med det samme. Han skulle hente på nytt på Tveitan. Ble så sinna at han kastet sjåførlua i bakken.

Fra 1966 begynte jeg selv å kjøre på fritida mi som «blåser». Navnet blåser kom som følge av at vi ekstrasjåfører kjørte bilene på lavere gir enn eierne gjorde, for de skulle spare på drivstoffet.

Husker godt de gamle taxameterne som måtte trekkes opp. Hendte jeg glemte å trekke opp klokka. Når det ble venting rundt omkring og klokka ikke gikk, fikk jeg ikke betalt for ventetida. (Det var mye venting før.) Passasjerene visste de skulle betale på taxameteret. Det var påslag kr. 1.20, og 10-ørene gikk fort når det ble kjørt på 4 takst på natten.

Snøvinterne var kjedelige med mye kjettingkjøring. Dette var jo før piggedekke kom. Så hendte det ofte tverrrenkene røk, og før en fikk stanset, kunne hele hjulbuen bli slått opp. På lørdagsnatta dukket ofte Hansemann Goller opp på plassen med sjåførlua og den flotte bilen sin og tok seg av kjøringa fra holdepllassen. Ulovlig, ja, men pytt pytt. Tror de fleste var glad for hjelpen. Det var mer enn nok med kjøring lell. Min første tur som «blåser» gikk fra jernbanen med 10-øres hakke til Mosserød, og turen kostet kr. 2.60.

Skolmerød

Svært mange er det nok ikke lenger som husker Herman Carlsens sagbruk i Skolmerødkrysset. 15. mars 1946 brant bedriften ned til grunnen slik vårt bilde dramatisk nok viser.

Trafikkskiltet i veikanten viser at sørover går Raveien til Larvik og Eidanger, vestover til de fem Solberg-gårdene, østover fire kilometer til Sandefjord og nordover til Oslo. For så vidt ingen dårlige opplysninger langs en av landets desidert viktigste og mest trafikkerte veier.

Et lignende skilt sto for øvrig plassert midt i det sørliggende Haukerødkrysset som av den grunn ofte ble påkjørt. Rundkjøringer var jo ikke vanlige i 1946.

Som de fleste kryss på denne tiden, hadde også Skolmerødkrysset sin nærbutikk. Den lå

utenfor bildekanten til venstre og ble drevet av familien Berg.

Navnet Skolmerød er utledet av ordet skolm som på gammelnorsk betyr noe som er kløftet. Hva dette kunne være på Skolmerød er det i dag ingen som lenger kan forklare.

Dagens bilde viser boligstrøket som etter hvert vokste fram der det var en branntomt i 1946.

**Tekst: Harald Fevang.
Foto før: Politarkivet.
Foto nå: Ragnar Iversen.**

Saker og ting som setter minnene i sving



Splint i Fjellvikbakken

Relativt sett unngikk Sandefjord de store krigshandlinger under siste krig. Men i desember 1944 falt et minelegger fly ned over Jahres Kjemiske Fabrikker. Det eksploderte, og direktør Felix Gunszt omkom. På våren 1945, og helt fram til 26 april økte flyangrepene i intensitet, men ingen menneskeliv gikk tapt, selv om det 2. Påskedag kom rundt 50 engelske fly inn over byen og senket flere skip. Denne bombesplinten ble våren 1945 funnet av Johan Ek.

**Tekst: Bjørn Kvarenes
Foto: Otto Aagesen**



Motorfergen «Spervik»

En gang et kjær forandring i havnebildet for noen. Firma A. C. Olsen oppretter fergesamband mellom Sandefjord og Strømsstad. Bygd som motorferge «Spervik» eller «Spyvik» på folke- munne, ved Trondheims mek. Verksted.

Begynte å sine turer over Oslofjorden i mai 1964. I 1967 ble det montert baugpropell. Solgt Rederi AB Eckerø Åland 25/4-67 og omdøpt «Roslagen». Blir forlenget med ca. 12 meter i 1973 ved et verksted i Bremerhaven, Tyskland. Var nær ved å synke i 1977 da et kjølevannsrør i maskinrommet sprang lekk. I 1988 blir hun solgt til Sociedade Portuguesa de Leasing i Portugal. Det nye navnet ble «Lusitania Express» og ble satt i fart mellom Portimao og Tanger. Reisen tok ca 10 timer en vei. Linjen legges ned året etter, og i 1992, går den i rute mellom byen Funchal på Madeira og Porto Santos. Så finner man den igjen på Kanariøyene, i Angola og deretter i Karibia. Videre skjebne foreløpig ukjent.

**Tekst: Ragnar Iversen
Foto: Privat arkiv**



SANDEFJORD LOKALHISTORISKE SENTER

på Pukkestad gard

Har du bidrag til denne siden?

Lev'er det i avisresepsjonen, m'rk. Lokalhistorisk senter. Bilder merkes med hvem, hva, hvor, når, og helst med en beskrivelse. Husk navn og adresse på utlåner. Har du elektronisk stoff, send det til sv-er-lu@online.no

Sandefjord Lokalhistoriske senters redaksjonsgruppe:

Sideansvarlig: Harald Fevang,

Bildeansvarlig: Bjørn Marum Olsen.

Medarbeidere: Sven Erik Lund, Ragnar Iversen, Bjørn Hoelseth, Dag I. Børresen, Gro Midttun, Svein Olav Løberg, Tor Skagun og Odd Galteland.

Kontaktperson:

Sven Erik Lund, tf. 928 27 154