



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.

Karosseribygging – Bussproduksjon etter andre verdenskrig.

B. Bjørgulfson Automobilforretning i Larvik

Andre del av Bjørgulfsons karosseribygging

Etter andre verdenskrig ble det igjen gjort ett forsøk på å starte bussproduksjon ved Nansetveien. Verkstedet hadde samarbeid med to utrolig flinke mekanikere/karosserimakere; nemlig Brødr Eriksen, Thorleif og Peder, som drev et lite mekanisk verksted i Meldals vei 10, ett par hundre meter unna. Bussene hadde blitt tegnet av den nyutdannede Göteborgingeniøren og Nansetgutten Kristian Kongelf. Han hadde blitt ansatt i firmaet rundt St. Hans 1947 og ble der til juletider samme året. Han ble tildelt et "tegnekontor" inne på bensinstasjonen.

SAMMENSTILT AV JAN EINAR BREDAL



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. Sjøfører på turen var Oscar Stensrud. Utlån Jan Oscar Stensrud, fra Jan Einar Bredal fotosamling.

Av etterkrigsproduksjonene hadde A/S Bilruten Larvik – Sandefjord en Diamond T 1948 modell med nummeret Z-1711. Dette var en type "614CHH" med understellsnummer 614-CO-426 og nummeret på den seksylindrede bensinmotoren var EL-1642872. Med en lengde på hele 924 cm og en bredde på 237,5 cm, var det rimelig god plass til 35 sitteplasser og hele 13-14 ståplasser. Veistandarden var blitt såpass

god på strekningen ruten kjørte, at totalvekten på hele 9500 kg ikke synes å ha vært noe problem. Prislappen er antydnet til ca. 58.000 kroner. Videre fortelles det at den ble kassert den 7. mars 1962.

Lågendalsruta hadde i 1947 gått til anskaffelse av 2 nye Diamond T busser. Z-1801 ble en 28 seter registrert den 21. mai og prislappen skal ha vært 60.000 kr. Den var 845 cm lang og 224

cm bred. Bussen ble den 27. juli 1954 ble overflyttet til "Distriktssjefen NSB, Drammen". Den andre, Z-1821, var en 32 seters buss "type 6140 H.H." Den var hele 930 cm lang og 240 cm bred. Vekt i fullastet stand var 9080 kilo. Z-1821 ble overført til NSB Odalsruta på Romerike 6. juni 1949.

Dertil ble det levert en 4 tonns lukket, 770 cm lang lastebil, Z-1835, den 20. november samme år, altså 1947. Prisen skal ha vært kr. 39.000. Den ble overført til NSB Kongsberg 17. november 1955. Men året før, den 1. desember 1954, meldes det at bilen nå var ombygd til åpen lastebil.

En annen leveranse som synes svært spennende, er Z-1742. Den tidligere nevnte rutebileier Olav Næss, som hadde overtatt "Kvelleruta" et år eller to etter krigen hadde bestilt en ny Diamond T "snutebil", type 404HH, fra Bjørgulfson. Dette var en 26 seter, som ble levert 11. september 1948. Chassisnummeret på den 225 cm brede og 800 cm lange nesebilen, var 40415983 og nummeret på den seksylindrede motoren var 1664189. Den kunne veie 6040 kilo fullastet og innkjøpsprisen skal ha vært kr. 44.000. Det sies at Næss etter hvert gjerne ville ha en buss med litt flere seter, og dermed ble bussen ombygd til "Bulldogg" og omregistrert 11. september 1951. Nå har akseltryk-



Denne Ula-bussen til (Ole Nilsen) H. M. Nilsens bilruter, Z-1736, er eksempel på "siste generasjon" busser fra Bjørgulfson. Denne 1949 modellen av en Scania-Vabis med sin 135 hk. motor, ble registrert den 22.7.1950. Utlån Lene Nilsen, fra Jan Einar Bredal fotosamling.



Den allerede omtalte Z-1736 til Nilsen på Lauve møtte sitt endelikt ute i Brunlanes, syd for Larvik. Foto av Bjørn S. Bunkholt, Skien.



Fabrikasjonsskilt som hang innvendig over førerplassen til Z-1736, viser at den ble produsert hos Bjørgulfson. Foto Bjørn S. Bunkholt, Skien.

ket øket til 7105 kilo, og bussen ble nå 30 cm lenger, noe som førte til en godkjenning til 31 personer inkl. fører. Fylkesveivesen hadde den 16. september 1948 gitt dispensasjon for bredde og lengde for kjøring på strekningen Sandefjord – Hagnes – Kvelde. Store deler av ruten Næss kjørt var på meget dårlige veier. Kanskje var behovet om noe bedre veioversikt også et ønske fra rutebileieren. Men dessverre skulle ikke resultatet av ombygging bli særlig vellykket kjøremessig. De mange ujevnh-

tene og vaskebrettene på veien, førte til voldsomme skjelvninger i rattet, noe som slet betydelig på sjåførens helse. Disse negative opplevelsene var sikkert en vesentlig grunn til at Næss ville kvitte seg med Diamonden. Og den 28. april 1952 ble eierskapet overført til Vestre Toten og Eina Turbillag på Vestre Toten.

Asbjørn Rolseth nevner dertil bussen "T-8002" i boken "Håndverk på hjul", en 29 seters Diamond T, som ble levert til Eidsvåg Auto i 1948. Denne har fått

en mer moderne design enn førkrigs bussene, men ligger likevel "langt tilbake" i forhold til den nye "Scania-Vabis-designet", som skulle komme.

De moderne buede rutene til "Kongelfs busser" var laget av det den gang nye materiale perspex. For å få formet disse i riktige fasonger, benyttet han sin onkel Hjalmar Borges bakerovner i Nansetveien 67. Hver enkelt buss ble tegnet spesielt etter kjøpers spesifikasjoner med hensyn til for eksempel sitteplasser, akselavstand og "akkerheng".

Minner sier at Bjørgulfson også var leverandør av langt mer moderne busser. Blant annet eide Ole Nilsen på ruten "Larvik – Ula – Eftang", en Scania-Vabis B-62-V med 38 sitteplasser. Z-1736 ble levert den 22. juli 1950. Den var hele 940 cm lang og var godkjent for en totalvekt på 8870 kilo. Scaniaen beholdt disse skiltene fram til 24. november 1967. Det ble for noen år siden gjenfunnet restene av bussen ute ved Halle i Brunlanes, utstyrt med et lite reklameskilt. Dette fortalte at den hadde blitt produsert ved Bjørgulfsons Karosserifabrikk.



En Bedford. Kan dette være et karosseri fra Bjørgulfson? Formidlet av Vidar Sätvedt. Ukjent fotograf.

Hos Bjørgulfson forsøkte man hele tiden å forbedre og modernisere datidens produkter. Blant nyvinningene som firmaet selv utviklet, var et nytt varmeapparat til bussene. Dette var basert på bruk av den varme eksosen fra motoren. Dette var så vellykket, selv om størrelsen på selve varmekassen visnok var svært voldsom og klum-

pete, at Bjørgulfson tok ut patent på oppfinnelsen.

En trykklufsbasert hevemekanisme til å åpne og lukke den store og tunge heve- / senkedørene til smørehallen/garasjene, ble også patentert! Denne var uttenkt av den ansatte karosserimakeren og "tusenkunstneren" Gunnar Haugen.

Chassisene fra de forskjellige bilfabrikatene ble også oppbygget til lastebiler i varierende utførelser, alt etter kundens ønsker og spesifikasjoner, ved Bjørgulfsons anlegg i Nansetveien 102.

Etter at bussproduksjonen, som ikke hadde vært all verdens stor, ble lagt ned, beholdt firmaet fortsatt kontakten med importøren C. E. Sontum & Co.. Studebaker chassisene kom i kasser fra USA, og ble satt sammen i Nansetveien 102 fram til rundt 1950. Det var i hovedsak tre varianter som ble tilbudt kundene; pickup, lastebil og busschassis. De to første kom til landet med førerhus, mens busschassisene kun hadde torpedo. Om minnene er rett, ble det ikke bygget busskarosserier til disse nyere Studebaker chassisene hos Bjørgulfson. Kassene ble åpnet og kjøretøyene satt sammen i Larvik, for så å bli kjørt til Sontum i Neubergsgate 19 i Oslo.

Birgit Bjørgulfson har fortalt at hun ofte påtok seg den jobben, noe som den gang var meget uvanlig aktivitet for en ung kvinne. En dag, på vei gjennom Drammen sentrum, ble hun stoppet av en streng og mistenksom konstabel. "Unge dame, får jeg se Deres førerkort!" befalte den eldre, tykkfalne "politimannen" uten et smil og med et heller biskt uttrykk under politilua. Det var fortsatt ikke helt vanlig at unge piker kjørte bil, og slett ikke et stort chassisunderstell! – Selvfølgelig hadde hun alle papirer i orden, men politimannen ga seg ikke. Han kommanderte henne å kjøre inn til siden. Mente han



Z-1646 Diamond T, Larvik & Omegns Turistbiler på Vestre brygge i Larvik med innsjekkkontor, sett fra «M/F Peter Wessel».

fortauet? Skulle hun stå på fortauet midt i Drammen sentrum? "Ti still og stå rolig!", var svaret hun fikk, før han marsjerte bestemt bortover gaten. Bak henne ble køen lengre og lengre, kor-ken var fullstendig. Dermed startet hun opp for å kjøre litt lenger fram, slik at de bak kunne passere. Men i samme øyeblikk snudd "lovens lange arm" seg, sprang mot henne og skrek inn døren, "Sa jeg ikke du skulle stå stille!". Trafikkork fikk være trafikkork, Birgit ble stående stille, mens tankene raste rundt i hodet hennes. Flere forbipasserende kom og spurte om hun trengte hjelp. Men hun måtte jo bare vente. Hva hadde politimannen i tankene, tro? – Minuttene snek seg av gårde og det hele virket som om det hadde gått en evighet, da politimannen endelig kom tilbake. Han kremtet ett par ganger, før han noe mykere i stemmen sier "Jeg har snakket med din far, papirene er i orden og det er lite jeg kan gjøre." I det han skal til å gå, fortsatte han: "Men er det vanlig at man reiser til Oslo i lastebil iført et digert blomstrende silkeskjørt?" Den unge damen hadde jo selvfølgelig pyntet seg, hun skulle jo til hovedstaden. Før hun visste ordet av det, var konstabelen bisk igjen. "Se å kom deg av gårde, ser du ikke du sper- rer veien for all verden?" Og av gårde bar det for Birgit, mens hun tenkte at han hadde kommentert det blomstrede skjørtet som moren hadde sydd om av en stuegardin, men ikke nevnt et ord om hennes nydelige silkebluse! – Helt problemfritt fant hun også veien fram til Neubergs gate, hvor doningen skulle

leveres. Her ble hun "tatt imot som en prinsesse" og ble til og med skyss- et ned til Vestbanen for å ta toget hjem til Larvik.

Nærmest helt fra oppstarten i 1936 eide firmaet Bjørgulfson også egne servicebiler, om kundene uheldigvis måtte trenge tauhjelp. Opplysninger og bildemateriell av disse, er vanskelig å finne. Blant minnene skal etter krigen ha vært en franskbygd Ford. Som nevnt over her, så ble disse importert til Larvik av Larvik Automobilforretning A/S sammen med Bjørgulfson & CO A/S fra firma Crommert i Nijmegen i Holland. Det var flere franske Forder som kom til byen under den perioden. Selv kan jeg så vidt huske at noen av de om- talte importbilene ble parkert hjemme i bakgården til barnedomshjemmet mitt i Ibsensvei 3 på Nanset på begynnelsen av 50-tallet. Min fetter og jeg, som de bilinteresserte unger vi var, fikk lov "å prøvekjøre" bak rattet, selv om beina knapt rakk ned til pedalene. – Viking Redningstjeneste ble stiftet 7.6.1956. Bjørgulfson og Larvik Automobilforretning A/S var 2 av flere bilforetninger i Larvik som var tilknyttet fra starten. Servicebilen til Bjørgulfson, som ved importen skal ha vært blå eller muli- gens grønn, ble på denne tiden lakkert i den gule "Vikingfargen".

For å følge med i tiden og samtidig få "flere ben å stå på", skal Bjørgulfson også ha tilbudt sine kunder et lite ut- valg av Evinrude og Johnson påhengs- motorer. Og underlig nok finner vi ti år senere hos Bjørgulfson enda en uven- tet avdeling. I 1961 dukker det opp

MORRIS Minor 1000

Bilen for den kresne til en folkelig pris.



Bilen for hele fami-
len. Rimelig å kjøpe
og utrolig billig i
bruk.

Kort sagt —
Dagens Allemansbil
De kan også få en
lekker Morris Minor
1000 stasjonsvogn.

Priser fra kr. 13.275.—

Den kraftigste vogn i sin prisklasse.
Et produkt fra Europas største bilkonsern.

For å kunne yde våre gamle og nye MORRIS-kunder
bedre service, har vi nu ansatt firma

SLAGENVEIEN BENSINSTASJON

Slagenveien 46 — Telefon 13 683
Som vår representant i Tønsberg

Dette firma står alltid til tjeneste med opplysninger
og demonstrasjoner.

Hovedforhandler i Vestfold for MORRIS — Wolsley —
Riley — MG samt NUFFIELD traktorer:

Bjørgulfson & Co. A/S

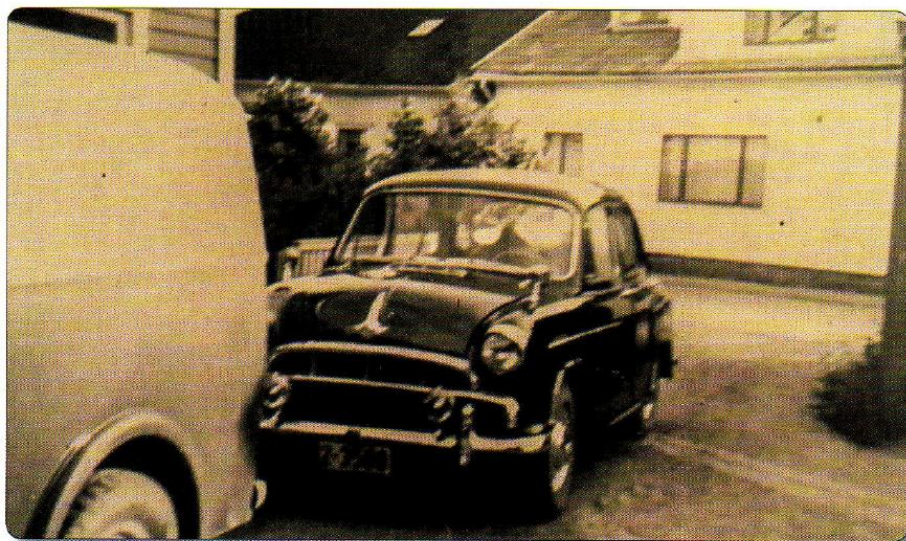
Automobilforretning
Larvik. — Telefon 4010.

en "TV-avdeling" i Nansetveien 102. Herfra kunne de tilby det beste fra Ra- dionettes rikholdige utvalg av fjernsyn og radioer. Prisen på et "Vidvinkel TV3 Spesial" med 23" sort/hvitt skjerm, var "fornøyelige" kr 2250,- i den tids hardt tjente norske kroner!

Bjørgulf Bjørgulfson hadde i en årrekke "hevd" på det gamle registre- ringsnummeret "Z-21", som han benyt- tet på flere av sine privatbiler/demon- strasjonsvogner.

Bjørgulf Bjørgulfson døde i 1966 og døtrene, Aud og Birgit, valgte samme året å selge anlegget i Nansetveien 102 til **Larviks Auto-Central A/S**, som overtok dette den 1/1-1967.

Bjørgulf Bjørgulfson hadde knyttet til seg **Nordang Nygaard**, som skal ha driftet karosseri og opprettingsverkste- det, (trolig rundt 1944-45). Nygaard minnes å ha holdt til hos Bjørgulfson en kortere tid etter at han flyttet hit fra Oslo. Trolig leide han en "verkstedsbås" av Bjørgulfson, stor nok til reparasjon av en bil. Han hadde kontor inne i ho- vedhuset. Nygaard var en meget dyktig karosserimaker og skal dertil ha vært svært involvert i Bjørgulfsons buss- byggeri. Han var en mester i å forme vanskelige aluminiumsplater til buss- karosseriene. Etter krigen bygde han eget karosseriverksted på Månejordet i enden av Leiv Eirikssons vei 49, men før dette, i 1947, finner jeg ham med karosserireparasjonsverksted i Dronnin- gens gate 27 på Torstrand i Larvik.



Ett av de kjøretøyene i Larvik som tidlig på 50-tallet vakte absolutt størst oppmerksomhet, var Bjørgulfsons egen Z-21, en 1953 modell Studebaker Starlight Coupe. Bilen, minnes det, kom til Larvik på belgiske skilter i hvitt og rødt, noe som tyder på en mulig bruktbilimport. Fra Jan Einar Bredal fotosamling.