



[Av Jan Vidar Lie Pedersen]



STAVÆRN
BILFABRIK A/S
Et ukjent kapitel
i norsk bilhistorie.

NORSK KJØRETØY
HISTORISK MUSEUM

Norsk Bilproduksjon før Staværn bilfabrikk

Norge har aldri hatt noen bilproduksjon av særlig betydning eller omfang, selv om planene om å bygge et motordrevet kjøretøy, en "motordroche" ble lagt fram her i landet allerede i 1883. Paul Henning Irgens, født på Røros og ingeniørutdannet i København la fram sine planer foran den store utstillingen på Tullinløkka i Christiania sommeren 1883, men utstillingskomiteen var ikke villig til å delta i finansieringen. Først i 1890-årene fikk Irgens realisert sine planer. Både en dampdrevet buss og en personbil med forbrenningsmotor ble bygd ved hans onkels verksted i Bergen.

Før Staværn bilfabrikk ble etablert i 1917 var det bare ved to fabrikker til at bilproduksjonen kom igang. Av de få bevarte norskbygde bilene fra tiden før 1920 er "Olds- Fossum" som står utstilt på Norsk Kjøretøyhistorisk Museum i Lillehammer. Denne bilen ble bygd av Markus Hansen Fossum som drev sin virksomhet i Akersgata 49 i Oslo. Fossum som bar oppnavnet "Professoren" hadde her service på ett av datidens mest populære bilmerker, Oldsmobile. De to bilene han bygde hadde begge Oldsmobile som forbilde og ut fra dette har ettertiden gitt Fossums bil navnet "Olds- Fossum".

Etter å ha bygd to biler, innstilte Fossum produksjonen og fortsatte sin virksomhet som reparerør.

I 1907, samtidig som Fossum bygde sin siste bil, ble det dannet et selskap som fikk navnet Norsk Automobil & Vognfabrikk. Firmaet var ledet av direktør C. E. Sontun som hadde arbeidet seg opp i sykkelbransjen. Virksomheten ble drevet i Bernt Ankersgate 8 i Oslo. To biler ble bygd, begge i solid håndverksmessig utførelse. Delene ble produsert enten ved fabrikkens eller som leiarbeider hos håndverkere. Bare en av Norsk automobil & vognfabrikks biler er bevart. Den står også utstilt på museet i Lillehammer.

Stværn Bilfabrik var den tredje produksjonsbedriften som kom igang i Norge. Ved denne fabrikkens spesialiserte man seg på bygging av lastebiler. Også herfra er det bare bevart ett kjøretøy, en lastebil som Norsk Kjøretøyhistorisk Museum kjøpte inn i 1984 fra Hunsrød ved Sandefjord. Bilen var satt inn ved et verksted i bygda under andre verdenskrig for ombygging. Denne ombyggingen ble utført, men bilen forlot aldri verkstedet igjen. Utgangspunktet for ombyggingen var også de eksisterende delene på Staværn lastebil. Det er derfor fullt mulig å tilbakeføre bilen til dens opprinnelige karosseriform.

Bakgrunnen for etableringen

Under den første verdenskrig ble det tatt flere løft rundt omkring i landet for å få igang en norsk bilproduksjon. Bakgrunnen for denne interessen blant næringslivets folk skyldes flere forhold.

Alle har sin bakgrunn i den pågående verdenskrigen. Tidligere leverandørland av kjøretøyer til Norge, Tyskland, England og Frankrike hadde lagt om produksjonen til militære formål. Den pågående ubåtkrigen skapte store vanskeligheter med importen fra Amerika. Jobbetiden skapte også risikovillig kapital og investorer øynet muligheten til fortjeneste med det store behovet for personbiler og lastebiler på det innenlandske marked.

Staværn bilfabrikk var imidlertid det eneste prosjektet som ble gjennomført og hvor bilproduksjonen kom igang. Det andre var Norsk automobilfabrik a/s på Kambo ved Moss. Initiativet til bilfabrikken ved Moss kom fra godseier Ingvar Wankel og ingeniør Sigurd Hiorth. De fikk garantert en kapital på ikke mindre enn to millioner kroner til formålet.

Planene for Kambo- fabrikk var i første omgang å sette igang lisensbygging av et godt og anerkjent utenlandsk fabrikat inntil man fikk høstet erfaringer og lagt grunnlag for egne konstruksjoner. Verdenskrigen førte til at man innledet forhandlinger ved svenske Scandia Vabis om bygging av deres person og lastebiler på lisens.

Noen produksjon kom imidlertid aldri igang selv om det ble bygd et større fabrikkompleks. Planen var å bygge 50 lastebiler i første omgang, men bare kjerrer, trillebører og doninger ble bygd ved fabrikk før den gikk konkurs i 1919 som en følge av økonomiske problemer da høykonjunktorene gjorde vending.

Konjunktorene skulle også knekke Staværn bilfabrikk, men før det skjedde skulle fabrikk få produsert både elektriske og bensindrevne lastebiler. At man i første omgang satset på elektriske lastebiler hadde også sin bakgrunn i verdenskrigen. Som en følge av den pågående krig ble det mindre og mindre bensin. Biler som måtte holdes igang gikk på lystgass. Offentlige og private gassfyllstasjoner ble åpnet for betjening av disse bilene, og på en fylling av de seks til åtte kubikkmeter store ballongene kunne bilene kjøre 25 - 30 kilometer. Elektriske biler var derfor langt å foretrekke selv om også denne driftsformen satte sine begrensninger for kjørelengdene.

Aksjetegningen

Aktieindbydelse.

Undertegnede indbyr herved til tegning av aktier i

Staværn Elektromobilfabrik A/S.

med forretningskontor i Fredriksværn.

Selskapets formaal er fabrikation og salg av elektromobiler og dermed i forbindelse staaende virksomhet

Indbyderne har til anlæg av fabriksbygning m. v. indkjøpt en passende tomt i Fredriksværn for kr. 2,00 pr. kvm, for hvilken pris tomten overtas av selskapet.

Som fabrikkens leder har indbyderne sikret sig en fagmand med ca. 12 års praksis i lignende fabrikker.

Aktiekapitalen skal være minimum kr. 400,000,00 maksimum kr. 600,000,00 fordelt paa aktier a kr. 1000,00 lydende paa navn.

Av og ved indbyderne er tegnet kr. 350,000,00.

Resten utlægges til offentlig tegning fra og med 19de til og med 21de november 1917 paa lyster som er utlagt i

Laurvigs Privatbank, Larvik, og i Fredriksværns Sparebank, Fredriksværn.

Ved tegningen deponeres 10 % som indsettes paa tegnerens navn i Laurvigs Privatbank, Larvik, medens resten av aktiekapitalen indbetales efter den konstituerende generalforsamlings beslutning.

Av forsent indbetalte aktier forbeholdes 6 % efterskudsrente.

I tilfælde av overtegning forbeholder indbyderne sig adgang til at godkjende, reducere eller stryke enhver tegning efter bedømt skjen.

Indbyderne forbeholder sig godkjort av selskapet sine utlæg til juridisk, teknisk eller økonomisk bistand samt bekjendtgjørelser og lign. efter opgave i den konstituerende generalforsamling, som indkaldes med 8 dages varsel ved rekommandert skrivelser til hver godkjendt tegner.

Larvik den 30. oktober 1917.

Emil Samuelsen,
disponent

John Lærum.
disponent.

Halfdan Sundt,
overlæge.

6. november 1917 offentliggjorde initiativtakerne Emil Samuelsen, John Lærum og Halfdan Sundt aksjeinnbydelsen til den nye bilfabrikken i Østlands-posten, Larvik. Selskapet skulle ha sitt forretningskontor i Fredriksværn og formålet med selskapet som hadde fått det foreløpige navn " Staværn elektromobilfabrik a/s var fabrikasjon og salg av elektromobiler. De hadde allerede da sikret seg tomtegrunn i Staværn og inngått avtale med ingeniør Gerhard Andersen. Ifølge aksjeinnbydelsen hadde han tolv års praksis ved lignende fabrikker.

Gerhard Andersen var fra Odense i Danmark og hadde arbeidet ved De forenede bilfabriker i København. Aksjekapitalen skulle være på minimum 400 000 kroner og maksimumsbeløpet var satt til 600 000 kroner. Lyster var utlagt i Laurvigs Privatbank og Fredriksværn Sparebank i tida 19. til 21. november 1917. Iløpet av disse dagene ble det tegnet aksjer for minimumsbeløpet. Arbeidet med å stikke opp tomta på den løkka hvor fabrikken skulle bygges startet i desember 1917.

Fabrikklokalene

Byggearbeidene startet ved nyttårstider 1918-1919 og byggetida var 10 måneder.

- Fabrikken blev bygget i årene 1917-18 og var på 1200 kvm i to etasjer, fortalte fabrikkens verksmester N. Sigvald Johansen i 1963. Ifølge



Produksjonslokalene ved SBF. Bildet er fra første etasje.



Ledelse og ansatte ved SBF

Amtstidende 6. februar 1919 kom man gjennom hovedinngangen i nord inn i den store og lyse - og utmerket ventilerte - monterings og maskinhall i første etasje.

I den søndre delen av første etasje var de større maskinene plassert, så som dreiebenker, fresemaskiner, boremaskiner og slipemaskiner. Avisen beskriver også arbeidet ved fabrikken: Det første arbeide paa bilen begynner i den nordre ende av hallen hvor opmerkingen av de færdigstøpte dele foretas. Delene gaar derpaa til de maskiner som egner sig for de operationer som skal udføres. For de dele der kræver den nøiaktigste sammenpasning, utføres arbeidet paa slipemaskinen og blir underkastet den nøiaktigste kontrol. Slipemaskinen virker automatisk. Naar det stykke som skal bearbejdes er sat ind i maskinen og vedkommende som passer den har avsat de riktige maal, behøver man ikke at bekymre sig for at maskinen ødelægger stykket. Den kan indstilles til at avslipe en aksel saa litet at den kund blir en hundredels millimeter tyndere.

For at delene til en bil ved eventuell utskifting kan erholdes fra fabrikken bare rekvirenten telegrafisk f.eks opgir bildelens nr., blir det forarbejdet specialverktøi og borjiger.

I første etage mot syd ligger verktøirummet. Her blir alt verktøi opbevart og herfra utlaanes det til de forskjellige arbeidere mot skilter, hvorpaa vedkommende arbeiders nr. staar. Det er forresten en ordning som nu anvendes i næsten alle større fabriker.

I anden etage er endnu ingen maskiner installert. Denne hall er av samme størrelse som den i første etage. Her vil, naar fabriken kommer i fuld drift bli filer- snekker og malerverksted.

Loftsetagen som ogsaa er stor, lys og luftig, vil bli benyttet til sadelmakersted m.m.

Det sanitære anlæg ved fabrikken er førsteklasses. Der er flere vandklossetter i hver etage. Fabrikens kontorer ligger i bygningens anden etages søndre del. Et stykke ovenfor den store fabrikkbygning ligger bedriftens smie. Blandt andet findes her en hærdeovn paa ca 1200 grader Celsius.

Med glæde konstaterer man at Staværn bilfabrik a/s vil gjøre alt mulig for å skaffe fabrikkens arbeidere sunde og gode boliger. Der disponeres en række utmerkede tomter paa vestsiden av fabrikken og her er nu to arbejderboliger under opførelse. Husene blir paa to etager med to leiligheter i hver etage. Flere arbejderboliger skal opføres senere. Disponentens bolig ligger paa sydsiden av fabrikken.

De første lastebilene

Den daglige lederen av lastebilfabrikken i Stavern satset på serieproduksjon av biler, om enn ikke masseproduksjon etter samlebåndsprinsippet. Han kom til Stavern i februar 1918 og før fabrikklokalene var ferdige slik at produksjonen kunne settes igang, engasjerte han seg på andre felter. Han tegnet selv disponentboligen og de to arbeiderboligene som ble reist.

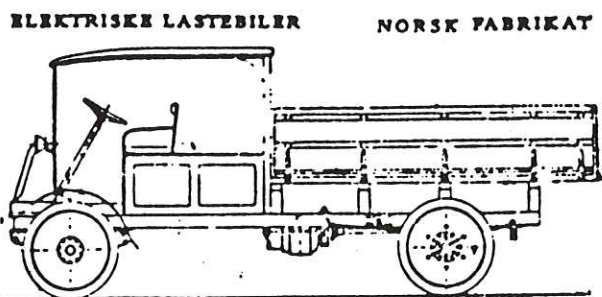
Ifølge planene skulle de første bilene leveres allerede i februar 1919, og arbeidet med den første serien på ti elektriske biler startet på slutten av 1918. Det oppsto imidlertid forsinkelser i produksjonen slik at de første bilene ble ferdig først i mai- juni 1919.

Gummi og akkumulatorbatteriene til de elektriske vognene kom fra Amerika, men prisene var høye. Stålstøpegodset fikk fabrikken fra Drammen Jernstøperi og motorene kom fra " Sola elektriske maskinfabrik" ved Hølen, Larvik.

Alle vogn og maskindelene ble forarbeidet ved fabrikken. Den første serien var ti 2- tonns lastebiler. Motoren fra Sola- fabrikken var på sju hestekrefter, men ifølge leverandøren kunne motorene overbelastes til vel det tredobbelte. Det var allerede flere elektriske biler på markedet. Etter verdenskrigens slutt ble det importert flere elektriske biler fra Amerika. Mange av disse bilene var utstyrt med kjede, og om Stavern-bilene ble det sagt at i motsetning til de amerikanske modellene med" den larmenede kjæde er Stavern forsynt med snekkeskrue som arbeider indkapslet og i saadant oljeleie at den stadig holder sig smurt og fri for støv.

At to tredjedeler av de vogner som ble fabrikkert i Amerika også ble forarbeidet etter dette system, ble det også lagt vekt på i markedsføringen. "Vognen blir i det hele tatt behageligere, lettere, rensligere og sikrere at kjøre med end benzinbilerne. De som nu er ferdige har en lasteevne paa

Annonsen for SBFs elektriske lastebiler i 1919. Det ble lagt vekt på disponent Andersens erfaring !



FORLANG TILBUD. 10 AARS ERFARING.

STAVÆRN BILFABRIK ^{N/S}

FREDRIKSVÆRN.

to ton er mere enn sterke nok til de stigninger man har at regne med. Nogen girveksling er det ikke tale om og de kan gaa ca 60 a 70 km mellem kraftlandningerne.

Disse elektriske biler egner sig utmerket til bruk i byen og i faste landruter og er at foretrække overalt hvor en jevn og sikker trafik skal opretholdes. I Kristiania er en betydelig mængde elektriske biler i bruk og det later til at de stadig vinder terræng, heter det i Amtstidenes artikkel om fabrikken 1. mai 1919.

De elektriske bilene som fabrikkøn bygde ble ingen suksess, selv om det ved fabrikken også ble lagt ned betydelige beløp i eksperimenteringen. Det eksakte antall vogner med elektrisk motor som ble produsert er usikkert. Planene gikk hvertfall ut på å bygge ti vogner i den første serien og dette er et tall som nevnes i flere avisartikler som tar for seg produksjonen. I en omtale Østlandsposten har i 1923 fortelles det at det ble bare fabrikert noen få elektriske biler.

Ikke bare de tekniske problemene med den elektriske modellen førte til at fabrikkasjonen ble lagt om til bensindrevne biler. Etter verdenskrigens slutt fikk man også igjen lettere tilgang til bensin.



Fabrikkbilde av den første elektriske lastebilen bygd ved SBF.

Med bensinmotor

I 1920 kom så fabrikasjonen av lastebiler med bensinmotorer igang. Konstruktør var fortsatt selskapets disponent Gerhard Andersen. Motor, kjøler, fjærer og hjul ble innkjøpt fra Amerika. Rammen, bakaksel, foraksel og styreanordning ble laget ved fabrikken. Dette opplyser verksmester N. Sigvald Johansen. I hans tid ved Stavern bilfabrik ble det bygd 20 biler. Johansen forlot Stavern i 1921. Den første serien av bensindrevne lastebiler var på 10 med to tonns lasteevne. Den første bilen som ble bygd ble transportert til Kristiania hvor den ble prøvd av et firma som etter de tilfredstillende prøvene bestilte resten av serien.

I april 1920 var det ved fabrikken i arbeid to halv tonns lastebiler og ti halvannen tonns lastebiler. Disse skulle være ferdige til sommeren 1920. Også nå brukte Gerhard Andersen snekkedrift i bakakselen, noe han også hadde gjort på de elektriske modellene.

Ut fra datidens forhold var de amerikanske motorene bilene ble utstyrt med kraftige. De utviklet 40 hestekrefter. Ifølge avisene var de "helt moderne med avtagelig sylinderrhode og fuld tryksmøring. Dessuten er de forsynet med regulator saaledes at vognen ikke kan drives op i større hastighet end regulatoren er indstillet paa".

Gearkassa var bygd sammen med motoren: "Transmissionen er sammenbygget med motoren, hvad der gir en særdeles enkel konstruksjon. Gummidimensionerne er efter veidirektørens forslag og betydelig sværere end de som for nærværende monteres paa tilsvarende vogne. Vognen vinder jo meget i bærevne ved dette".

Ifølge N. Sigvald Johansen ble de 20 lastebilene levert til Statens Vegvesen og Norges Statsbaner, men ifølge Østlandsposten i 1923 ble bare halvparten av disse bilene solgt. Resten sto urealisert i fabrikkens lokaler.

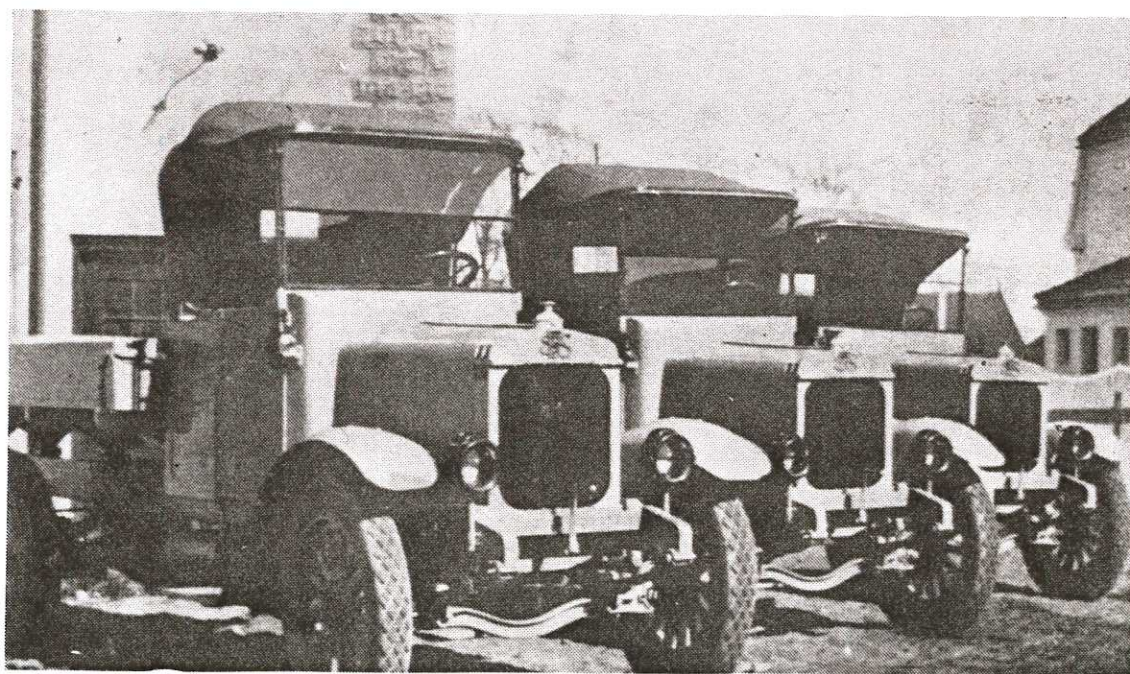
Johansens beretning skriver seg fra 1963 og det er grunn til å tro at det skyldes feilerindring når han hevder at de to statseatene kjøpte hele produksjonen. G. Andersen sier selv i 1921 at Vestfold fylkes veivesen har kjøpt en og Statsbanene tre halvannen tonns lastebiler.

Nydelig gange

En samtidig øyevitneskildring av SBS- bilene skriver at bilen hadde loddrett rattstamme, nydelig gange på motor og overføring og beskjeden eksoslyd. Bilen som her beskrives gikk på bryggene i Oslo sammen med en tilsvarende Federal helt opp i 1940 - årene.



Stavern lastebil fotografert en 17. mai. Bilen har komakte dekk, noe også den eneste bevarte SBF har.



Ingen av SBFs lastebiler hadde lukket førerhytte. Disse tre bilene har luftfylte dekk og karbidlykter.

Sliter tungt

Staværn lastebilfabrik a/s ble ingen suksess. Ved årsskiftet 1920 - 21 måtte fabrikken redusere arbeidstyrken. Da produksjonen var på sitt høyeste - februar 1919 - var det 30 ansatte ved bedriften. I mai samme året er arbeidstokken redusert med tre, og i mars 1921 var den kommet ned i 15 mann, altså det halve av det man trengte til normal drift.

Ved full drift kunne man etter planene i de 1200 kvm store produksjonslokalet beskjeftige 100 arbeidere og fabrikere 50 biler pr. år. Ifølge de mest optimistiske planene i 1919 kunne man på det innkjøpte tomtearealet foreta en så stor utvidelse at fabrikken kunne beskjeftige 1000 mann.

Det sviktende salget førte til økonomiske problemer for bedriften. Fram til september 1919 hadde selskapet fått kreditt for tilsammen 350 000 kroner mot pant i fabrikanlegget med maskiner. Etter september 1919 ble det fra bankens side ikke gitt noen kredittbevilgning til selskapet. Kreditten ble likevel øket, slik at den i desember 1922 utgjorde 848 000 kroner. Ved årsoppgjøret avskrev selskapets bank et tap på 150 000 kroner.

Styret i banken fant det lite overensstemmende med god bankledelse at et så dødfødt foretagende som Staværn lastebilfabrik kunne oppnå en så stor kreditt.

23. desember 1923 ble det så avholdt ekstraordinær generalforsamling i Staværn bilfabrikk a/s. To saker skulle behandles, nemlig et forslag om selskapets oppløsning og valg på likviditetstyre.

Alle utveier var da prøvd. Det velkjente Oslo-firmaet Sørensen og Balchen a/s hadde vært inne i bildet. Meningen var at firmaet skulle overta som eneforhandler, og gå inn i fabrikken med økonomisk bidrag, og dette redningsforsøket førte ikke fram. Selskapet ble oppløst, og et stykke norsk bilhistorie var over.

Det siste året det var virksomhet ved fabrikken - 1923 - ble det ikke fabrikkert biler. Lagerbeholdningen ble solgt unna. De bilene som ble solgt, var tapsbringende.

Lille juleaften 1923 ble selskapet Staværn bilfabrikk oppløst. Avviklingsstyret fikk i oppdrag å selge unna varebeholdning, bygninger og maskiner/ utstyr. Blant de som meldte sin interesse for disponentboligen var Gisken og Herman Wildenwey, men de realiserte istedet sine egne byggeplaner i Staværn.

Staværn lastebilfabrik var et foretakende som ble båret fram i økonomiske velstandstider, men som møtte sin skjebne i krisetider. Konkurransen en liten fabrikk i Vestfold møtte på sitt hjemmemarked fra de store utenlandske produsentene ble for hard. Fabrikken klarte ikke å konkurrere i pris, kostnadsnivået ble for høyt. Dyre deler måtte importeres og produksjonen ble ikke så stor at man klarte å få kostnadene nevneverdig pr, kjøretøy ned

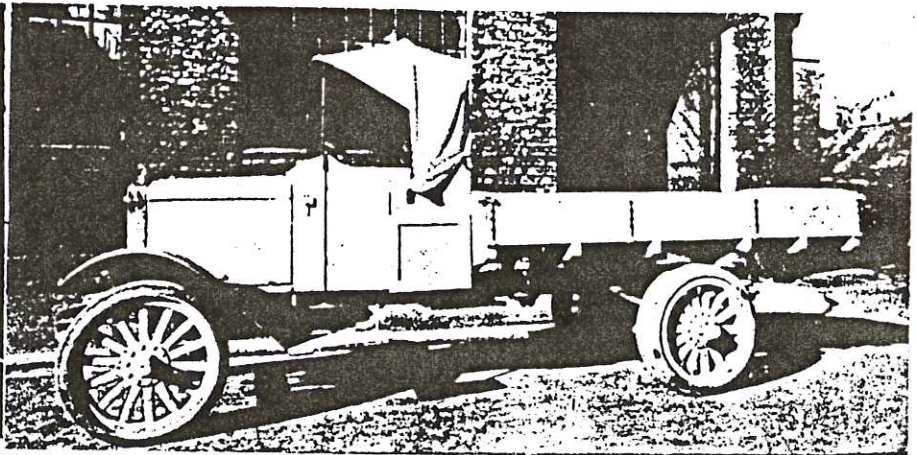


Tre av de første bensindrevne lastebilene foran fabrikkbygningen.

ELEKTRISKE LASTEBILER **NORSK FABRIKAT**

FORLANG TILBUD. 10 AARS ERFARING.

STAVÆRN BILFABRIK A/S
FREDRIKSVÆRN.



Annonse august 1919
for elektrisk lastebil

Bensindrevet SBF lastebil
med kompakte dekk.

Staværn Bilfabrik A/S.

Ekstraordinær generalforsamling avholdes i bilfabrik
kens kontor, Fredriksvern, tirsdag den 23. december 1924 kl.
5 $\frac{1}{2}$ ettm. til behandling av:

1. Forslag om selskapets oppløsning.
2. Valg paa livkonditionsstyre.

Styret.

Annonse i Østlandsposten 9. desember 1924 for den ekstraordinære
generalforsamlingen i selskapet.

Liten produksjon

Peer Gretland skriver i sin bok " Bilen i Norge" at SBF monterte ialt 34 to tonns lastebiler i årene 1921 - 23 og bortsett fra ramme og karosseri ble delene importert ferdig fra utlandet. Det var vesentlig Larviks- folk som sto bak foretagendet under ledelse av styrets formann ingeniør Samuelsen. Samtidige intervjuer med bedriftens daglige leder Gerhard Andersen viser at Gretland har tatt feil når det gjelder den samlede produksjonen ved SBF. Andersen oppgir den samlede produksjonen ved fabrikken i årene 1918 - 1923 til 40, fordelt på elektriske og bensindrevne, og på halv, to og to og ett halvt tonn.

Gretland oppgir også feil produksjonsår, fabrikkasjonen startet allerede i 1918 og ikke 1921 som han hevder.

Internasjonalt sett var produksjonen ved SBF meget beskjeden, ja fabrikken er ikke omtalt i det hele tatt i G. N. Georganos verk om all verdens bilmerker fra 1885 og fram til i dag.

Men sett med norske øyne var produksjonen av biler ved SBF stor, produksjonstallet skulle først bli overgått av Strømmen verksteder og deres montering av Dodge i 1930 - årene. Produksjonen ved SBF var større enn det man klarte å oppnå ved det siste forsøket på å sette igang en norsk bilproduksjon, nemlig Troll- bilen som skulle lages i Lunde i Telemark i midten av 50 - årene. Ved denne bilfabrikken klarte man bare å bygge fem vogner før konkurransen var et faktum.

Bilproduksjonen i Stavern er derfor et interressant kapittel i norsk bilhistorie. Av den samlede produksjon på 40 vogner er bare ett eksemplar bevart. Denne bilen ble av Norsk Kjøretøyhistorisk Museum innkjøpt fra Hunsrød ved Sandefjord i 1984. Bilen er noe ombygd, blant annet er rammen forlenget, bilen har fått et lukket førerhus, skjermene er blitt utvidet og planen er blitt forlenget. Likevel har bilen seg lett føre tilbake til original stand. Dette skyldes materialmangel under andre verdenskrig - da bilen ble satt inn på verksted for ombygging. Blant annet ble skjermene bare utvidet, slik at man kan følge sveiseskjøtene for å få tilbake de opprinnelige skjermene. Radiator og torpedovegg er fortsatt orinalt sammen med panseret. Den originale lasteplanet er også bevart, det samme er tilfelle med de kompakte gummihjulene.

Nøkkelpersoner

Styre : Ingeniør og disponent Emil Samuelsen, formann
Overlæge Halfdan Sundt
disponent John Lærum

Fabrikkens ledelse:

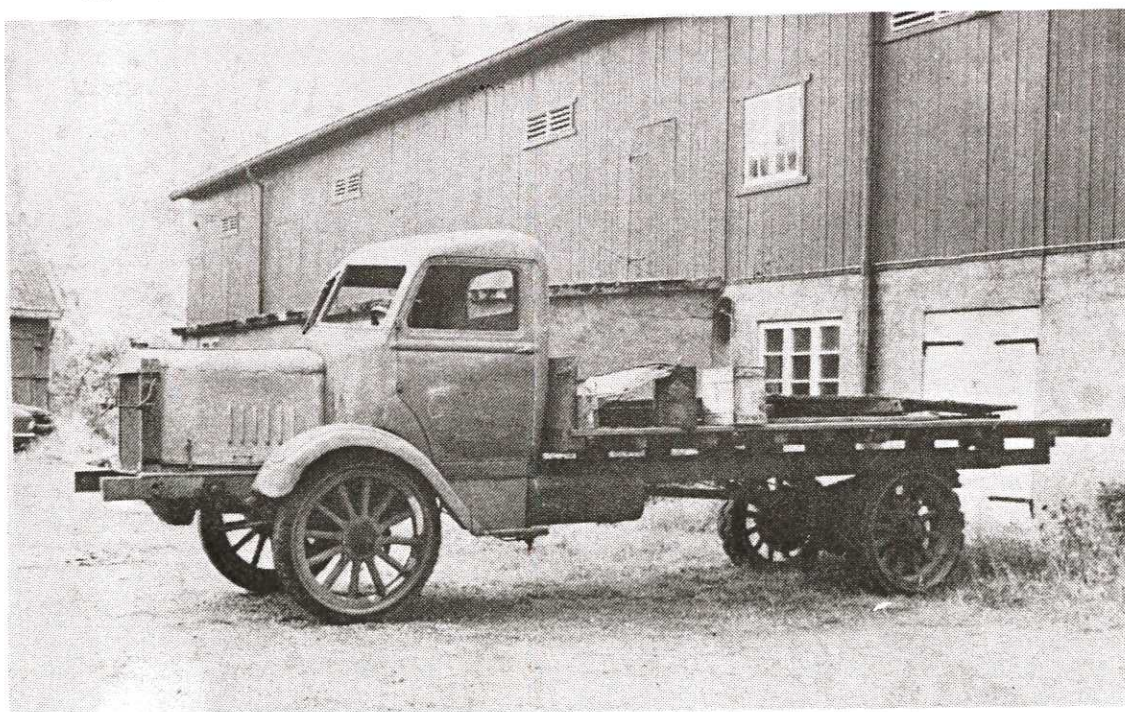
Disponent Gerhard Andersen
Kontorsjef Chr. Bjelke
verksmester N. Sigvald Johansen
tegner: Ingeniør L. Jacobsen

Kildemateriale:

Peer Gretland: Bilen i Norge (Oslo 1951)
N. Sigvald Johansen. Brev av 7.9 1963
Amtstidende Larvik 1919- 1920- 1921
Østlandsposten : 1917 - 1919 - 1923 - 1924
Bilder: Norsk Kjøretøyhistorisk Museums arkiv.



Firmamerket. SBF - emblemet var fine messingbokstaver som ble fastklinket i bilene- støpejernsradiatorer



Norsk Kjøretøyhistorisk Museums Stavern lastebil (august 1984)