



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.

B. Bjørgulfson Automobilforretning i Larvik

Del 1. Karosseribygging før krigen

Bjørgulfson etablerte sitt eget bilfirma i 1936, B. Bjørgulfson Automobilforretning. Driften ble omorganisert både i 1938 til et A/S og i 1941. Etter dette var firmanavnet "Bjørgulfson & Co A/S", Automobilforretning – Karosserifabrikk, trolig da med Dagfinn Rastad som kompanjong, fram til 1950. Men allerede før han kom i gang med eget firma i 1936, mens han var involvert i rutebilkjøringen, solgte han brukte biler i Larviks området for sin gamle arbeidsgiver Funnemark i Porsgrunn.

SAMLET AV JAN EINAR BREDAL

Agenturer

Det ble bygget bensinstasjon, verksted/garasje og leilighet i Nansetveien 102 i 1936 og 37 og familien flyttet inn i leiligheten i andre etasje våren 1937. På tomten var det DKW agentur allerede i 1937. (Denne fabrikken lå i det som etter andre verdenskrig ble kalt Øst-Tyskland, måtte bytte navn til IFA og i 1956 kom merket under navnet Wartburg). Lørdag den 7. mai 1938 ble forhandleren og byen vår inntatt av den hele 11 kjøretøy store landsomfattende visningsturen som DKW-importøren With & Wessel A/S i Oslo hadde fått i stand.

Amerikanere

Andre merker fra den første tiden var de amerikanske lastebilene Diamond T og White, franske Citroën (antagelig bare i 1935-36. men til gjengjeld var han forhandler for hele søndre Vestfold) og tyske (Auto Union) Wanderer, samt før krigen, i 1937-38, små DKW lettvektermotorsyklar. En annonse i Østlands-Posten fra 12. juni 1939 forteller at firmaet også hadde overtatt agenturet for det amerikanske "International", for distriktet Larvik og Sandefjord. Men den kommende krigen satte en stopper for salget av disse lastebilene. En kort periode rundt 1952, ble også BMW tilbudt potensielle Larviks kunder herfra.

Etter krigen finner vi Bjørgulfson

som representant for amerikanske Studebaker. Og siden, da firmaet inngikk samarbeid med Oslo-firmaet C. E. Sontum, kom i 1959 de engelske Morris, Hillman, den mer eksklusive Wolsley og en populær varebil på den tiden, Commer Cob, fra Rootes konsernet, inn i vareutvalget. I tillegg viser annonser at her ble det også tilbudt merker som Riley, MG, samt Nuffield traktorer. De to første av disse, har jeg ikke funnet bevis på at har funnet kjøpere i Larvik. Da kjøpetillatelsenes tid på personbiler ble opphevet den 1. oktober 1960, eksploderte bilsalget, og moderne modeller fra bilfabrikken Auto Union, som modellen "F11" (fra 1959) og Auto-Union 1000 (fra 1958) ble presentert for Larviks "bilsultne" innbyggere via Bjørgulfson & Co A/S tidsriktige anlegg. Under året 1960 averteres det i tillegg for østeuropeiske bilmerker som Wartburg og Trabant i byens aviser. (Også P70 kom ett par år tidligere. En slik P70 var for øvrig førstepremie i en fiskekonkurranse fra bryggene i Larvik på slutten av femtiårene. Da var det virkelig folksomt rundt havnebassenget.)

Scania-Vabis

Etter hvert representerte de også svenske Scania-Vabis lastebiler. Som underforhandler i Sandefjord hadde Bjørgulfson knyttet til seg Lasken Bensinstasjon, drevet av brødr. Solbakken. De ble snart en stor leverandør av lastebiler blant annet til transportfirmaet Johan Evensen & Sønner. Ett firma som senere skulle komme til å sette uslettelige spor etter seg i Europeisk transportsammenheng, blant annet med sine 106 fantastiske, 16000 kilometer lange turene fra Sandefjord til Bandar Abbas i den Persiske Gulf og tilbake til Sandefjord i årene mellom 1969 og 1975.

(For å tilfredsstille de mange kundene firmaet hadde i Telemark, åpnet Bjørgulfson en "filial" i leide lokaler i Skien i 1959, en forretning som med årene skulle vise seg å bli mer lønnsom enn driften i Nansetveien.)

Bussproduksjon før krigen

En kort tid, mellom 1937 og 39, produserte firmaet karosserier og busser, under ledelse av karosserimaker Olav Gjerpe. (Han flyttet senere til Sandefjord og startet eget karosseriverksted, Gjerpe & Moholdt's Karosserifabrikk.)

Antallet var ikke stort, trolig kom ikke særlig mer enn 10-15 stykker "til verden" i "brakken"/verkstedet på baksiden av hovedhuset, mot Sophus Bugges vei. Det var også ett betydelig salmarbeid som trengtes for å innrede en buss. En tid skal dette i følge minner ha blitt utført av Rolf Olaf (?) Bjørnskau, som var bosatt i Møllergata 5 på Østre Halsen.

Så vidt jeg vet, finnes det ikke bevart noen komplett liste over produserte busser fra Bjørgulfson. Dermed blir omtalene her stort sett basert på lokale minner og til dels fotografier. Manglene er trolig mange, historiene likeså.

Diamond T

Det første spor av det jeg tror kan være det første bussproduktet som ble levert fra Bjørgulfson, finner jeg i et dokument jeg har liggende. En Diamond T blir den 15. mai 1937 registrert som Z-1703 på B. Bjørgulfson for bruk på ruten Larvik – Sandefjord. (Her blir ikke Kaupangs navn nevnt!) Dette var en buss med 21 sitteplasser og 4 ståplasser. Prisen på kr 10.000, synes lav! Chassisnummeret var 209048 og motornummeret S.S.574001, om dette skulle være til hjelp for noen. Den seksylindrede bussen var 750 cm lang, men ikke bredere enn 198 cm. Hvorfor Bjørgulfson kun hadde den i rute fram til 4. juni 1937, har jeg intet etterrettelig svar på. Men på dette tidspunktet blir bussen solgt til "Larviks og omegns Turbiler" i Larvik. Et mulig svar på det nevnte spørsmålet er at ferjetrafikken med M/F Peter Wessel mellom Larvik og Frederikshavn, ble åpnet 4. juli 1937. Med denne ble det spådd et ganske stort behov for busskyss og turer med turister både til Lågendalen og Telemark. Smale veier i disse områdene, kan ha vært en god grunn til å ha bygget bussen smalere enn 200 cm (???). Så viser det seg at, i god tid før Danmarks-fergens 1938 sesong, blir bussen solgt til B. & A(??). Gustavsen i Sandefjord den 19. mai 1938. På dette tidspunktet var allerede en ny Bjørgulfson-buss til "Larviks og omegns Turistbiler" satt i produksjon (se nedenfor).

Blant andre kjente Bjørgulfson leveranser var flere busser (muligens alle) av fabrikatet "Diamond T" i 1937-38. De "Diamond T" jeg har funnet bilder av eller dokumentasjoner på, er på 2



INTERNATIONAL
MEDDELELSE

Vi tillater oss herved å meddele at agenturet for «INTERNATIONAL» transport-materiell for distriktet Larvik og Sandefjord, er overdradd

Bjørgulfson & Co. A.s.
Telefon 2240 Larvik Telefon 2240

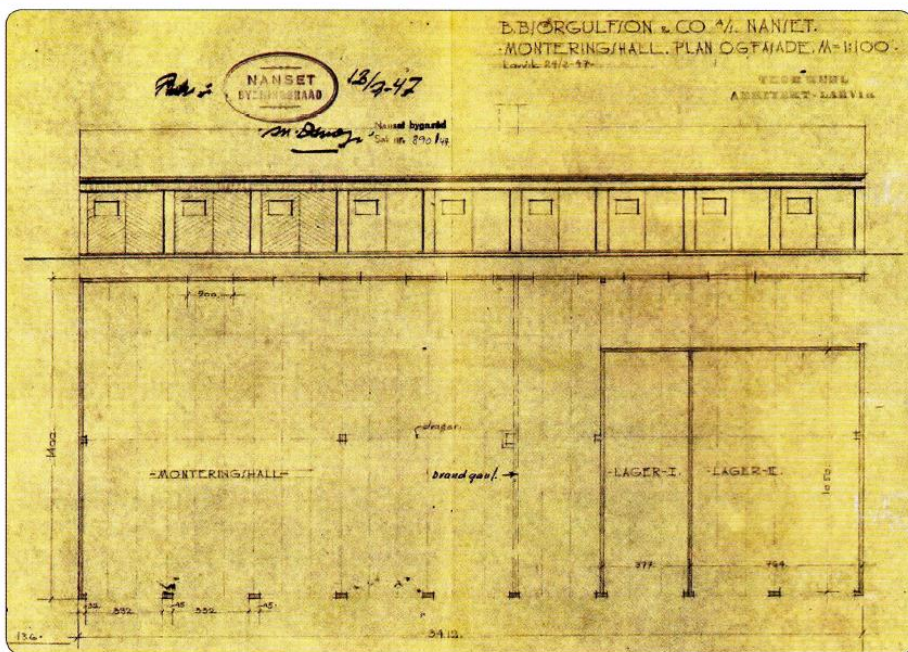
Forespørsel om priser, beskrivende litteratur samt øvrige opplysninger fås ved henvendelse til ovennevnte firma, hvor også demonstrasjonsmaterieill forefinnes på lager.

Se og kjøp de nye modeller for De bestemmer Dem.

Hovedagentur for Norge: **OSMOND MOTOR A.s. — Oslo**
Pilestredet 75 G. Centralbord 69 920.

Bjørgulfson & CO. A/S fikk agenturet på amerikanske "International" i juni 1939. (Fra Østlands-Posten 12.6.1939.)

"solskinnsbusser" (se ovenfor). De eksklusive bussene var bl.a. utstyrt med seildukstak, som kunne foldes bakover. Basert på et gammelt fotografi, synes det som om de må ha vært lakkert hos Pettersons Lakkerverksted i Bjørnsons vei på Nanset. De ble levert til Larvik & Omegns Turistbiler (nytt navn???). Disse hadde kjennemerkene Z-1646 og Z-1647. Z-1646 var en 25 seters "modell 402" (Bulldog), som ble levert 25. mai 1938 til en pris av kr. 17.000. Den hadde understellsnummer 4020044, mens motornummeret var 598383. Dokumenter viser at Z-1646 ble solgt til disponent Rolf Helgerud, KNA huset i Oslo den 19. september 1940. - - Z-1647, også en "modell 402", kom til å bli levert en snau måned senere, den 11. juni 1938. Dermed ble den klar til året sommertrafikk. Her er understellsnummeret oppgitt til å ha vært 4020045, mens motornummeret nå er AB598419. Den 24 seters bussen beløp seg til kr. 16.000. Også denne bussen ble solgt til disponent Rolf Helgerud, KNA huset i Oslo den 19. september 1940. Begge disse sekssylindrede bussene var 210 cm brede, 780 cm lange og hadde en akselavstand på 168"/426 cm. Turisttrafikken til Larvik med Peter Wessel, var da opphørt og fergen beslaglagt av de tyske myndighetene. - Kanskje fins det fagkyndige der ute som vet hva disse to solskinnsbussene fikk for et liv i hovedstaden? - Nevner også at disse bussene, som gjerne ble kalt for "Jyllandsekspressen", ble i det store og hele kun benyttet om sommeren, i forbindelse med Peter Wessels ruter. Bussene fraktet passasjerer mellom



Forslagstegning til ny og utvidet monteringshall hos Bjørgulfson datert 12. mars 1947. Fra Jan Einar Bredal samling.

Larvik og Oslo. De to faste sjåførene, ble med årene kjente bil- og drosje folk i Larvik. Den ene var bilmannen Olav "Greven" Andresen, mens den andre var den senere drosjeeier Alf Chr. "Bergen" Knutsen. Om vinteren sto bussene lagret i en garasje i Dronningens gate i Stavern sentrum.

Det har tidligere vært luftet planer om bygging av Nanset Kirke og en masse større steinblokker var lagt på eiendommen. Noen av disse ble overtatt av den nye eieren, og ble benyttet til grunnmuren på det nye huset. Straks etter at hovedhuset i nr 102 var ferdig, begynte arbeidet med anlegget mot nabotomten i nr 100. Dette sto antagelig ferdig i 1938.

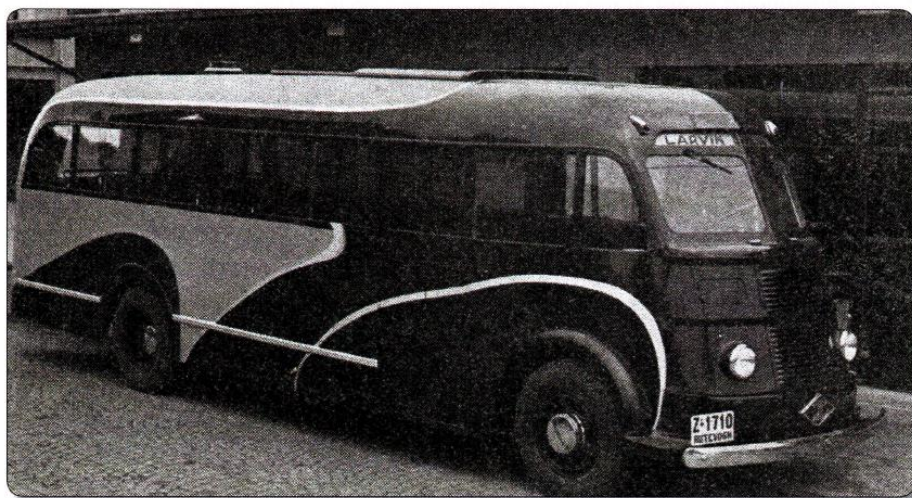
Bensinleverandøren til Bjørgulfson

var Gulf fra oppstarten av i 1937, men tidlig på 50-tallet (trolig i 1952) kom Shell-navnet inn i bildet som ny leverandør av drivstoff og oljer. Dermed ble en ny og moderne "servicestasjon" med store glassflater bygget til hovedhuset, under leiligheten.

Det virker som om Bjørgulfson fikk agenturet for Vestfold og Telemark på det tyske bilmerket

Så finner jeg at det ble levert ett stk av Diamond T "type 609" til "Bilruten Larvik - Sandefjord". Denne, Z-1710, ble godkjent for 35 sitteplasser og 6 ståplasser, da den ble levert den 12. oktober 1938. Understellets nummer på 1938 modellen, var denne gangen 6090018 og motoren nummer 5993871. Med en bredde på 230 cm, lengde på 890 cm og en akselavstand på 485 cm, var bussen godkjent for en totalvekt på 8120 kilo. Prisappen som ny, skal ha vært kr. 21.000. Det blir sagt om den at den hadde "røykekupe" i den bakre delen av hytta. Her kunne folk slå seg ned på en benk avskilt fra resten av passasjerene, mens de inntok en velfortjent blå! Veggen var festet til en "røranordning" og det var en glassdør inn til avlukket. Jeg har funnet at bussen fikk montert vedgassgenerator 30. november 1940, noe som førte til at totallengden på bussen økte til 950 cm. Generatoren ble avmontert 8. november 1945. Z-1710 ser ut til å ha gått i samme ruten omtrent til den ble meldt opphugget 24. mai 1954.

Vi finner også en buss levert 8. au-



Z-1710 var et annet eksempel på rutebilleveringer fra Bjørgulfsons bussproduksjoner. Denne kjørte bilruten Larvik - Sandefjord. Også dette var en amerikansk Diamond T, registrert i Larvik den 12.10.1938. Her gikk den til 30.11.1940. Vi ser Nansetveien 102 i bakgrunnen. Fra Jan Einar Bredal fotosamling.

Z-1808 viser det moderne og flotte designet Bjørgulfson kunne levere sine Diamond T busser i. Dette eksemplaret ble levert til Lågendalsruta. Fotoutlån; Ivar Stav NRFT 192.

gust 1938 til Lågendalsruten, Z-1808. Understellets nummer var 5070072, mens motorens nummer lød 598097. bussen var betegnet som "type 507". Dette var en 28 seter med sekssylindret motor, levert til en pris på kr 17.000. Den hadde fått dispensasjon fra Veidirektøren den 29. august 1938 for kjøring på ruten Larvik – Lågendalen – Kongsberg, "inntil videre". Krigens mangel på bensin, førte til godkjenning til å montere generator på Z-1808 den 23. juli 1941, men også en reduksjon av antall sitteplasser, som nå ble redusert til 15! Generatoren synes å ha blitt avmontert den 29. september 1945. Videre forteller dokumenter at bussen den 20. oktober 1954 ble overført til Distriktsjefen NSB, Drammen.

A/S Ruteselskapet i Larvik ble eier av en 1938 modell Diamond T, "modell 402, Buss", med en prislapp på 21.000 kr.. Denne bussen ble trolig bygget i løpet av vinteren 1938-39, for den ble ikke registrert før 26. april 1939. Da fikk den kjennemerket Z-1715. Den skulle fortrinnsvis kjøre i ruten Larvik – Stavern og i den 880 cm lange bussen var det 31 sitteplasser og 3 ståplasser. Under krigen fikk eieren anledning til å montere gassgenerator. Dette var av den noe mer uvanlige typen, hvor generatoren hadde blitt påmontert tilhenger. Dette var en sort Strømmen generator 1940 modell type BA-125.



Generatorhengeren hadde et understellsnummer 7-27-SA-125-B. Hengeren var 146 cm bred og 175 cm lang da den ble montert 13. februar 1941. Den ble tildelt samme kjennemerke som bussen, nemlig Z-1715. Generatoren ble avmontert den 25. oktober 1945. Noen kvitteringer jeg har liggende vitner om betydelige påkostnader, på en veldig nedslitt buss fredssommeren 1945. Herfra kan nevnes bl.a. reparasjoner på generatoren, innmontering og tilpassing av ny motor, oppretting av karosseri, samt påsetting av nytt stoff på seterygger. I løpet av et par måneder, ble det utført reparasjoner for rundt 5.800 kr på Z-1715. Minner forteller også at det stundom var så mye folk med bussen, at den ikke maktet å komme opp de bratteste kneikene. Da måtte passasjerer gå ut og hjelpe til med å skyve! - Den 6. februar 1951 overtar rutebileier Asbjørn Christoffersen i Larvik eneeierskapet av bussen og beholder den helt til 3. desember 1959.

Nanset

Uten at jeg har noen som helst fullstendig oversikt over bussproduksjonen her på Nanset, nevner jeg det skal ha gått to Diamond T i ruten mellom Larvik og Stavern. Den ene er allerede nevnt. Den andre som A/S Ruteselskapet også eide og som Arvid Emanuelsson etter hvert ble eneeier av, hadde kjennemerket Z-1709. Dessverre har det ikke lyktes meg å finne ytterligere informasjon knyttet akkurat til denne pr. dd. Men skal jeg tolke annen info om kjennemerket Z-1709, vet vi fra det som ble skrevet høyere oppe i artikkelen, at Bjørgulfsons Chevrolet buss med samme kjennemerke, ble hugget i 1939. Det er også et faktum at nummeret Z-1709 igjen dukker opp i 1963, da på en av Bybussens busser i Larvik, en 1953 modell Bedford, hvis nummer tidligere hadde vært Z-1705. Ut fra dette kan jeg faktisk ikke si om dette var før eller etterkrigsbuss, men antar at den ble produsert i 1946. Dog tar jeg med at i listen over registrerte biler ved Larvik Politikammer i 1959, er denne Diamond T bussen, Z-1709, oppført på Emanuelsson. Denne bussen skal for øvrig ha hatt innvendig "neonlys". Lyset fra lysstoffrørene gjorde bussen en tid til Larviks lyseste rutebil.

Avslutningsvis i denne bolken om førskrigs biler som med stor sannsynlighet ble levert av Bjørgulfson, kan det vel også være på sin plass å ta med



Dette bildet råder det en betydelig usikkerhet rundt. Trolig er dette Z-1812, som var en Diamond T tilhørende Lågendalsruta. Her ser vi den som "godsroutebuss" med 1938 modell Früchauf tilhenger type A.120 Tilhengeren hadde kjennemerket Z-1835 til november 1947, da den fikk nummeret Z-1810. Her er ekvipasjen ved godsterminalen ved Larvik stasjon. Bildet må være tatt før ombyggingen til lastebil i 1939. Utlån Gunnar Smukkestad, fra Jan Einar Bredal fotosamling.

Z-1812, som skulle settes inn i Statens Automobilruter, Lågendsruten, sin godsroute opp og ned Lågendalen. Godsbilen ble registrert så tidlig som 17. mars 1937. Dette var en 2/3 seters opprinnelig 1,9 tonns Diamond T 650 cm lang lastebil, hvor modellen er oppgitt til å være 1936/37. Omkring 22. august 1939 må det ha blitt foretatt forandringer på bilen, for plutselig får den større dekkdimensjoner (fra 650x20 til 700x20 foran og fra 825x20 til 900x2 bak) og nyttelasten økte til 2500 kilo. Godkjent totalvekt økte samtidig fra 4297 til 4897 kilo. Nybilprisen på denne sekssylindrede varianten, skal ha vært kr. 7.500. Også dette kjøretøyet var det gitt tillatelse til å påmontere generator. Dette skjedde 28. april 1941, mens monteringen først ble foretatt rundt 17. mai. Med vedgassgeneratoren ble nyttelasten redusert til 1700 kilo. Hvilket liv denne åpne lastebilen etter hvert kom til å få, vites ennå ikke, dessverre.

Holhjemsruta

Petter Holhjem som eide og drev "Holhjemruta" i Brunlanes i mange, mange år, finner jeg med en kombinertvogn fra 17. november 1936. Et kjøretøy som dessverre heller ikke har dukket opp på bilder pr. dd. Denne er notert som "lukket / åpent", Diamond T type "212A" og var godkjent for 7 personer. (Type 212A synes å ha vært "nesebiler".) Nyttelasten var satt til 1700 kilo. Typemerkningen forteller at bussen skulle benyttes til "last - rute". Holhjem var tildelt kjennemerket Z-1732 på denne 720 cm lange Diamond T'en. Som så mange andre kjøretøyer, fikk også Z-1732 påmontert generator under krigen. Dette skjedde for så vidt sent, den 29. mars 1943. Petter Holhjem beholdt bilen registrert fram til 18. april 1951. Etter dette synes det som om bilen er "ute av synet" fram til 4. mai 1953, da den plutselig dukker opp registrert som Z-1742 på A/S Bilruten Larvik - Sandefjord! Her gikk den som "melkerute" mellom gårdene fra Skinmo til omtrent Bommestad på sin vei med til meieriet i Larvik.

Kvelleruten

Et langt mer "blekt" førkrigsminne er bussen til Olav Næss, som eide "Kvelleruten", den kjørte mellom Kvelde og Sandefjord, hvor billettprisen var

kr 2,20 for voksen og 1,10 for barn. Næss kjøpte en brukt Diamond T 1938 modell, som mellom 19. januar 1946 og 19. mars 1948, hadde fart omkring i Sandefjord med kjennemerket Z-12254. (Hvem som var tildelt dette kjennemerket på denne tiden, er ikke brakt på det rene, ei heller hvem som opprinnelig eide den.) I Olav Næss sitt eie, var kjennemerket blitt Z-1741. Litt opplysninger om denne fins også: Den skal ha vært en "type 402" med understellsnummer 4020037. den var 220 cm bred og 775 cm lang, og godkjent for fullastet vekt opp til 6520 kilo. Med en ny buss i bestilling (se lenger nede) ble Z-1741 solgt til (rutebileier) Gustav Bjørhovden på Svene i Nummedalen. Hos Bjørhovden Bilruter ble den gamle Kvellebussen satt i rute mellom Kongsberg og Sigdal. Her fikk den i følge Gudmund Bjørhovden et langt liv, men et motorbytte, hvor den sekssylindrede sideventilerte Hercules motoren måtte vike plass for en Chevrolet motor, ble foretatt etter noen år. Bjørhovden nevnte også at bussen var utsatt for en brann under tiden, men ble oppbygget igjen i Hokksund!

Tvedalsruta

På Tvedalenruta i Brunlanes trafikkerte Brødrene Aares en tid sine passasjerer med sin Z-1727, en 1937 modell Diamond T 21 seter, trolig "type 401". Den var dertil godkjent med 3 ståplasser og lengden var 770 cm. Dette var en "nesebil", trolig bygget på et lastebilchassis. Z-1727 skal ha hatt en prislapp på 17.000 kr, som nybil. Om noen ved hjelp av understellsnum-

meret "401008" og motornummeret "AB598382JXD", kan fortelle mer om bussen, hadde det vært hyggelig å høre om det. Den 15. mai 1939 meldes det at denne bussen har blitt overført til "samkjørende ruter" (Larvik og Omegns Bussruter A/L).

USA Chassis

Björgulfson hadde som nevnt noen år agenturet på de amerikanske lastebilene White og Diamond. Begge fabrikatene ankom i store, svært solide trekasser og måtte settes sammen lokalt, en meget tidkrevende jobb. Derfor minnes noen fortsatt, at det alltid sto store kasser på denne tomten. (Bjelkene i kassen var så kraftige at de blant annet ble brukt som takbjelker i hytta som Björgulf Björgulfson lot bygge ute på Lillejordet, mellom Larvik og Stavern!)

Det blir fortalt at etter den andre verdenskrigens slutt, da den norske bilparken var meget redusert i antall og det lille som var tilbake dertil var meget nedslitt, inngikk Björgulfson ett samarbeid med sin venn, disponent Einar Øksenholt i Larvik Automobilforretning A/S. Avtalen gikk ut på import av brukte lastebiler fra det nederlandske firmaet Crommert i Nijmegen. Dette firmaet hadde spesialisert seg bl.a. på eksport av utrangerte krigskjøretøyer. På den måten kunne de tilby lokale kunder noe bedre utvalg enn de norske myndigheter tillot ved nybilimport på den tiden.



Melkerutestopp hos Georg Skuggedal på Rødbøl i 1953. Dette er Petter Holhjems gamle Diamond T 1936 modell, her i Larvik - Sandefjordsrute "drakt". Sjøfører på ruta denne dagen var Rolf Christensen, Stavern. Utlån Rolf Christensen. Jan Einar Bredal fotosamling.