

## **ALFR. HARTVEIT** **Karosserifabrikk, Bergen**

Alfred Hartveit (1897- 1979 ) tok sin læretid som karosserimaker hos PHT Schmidt fra 1915 – 1919. Deretter begynte han som svend hos sin onkel, Steffen Gudmundsen som drev karosseriverksted i Svaneviksveien på Minde.

Gudmundsen døde i 1923, og Hartveit drev da verkstedet videre i kompaniskap med enken etter onkelen under navnet: **Gudmundsen & Hartveit**.

I midten av 1924 kjøpte imidlertid Hartveit enkens eierandel i firmaet, og som eeneier fortsatte han virksomheten i de samme lokalene, leid av Bergen Kommune. Det arbeidet da fast 4 mann og opptil 8 i travle perioder. I 1924 ble det bygget 6 karosserier, derav 2 busser.

Firmanavnet ble i 1928 endret til: **ALFR. HARTVEIT Karosserifabrikk**.  
Bedriften fikk gullmedalje ved landsutstillingen i Bergen i 1928 for sine karosserier.

Lokalene i Svaneviksveien ble etter hvert for små og uhensiktsmessige, og virksomheten ble i 1931 flyttet til Bihuset A/S sitt bygg i Edvard Griegsvei 3 i Solheimsviken. Der ble leiet et lokale på 225m<sup>2</sup>.

I 1934 inngikk Hartveit avtale med Brødrene Wigand (importør av Studebaker) om å bygge drosjekarosseri og førerhus på Studebaker-chassis.

Det ble også på denne tiden innledet et samarbeid med Oslofirmaet Osmond Motor A/S (importør av International) om lage 7-seters drosjekarosseri på International varebil chassis. Disse samarbeidsavtalene, og en generell økning i ordretilgangen forøvrig, førte naturligvis til en hektisk aktivitet utover i 30-årene. Arbeidsstyrken måtte økes og på det meste var ca.20 personer sysselsatt.

Busskarosseriene hadde gradvis blitt større og mer plasskrevende og dette sammen med den økte etterspørselen av byggeoppdrag gjorde at lokalene i Edv. Griegsvei ikke gav rom for utvidelse av produksjonen.

Hartveit gikk derfor til innkjøp av en fabrikkbygning i Møllendalsveien nr.17 i 1939 og bedriften ble da flyttet dit.

På denne tiden gikk man også over til bruk av jernprofiler i karosseriene. Tidligere ble karosseriene bygget opp med rammeverk av tre og bekledd med stålplater.

Firmaet hadde en omfattende og allsidig produksjon fra starten og frem til 1940. Det ble i denne perioden bygget i alt 250 karosseri, fordelt på: 83 lastebilhytter, 56 busser, 32 varebiler, 4 kombinertbiler, 71 personbiler (7setere), 5 brannbiler, 1 begravelsesbil, 1 servisebil og 1-2seters sports bil.

Krigsårene ble naturligvis svært vanskelige, og den første tiden i Møllendalsveien ble nok ikke slik man hadde forventet.

Tilgangen på bilchassis stoppet etter hvert helt opp, og alt nødvendig materiell ble rasjonert. Det måtte søkes Forsynings- Departementet om kjøp av nær sagt den minste ting. Her er noen eksempler:

6.mai 1941: Søkt om kjøpetillatelse av ferdige og uferdige gran- og furumaterialer til bruk i bedriften.

15.mai 1941: Søkt om kjøpetillatelse av 2kg. Loddetinn og 2kg. Bronselegering til lodde- og

sveisearbeid.

26.mai 1941: Søkt om kjøpetillatelse av ca. 1 standard pløiede bord til øyeblikkelig behov for reparasjon og ombygging av 8 biler som står på verkstedet.

20.okt.1941: Søkt om kjøpetillatelse av 15 kg koltlim til bruk i egen bedrift.

22.sept.1942: Søkt om kjøpetillatelse av 5,25m 2" balatareim til utskifting på smergelskive.

28.mai1943: Søkt om kjøpetillatelse av 75kg.stålplater til rep.av lastebiler.

20.aug.1943: Søkt om kjøpetillatelse av 2 stk. gummireimer til utskifting på tykkelseshøvel.

Den strenge rasjoneringen resulterte naturlig nok i få nybygg, kun 24 karosseri ble bygget under de fem krigsårene, og 11 av disse ble levert i 1941, de fleste antagelig påbegynt før krigsutbruddet. I 1942 ble det ikke laget nye karosseri, og i 1945 bare et nybygg.

Men rasjoneringsproblemene førte dog til at det ble desto større pågang med reparasjons- og ombyggningsoppdrag, og med en halvert arbeidsstyrke greide firmaet seg igjennom de vanskelige krigsårene.

Deler av 2.etasje ble fra 1.jan.43 utleiet til Ragnv. Kismul lakkerverksed.

Den første etterkrigstiden ble også preget av rasjonering og mangel på bilchassis. Men etter hvert bedret situasjonen seg, og mot slutten av 40-tallet var ny- produksjonen begynt å nærme seg gamle høyder, og tallet på ansatte var igjen steget til ca 20 personer.

Hartveit var optimistisk og satset på fremtiden. Han satte i gang med utvidelse av fabrikken, og 7.mai 1952 var det kranselag på en ny 4 etasjers moderne fabrikkbygning ved siden av den gamle.

Man fikk da et stort og tidsmessig produksjonslokale i tilknytning til det gamle lokale. De øvrige etasjene ble utleiet.

Hovedtyngden av karosseribygging etter krigen ble busser. Men det ble også bygget en del spesialkarosserier som ambulanser, brannbiler og forskjellige andre typer. Lastebilførerhus som tidligere var en betydelig del av byggeoppdragene ble det nå nesten helt slutt med, ettersom lastebilene nå vanligvis ble importert med ferdige førerhus.

Utover i 60-årene ble imidlertid konkurransen fra andre og større karosserifabrikker stadig tøffere, og Hartveit valgte derfor å avvikle denne del av virksomheten. Det siste bygget var en buss som ble levert til Bergen Sporvei den 12.juli 1967.

Man hadde da bygget totalt 262 karosseri etter krigen, derav 209 busser.

De fleste byggeoppdragene hadde naturligvis vært for kunder i Bergen og Hordaland, men det var også en del leveranser i nabofylkene: Rogaland, Sogn og Fjordane og på Møre.

Gunnar Hartveit (1924- 2009), eldste sønn av Alfred, begynte i firmaet i 1947 etter endt teknisk utdanning og avlagt fagprøve i karosseribygging.

Sammen med sin far utviklet og fornyet han bedriften. Han overtok ledelsen i firmaet i 1970.

Gunnar Hartveit hadde også mange tillitsverv i bilbransjen og den 23.august 1986 ble han tidelt Norges Bilbransjeforbunds Hederstegn i Gull for sin innsats i bransjen.

I 1963 ble det ført opp et større toetasjers bygg på nabotomten nr.15. Samtidig ble også bygget fra 1952 utvidet. Her ble innredet butikk og nytt kundemottak på gateplan. I nybygget (nr.15) fikk en nå plass til et nytt og stort moderne lakkeringsverksted.

Dette bygget ble for øvrig forlenget med et garasjeanlegg i to plan i 1984.

Bedriften hadde imidlertid ikke bare konsentrert seg om tradisjonell karosseribygging, det ble nemlig også laget førerhus /vernebøylere til gaffeltrucker og dumperkasser til lastebiler. Innredninger i varebiler og diverse andre spesialbygg var også en del av virksomheten.

Man hadde også salmakerverksted, dette var tidligere etablert for å lage seter og innredning i nybyggene, men etter hvert som det avtok fikk man stadig andre og forskjellige oppdrag. De fleste av ovennevnte arbeidsoppdrag fortsatte man med til ut på 80-tallet.

Firmaet ble omdannet til aksjeselskap i 1969 med navn: **Alfr. Hartveit Karosseri A/S**

Parallelt med karosseriproduksjon og nybygg, hadde bedriften utført mange forskjellige slags reparasjonsoppdrag. Da etterspørselen på nybygg avtok ble det derfor satset mer og mer på reparasjonsarbeid.

Man tilegnet seg spesialkompetanse i skadereparasjoner, og verkstedet ble blant de ledene på dette feltet i Bergensregionen. Firmaet var en av de første her som gikk til innkjøp av rettejigg og moderne og tidsmessig sveiseutstyr og andre hjelpemidler. Det ble også opprettet en autorisert mekanisk avdeling.

Verkstedsutstyr og fagkompetanse ble stadig oppgradert og utviklet.

Butikkvirksomheten begynte beskjedent, men ble fortløpende tilført nye produkter og agenturer. De opprinnelige plassforhold ble naturligvis uholdbare. Da 2.etasje i nybygget (nr.15) ble frigjort i 1982, flyttet man derfor butikken over dit. Vareutvalget var da blitt ganske omfattende, bla inneholdt det: alle slags karosserimateriell inkl. deler, lakkprodukter, bilglass, bilrekvisita, båtutstyr/materiell osv.

På det meste sysselsatte butikken 8 personer inklusiv sjåfør for varelevering.

Den mest aktive perioden i firmaet var fra midten av 60- årene og et stykke ut på 80 tallet, ca. 50 personer var da ansatt.

Litt om prisutvikling på busskarosseri: tilsv. 2009 kr. i ( )

1924 ca. kr.3000,-(ca.60`), 1934 ca. kr.5500,-(ca.175`), 1944 ca. kr.14000,-(ca.255`), 1954 ca.kr.40000,-(ca.495`), 1964 ca.kr.50000,-(ca.550`).

I 1924 var nok dette svært enkle karosseri med 10-12 seter, mens de i 1964 hadde 40-45 seter og var atskillig mer velutstyrte.

Firmaet ble i 2001 omdannet til et eiendomsselskap med nytt navn: **Hartveit Eiendom A/S.**

Daglig leder i det nye selskapet er: Berit Hartveit (datter av Gunnar Hartveit)

Det gamle firmanavnet ble nå omgjort til et datterselskap og fortsatte med driften av verksted – og butikk som før.

År 2005 markerte imidlertid en helt ny tid for Hartveit. Etter vel 80 års lang og begivenhetsrik historie som håndverksbedrift, hadde man da nemlig besluttet å avvikle verksteds- og butikkdriften.

Datterselskapet ble solgt med inventar, maskiner, alt utstyr og varelager.

De nye eierne har imidlertid ført videre driften i de samme lokalene, men nå med nye navn:

Fixbil Hartveit Bilsenter og Hartveit butikk.

Videre er det nå også etablert en bilgummiforhandler/verksted i bygget.

Det er nok mange som fremdeles vil finne veien til Hartveit- byggene når bilen har behov for ettersyn og reparasjon, eller hvis man treng utstyr til bil- og båt

Des.2009

Johannes Tveiterås

Hartveit har hatt flere leietakere med tilknytning til bil – og motorbransjen, her er noen:

Ragnv. Kismul lakkerverksted.	1/1-1953- 31/12 -1952	( 2.etg. gamlebygget)
J. Teigland A/S (Volkswagen)	8/8- 1952- -1968	( 2.etg. nybygg nr.17)
A/S Motorsport (Citroen- Scania Vabis)	1/1- 1953- 16/7- 1954	( 3.etg. nybygg nr.17)
Dieselauto (Scani Vabis)	1954 ? - 1964 ?	? ( “ )
Autorekvisita (Renault)	? 1969	( “ “ )
Arntsen Bilforretning (Subaru ?)	? ?	( “ “ )
Biltekniske Konsulenters Byrå	1/1- 1965- nov. 2008	( ” ” )
NAF- testestasjon	? 1991 ?	( 1.etasje i nr.15)
Biltekniske Konsulenters Byrå (takst hall)	1978 1992	( ” ” )
Storebrand (takst- og kundesenter)	1992 2002 ?	( ” ” )
Kvikk MC – Kårbø Sport	1993 - 2009	( 2. ” nr.17)

Kilder: Hartveit arkiv- og fotosamling  
 Berit Hartveit  
 Asbjørn Rolseth ”Håndverk på hjul”

