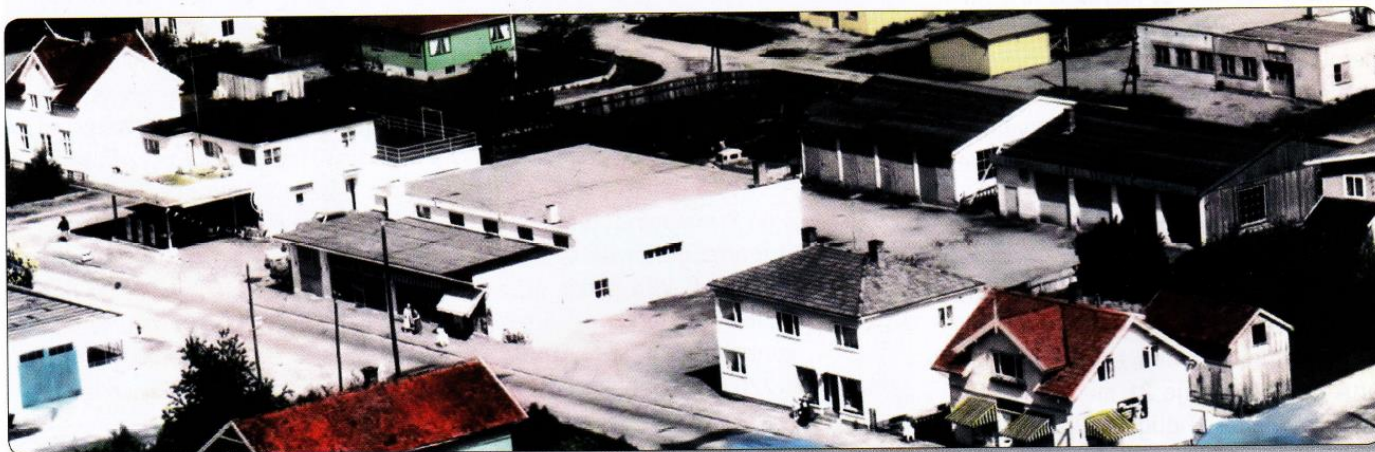




Oversiktsbilde som viser blant annet Nansetveien 98, 100 + 102. Foto tatt etter 1960, men før 63 og er trolig ett av få som viser hele det omfattende anlegget Bjørgulfson med årene bygde opp. Utlånt av Svein Haug, fra Jan Einar Bredal fotosamling.

Bjørgulf Bjørgulfson og AS bilruten Larvik– Sandefjord 1933

Bjørgulf Bjørgulfson startet som bilselger hos A. N. Funnemark i Porsgrunn i 1928.

Han kom tidlig på 30-tallet til Larvik og kjøpte den ca 17 km lange bussruten mellom Larvik og Sandefjord. Denne hadde Johan Stensrud startet i 1925, etter at Hedrum herredstyre i desember 1924 enstemmig hadde anbefalt Stensruds søknad om opprettelse av en slik rute. Dokumenter viser blant annet at Bjørgulfson kjøpte Stensruds gamle Gramm 1928 modell, Z-1739, som tidligere het den A-15519 eid av A/S Omnibus, Oslo. Grammen hadde gått i den samme ruten under Stensrud.

I Bjørgulfsons eie kom den til å hete Z-1710 fra overtagelsen 4. mai 1933.

Grammen var kun i drift med Bjørgulfson som eier fram til 11. mai 1934. Det blir senere meldt at bussen ble hugget før oktober 1938. (Jeg ser at Z-1710, i Bilboken 1935, står oppført som en 1928 modell Graham. En slik bil har jeg ikke (foreløpig) funnet i noen dokumenter i Bjørgulfsons eie!

(Kan det her være snakk om en feilskriving?)

SAMLET AV JAN EINAR BREDAL

Ny Chevrolet

En ny 18-seters Chevrolet, Z-1709, hadde blitt innkjøpt i "chauffør Bjørgulf Bjørgulfson" sitt navn allerede den 24. juni 1933 til en pris av kr. 12.500. Understellsnummer på den var X.B.O.C.88, mens den sekssylindrede motoren hadde nummeret var P.3538265. Motoren hadde en effekt på 65 hk. Bussen største bredde var 190 cm, lengden 700 cm og akselavstanden hadde blitt målt til 399 cm. Tar også med at akseltrykk foran ved fullastet vogn, som var 1511 kg, bak 2700 kg og vekt uten last var notert til 2861 kg, mens fullastet vekt var maks 4211 kg. Bensintanken rommet 57 liter. Eieren hadde selvfølgelig bevilgning for rutekjøring med denne. Chevroleten skal ha blitt produsert hos Bjørgulfsons gamle arbeidsgiver Funnemark i Porsgrunn "etter tegninger av eieren, hr. Bjørgulfson", og var for den tiden, ekstremt strømlinjeformet. Østlands-Postens medarbeider hadde søndag den 25. juni anledning til å se på den nye bussen og skriver, ...

"Karosseriet er bygget over hjul og motorkasse. Stolene er i funkis, og er meget behagelige".

Dagen etter, mandag den 26. juni, går også Jarlsberg og Larvik Amtstidende i trykken, de med følgende overskrift: "Fire nye busser på veiene." Hoveddelen i innlegget tar for seg akkurat denne rutebilen, men drar også fram gamle minner.



Strømlinjebussen Z-1709 var en 18-seters Chevrolet 1933 modell som gikk i ruten Larvik - Sandefjord. Den ble produsert hos Funnemark i Porsgrunn. Foto utlån Ivar Stav (NRF Tidende nr 12 1933).

"De fleste av oss husker sikkert de skranglete rutebilene som for ca 10 – 15 år siden skremte liv av folk og fe på våre landeveier. Imidlertid, alt er underkastet utviklingens lov, og i stedet for monsturer som de gamle Lardalbilene, har man nu busser bygget etter de mest moderne prinsipper.

I disse dager har man fått en ny tilvekst til det rullende materiell. Sandefjordsruten, som drives av Bjørgulfson og Kaupang, har fått en Chevrolet bygget på en annen måte enn typer vi er vant til. – Motorkassen sees ikke, den er nemlig helt overbygget, og førerens plass skutt lenger frem. Ved dette vinner man inn 4 plasser. Bilens utseende har et smart utseende, og overblikket

for føreren er også bedre enn på andre. Riktig en funksjonsbil."

Intervju i Sandefjords Blad

En dag i 1934 ga Sandefjords Blad leserne sine et lite innblikk i rutetrafikken mellom Sandefjord og Larvik, da de intervjuet rutebileier Bjørgulf Bjørgulfson. Dette stykket ble i oktober samme år referert i NRF Tidende. Her kommer det fram at det meste av rutens trafikk var mellom byene og distriktene, de fleste av disse faktisk over kortere distanser. Bjørgulfson forteller at økonomien i rutebilnæringen "hittil hadde vært forholdsvis god" og at hans selskap i 1933 hadde befordret 50.318 passasjerer. Størst trafikk hadde det vært fra Sandefjord.

Bjørgulfson klaget likevel over alle avgiftene og restriksjonene som virket hemmende på driften og vanskeliggjorde ønsket om å stille til rådighet det materiell, som man kunne ønske for sine brukere.

Han forteller også at hans innkjøp av distriktets første strømlinjeformede omnibuss både ga bedre plassutnyttelse og bedre kjørekomfort.

"Når luftmotstanden minkes så vil jo også driften bli mer økonomisk!" Men han kunne ikke legge fram "absolutte tall" for hans eget vedkommende.

Bommestadbakken

Når det gjaldt veien ruten benyttet, var beskaffenheten ymse og stedvis dårlig. Gledelig var det at flere forbedringer hadde skjedd og nye var rett rundt hjørnet. Veien fra Bommestad Bru til Larvik var allerede asfaltert.

Stor rutebiltrafikk i Sandefjorddistriktet.

Men for mange avgifter og restriksjoner der som andre steder.



Bjørgulfsons strømlinjebuss.

Z-1709, distriktets første strømlinjeformede rutebil. Foto fra NRF Tidende, Rutebilenes Trafikkblad, oktober 1934. Utlån Ivar Stav.

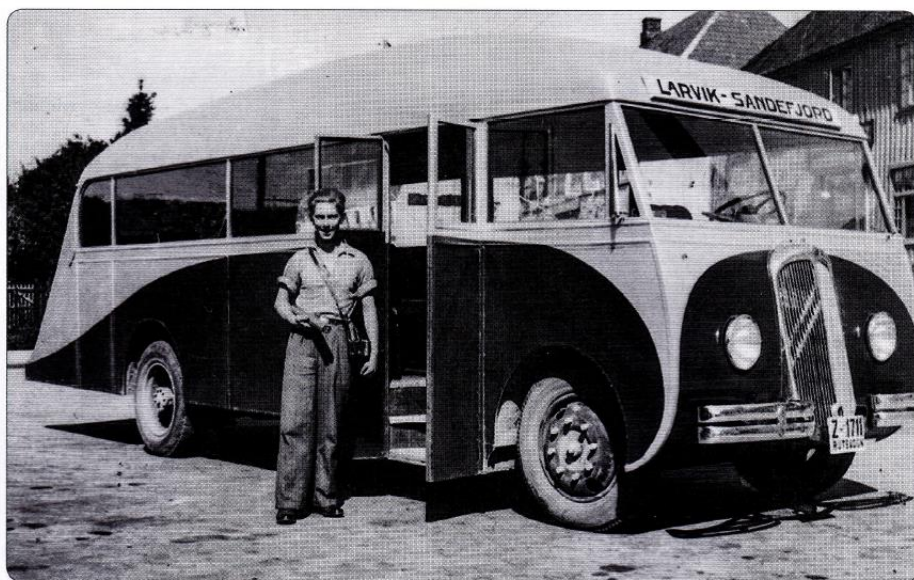
Den vanskelige Bommestadbakken var det planer om å brolegge, mens veien fra Skinmo til Haukerød allerede hadde fått fast veidekke.

"Så nå mangler det bare et lite stykke og man vil kunne kjøre hele stykket på fast chaussé", uttalte en tilfreds Bjørgulf Bjørgulfson. Dette må jo ha vært en ekstrem forandring i løpet av bare 5-6 år. Da Johan Stensrud hadde kjørt denne strekningen 20. mars 1927, fortalte han at begge rutebilene hans, hadde blitt sittende fast i sølen. Han hadde måttet leie hest for å få bilene opp på det tørre igjen. Men å ta sjansen på å returnere til Larvik samme dagen, hadde han ikke tort. Først neste formiddag kunne han igjen gjøre et forsøk, men også da ble han flere ganger sittende fast i sølehavet!

Harald A. Holm, senere ordfører i Hedrum kommune, kjøpte omnibussen 21. juni 1939 "for hugging", i håp om å få benyttet den på ett eller annet vis. Historien kom til å vise at bussen bare ble stående på gården oppe på Holm til det ikke var stort tilbake av den!

Ragnvald Kaupang

I følge Bjørgulfsons datter Birgit, skal Ragnvald Kaupang, ha kommet med i selskapet ikke så veldig lenge etter oppstarten. De nevnte herrer, Bjørgulfson og Kaupang, overdro så ruten til hvalfangstbestyrer Lars Andersen, som hadde den i et års tid. Deretter oppsto selskapet Nanset Auto A/S, som det kom til å hete. Det var sammenslut-



Z-1711 var en Citroën 1935 modell tilhørende Bilruten Larvik – Sandefjord. Her med billettør Thorbjørn Haugen klar for avgang fra Storgaten ved Larvik Stasjon. Fra Jan Einar Bredal fotosamling.

ning av busseiere som hadde til formål å drive busstrafikk, i hovedsak mellom Larvik og Sandefjord (fra 1939). Aksjekapitalen var på 60.000 kroner og L. Sørhus Hansen var oppført som disponent / forretningsfører. Bjørgulfson hadde eierinteresser her. Busselskapet benyttet Bjørgulfsons anlegg som utgangspunkt for sin drift. Bl.a. ble det anlagt garasjeplass til busser i ett par av verkstedshallene her i Nansetveien 102, før man fikk nye garasjeplasser i Olavsgate i Larvik. Både i 1946 og 54 er Lars Sørhus Hansen fortsatt oppført som disponent.

Kjøp av en Citroen

Kaupang hadde ikke vært medeier lenge før herrene hadde gått til innkjøp av enda en buss. Denne gangen falt valget på en firesylindret, 20 seters Citroen "type 32-serie S, Buss" 1935 modell. Den fikk kjennemerket Z-1711, da den ble registrert den 4. juli i 1935. Understellsnummeret synes å vise en tidlig fabrikkleveranse: 000.317 og den 70 hks motoren hadde nummeret: C. B. 00535. Vekten uten last ble nedtegnet til 3748 kilo, vekten i driftferdig fullastet stand var 5848 kilo.

Byens aviser flommer ikke akkurat over med informasjon om byens nyeste rutebil. Likevel er det verdt å ta med følgende klipp fra Østlands-Postens første møte med Larvik – Sandefjordsrutens nyhet:

"Det er en stor og flott Citroen, med spesialbygget karosseri. Det er bygget på stålramme, hvilket gjør det hele til en

meget solid affære, og samtidig sikrer en behagelig gang. Interiøret er vakkert utført, og bussen gir makelig plass til noen og tyve personer. Alle seter er anbragt i kjøreretningen, og de er anbragt på to avsatser, således at alle får fritt utsyn. Noe som er godt å ta med om vinteren, er at den er varmet op med varmtvann, hvorved man undgår den ofte generende luftoppvarmingen.

Taket kan man ta av og anbringe et solskinnstak i stedet. Bagasjerummet er innebygget og helt støvfritt.

Mesteparten av materialene er kjøpt i Larvik, og den aller største del av arbeidet er utført her. Derved har eierne hatt anledning til å føre opsyn med arbeidet, og man er sikret solid og godt arbeide. Dette arbeidet er utført bedre her enn man kan få gjort andre steder, erklærer eierne av ruten."

Jarlsberg og Larviks Amtstidende omtalte også nyvinningen den 6. juni, dog i noe kortere ordelag. Men de kunne framheve at "de herrer Bjørgulfson og Kaupang overrasker de mange reisende på denne strekningen med det nye vidunder av en vogn", som "vakte stor oppmerksomhet i byens gater". Stolen var plassert slik at "det var anledning til å se over den som sitter foran". – Ruten hadde på denne tiden 7 daglige tur – returavganger mellom de to nabobyene. Dette var nesten det dobbelte av det antall turer Johan Stensrud hadde kjørt i 1929. I 1936 gikk første tur fra Larvik kl 0800 om morgenen, mens siste tur fra Sandefjord gikk så sent som kl 0015.

Hva som egentlig var den virkelige

Bilruten	
Larvik—Sandefjord.	
Sommerrute fra 16. mai.	
Alle dager.	
Fra Larvik:	Fra Sandefj.:
8.00	9.00
11.15	12.15
13.15	14.15
15.15	16.30
17.30	19.00
21.30	22.45
23.35	0.15
Rute kl. 19.00 korresponderer med tog fra Oslo. — Rute kl. 21.30 korresponderer med tog fra Oslo. — Rute kl. 23.35 korresponderer med tog fra Brevik og Skien.	
B. Bjørgulfson. R. Kaupang.	

Bilruten Larvik – Sandefjord. Sommerruten fra tiden den ble drevet av Bjørgulfson og Kaupang (Utklipp fra Østlands-Posten 17.8-1935).



Trolig er dette et foto av Z-1714, som skal ha vært en Scania Vabis 1948 modell. Den ble bygd ved Larvik Karosserifabrikk for å trafikere strekningen Larvik - Sandefjord. Her er den fanget av fotografen under et sjeldent besøk inne på Larvik Automobilforretnings nye anlegg i Olavs gate midt på 50-tallet. Fra Jan Einar Bredal fotosamling.

grunnen, kan jeg ikke dokumentere, men d'herrer beholdt ikke Citroënen lenge. Allerede den 21. mars 1936, ble skiltene, Z-1711, overført til ny vogn. I juni, nærmere bestemt den 6., ble bussen solgt (tilbakesolgt?) til Norsk Citroen A/S på Skøyen. Kanskje kan grunnen ha vært opprettelsen av det nye selskapet "A/S Bilruten Larvik - Sandefjord" og Bjørgulfson egne agenturer på tyngre kjøretøyer, ... eller kan dette ha noe å gjøre med at Bjørgulfson ikke lenger var agent for bilmerket?

Den nye seksylindrede bussen, Z-1711, som altså fikk sine kjennetegn den 21. mars 1936, finner vi registrert på det nye selskapet A/S Bilruten Larvik - Sandefjord. Dette ser ut til å ha vært en splitter ny 26 seters White 1936 modell. I tillegg var den godkjent for 6 ståplasser. Prislappen skal ha vært 18.000 koner. (Jeg har ikke funnet direkte informasjon om produsenten av hytten på denne. Bjørgulfson hadde agenturet på White, så det er faktisk en mulighet for at dette kan være av hans aller første chassis leveranser, sendt for oppbygging annet sted.)

Krigsårene - Magirus

Krigsårene hadde fart ille med den norske kjøretøy bestanden. De fleste bussene som hadde overlevd slitasje og mangel på vedlikehold og nye reservedeler, var alle modne for å bli byttet ut. I påvente av kjøpetillatelser, måtte rutebileierne ta til takke med hva som fantes. Slik var det også for Bilruten Larvik - Sandefjord. Etter at de tyske styrkene hadde forlatt Norge, ble det "ledig" en 1940 modell seksylindret diesel Magirus, som Bjørgulfson "fikk klørne i". Plassmessig var det en godt brukbar rutebil for strekningen Larvik - Sandefjord, med totalt 34 sitteplasser og 10 ståplasser. Hele 995 cm lang var den og 245 cm bred, da den ble tatt i bruk den 29. juli 1946 under kjennemerket Z-1714. Om understellsnummeret 9322-63 eller nummeret på den seksylindrede motoren F6M516, skulle fortelle leserne mer, så er de altså her. Listepreisen ble satt til kr. 18.000 og vognen vekt fullastet ble målt til 9400 kg, ifølge bilsakkyndige Hansteen den 29. juli 1946. I et dokument fra Det Kongelige Forsynings- og Gjenreisningsdepartement, Kommunikationsdirektoratet, Trafikkontoret, dattert den 29. juli gis det tillatelse til registrering av dette kjøretøyet, som det opplyses IKKE HAR VÆRT REGISTRERT I NORGE TIDLIGERE.

Magirus'en fikk et kort liv på Nanset, allerede 28. juni 1948 ble skiltene innlevert, for så å bli overført til ny vogn.

En ny Scania Vabis

Den nye vognen, en Scania Vabis, skulle komme til å bli levert fra Larvik Karosserifabrikk. Den ble tatt i bruk lørdag 10. juli 1948. Østlands-Posten forteller mandagen etter, at:

"den er to meter lengre enn den "gamle" og tar i alt 67 passasjerer. Både trafikanter og sjåfør var fornøyd med det nye framkomstmidlet. - Bussen har et meget fordelaktig utseende og Larvik Karosserifabrikk har all ære av sitt arbeid."

Og bussen, som var en type B-22, var da hele 10.790 cm lang og 2375 cm bred, med en akselavstand på 5.900 cm. Godkjent totalvekt fra fabrikk var 12.000 kg, mens registreringsmelding lød på 11.600 kg. Og dette skulle komme til å medføre problemer. I svar på søknad om dispensasjon for dette, svarer Vegvesenet i Vestfold 4. august 1948, at man allerede hadde godkjent tegninger som ville medføre bl.a. et samlet akseltrykk på 10.275 kg. Det går fram fra brevet at man ikke ville fravike den opprinnelige godkjenningen. Dermed pålegger man eieren å gjøre endringer, og det blir foreslått at man tar bort ståplasser og samtidig henger opp et skilt, godt synlig, som forteller om det maksimale antall sitteplasser, altså 43 + fører. Spesielt blir det påpekt forfatningen Bommestad Bro var i, med hensyn til akseltrykk. Det blir også, i

kopi til Larvik Politikammer, anbefalt at man derfra følger opp med stikkprøver, for å påse at pålegget blir etterfulgt fra eierne av rutebilen. I en oppgradert registreringsmelding av 5. august, blir totalt akseltrykk notert ned til 10.250 kg, ved at man nå godkjenner bussen med kun 6 ståplasser. Scaniaen var for øvrig utstyrt med en seksylindret dieselmotor med usynkronisert gearkasse med 4 gear. Interiøret i den nye Z-1714, skal ha vært i blå farge. Veidirektoratet oppga i et skriv at bussen skal ha hatt en takstpris på ca. kr. 100.000 inkl. toll og avgift.

Larvik og Omegns Turistbiler A/S

Det passer bra å nevne et av deres andre turistbussprosjekter her. Sommertrafikken med Peter Wessel var atter i gang og Turistbilene hadde i 1949 bestilt ny buss for å dekke den forventede turisttrafikken. Og den 20. april fikk de levert og registrert en Matford 1948 modell med 25 seter og V-8 motor. (Det er ikke usannsynlig at det var Larvik Automobilforretning A/S som var leverandøren, da dette firmaet visnok var en av aksjonærene i selskapet.) Den synes å ha gått i turisttrafikk fram til høsten 1953, da skiltene ble levert inn den 11. september. Da våren kom året etter, har Bilruten Larvik – Sandefjord kjøpt bussen, mest sannsynlig for trafikk på deres ruter, mulig supplert med noe leiekjøring. Bussen fikk da også "deres" nummer og ble fra 24. mai 1954 å se med skiltene Z-1710. Men også denne bussen fikk et kort liv på Nanset. Allerede 21. november ble skiltene innlevert, for å være "klare" til ny buss året etter. Matford'en ble langt om lenge solgt til Autoservice på Herøya ved Porsgrunn, hvor den trolig forsvant over fylkesgrensa 9. mars 1960.

Biruten

Den over omtalte "for lengst glemte" biruten "Skinmo – Reppesgård" i Hedrum. som også Nanset Auto A/S drev på denne tiden, ble kjørt 2 ganger i uka med en Ford V-8, Z-1710, av typen med den "gule grillen og de stående grillribbene". Ruten korresponderte med bussene som gikk på Sandefjordsruta, slik at passasjerene kunne velge om de ville ta den korresponderende bussen som gikk til Larvik, eller den som kom den andre veien mot Sandefjord, når de steg av på Skinmo. Ved Skinmokrysset



Dette bildet viser fronten på Z-1714, en Scania Vabis 1948 modell inne på verkstedet hos Larvik Automobilforretning i Olavs gate. Fra Jan Einar Bredal fotosamling.

ved Sørlandske Hovedvei, RV40, ble det i tillegg satt opp garasjer til bussene på Sandefjordsruta, og ved siden bygde sjåførene en 2-manns bolig. – Denne "varianten" av Z-1710 hadde inntil 27. november 1954 trafikkert "Havneruta" hos Corneliussen og Halvorsen i Nev-lunghavn. Den var utstyrt med en bensinslukende V-8 og var oppgitt til å være en 1946 modell, dog med "5" i chassisnummeret (5g-12730). Bussen skal ha vært bygget på et lastebilchassis og hadde 24 passasjerplasser

+ fører. Bilruten Larvik – Sandefjord overtok eierskapet på bussen den 8. februar 1956 og beholdt den registrert på Z-1710 fram til 28. april 1962. da ble skiltene overført til en ny Scania Vabis 1962 modell.

Hva med Nanset Auto?

Det er verdt å merke seg at jeg ennå ikke har funnet noen busser på strekningen mellom Larvik og Sandefjord, som er registrert på Nanset Auto A/S, alle dukker i dokumenter opp på nav-



Z-1710 (her som "Havnerutas" Z-1746 eid av Corneliussen & Halvorsen, Nevlungshavn) var en tjudefem seters FORD 5G 1946 modell som trafikkerte biruten "Skinmo – Reppesgård", registrert på Bilruten Larvik – Sandefjord fra 8. februar 1956. På fotografiet er bussen inne til en reparasjon hos Larvik Automobilforretning A/S i Haralds gate i Larvik. Jan Einar Bredal fotosamling.

net "A/L eller A/S Bilruten Larvik - Sandefjord".

Selskapet ble i 1961 oppkjøpt av Reidar Johannessen Bilruter i Sandefjord. Salget inkluderte også den lille "for lengst glemte" biruten "Skinmo – Reppesgård" i Hedrum som også Nanset Auto A/S drev på denne tiden.

KILDER:

Forfatterens egen samling og lokalhistoriebok, "Mitt Kjære Nanset".
 Aud Bjørgulfson.
 Birgit Bjørgulfson Krudtaa.
 Kristian Kongelf.
 Rolf Christensen.
 Ulf Rastad.
 Ivar Stav, diverse dokumenter.
 Kolbjørn Næss.
 Bernt Næss.
 Gudmund Bjørhovden.
 Vidar H. Thorsen.
 Jarlsberg og Larviks Amtstidende.
 Østlands-Posten.
 Nybrott.
 Larvik Morgenavis.
 Asbjørn Rolseth, "Håndverk på hjul" (2001 -2004).



Etter krigen forsøkte man å komme i gang igjen med bussproduksjon ved Bjørgulfsons Karosserifabrikk på Nanset. Z-1711 var en Diamond T buss 1948 modell med 35 seter. Dette bildet er fra en av Larvik-Sandefjords busser på Telemarkstur med turister på 1950-tallet. Sjåfør på turen var Oscar Stensrud. Utlån Jan Oscar Stensrud, fra Jan Einar Bredal fotosamling.