

# El-bil ble fiasko i 1917

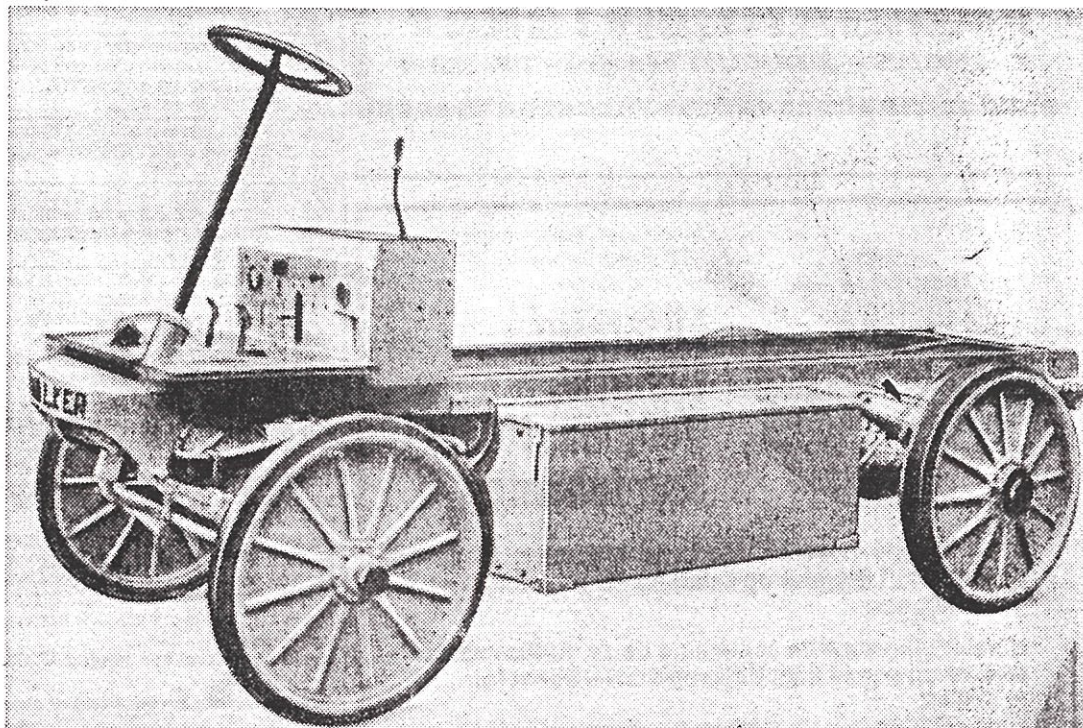
Attenpostens kveldsnr. 8/1-74

Det feilslåtte el-bil-prosjektet i Førde er ikke det første av sitt slag her i landet. For 57 år siden, den 6. juli 1917, ble selskapet A/S Elektrobil registrert i Kristiania. Den gang ble også el-bilene gjenstand for fager forhåndsomtale og store forventninger. Tidens Tegn skrev i anledning aksjeinnbydelsen om «Det nye foretagende som skal drive indførsel, salg og fabrikkation av elektriske vogne i forbindelse med nyttiggjørelse av elektrisk spildkraft for disse ved anlegg av en større elektrisk lade-station i Kristiania og ved at arbeide for anlegg av lade-stasjoner omkring i landet.»

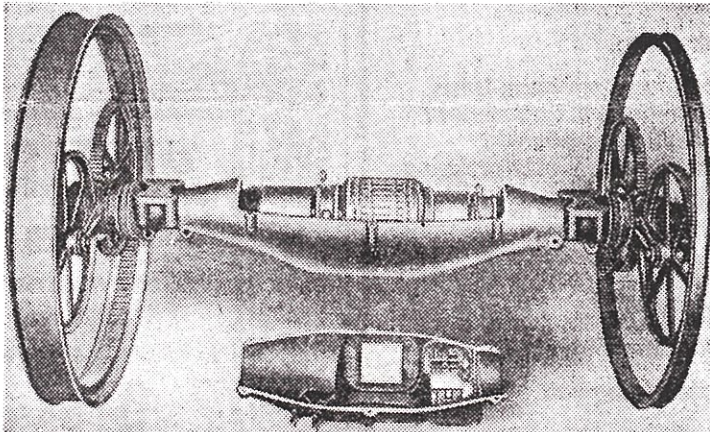
Avisen forteller om «de elektriske vogne (som) i mange aar har været benyttet i stor utstrækning i utlandet, specielt i Amerika, hvor der findes omkring 60 000 saadanne i bruk. De har utvilsomt sin fulde berettigelse i vort land, hvor der er rik anledning til at opnaa billig elektrisk kraft. Det vil være av stor nationaløkonomisk betydning, at elektriske vogne — saavel person som varevogne — kommer til anvendelse hos os, idet de faller betydelig billigere i drift end benzinvogne, specielt fordi benzinen for en væsentlig del maa importeres fra utlandet.»

## Innberetning

En tid efter sender selskapet ut sin innberetning til aksjonærene, og beklager at man ikke har lykkes i å hjemføre materiell «av noget slags» fra Amerika siden registreringen. Dette nedslående faktum «skyldes den omstændighet at Norges overenskomst med Amerika ikke blev undertegnet før 30. april. Straks efter overenskomsten var i orden tok vi de fornødne skritt for at faa utførselstilladelse, og lykkedes det os at faa Utenriksdepartementet til telegrafisk at meddele licens på 14 lastevogne som alle er solgt til firmaer som nedenfor angit». Av listen ser man at hele fem biler ble solgt til meierieier Helmer Husebye, to til Gausdal Bilselskab, én til Aschehougs Boghandel, Stavanger Elektricitetsverk og Hauge-sunds komm. Kraftanlæg kjøpte en hver.



Chassis for Walkervognen. Enkel i konstruksjon og lett tilgjengelig overalt, het det i reklamen.



Bakakselen med motoren og balansedriften, med avtatt innkapsling.

Innberetningen fremhever at det er meget oppmuntrende og «av stor reklameverdi at hr. Husebye, som har benyttet den første av vore «Walker»-vogne i et halvt aar, har git os en saa stor bestilling». Fremtiden så lys ut for elektrobilene, firmaet hadde «ligeledes ligget i underhandling med Kristiania Renholdsverk om diverse elektriske biler, ligeledes med Postvæsenet som i sidste øieblik bestemte sig for bensinbiler.»

## «Gratis under visse forhold»

Blant elektrobilens fordeler fremhevet man i salgsarbeidet særlig økonomien, elektrisiteten var billig, og den kunne under visse forhold endog erholdes helt gratis, påsto man.

Gummiringene skulle slites mindre, og man påpekte at veilegemet ville spares på grunn av elektrobilens rolige gang. Konstruksjonen ble fremhevet som

hevet at bilen hadde en lydøs gang og var luftfri, hvilket skulle ha stor betydning «i sanitær henseende».

Til tross for elektrobilenes gode start, skulle bensinbilene vise seg overlegne, den 15. november 1921 sender selskapets disponent og ildsjelen bak foretagendet, ingeniør Arthur Bjerke, en knapp melding til aksjonærene:

«Vi beklager herved at maatte meddele Dem at direktionen i møte igaar har besluttet at overlevere vort bo til skifteretten, idet vor bankforbindelse ikke har fundet at kunde strække sig lenger overfor os.

Undertegnede disponent er nepot hjemkommet fra en Englandsreise, og da direktionen ikke har fundet sig beføiet til at sende ut nogen forhaandsmeddelelse, anser jeg det som min pligt at bringe ovenstaaende til aksjonærenes kundskap.»

enkel, og det faktum at farten kunne reguleres ved ett håndtak, gjorde vognen lett å lære å kjøre. — Dessuten ble det frem-