



1918: Allerede i 1918 tok daværende Gausdal bilsekskap i bruk elbil. Slik så den ut.

FOTO: NORSK VEGMUSEUM

Måtte ofte få hjelp av hest:

Her er dalens første elbil

Så tidlig som i 1918, mot slutten av 1. verdenskrig, brukte daværende Gausdal Bilsekskap en el-lastebil på den seks mil lange ruta mellom Lillehammer og Øvre Svatsum nordvest i Gausdal.

AV PER IVAR HENRIKSBO
per.ivar.henriksbo@gtd.no
Mobil: 975 86 294

LILLEHAMMER: Ikke sjelden måtte en hest spennes foran bilene for at sjåføren skulle klare de siste kilometerne. Året etter at bilene var tatt i bruk, ble de tatt ut av drift og levert tilbake til forhandleren.

Trua på elbilen er omtrent like gammel som automobilen sjøl. Gammel er også teknologien og oppfinnelsen av batteriene. Allerede på siste del av 1800-tallet, før diesel og bensin slo gjennom, var elektris-

sitet det vanligste drivstoff i bilens «hjemland», USA.

Likevel er Tesla og andre nyere bilmerker seint ute. Så tidlig som i 1918, mot slutten av 1. verdenskrig, brukte daværende Gausdal Bilsekskap en el-lastebil på den seks mil lange ruta mellom Lillehammer og Øvre Svatsum nordvest i Gausdal.

På lading over natta

Lastebilene – to eksemplarer av Walker Electric 1916-modell – bestilt Gausdal bilsekskap AS i 1917. De ble importert fra USA. Da de kom i drift i Lillehammer-området, ble det etablert ladestasjoner langs ruta opp til Gausdal.

Men ikke alltid holdt batteriet hele vegen. I et bind av den lokalhistoriske årboka Gausdalsminner fortelles det at sjåføren på ruta ikke sjelden måtte be om hjelp for å komme helt fram. I Gausdal var det en hest ved navn «Bruno' Rauen» som ble spent foran kjøretøyet og gjorde jobben med å dra lastebilen de siste kilometerne.

Mens sjåføren overnattet i Øvre Svatsum, sto bilbatteriet på lading. De hadde nemlig ladestasjon der. Neste morgen var det retur med last tilbake til Lillehammer.

Smertefritt? Nei. Selskapet syntes at kostnader, begrenset driftssikkerhet og kort rekkevidde hemmet transporten så mye at elbilene allerede i 1919 ble returnert. De ble vurdert som for dyre og ikke effektive nok.

Karosseri bygd i Norge

Rådgiver Mass Haugen ved Norsk vegmuseum i Lillehammer, forteller at Walker-fabrikken i Chicago produserte elektriske lastebiler i årene 1907-1937 og var Amerikas ledene fabrikant på området.

Til Norge kom bare chassisene, importert av firmaet A/S Elektrobil, mens lokale trevarefabrikker bygde karosseriene.

Om el-lastebilen som står på vegmuseet er eksakt den samme som Gausdal bilsekskap hadde, vet han ikke.

– Den ble levert tilbake til forhandleren. Bilen her hadde vært brukt av Framnes Mek.

Verksted i Sandefjord. Da Norsk Teknisk Museum (NTM) overtok bilen i 1974, var den en gave fra Einar Lund i Sandefjord, uten at vi vet hvor lenge Lund hadde eid den. Og da museet hentet bilen, var den bare et rullende chassis uten hytte.

– Uten gummi på hjula

I 1985 ble bilen overtatt av Norsk Kjøretøyhistorisk Museum (NKM) i Lillehammer, som for noen år siden ble en del av Norsk vegmuseum.

– Den ble bygd opp igjen lik en av de to Walker-bilene som Gausdal Bilsekskap hadde hatt, og som Mæhlhums Trevarefabrikk i Lillehammer laget førerhytta til. Den nye førerhytta slik bilen står nå, er laget av Hardy Pedersen.

Ifølge Haugen kom den første av de to el-lastebilene til Norge uten gummi på hjula. – Kompaktgummi var heller ikke å oppdrive i Norge på den

tida. Da bilene kom i drift i 1919, viste det seg at det på grunn av blaute veger var problem å drifte dem mellom de aktuelle ladestasjonene ute på landsbygda, sjøl om det var ladestasjon på både Fåberg jernbanestasjon og på Masovn i Svatsum.

Det ble besluttet å sette opp en tredje ladestasjon på strekningen, men bilsekskapet bestemte seg altså for å kvitte seg med elbilene allerede året etter at de hadde blitt tatt i bruk. Da det viste seg å bli vanskelig å få solgt dem, ble det ifølge Haugen til at importøren tok dem tilbake.

Til Norge kom bare chassisene, importert av firmaet A/S Elektrobil, mens lokale trevarefabrikker bygde karosseriene.

MASS HAUGEN,
rådgiver, Norsk vegmuseum