



Opel G-58. Bildet, som visstnok er tatt under prøveturen i 1914, er utlånt av Gerda Andersen. Fra Jan Einar Bredal samling

AS Larvik og Oplands Automobilselskabs første rutebil. G-58

Forløperen til Lågendalsruten

Det var den 4. juli 1914 at det nystartede selskapet «A/S Larvik og Oplands Automobilselskab», med adressen Nansetgaten 8, i Larvik, fikk sitt første kjøretøy nedtegnet på en «Anmeldelsesblanket» til politiet. Bilen var klar for å settes inn i rute mellom Larvik og Gaaserud i Lardal. Det er litt overraskende at denne begivenheten ikke blir omtalt i store ordelag i lokalavisene. Kun et lite diskret avertissement den 11. juli synes å være det første spor vi finner av den nye ruten. Først den 17. juli tar Jarlsberg og Larvik Amtstidende til orde for litt positiv omtale. Samtidig er det verdt å nevne at det, i alle fall de første ukene, heller ikke kommer inn krasse, kritiserende leserbrev til avisredaksjonene, slik det gjorde da Larviks første automobilerute ble forsøkt satt i gang av Thøger Andresen fire år tidligere!

SAMLET AV: JAN EINAR BREDAL

Kjøretøyet var en Opel med fabrikknummer 21507, levert fra Adam Opels fabrikk i Rüsselheim i Tyskland. Prisen var oppgitt til å ha vært kr. 10.200. Den var utstyrt med en 14/34 hestekrefters motor med 4 sylindere. Dette skulle visnok være tilstrekkelig for å trekke bilen opp stigninger på 25% med full last, noe som skal ha blitt godkjent til 3500 kilo. Bensintanken på den 175 cm brede Opelen, rommet hele 80 liter. Dokumenter forteller at «Maksimal kjørehastighet paa flat vei» var 25 km/t. Den må nok betegnes som en «lastebil» med sine høye lemmer og 5 benkeseter på tvers av kjøreretningen. Opelen hadde kompakte gummi-hjul, noe som gjorde at turen på dalens smale og humpete veier ganske sikkert ville være nokså ubehagelig. Passasjerbenkene sto på åpent lasteplan. Dette kunne også gjøre turen til en stor prøvelse, særlig vinterstid eller i regnvær. En enkel kalesje var alt man hadde å trekke over passasjerene på lasteplanet til vern mot vind, snø og regn. Det er usikkert hvor mange personer den var godkjent for, men det fins bilder av den med minst 18 personer ombord, inkl. «chaufføren». Og «Chauffør» ble det søkt etter allerede den 2. juni 1914. søknad med attester kunne sendes til foretningsfører Hr. Thorvald Jensen innen den 15. samme måned.

Allerede midt i juli 1914 melder Amtstidende at automobilen uten tvil

Chauffør.

Ved A/S Larvik og Oplands Automobilselskap skal ansættes 1 Chauffør.

Skriftlige Ansøknings med Attestkopier kan inden 15de ds. indsendes til Forretningsføreren Hr. Thorvald Jensen, der gir nærmere Oplysninger.

Larvik 2/6 1914.

Direktion.

Larvik og Oplands Automobilselskap annonse 2.6.1914, (Jarlsberg & Larviks Amtstidende) Fra Jan Einar Bredal samling

var begynt på sin seiersgang opp Lågendalen. Tilstrømmingen av passasjerer og gods synes å ha vært mer enn den hadde kunnet rekke. For å være sikker på å få plass om bord, var det anbefalt å bestille billett på forhånd. En av selskapets styremedlemmer sier til avisen at bilen hadde plass til 20 personer, dersom den kjørte uten last. Men med last ble passasjertallet begrenset til 8 stykk. Vi ser av de første rutetidene at på hverdager startet ruteautomobilen på Gåserud klokka 7 om morgnen på sin tur mot Larvik. Dermed kunne passasjerer og varer fra opplandet ankomme den travle handelsbyen tidlig på formiddagen. Etter at torghandel, innkjøp, togankomster til jernbanestasjonen etc. var vel i havn, bar

Ruteautomobilen.

Lørdag Kl. 7 Morgen fra Gaaserød – Larvik,

Søndag Kl. 8 Morgen og Kl. 6 Aften fra Larvik – Sværkolt, Søndag Kl. 12 Middag fra Hannevold – Larvik.

Mandag (vanlig Rute) Kl. 7 Morgen fra Gaaserød og Kl. 5 Eftm. fra Larvik.

Søndag kun Passagerer.

Plads kan sikres ved

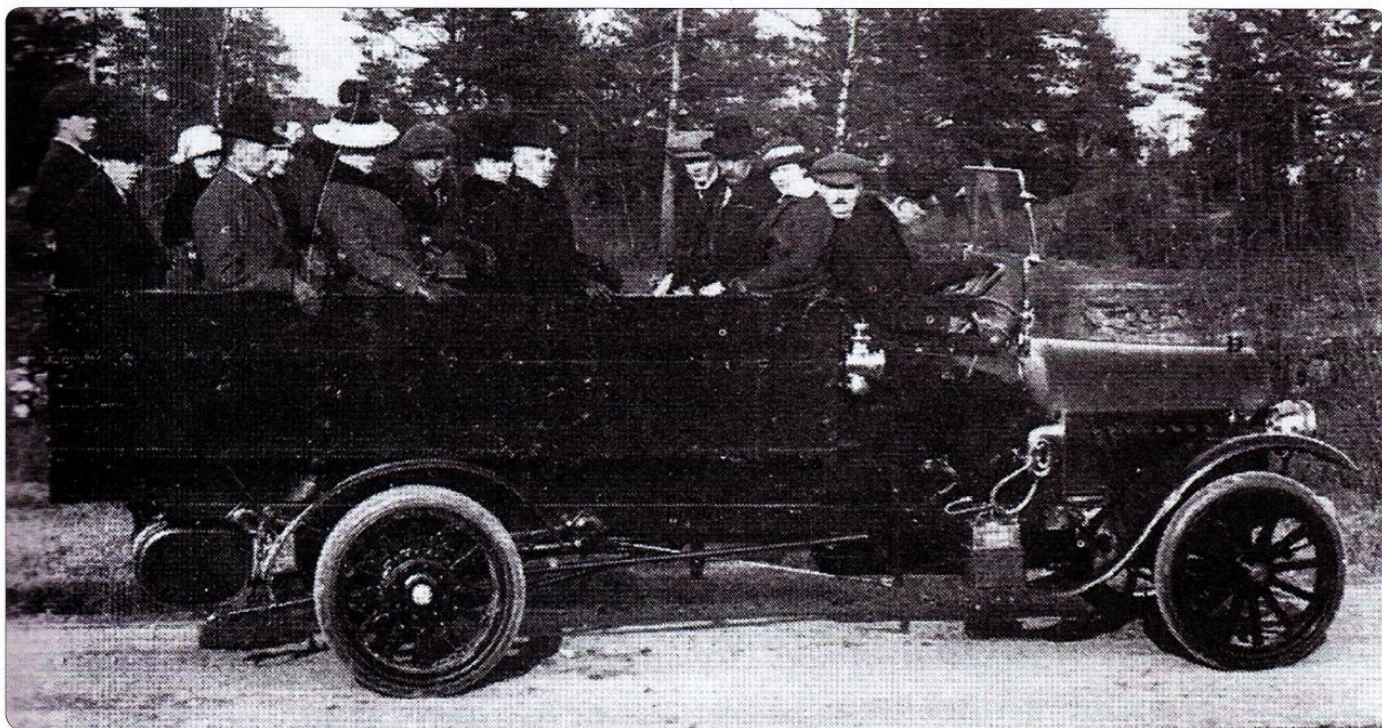
Thorvald Jensen.
Telefon No. 163.

Rutetider første avtissement juli 1914

det så oppover dalene igjen klokka 5 om ettermiddagen. Turen opp til Gåserud, hvor bilen snudde, tok normalt rundt 2 timer og 30 minutter, og da hadde man jo flere stopp underveis.

Dersom vi skal tro gamle minner, var visnok turen fra Lardal og ned til Larvik verst. Oppover igjen sørget passasjerene selv for litt velfortjent hygge ved å kommandere stopp ved jevne mellomrom, slik at det kunne bys rundt en god dram, ... og den ganske slitne sjåføren, ble heller ikke glemt!

Ellef Odberg født i 1908 og bosatt på Odberg gjennom hele sitt over 100 årige liv, fortalte meg at de unge i området av og til fikk lov til å stå på stiggjettet på den gamle automobilen noen



G-58, Larvik og Oplands Automobilselskab første prøvetur 1914 Opel. Fra Jan Einar Bredal samling

meter, idet «postbilen» sakte snek seg videre på sin ferd nordover dalen fra poståpneriet på Odberg. Dette var et gildt og skryteverdig samtaleemne i lang tid etterpå!

På vedlagte, bilde side 17, har Opelen, som hadde fått kjennemerket «G-58», ankommet til Thv. Hvidsteens forretning i Kvelde. Her var det også poståpneri, og vi ser postkassen på husveggen til venstre for bilen. Poståpnerfruen, Josefine Hvidsteen, tok alltid godt imot disse veifarende postkjørerne. Det fortelles også at det vanket en og annen matbit til kaffen, mens dagens post ble levert og ny mottatt for videreforsendelse, alt mens siste nytt fra verden utenfor, ble delt mellom de nyhetshungrige.

Trolig er rutebilen «G-58» på dette fotografiet på vei oppover Lågendalen denne dagen. På den tiden da bildet ble tatt, hadde fortsatt Automobilselskabet avtale om å frakte posten opp Lågendalen. Men fra 1920 fikk Reinert Christensen i Larvik aksept for sitt anbud på denne kjøringen, da med sine to langt mer komfortable personbiler.

Første verdenskrig

førte til problemer med import av

gummi og drivstoff til bruk i bl.a. automobiler. Hvilket førte til at A/S Larvik og Oplands Automobilselskab i 1918 fikk flere avbrudd i rutetilbudene opp dalen. I juli 1918 melder Østlands-Posten at «det går bra med gasen som drivkraft» på bilruten Larvik – Gaaserud. Forstår vi dette rett, betyr det at man har sett seg nødt til å bygge om Opelen for denne type drift. Videre opplyser avisen at «Desværre har man ikke større gasbeholder end at man kan række til Kvelde og tilbake igjen. – For at kunne gaa længer op gjænnom dalen maa man bruke sprit (sulfitsprit).»

Ordfører Løwe hadde personlig reist inn til Kristiania for «at erholde tilladelse til at benytte sprit til bilen». Men krigen hadde også ført til en betydelig økning i prisen på sprit. Dette resulterte til at selskapet hadde måttet se seg nødt til å øke godsfraktene med 150 % og passasjerfraktene med 100 %. Selv med denne økningen ville driften ikke lønne seg, dersom de skulle bruke mye sprit. Avisen fortalte videre at en tur fra Larvik til Gåserud og tilbake, kostet mellom 75 og 80 kroner i gass, sprit og oljeutgifter i juli 1918. Men selv med betydelig dyrere frakter, var folk opp gjennom dalen glade for at

Ruteautomobilen.

Lørdag:

Gaaserud—Larvik kl. 7 morgen.

Larvik—Gaaserud kl. 5 efterm.

Mandag:

Gaaserud—Larvik kl. 7 morgen

Larvik—Kvelle " 3 efterm.

Kvelle—Larvik " 5 efterm.

*Rutetider, Lågendalsruta, Jørlsberg & Larvik
Amtstidende 9.8-1918. Fra Jan Einar Bredal
samling*

trafikken atter hadde blitt gjenopptatt.

En ruteoversikt fra 1919 forteller at selskapet alle hverdager kjører en kombinert rute med gods og passasjerer på den 43 km lange turen mellom «Larvik og Gaaserud». Året etter, tilbys også turer til Svarstad, to ganger i uken. Avstanden fra Larvik var da blitt 49 km.

Stavern bilfabrikk

Av rutetabell for juli 1923 ser vi at selskapet alle hverdager kunne tilby frakt med passasjervogn fra Svarstad mot Larvik med avreise kl 6 om morgenen. Dette var den nye flotte bussen produsert hos Staværn Bilfabrik med påbygg



G-58 Larvik og Oplands Automobilselskaps første buss, Opel, øverst i Nansegtata, nær Hovland. Utlån Hedrum Historielag HHB20679.

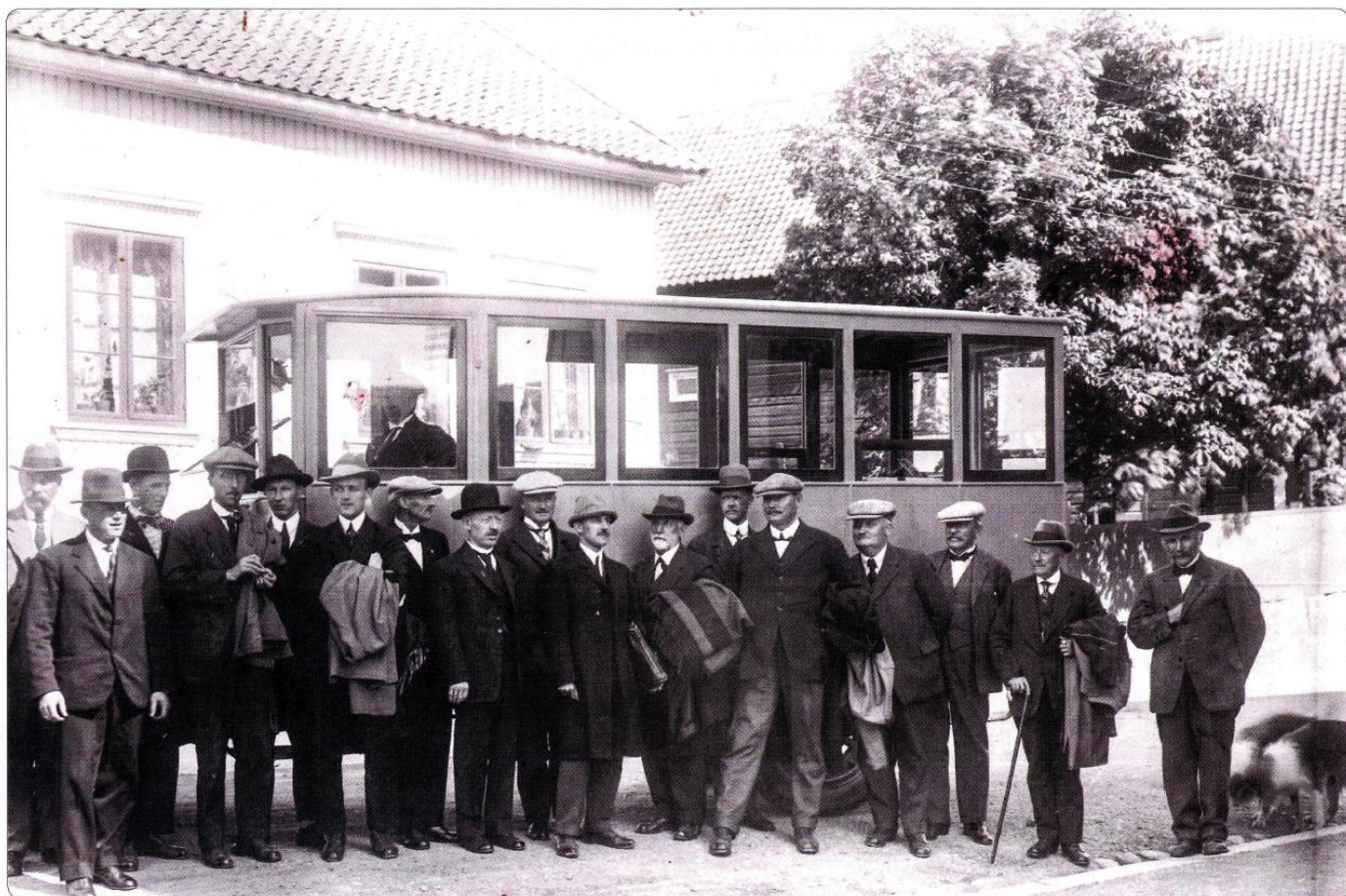


G-58 Larvik og Oplands Automobilselskabs gamle Opel rutebil, utenfor Kvelde poståpneri, Utlån Kari Hvidsteen. Jan Einar Bredal fotosamling.

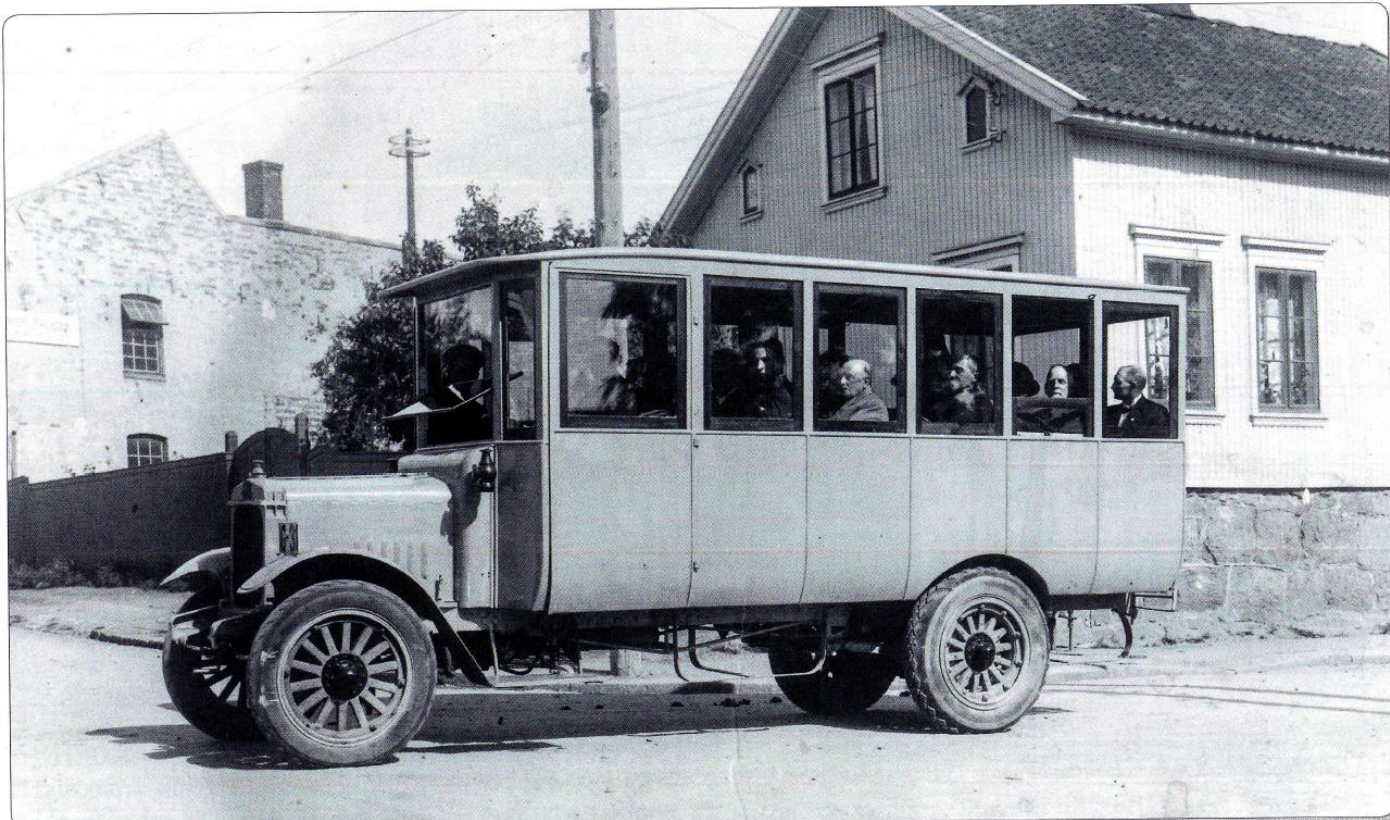
levert av Ludvik Isachsen på Vestre Halsen. Den hadde fått kjennemerket «G-31». Men det var også et tilbud med avreise med en kombinert passasjer- og godsvoan fra Svarstad kl 9 fm. Det er

tvilsomt om dette tilbudet da ble kjørt med den gamle Opelen, «G-58». Selskapet hadde nemlig fått levert en Ford TT «kombinertbil» med «lukket» karosseri den 30. september 1922. Forden skal

ha hatt plass for 8 personer og en nytelast på 1100 kilo. Kjennemerket på denne hadde blitt «G-833». Chassisnummeret skal ha vært 6042795. Hvilket betyr at den hadde blitt produsert



G-31 Larvik og Oplands Automobilselskabs første innebygde buss, prøvetur august 1922, ved Jegersborg gate 4 i Larvik. Fra Jan Einar Bredals fotosamling.



G-31 Larvik og Oplands Automobilselekskabs første innebygde buss, 1922 ved Jegersborg gate 4 i Larvik. Fra Jan Einar Bredals fotosamling.

i siste halvdel av mai 1922. Uten at jeg har funnet direkte dokumentasjon på dette, synes det naturlig å tenke at bilen ble levert av Larviks Ford-forhandler på den tiden, Joh. Larsen Eftf. Automobilforretning.

Bussen hadde allerede klokka 0630 reist opp til Hvittingfoss, før den snudde og dro mot Larvik kl 0800. Avstanden mellom Hvittingfoss og Larvik var i 1923 anslått til 62 km. Taksten dette året var satt til 10 øre pr. kilometer. Fra Larvik til Svarstad hadde man først passasjervognnavreise kl 3 eftm, og til sist kombinertbilen som dro kl 5 eftm. I 1923 var kjøresesongen forhåndssatt til å gjelde fra mai til oktober.

Statsbanerne tar over

I mars 1923, forteller borgermester Løwe i Larvik til avisen Jarlsberg og Larvik Amtstidende, at Staten har alvorlige planer om «at igangssette rutetrafik med biler gjennom Laagendalen: Larvik – Kongsberg». Det var i stortingsproposisjon nr 103 for 1923 at det ble foreslått å forsøke med statsdrevet bilrute. I juni året etter beslutter Stortinget at det skal opprettes prøvedrift på tre steder i landet: på Karmøy, i Selbu og i Lågendalen. Med dette øynet man kanskje det som da

måtte komme, nemlig slutten for «A/S Larvik og Oplands Automobilselekskab».

Merk 1: Forden med kjennemerket «G-833» fikk tildelt nytt nummer den 9. september 1927. Det nye nummeret var «G-9114». Da var det Statbanerne, Laagendalsruten, som hadde overtatt eierskapet. Den 10. juli 1930 ble den solgt til Thora Teien bosatt på Kroken i Svarstad og ble etter dette hetende «Z-2834».

Merk 2: Hva som videre kan ha skjedd med den gamle Opelen, vites ikke. Men det er kanskje ikke helt usannsynlig at den ble byttet inn hos Joh. Larsens Eftf., Larviks Ford forhandler på den tiden, da den nye bussen ble levert.

Merk 3: Samtidig med at bilruten opp Lågendalen er blitt satt i gang, informerer Posten at man fra 1. juli 1914 vil utvide postgangen mellom Larvik og Hvittingfoss til 6 ganger ukentlig. (Dog er det ikke spesielt nevnt i avtissementet den 29. juni, at posten ville bli transportert med «Oplandske».)

Kilder:

Jan Einar Bredals samlinger.
Jarlsberg og Larvik Amtstidende
Østlands-Posten

Nybrott

Fortegnelse over de i Norge indregistrerte Motorvogner og Motorcykler pr. 1. mai 1916.

Norges Automobilruter 1919-20, Einar Fritzvold

Bilboken for Norge 1922

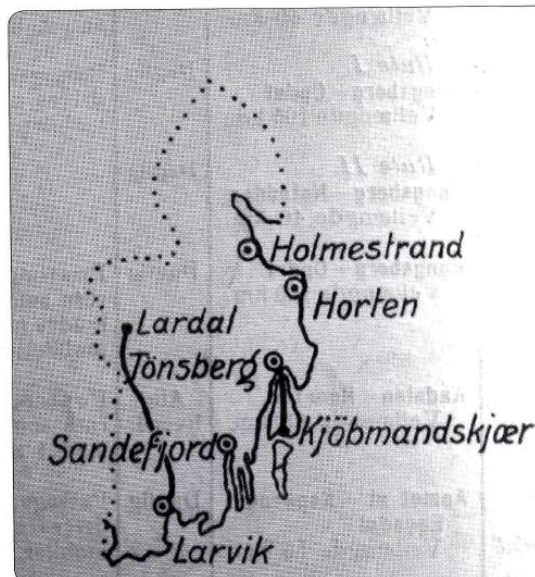
Norsk Industri- og Næringshaanbok Bind XII

Ellef Odberg

Lise Hvidsten Eriksen

Kari Hvidsteen

Ivar Stav



Fra Norges Automobilruter 191. Utlån Ivar Stav 1919.