

lokalhistorie



Vi som vokste opp ved Bugårdsbrua

Dette bildet er av den nye Bugårdsbrua i november 1963. Gjerdet på toppen hindret kreative gutter i å kaste snø på toget. Fra den gamle trebrua var det lettere.

FOTO: POLITIETS ARKIVER

For dem som hadde Bugårdsbrua i nabola- get sitt på 40- og 50- tallet, var brua, og bakken nedenfor, mye mer enn en bruforbinding over en jernbane.

TEKST: BJØRN HOELSETH

For det første var den lett tilgjengelig, både over, fra siden og under. Nettinggjerdene var høyst primitive og mangelfulle, og det gjaldt også dem som skulle skjerme mot togene som kom og gikk.

For det andre var det en grusbelagt flate under brua, på østsiden mot bakken. Der samlet barn og tenåringer seg, gjerne gutter, enda før snøen var smeltet om våren. Her kunne det kastes på strek! Fra sparebøsser, lomme- og veksllepenger

ble det spart på femøringer hele vinteren. Sesongåpning var gjerne i mars..

Og det var skikkelige femører den gangen! Svære «kumlokk» i kobber eller jern, de av jern var laget under krigen og var svarte.

Fysikkens lover

Om vi var aldri så små, visste alle om magnetens fysiske egenskaper. Noen var mer kreative eller hadde mer uforfalsket kremmerånd enn andre, og festet en liten magnet med ferdigtygget tygegummi under beksømstøvelen. Rotet du litt forsiktig og ubemerket i grusen like ved «potten», forsvant jernfemørene innunder støvelen og kunne plukkes opp i et ubemerket øyeblikk.

«Liminga» var selvsagt regelbrudd, og synderne som ble tatt, fikk nådeløs straff. Men det var fristende å prøve likevel.

Under Bugårdsbrua ble det lange økter med kasting mot streken, risting og klare beskjeder om «kron eller mynt». «Formuer» skiftet eier. Var du heldig, kunne det bli både til eksemplarer av

Donald Duck, Vill Vest eller Stålmannen på Ceta-kiosken i bakken nedenfor.

Unna vei i bakken!

Bugårdsbakken var velegnet for aking med ratt- og vedkjelke eller sparkstøtting om vinteren. Så fort den første snøen hadde falt, kom akerskapsen fram fra kjeller, loft og uthus. Det ble konkurrert i flere klasser etter kjelke- type, alder og antall sitteplasser.

Og det gikk fort! Den gang gikk jo bakken rett ned i krysset mellom Skiringssalveien, Kjellbergveien og Prinsens gate (nå Bugårdsgata). Var det is, kunne ferden ende helt nede i Rukla (der Sandefjordsveien går nå), eller enda lenger nede i byen.

Rekorden for kjelke ble satt fra toppen av Øvre Bugårdsbakken (Lasken). Da gikk ferden over brua og hele Prinsens gate ned, helt til Baker Johansen i Torvgata!

Det verste vi visste, var når kommunen kom for å strø sand i bakken. Det ødela hele akeleken. Da var det bare å dra hjem og hente feiekoster. Sanda ble

feid vekk til stor ergrelse for bilister og bønder med hest og kjerre. Kommunen måtte strø flere ganger, og det ble klaget til foreldrene. Til slutt ble det et kompromiss: Kommunen lot det være igjen en smal stripe uten sand.

Få biler

Selv om brua og bakken egentlig var en hovedferdselsåre fra Lasken og Krokemoa, var det liten trafikk. Bøndene skulle til Sandar Meieri på Aagaards plass med melkespann om morgenen, og så var det kanskje en bil i timen ellers. For sikkerhets skyld hadde vi en utroper nederst i krysset som varslet om kjøretøyer som nærmet seg.

Det gjaldt særlig om vi brukt «flat-spark». Sparkstøttingen ble slått sammen, vi la en papp-plate oppå, og så gikk det i susende fart mens vi lå på magen. Dette minsket luftmotstanden, og det ble satt stadig nye rekorder. Klokke med sekundviser hadde ingen, men telling i en jevn og god rytme skilte konkurrentene.

FØROGNÅ





Bilde av Bugårdsbakken en oktoberdag i 1958. Nederst i bakken er gjerdet til Skandia Slipsfabrikk, der en liten gutt inne i et lastebildekk havnet med bulder og brak. FOTO: POLITIETS ARKIVER



"Jarlsbergsvarten" var en daglig kjøring på Vestfoldbanen før 1957. Damplokomotivet passerte under Bugårdsbrua, og av og til om vinteren forsøkte noen rakkerfanter å kaste snøballer ned for å treffe skorsteinen.

Det vil helst gå godt

Ikke alle påfunn er å anbefale for senere slekter. Noe av det mest dristige som ble gjort, var å putte en liten pjokk (han var sikkert med på det, men visste lite om faren) inni et stort utslitt lastebildekk som så ble sendt nedover Bugårdsbakken. Ferden endte i gjerdet til Simonsens slipsfabrikk i krysset nedenfor.

Om vinteren var det forresten ikke så sjelden at biler endte i det gjerdet. Og gjerdet til familien Olsen midt i bakken. Ingen gjerder ble gamle der.

Snø i skorsteinen

I begynnelsen, før oktober 1949, var det damplokomotiver på Vestfoldbanen, som den gang var smalsporet. «Jarlsbergsvarten» ble lokomotivene kalt. De peste og prustet opp den relativt sterke stigningen fra jernbanestasjonen til Kjellberg og Skiringssal. Svart røyk veltet opp fra skorsteinen.

Om vinteren sto vi på brua, laget så store snø- og isballer det var mulig å få til, og kastet ned på passerende tog i et forsøk på å treffe midt i skorsteinen. Da ble snøen kastet opp igjen i stor høyde. Rene festfyrverkeriet. Det var spesielt én som skilte seg ut her. I tre lokomotivførere

brukte fløyta og hytteneven, men de måtte jo holde rutetabellen, og stoppet sjelden.

Bortsett fra de relativt få gangene en eller annen rakkerfant la klumper av «grease», fett, på skinnegangen. Da sluret lokomotivet og kom ikke opp stigningen. Hele toget måtte bakke tilbake til stasjonen og ta skikkelig fart for å komme opp til Skiringssal.

NSB måtte sjekke sporgangen

I en periode kjørte derfor NSB rett som det var dresin for å sjekke skinnegangen forbi Bugårdsbrua og Halvdan Svartes gate.

Noen blant oss bærer fortsatt på dyp anger og samvittighetskvaler for dette. Og for alle myntene som ble lagt på skinna slik at de skulle bli klemt større. Eller alle gressbrannene som av en eller annen grunn oppsto i skråningene ved jernbanesporet fra Lunden til Kjellberg i mars og april måned. (Men disse kunne også oppstå av gnister fra damplokomotivene, altså «naturlige årsaker»).

Jo, Bugårdsbrua og -bakken, jernbanen og Jarlsbergsvarten vekker nostalgiske minner. Den krappe svingen nederst i bakken ødela mye moro.

Jernbanen

I Sandefjord fikk vi vårt første anløp av tog 13. oktober 1881. Det skjedde etter en opphetet debatt på forhånd om hvor sporet skulle ligge.

En ikke ubetydelig del av debattantene ønsket å legge sporet fra Unneberg via Kamfjorddalen fram til bryggeområdet og derfra til Bugården. En av årsakene til at dette ble forkastet, var at dette havnesporet over Bugården ble for bratt, og det endelige alternativ over Hasle ble en realitet.

Dagens bilde er tatt samme sted. Jernbanen

hadde den første tiden en travel periode med stopp flere steder innen kommunegrensen.

Jernbanerestauranten hadde også godt besøk i mange år og en betydelig virksomhet forgikk også i godsavdelingen.

De lokale stopp langs linjen på Hasle og Skiringssal samt stasjonene på Råstad og Jåberg ble etter hvert nedlagt.

Tekst: Tor Skagun

Foto nå: Bjørn Marum Olsen



Metallmerke fra Framnes



Fra krigsårene 1940-45. Funksjonærer, ledere og ingeniører, etc. hadde et slikt firkantet merke med nummer som måtte forevises til den tyske vaktposten, etter at man hadde passert og mønstret i porten. Alle arbeiderne hadde tilsvarende et ovalt merke med nummer og samme emblem.

Tekst og foto: Svein Olav Løberg

Førstereis



Alle som har vært til sjøs husker meget godt den første sjøreisen. De fleste slapp ikke unna sjøsyken, og mange lengtet hjem. Havnebyene var spennende og voksenlivet kunne nok by på flere problemer enn det mange trodde på forhånd.

Hvalfangstmuseet forbereder i disse dager en stor utstilling om emnet "Førstereis", og dagens bilde viser tre ferskinger om bord på kokeriet Kosmos 4 i 1958. De ble nok som oss alle mer erfarne etter hvert. Motivet er klassisk og finnes i mange album. Akkurat dette bildet er hentet ut av Gunnar Johannesens album og viser Bjørn Reppeskår og Harald Løvheim på hver side av en kamerat i livbøya som Gunnar dessverre har glemt navnet på. Kan noen hjelpe oss?

Tekst: Harald Fevang
Foto: Gunnar Johannesens album



SANDEFJORD
LOKALHISTORISKE SENTER
på Pakkestad gard

Har du bidrag til denne siden?

Levér det i avisresepsjonen mrk. 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

Sandefjord Lokalhistoriske senter Info-gruppe:

Sideansvarlig Harald Fevang, bildeansvarlig Bjørn Marum Olsen. Medarbeidere: Sven Erik Lund, Ragnar Iversen, Bjørn Hoelseth, Dag i. Børresen, Gro Midttun, Svein Olav Løberg, Roger Davidsen. Kontaktperson: Sven Erik Lund, tlf. 928 27 154, sv-er-lu@online.no