

# Moped- generasjonen

Den første mopeden jeg husker jeg så i trafikken langs Raveien etter krigen var Reidar Veflings «knallert». Det var en sykkel med påmontert liten motor.

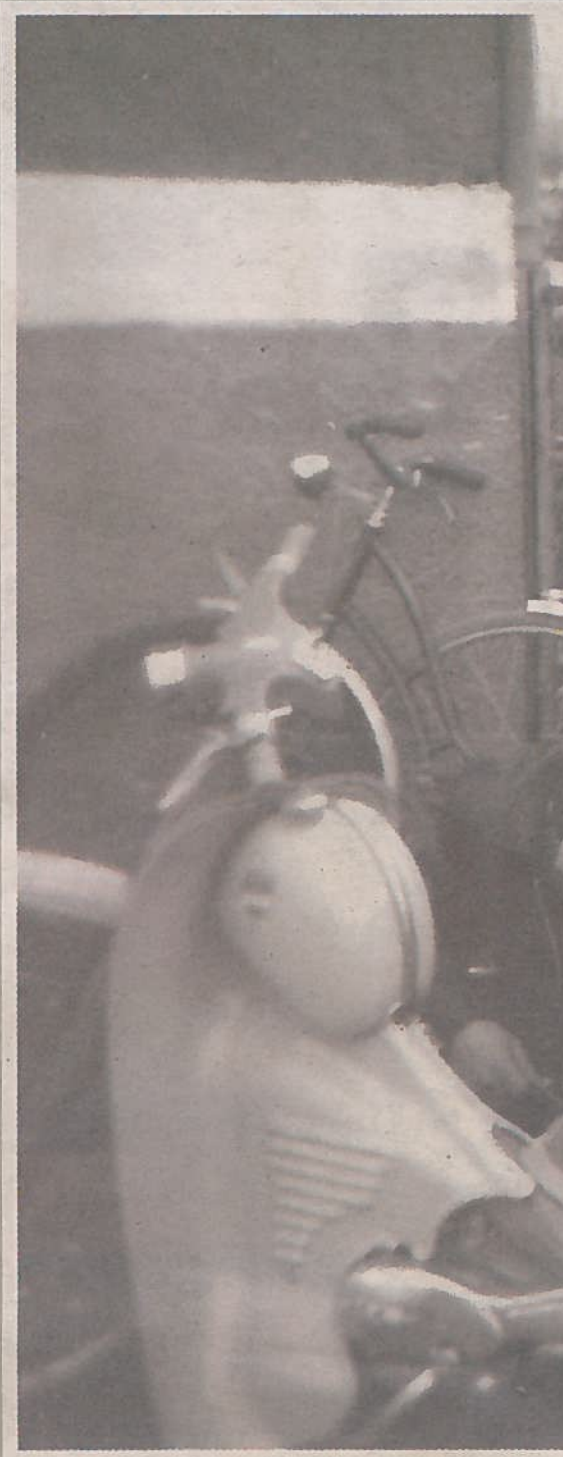
TEKST: HARALD FEVANG



Arve Clementz med sin eldste «knallert». FOTO: GRO MIDTTUN



Veteranene Niels Michelsen og Frank Eriksen har fortsatt glede av en gammeldags mopedtur på fritiden nedover Dølebakken og bortover Krokemoveien. FOTO: GRO MIDTTUN



Reidar Vefling var en av dyrlige Veflings sønner, som hadde tilhold enten på dyrligens bopel i Prinsensgate, på dyrligens pelsdyrfarm på Klinestad eller på dyrligens hesteoppdrett på Fokserød. Reidars «knallert» kunne gå lydløst når han bare trådde, men fri og bevare oss når motoren startet! Han kunne umulig ha eksospotte på farkosten den gang!

«Knallerten» ble aldri noen stor suksess på Raveien eller andre veier i førti- og femtiårene, men mopeden ble det da den kom for fullt i femtiårene. Alle som var over 16 år kunne kjøre moped uten sertifikat. Og vi

kjørte! Onkler kjørte på jobben i stedet for å sykle, men mest av alt kjørte vi 16- og 17-åringer både til Larvik og Tønsberg på lørdagskveldene. I byen var Gunnar Andresen, Per Magnus Henriksen, Helge Bergan og Johan Martin Hansen-Just noen av de ivrigste. På Haukerød kunne ingen slå Frank Eriksen.

17. mai 1960 ble ikke som noen andre 17. mai for noen av oss etter 1945. Den dagen reiste vi på mopedtur til Lifjell! I byen kunne de gå i tog så mye de ville. Vi ville være frie menn på veien. Og veien ble målet hele denne sommeren. Med telt og sovepose til

Haugastøl og Kinsarvik. Med primus og kasteslukstang levde vi på fisk og innkjøpt brød. En søndag kjørte vi Vestfold rundt. Store planer ble lagt og kartet over Danmark og Tyskland ble studert. Men det endte bare med en tur over fjorden og strake vegen østover til Sverige. Hvem hadde den gang hørt om fjerne byer som Åmål og Seffle, for ikke å snakke om Bengsfors?

Tempo-Lett sykkelene brakte unge gutter til nye verdener. Hvorfor ville ikke Norge være sammen med Sverige lenger enn 1905? Sverige hadde jo alt det vi ikke hadde i Norge.

## FØR OG NÅ







I 1959 kjørte Johan Martin Hansen -Just NSU moped. Her blir både han og farkosten synlig beundret i storfrikvarteret av Anne Grethe Holm og Kari Heistad. Det er pluggen som renses. Det var jo stadig rusk på den.

FOTO:  
HARALD FEVANG

Vi kjørte til cupfinalen i Oslo i 1959 der Sandefjord tapte. Vi kjørte til flystevne på Rygge i 1960 og to år senere ble både Kåre Nilsen og undertegnede kledd opp i Flyvåpnetts uniformer. Før det hadde Arne Gunnar Revfem, Mikael Klaveness, Jørgen Berg, Torgeir og Brynjar Gregersen gjort det utrygt for all ørret i indre Vestfold gjennom flere år med fisketurer til de mest bortgjemte vann øst og vest for Lågendalen. Med moped kom vi fram utenom alle veibommer.

Bare noen få fremmelige jenter kjørte moped. Vi

kunne i stedet la dem sitte på selv om det egentlig ikke var lov. Helst ble det bare noen korte turer. De skulle jo følges hjem! På slutten av moped-tiden måtte nok den vesle Sachs-motoren slite vondt. En tid gikk mopeden bare på andre gir. Da tok turen fra Oslo skrekkelig lang tid.

Siste turen for meg og min moped gikk med NSB fra Kongsvinger til Råstad. Det var etter endt militærtjeneste. Jeg mener å huske at en annen moped tauet meg hjem derfra.

## Hjertnespromenaden

TEKST: ROGER DAVIDSEN

FOTO: OTTO AAGESEN

Postkortet til venstre er fra 1908, og er hentet fra byens paradegate Hjertnespromenaden. Denne gata vokste frem etter 1868 da Sandefjord Bad kjøpte Hjertnes gård og begynte å selge tomter på nordsiden langs den nyanlagte «Hjertnesveien». Flere av byens notabiliteter fikk her sine villaer. Dette utviklet seg ganske raskt til Sandefjords svar på Champs-Élysées i Paris. Store villaer fra «sweitzerepokens» tid med store verandaer i glass eller tre i forgrunnen mot sør med drageornamenter. Flere av husene hadde utsmykning også rundt vinduer og på vannbord og vindskier. Hele bebyggelsen langs

«boulevarden» fikk et ensartet preg. Huset nærmest på bildet ble bygget av kaptein og skipsreder I. M. Bryde midt på 1870-tallet. I dag er dette huset og de aller fleste av de flotte villaene kun historie. De er erstattet av moderne leiligheter og forretningsbygg. På bildet fra 2010 ser vi så vidt sør-enden av Torget 1 som ble oppført i 1960.

Saker  
og ting  
som setter  
minnene  
i sving

## Krigsradio

TEKST: HARALD FEVANG

FOTO: GRO MIDTTUN

Denne radioen ble i sin tid inndratt etter ordre fra de regjerende myndigheter i Norge det vil si herrerne



Quisling og Terboven. Å lytte til nyheter fra London var straffbart under siste krig. Det var bare tyskere i Norge og medlemmer av partiet Nasjonal Samling som hadde lov til å ha radio i sine hjem. Akkurat denne radioen, som i sin tid ble tatt vare på av nazimyndighetene under krigen, ble i tida etter 1945 flittig benyttet til å lytte på barnetimen, gudstjenester, ønskekonserten og formodentlig hørespillet «Godaften, mitt navn er Cox», er tatt vare på av familien Søfteland på Fevang.

## «Kronprins Harald»



TEKST OG FOTO: RAGNAR IVERSEN

I 1961 gikk Anders Jahres Rederi inn en ny epoke. Man begynte med fergetrafikk. Det nye selskapet ble kjønt som Jahre Line. Ved Kieler Howaldtswerke AG i Kiel ble det bygget en passasjer- og bilferge. Sjøsett og navngitt «Kronprins Harald» i Kiel 17/12-1960, og gudmor var Bess Jahre. Første tur gikk ut fra Oslo 2/5-1961. Fergen hadde plass til 500 passasjerer og 120 biler. Ruten ble populær og fire år senere skulle det komme et fartøy til. Første året ble det fraktet 52.985 passasjerer og 9.600 biler. Ruten var egentlig ikke ny. Det var forsøkt rutetrafikk mellom Oslo og Kiel allerede i 1847. Den gang var det den første norskbygde hjuldamp, «Norcap», som ble satt inn på ruten. «Kronprins Harald»(1) ble solgt i oktober 1975 til Vietnam hvor den fikk navnet «Ha Long», og senere «Thong Nhat». I 1991 solgt til Afroessa Lines i Hellas, hvor hun ble oppusset og omdøpt til «Panagia». Senere fikk hun navn som «Al Safa» og «Medousa». Skipet endte som arrestant i Piraeus, Hellas i 2003. Ankom stranden i Aliaga 24/5-2005 for hugging. Mange sandefjordinger var med på drive «Kronprins Harald». De man husker i forbifarten var maskinist Kristian Nilsen, maskinassistent Birger Solberg, styrmann Jan Erik Jensen, stuert Arne Nilsen, maskinist Aasmund Johansen og motormann Ragnar Iversen.



SANDEFJORD  
LOKALHISTORISKE SENTER

pa Pukkestad gård

### Har du bidrag til denne siden?

Levér det i avisresepsjonen mkr. Lokalhistorisk senter. Bilder merkes med hvem, hva, hvor, når og helst med en liten beskrivelse. Husk navn og adr. på utlåner. Har du elektronisk stoff, send det til: [lokalhistorie@sb.no](mailto:lokalhistorie@sb.no)

#### Sandefjord Lokalhistoriske senters info-gruppe:

består av redigerer Harald Fevang og medarbeiderne Kirsten Wang Henriksen, Otto Ågesen, Roger Davidsen, Ragnar Iversen, Tore Sandberg, Bjørn Hoelseth, Dag Ingemar Børresen, Sven Erik Lund, Gro Midttun og Bjørn Marum Olsen. Kontaktperson: Sven Erik Lund, tlf. 928 27 154 - sv-er-lu@online.no