

Da gausdølene satsset på strøm -og kortsluttet

Vårt medlem Jon Selfors har sendt oss en artikkel om firmaet A/S Elektrobil som han har funnet i ei gammel bok fra 20-årene. Artikkelen tar for seg Kristianias nærings-og forretningsliv og er altså viet dette bilfirmaet som har lokal interesse.

Da Gausdal Bilselskap ble dannet i 1917 var nemlig representanter for bilselskapet i Oslo hvor de oppsøkte A/S Elektrobil. På grunn av drivstoffkrisen under første verdenskrig var elektriske biler et alternativt framkomstmiddel. De bestemte seg for å kjøpe to elektriske biler og det ble opprettet kontrakt med A/S Elektrobil ved Arthur Bjerke om levering av en to tonns lastebil for kr.18 500 og en en tonns lastebil for 15 500 kroner, levert Lillehammer. Bilene skulle komme seinest ved utgangen av april måned 1917 - i GBs første driftsår. Gausdølene handlet også andre biler, og det tok tid før Oslo-firmaet som solgte de strømdrevne bilene fikk levert disse. I 1918 var det håp om å få dem over fra Amerika og det ble vedtatt snarest mulig å sette istand

ladestasjonene på Fåberg og i Svatsum. 1918 var nemlig et år uten bensin.

Person og godsbil

-Naar de elektriske Biler kommer, er det meningen at sette den mindste (1 tonneren) i fast rute som kombinert Person og Godsbil paa strækningen Faaberg st - Løvlund, eventuelt Espe-dals Vand og den største i Fart uden fast Rude, skrev selskapets leder Martin Kraabøl i mai 1918.

Først i september 1918 kom den første av elektrobilene til Lillehammer for å pålegges lasteplan på Mæhlums Trævarefabrik. Men det var en vesentlig mangel ved den, til tross for ekstratur til Kristiania for å skaffe gummi, måtte styret konstatere at "gummi til denne kan f.t ikke skaffes før der ankommer noget fra Amerika, da der ikke findes Massiv gummi i Landet".

Provisianteringsdirektoratet ble kontaktet om anskaffelse av andre lastebiler, og gausdølene søkte også om å komme med på fordelingslisten for de først ankommende biler fra Amerika "da det er uvisst naar A/S Elektrobil



Walker electric lastebil i Moel-ven Brugs eie.

faar indført flere Biler".

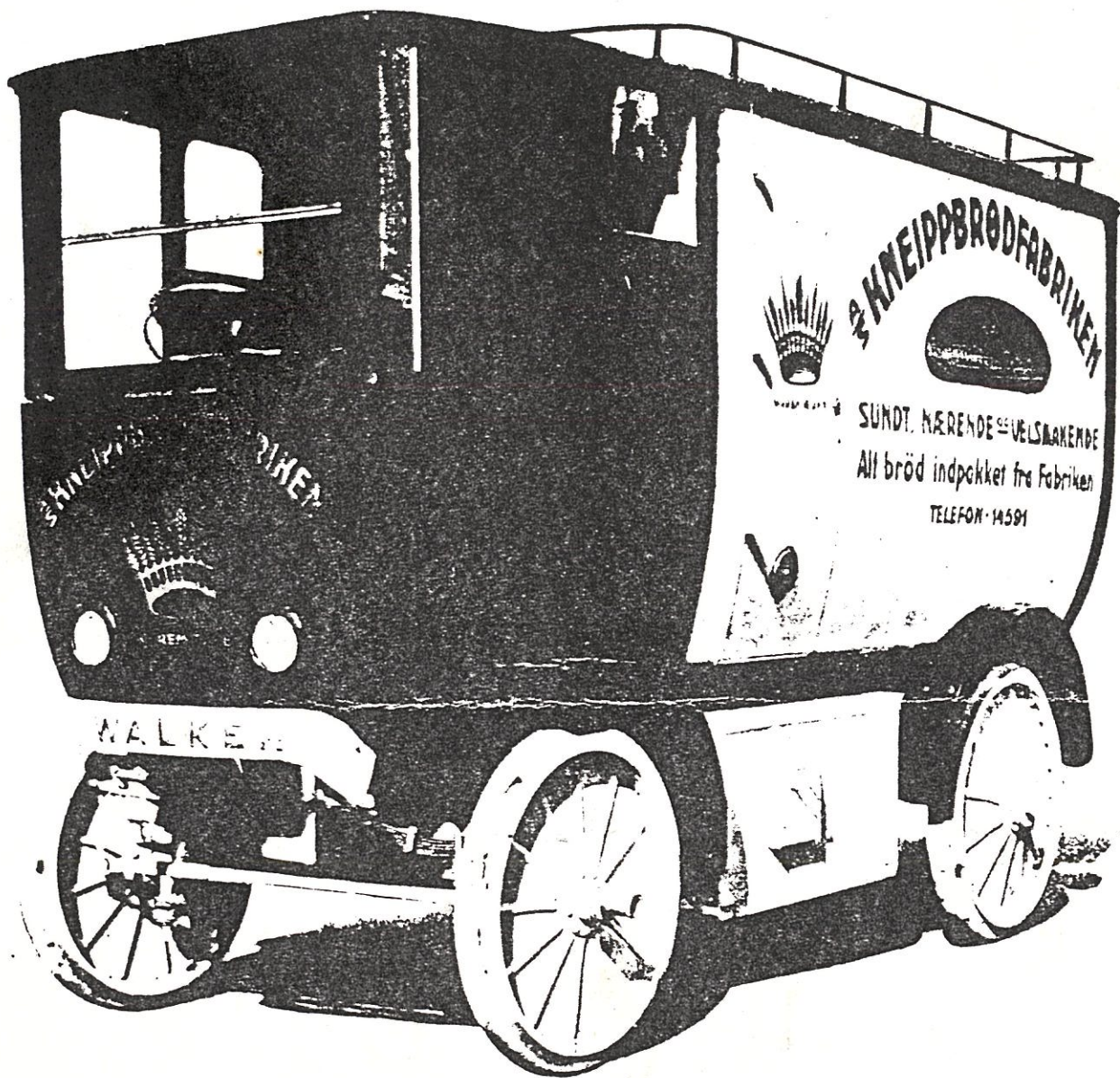
Gausdal Bilselskap hadde altså problemer med selskapet inne i Kristiania. I november 1918 tok krigen slutt og dermed vaktet nytt håp om at det kunne gå raskere med å få levert biler fra Amerika. Nå ville A/S Elektrobil på sin side ha revidert kontrakten fra 1917 og ingeniør Bjerke innfant seg derfor i Gausdal til et møte med styret. Han hevdet at vognene ikke kunne leveres til avtalt pris, men at firmaet måtte beregne seg ti prosent tillegg og hele kjøpesummen betalt ved leveringen. Styret holdt fast på kontrakten fra 1917 og gjorde bare innrømmelser for betalingstida. Man tilbød seg å betale kjøpesummen - 34 000 - uten tillegg i tre porsjoner, med en tredjedel når de to bilene i montert stand var levert Lillehammer eller Fåberg stasjon, den andre tredjedelen

ved påsettinga av den tilhørende gummi og den siste tredjedelen etter at selskapet hadde godkjent bilene etter prøvedriften.

For kort på en ladning

Først i mars 1919 kom de to elektrobilene. Det viste seg snart at de ikke kunne gå langt på en ladning. I styremøte ble det protokollert: Da det viser sig at de elektriske Biler paa opplødte Veie ikke klarer Strækningen Faa-berg-Løvlund paa Ladningen, besluttedes at anskaffe en mindre Lades-tation, foreløbig ved N. Kalstad". Det er ellers fortalt at disse bilene gikk som regel til Holevollen i Svatsum og så måtte Brumo-blakken dra dem videre nordover til Masovn, hvor det var ladestasjon.

Alt den 1. juli vedtok selskapet å selge bilene, men det lyktes ikke. Man tok kontakt med firmaet og satte



1 ton Walker bil -- hygienisk, rummelig og driftsikker.

framkrav om at kunne man ikke sette dem istand til å oppfylle kontraktens krav, måtte de ta bilene tilbake.

Etter at GB tok kontakt med jurist, ble det til at firmaet tok bilene tilbake.

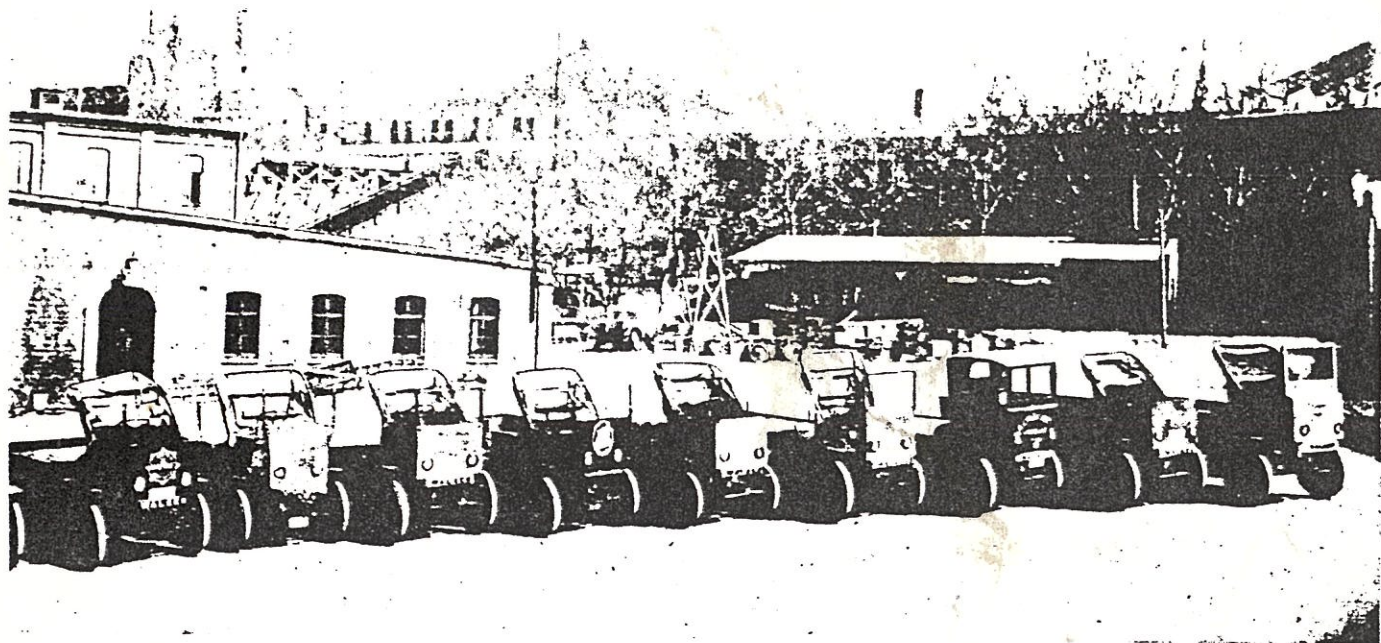
Så langt om den lokale historien omkring elektriske biler - vi kan i parentes bemerke at under den andre krigen ble det bygd en elektrisk bil ved Lillehammer Bryggeri, men det er en helt annen historie.

90 år

Allerede i 1890-årene begynte man å

eksperimentere med elektriske biler, men det kom fart i sakene først for 90 år siden i 1901 da Thomas Alva Edison oppfant sitt alkaline-batteri, samtidig som blybatteriene ble mer og mer forbedret, slik at den elektriske bil kunne sendes ut på markedet som et fullt moderne transportmiddel.

Elektroingenør Arthur Bjerke het mannen som sto bak elektrobil-firmaet. I 1915 holdt han i KNA et foredrag hvor han påviste hvilke framtidsmuligheter og hvilken betydning elektriske biler ville ha for vårt land



Ladestation og garage for 50 biler Thv. Meyersgt. 9.

såvel i praktisk som nasjonaløkonomisk henseende.

Elektrisk lastebil

Sommeren 1915 solgte han sin første elektriske lastebil til Christiania Seildugsfabrik.- Dermed var isen brutt og de forhold som opstod under verdenskrigen, gav de elektriske en chance til ikke alene at vise sin brukbarhet, men osaa paavise fordele fremfor sine konkurrenter, benzinbilene.

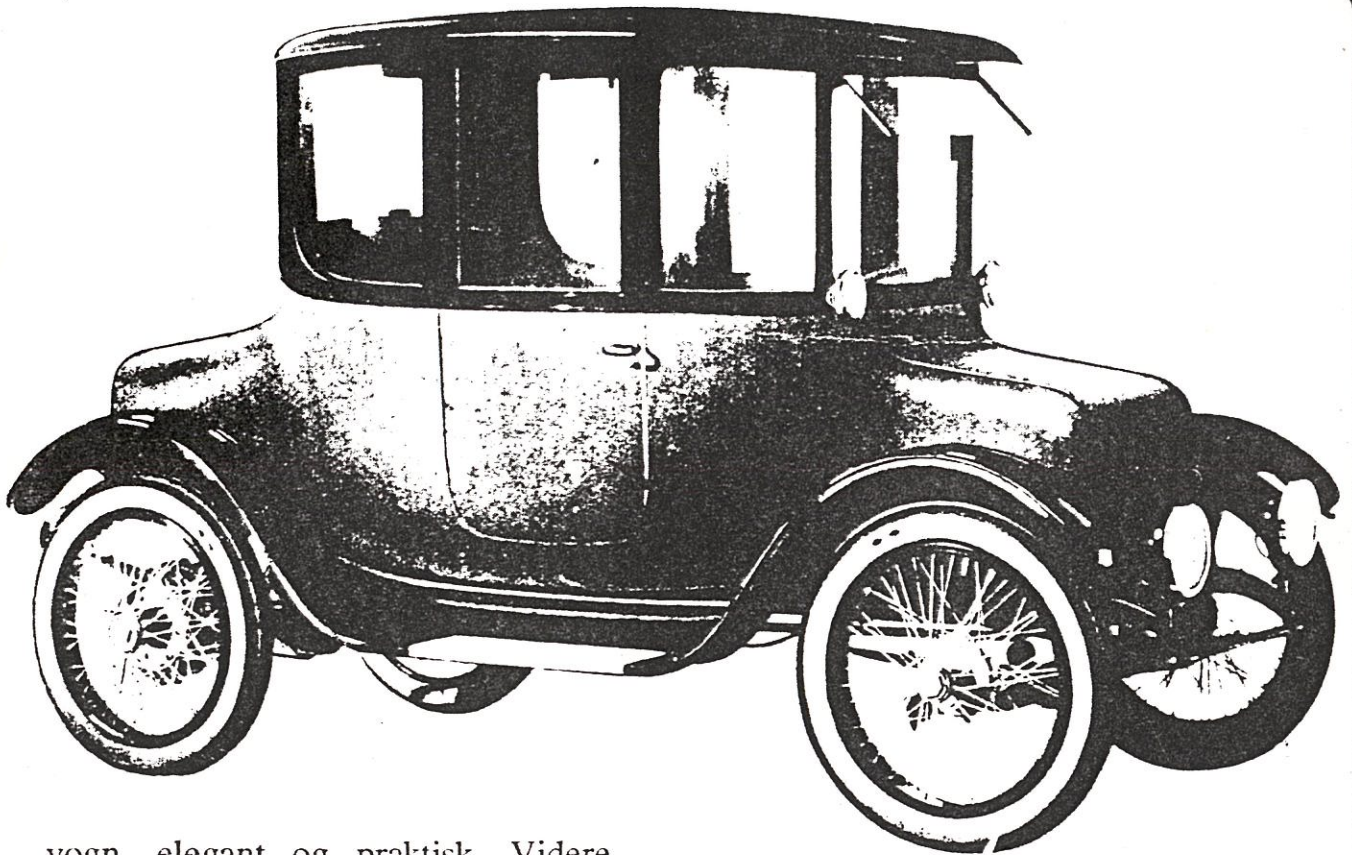
Ifølge artikkel tok Bjerke i 1916 initiativet til å starte A/S Elektrobil og firmaet skulle innføre elektriske biler og opprette ladestasjoner. De første årene hadde selskapet store vanskeligheter å kjempe mot idet Amerika nektet utførselstillatelse til de vogner og det materiell som var bestilt. Det rammet som vi tidligere har fortalt altså gausdølene. I 1918 gikk alt i orden. Biler og utstyr kom!

-A/S Elektrobil har i den forholdsvis korte tid det har været i fuld drift

etterhaanden utviklet sig til et betydelig fortagende, Selskapet har leiet en stor del av det gamle Foss Bryggeris eiendom hvor monteringen av vognene foregaar. Her er det indrettet en stor garage og ladestation for 50 vogner hvor de av firmaets kunder som ønsker det, kan faa sine vogner opstaldet og opladet. Ladningen foregaar om natten saaledes at vognene altid begynder dagens arbeide med friske kræfter.

Walker

"Walker " heter den type av lastevoner som A/S Elektrobil fører. Ved en særlig enkel og heldig konstruktion, som det dog vil føre for langt at komme ind paa her, utnytter Walkerbilen kraften bedre end nogen anden type og av denne og andre grunde er den derfor - her som i Amerika - anset som den bedste elektriske lastevogn paa markedet. "Ohiobilen" nyter ogsaa anseelse som en udmerket



vogn, elegant og praktisk. Videre arbeider firmaet med "Automatic" elektriske traller, trækvogner og lokomotiver til bruk ved fabrikker, brygger, jernbaner osv. Hvad der vindes i tid og spares i arbeidshjælp ved disse traller er rent utrolig og denne sak har da ogsaa sin store betydning i disse tider, hvor arbeidshjælpen baade er kostbar og vanskelig at skaffe.

A/S Elektrobil arbeide er et led i arbeidet for utnyttelsen av vore egne kræfter og vore egne muligheter - et led i arbeidet for at gjøre vort land uavhengig av tilførselen fra utlandet, heter det i artikkelen.

20 solgt

Fram til februar 1920 - hvor artikkelen tydeligvis er skrevet - hadde firmaet levert 20 Walkervogner, 20 automatic-traller, trækvogner og lokomotiver foruten flere elektriske personvogner. Hvor ble det av dem?

På Gjøvik gård står i dag en Ohio-bil som ble eid av brukseier Mjøen, en bil som er restaurert og gjort kjørbær med bidrag fra NAF Gjøvik og omegn.

GB hadde sine to Walkerbiler. Moelven Brug hadde sin Walker, Kneipbrødfabrikken i Oslo hadde sin Walker varevogn.

Norsk Kjøretøyhistorisk Museum har ogsaa sin Walker. Den står lagret i Søndregate og trenger sårt et karosseri, selv om den aldri vil trille igjen. Oppfordringen går til vårt medlem Per Chr. Harildstad i LITRA: Walker ble aldri noen suksess for Gausdal Bilselskap i årene etter første verdenskrig, men er en del av GBs historie. Hva om selskapet bekostet oppbygging av karosseri på museets Walker, som en markering og et minne om da GB satset på strøm - og kortsluttet...