



Hvor godt overlever du? Fortid - nåtid - for fremtid.. Blad nr. 2 aug./sept. 98

Organisasjon- Personalkonsulent
Personlig kvalitet - Formidling av kunnskap
Rådgivning og problemløsning
Temakvelder - Kurs - Demonstrasjon
Adm .: Bilbransjens veteraner i Bergen



Anno 1991

Det meste av Norge finnes på Osterøy og rundt i fjordene ...



Se side 4 og 6



Avd. leder Leiv Vevle i B.N.R på Lonevåg kåserte om billagets tilblivelse, bussdrift før og nå. Han fikk tildelt veteraners diplom.

Ordfører Leif Egil Nåmdal gir tilleggs orientering for en gruppe veteraner fra bilbransjen. M/S Bruvik i bakgrunnen.

Vårmønstring på Lagunen



Svein Sjøland arrangerte et treffsted for veteraner fra bilbransjen og serverte kaffe, mineralvann og kaker. Se side 7

Pionertid: En lysere fremtid gror, i bilens spor 1880 - 1910.

Se side 13



“Spinnesiden”:
Om kjærlighet: se side 12

Tilbakeblikk:
Minner fra
en svunnen tid.

se side 1

Av innhold i blad nr. 20 - aug. '98	side
Få terapi før du trekker deg	2
Aktivitet fremover	3
Norge i miniatyr - Osterøy ...	4
Støttemedlem takkes	5
På tur til Mo	6
Vårmønstring på Lagunen	7
Minner fra en svunnen tid	8
Spinnesiden	12
PC 1998 som bilen 1898 ?	12
De første automobilene	13
Pionertid 1880-1910	13
Neste generasjon internett	16

Få terapi - før du "trekker" deg fra samvær med andre.

Sann storhet er i livet å kunne fortsette sammen med andre personer og i sine omgivelser - selv om du kan føle for det motsatte.

Et enkelt ord eller misforstått handling er ofte årsak til "at vi ikke lenger tåler mere" og vi trekker oss tilbake, pleier sorgen og søker etter sympati (= medfølelse). Den kommer ikke slik som forventet og vi hevner oss med å søke etter riktige steder for forklaring for "rettferdighet".

Hensikten er å få oppmerksomhet for den dårlige behandlingen og si negativt om andre personer. Ditt selvbilde forblir uten rifter eller feil. Du krever innrømmelser fra den eller de som skapte "ditt helvete".

Auto Inform har ikke kapasitet til "pleie". Her kan du selv sammen med andre "friske" mennesker spre lys og glede for hverdagen. Det er en sykdom å forvente at "andre" skal ordne opp eller gjøre det for deg. Om slikt forsøkes og hjelp ikke lykkes, går livet bare videre og enda en ny fiende - som kom fra den dagen da vedkommende heller ikke kunne hjelpe deg.

Tilstand FØR?



Alle menn er tette i hodet



Du klarer deg aldri som selger. Ingen vil kjøpe noe slik som du deg.



Alle er så stlemme mot meg!

ETTER Auto Inform prosess er gjennomført:



Er personen et evnetilfelle, som har flyttet seg ut av fastlåste tilstander, da kommer evnen til å gjøre nye ting, og en er i stand til å stå overfor livet uten at man trenger å rettferdiggjøre sine egne handlinger eller forsvare seg selv mot andre.



Tur til Fjordslottet i Fotlandsvåg på Osterøy.

Mandag 7. - onsdag til 9. september går årets tur til Fotlandsvåg, et lite tettsted på nordsiden av Osterøy. Bussen (m/toalett) starter fra Gullgruven mandag kl 1200 og kjører "vanlig" rute over Danmarks-plass, Landås og Nesttun til Fotlandsvåg, der vi forventer å være ca kl 1400. Ved ankomsten til Fjordslottet hotel serveres suppe m/brød og smør. Vi innstalerer oss for kos og hygge, uten stress og tilrettelegger for et hyggelig samvær. Alle værelser vi disponerer er med dusj og toalett. Om kvelden mandag, serveres koldtbord. Etter frokost tirsdag morgen er programmet med flere muligheter vi på nåværende tidspunkt holder åpen. Til kvelds



tirsdag serveres 3 retters middag. Etter frokost onsdag er programmet, litt avhengig av været for tiden tilbake til Bergen.

Pris kr **950.-** *) **pr person** i dobbeltrom
*) Tillegg kr 150 for enkeltværelse.

Aktiviteter fremover:

Aug. **Blad nr 20**
2.sept **Kafétreff** - Banco Rotto
7-9.sept. **Årets tur** -
7. okt. **Kafétreff** - Banco Rotto
Okt. **Bedriftsbesøk**
4. nov. **Kafétreff** - Banco Rotto
Nov. **Bedriftsbesøk**
Des. **Blad nr 21**
2.des. **Kafétreff** - Banco Rotto
15.des. **Styrets årsavslutning**

1 9 9 9

7.jan. **Kafétreff** - Banco Rotto
Januar **Nyttårstreff**
4.febr. **Kafétreff** - Banco Rotto
11.febr. **Bilhuset Kråkenes**
Mars **Tematur til Danmark**
April **Arsmøte**
Blad nr 22



Vel møtt hver første onsdag i ny måned på Banco Rotto mellom kl. 1130 - 1230 .

Fra innhold i neste blad:

Støttemedlemmer og sponsorer.
Navneliste bilbransjens veteraner.
Pioner i bilbransjen Bergen.
Romantikk, mote med fart og kraft i 1900 - 1930 årene.

OG



v/
**Ole
K**

VITSER Paulsen

Om du som leser bladet, ikke får dette sendt direkte til din private adresse, ta kontakt:

Blad 20 nr 2 - august / sept. 1998:

Ansvarlig redaktør:

Svein K Søiland 92410607
Bente Molvik 55169935

Innlevert: Bergen Postterminal

Trykk: Hanevik & Sundøy A/S

Utgiver, foto, layout: Auto Inform

TLF 55200110

Fax 92570607

Adr.: Pb 213 - 5062 BØNES

E-post: svein.autoinfo@hl.telia.no

bankgiro 6501.12.56753

Redaksjon:

Johs Eriksen 55311692

Bendik Alnæs 55133347

Ole K Paulsen 55184730

Sverre Larsen 55295011

Johan Bjørkbom 55292077

Veteraner på tur til et Norge i miniatyr - Osterøy

Omkranset av høye snødekte fjell ligger Osterøy, som en vakker perle i vårt vestnorske fjordlandskapet. Her finnes mye urørt natur, elver og vann, men også velstelte garder og livskraftig småindustri. Særmerket for Osterøy er den gamle byggemåten, med gråstein og brake som byggemateriale. I oktober 1997 åpnet Osterøy-broen mellom Kvisti og Herland som gav samband med fastlandet og 25 km til Bergen. De aller fleste vet at Ole Bull fra



barndommen var sterkt knyttet til familiens eiendom på Valestrand, en gammel futegård fra 1600 tallet. Han var der i kontakt med den rike folkemusikktradisjonen på Osterøy, og på gårdene i grannelaget fikk han høre spillemenn spille til bryllup eller andre lag. Vi passerte eiendom og fikk se nye hovedbygning som var ferdig i 1869, med en vakker kanstanjeallé. Bygningen er idag



Auto Inform nr. 20

fredet.

Vi besøkte Hamre, nordvest på øyen som fra mellomalderen var et av de største prestegjeld på Vestlandet. Dette strakte seg fra Sandviken ved Bergen helt inn til Modalen og Eksingedalen. Her møtes 4 fjorder og Tingstaden var et sentrum for hele Nordhordland før Bergen kom til.. Stavkirkene måtte vike da Kirken i Hamre ble bygget rundt 1500 århundre. Sølvdenar slått i Romerriket under keiser Antonius Pius (år 136-161) ble her funnet under utgraving i 1909.



Ola Borge (69), som var på reise til Tyskland, stilte han med representant Bjarte Revheim for å vise oss fra sin veteranbil samling.



Veteranbilene ble nøye sømfart og mange var kommentarene som kom fra "ekspertene", om det kjempearbeid som var nedlagt i bilparken.



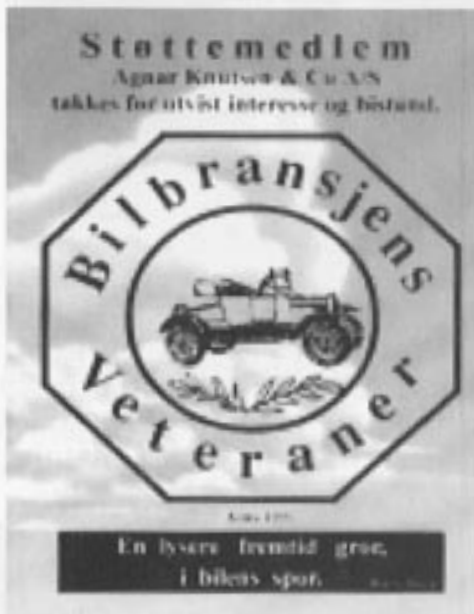
På BNR avd. i Lonevåg stilte de ansatte sitt oppholdsrom til disposisjon.

Damegarden kokte kaffe på en uvillig kaffetrakter og serverte herlige snitter.

Veteraner på tur til et Norge i miniatyr - Osterøy



Støttemedlem takkes for bistand og utvist interesse !



medlemmene i "klubben" vil huske Agnar's far Arthur, som smeden i Fana. I dag drives autorisert bilverksted og bensinstasjon med butikk. Vi takker Agnar for utvist interesse og støtte for veteraners virksomhet !



Etter utsendt forespørsel om støttemedlemskap fikk vi første reaksjon fra firma Agnar Knutsen & Co i Blomsterdalen. Virksomhet blev etablert i 1924 med smie mange av



I Norge er vi bare drøyt 4 millioner mennesker som vasser i materiell overflod.

Mot denne bakgrunnen er selvopptattheten og mangelen på generøsitet her i landet påfallende.

Ketil Bjørnstad, forfatter, til Vårt land.

Øvre bilde viser hele anlegget. Nedre viser en av reparasjonshallene og Agnar Knutsen som i arbeidstiden mottar plakett som støttemedlem.

Veteraners blåtur 25. juni 1998



Pust i bakken med kjærkommen servering i kommunestyresalen på Mo. Innfelt frk. Nåmdal som sang for oss.

Etter den vanlige oppsamlingsruten i Bergen satte vi kurs mot Modalen. Da vi i april hadde vært på Osterøy var tiden inne for å kjøre på landsiden rundt Oster- og Sørfjorden. Ved Dale tok vi av fra hovedveien til Voss og kjørte langs Bolstadfjorden, en smal og svinhget vei, slynget som en kjempemark i denne ville naturen. Vi passerte Stamnes og videre til Eidslandet. Her var hele gårdsbruk lagt øde for å få frem sand.

På Eikemo hadde vi et kort stopp for å beskue Jon Eikemo's bolig.



*Ordfører
Leif Egil Nåmdal
mottar diplom.*

fremme på Mo. I kommunehuset fikk vi benytte styresalen til et hyggelig samvær, samt innta lunsjen, medbrakt kaffe, mineralvann og snitter som smakte.

Ordfører Leif Egil Nåmdal ønsket alle velkommen. Han fortalte fra Modalen kommune. Et godt supplement til ordførerens utredning var heftet Modalen kommune som deltagerne fikk utlevert. Et overraskende innslag var frk Nåmdals velkomst sang. Fra Mo kjørte vi på veien som blev åpnet i 1996 fram til Romarheim. Den bratte fjellveggen "Slottet" og Mostraumen var av de natur opplevelser som vil huskes lenge. Veien fra Romarheim til Knarvik med lange tunneller er en flott trase som viser Norsk ingeniør kunst på sitt beste.



Da vi var fremme i Knarvik, ble vi møtt av senterleder Unni Mesel som i bussen orienterte om senterets drift og planer. Hun fulgte oss også på en rask omvisning i de mange Senter seksjoner. Dette var interessant. Retur til Bergen og nok en vellykket tur var gjennomført

Veteraners blåtur 25. juni 1998



Samling før avreisen fra Mo.

Vårmønstring - Motorklubbene i Bergen 21. mai på Lagunen.



Motorklubbene i Bergen
VAN / TRUCK, VETERAN,
AMCAR, VOLKSWAGEN, FORD
M, CAPRI, MERCEDES-BENZ,
VOLVO, SCOOTER, CLASSIC
BIKE m.fl. fylte plassen på Lagunen.

Utstilling av deltagende kjøretøy og salg av Mat & drikke v/ militærhistoriske kjøretøy og scooter/vans samlet mange tilskuere. Der ble levert inn stemmesedler og var senere premieutdeling fra scenen.

Mønstringens vinner: Ford T - MODELL

Årgang 1916

Eier: Per Malme



Bilen er registrert i Norge første gang 27/4-1920. Denne har Norsk Veteranklubbs godkjenningssplakett som bevis på at dette kjøretøy er i en slik stand utseendemessig, teknisk og original, som Norsk Veteranvognklubb krever for denne utmerkelse. Bilen har vært med i en rekke veteranvognløp, bl.a MESSING-TRIPPEN.

Tilbakeblikk: Minner fra en svunnen tid.



Det hyggelige besøk mange av oss veteraner hadde hos Bergen Auto - Ford i Strømmen 9. desember 1997 der Per Malme orienterte om at navnet Mathiesen nå igjen ville knyttes til dette stedet i Møllendalsveien, fikk gamle minner til å røre på seg hos meg.

Vingård Jernstøperi som hadde hatt tilhold der i mange år, var flyttet og den gamle og nedsofete bygningen ble overtatt av Olav Mathiesen omkring 1929/30. En grundig rengjøring fulgte som begynte med spade og bortkjøring av skitt og sluttet med vasking og hvitkalking av vegger og tak og ellers innredning til et stort og effektivt verksted for Ford T modeller.

Her ble etter hvert ansatt mange dyktige mekanikere og lagerpersonale og alt syntes å skulle gå bra. Men de hårde 30-årene som fulgte la etter hvert en lammende hand på mange av virksomhetene i Bergen og det ble også merket med mindre inntekter til verkstedet.

Etter noen år måtte Mathiesen gi opp. Banken overtok og etter en viss reduksjon av arbeidsstokken tok Ingeniør Wilfred Eriksen videre ledelsen. Men Mathiesen ville imidlertid ikke gi helt opp. Han disponerte fra tidligere noen garager, en brakke i Dankert Krohnsgt og disse gikk han igang å ominredet for bruk til bilverksted.

En dag ved arbeidstidens slutt møtte Mathiesen personlig opp i Møllendalsveien og ba om et møte med oss. Han kunne ikke gi noen langvarige garantier, men håpet at noen av hans

tidligere fagarbeidere ville overveie å følge med til Dankert Krohnsgt.

Selv hadde jeg da en tid hatt den ærefulle jobb å stå for utlevering av verktøy fra verktøyburet og følte meg smigret da han også ville ha meg med. Grunnen var vel at jeg hadde fått godt innblikk i hvilke spesialverktøy og instrumenter som nå skulle bestilles til hans nye verksted. Vi som fulgte med fikk en hard tid i meget improviserte forhold. Det ble bygget smie og der ikke minst Johan Sjøstrand jobbet iherdig med å fremstille en mengde av de forskjellige hjelpemidlene som trengtes. Jeg husker for eksempel at den fine servicebilen som Garagekompaniet hadde, var en torn i øyet på flere enn bare oss hos Mathiesen. Og det varte ikke lenge før Sjøstrand hadde bygget krane på en Ford lastebil og ellers utstyrt denne slik at vi andre ble stolte av å svare igjen når noen bekjente begynte å vitse om det små bilverkstedet vårt. Helt fra første dag var der et særdeles godt kameratskap oss alle imellom. Peder Bertelsen ble verksmester. På delelageret styrte Gurvin og der kom etter hvert et godt og allsidig lager av Ford deler. En dag kom Mathiesen meget fornøyd og meddelte at verkstedet nå var blitt godtatt og var tildelt Ford agenturet igjen i tillegg til Bergen Automobilkompani, som også beholdt sitt.

En begivenhets tid fulgte og verkstedet fikk godt ry blandt bileiere. Spesielt er det morsomt å minnes hvordan Bertelsen etter hvert ble et slags statussymbol blandt mange av de mere prominente bileiere som tydelig var meget fornøyet når han personlig tok seg av kunden og bilen og forhørte seg om sykdomsforløpene og stillet diagnosen. I motsetning til bilene i dag, hvor man snart kan kjøre jorden rundt uten å løfte på panseret, hadde motorene den gangen ofte en ubehaglig vane å dale i kraft når de hadde vært kjørt en 10-15-20000 kilometer. Man utviklet etter hvert en

Minner fra en svunnen tid forts...

utrolig følelse til å finne frem til årsaken. Jeg har dog en meget svak mistanke om at når kunden var av rette sort og ville ha motoren på absolutt topp, så kunne inneværende biler eller rettere sagt mangel på inneværende biler til reparasjon, noen ganger være litt utslagsgivende for hvor vidløftig reparasjon som trengtes i de enkelte tilfeller.

De som hadde bil den gangen kom ikke langt her rundt Bergen, men en vakker sommerdag, tror det må ha vært i 1934, ble bilveien til Hardanger offisielt åpnet og mange steamet innover med Sandven Hotell som naturlig samlingssted. Blandt annet kjørte Bergen Automobil-kompani's servicebil med Jacobsen og følge innover sikkert med det håp at noen skulle få motorstopp eller det som verre var. Jeg fikk samlet flere rundt servicebilen og tatt et bilde med Sandven Hotell i bakgrunnen.



Til Høyre ser vi verksmester Ole Jakobsen og fra samme side nr 3 står Peder Bertelsen. Nr 4 er den populære og dyktige lagersjef i Strømmen, herr Heldal og nr 6 er hans medhjelper Milde. Før denne veiåpningen var det veiforbildelse mellom Trengereid og Norheimsund, men nå fikk Bergensere med egen bil, selv oppleve denne flotte veien med alle de spennende tunellene i Tokagjelet.

Årene gikk og mange morsomme og

egenartede begivenheter kunne sikkert graves frem fra den tid. *Det er sikkert mange av veteranene her som har interessante historier å fortelle og som vi andre ville sette pris på å få høre eller lese om.*

Som et eksempel på en slik liten episode hopper jeg frem helt til krigens dager.

Allerede under forrige krig hadde man eksperimentert med gassdrift av kjøretøyer og Mathiesen var også interessert i dette. Siden der var ganske stor produksjon av carbid i Odda og denne ikke var rasjonert var det naturlig at det i Bergen ble startet opp med utvikling av carbidapparater.

Vi hos Mathiesen begynte tidlig med eksperimenter. Jeg ser fortsatt meg selv i tankene liggende langs forskjermen med en gassflaske under meg, med motorpanseret litt åpent og med handen holde en slange ned i forgasseråpningen til motoren, oppover Kalfaret med Bertelsen eller den kjente

mekanikeren Kurt Olsen ved rattet og ofte helt opp til Knatten for bl.a å prøve hvor mye man kunne få ut av kraft med motor med gassdrift. Tidligere har vært nevnt her i bladet om Mathiesen Auto Compani og produksjon av Carbidgas anlegg slik at mange firmaer og private eiere igjen kunne få kjøre. Å kjøre med carbid gikk vanligvis greit når man fulgte bruksanvisningen og ellers alt annet lå til rette. Man kunne kjøre ca 4-5

mil mellom hver vannbytting. Kjørtes for langt ble gassen dårlig, men det som verre var, der

Den 29. mars 1941

blir de få gjenværende drosjebilene i Oslo som var bensindrevne, alle stasjonert ved Legevakten.

De ble reservert for syketransport og kunne ikke brukes til vanlig passasjerbefordring. På denne tiden var omlag 70 drosjer blitt utstyrt med gassgenerator og gikk som vanlig i drosjetrafikk. BA 29.3..98

Minner fra en svunnen tid forts...

kunne da bli fare for eksplosjon, spesielt under vannbyting når frisk luft strømmet inn igjen i vannbeholderen. Ryktet om disse carbidannlegg må ha gått langt for blandt annet drosjer i Oslo ymtet ønske om å få dem demonstrert. Det ble bestemt å montere opp en bil til dette formål. En ny modell av annlegget hvor vannbeholderen lå vannrett og dermed ga plass til mere vann ble valgt og plassert foran på en bra Ford V8 modell. Det var vinteren 1940/41 og eneste praktiske veien til Oslo var rundt Sørlandet. Vi fryktet at der kunne bli langt mellom steder å finne vann, så vannbeholderen ble laget ekstra stor og der ble også laget plass for et stort fat carbid bak i bilen.

Olav Mathiesen Junior skulle være med som firmaets representant og selv skulle jeg kjøre. Tiltaleformen dengang var De og Dem og Deres. Det var altså midtvinters og meget kaldt. Engelske og Norsk-Engelske torpedobåter var hyppig på besøk til kysten og Mathiesen mente det til tross for korteste avstand med flere ferger underveis var likevel tryggest å reise over land med buss til Stavanger. Bilen sendte vi med natrutten.

Fra Stavanger over Jæren gikk det greitt, men da vi ikke fant noen overnattingsmuligheter i Egersund måtte vi fortsette. Det var begynt å mørkne, med snø på veien og meget glatt å kjøre. Piggdekket var ikke oppfunnet. De sterkt avblendte lyktene lyste svakt få meter fremover på veien og var vel mer å betrakte som markering av bilen enn at den som kjørte skulle se noe. Etter flere timers kjøring utover kvelden skulle vi over de beryktede kleivene forbi Jøssingfjorden. Vi hadde ikke funnet åpent vann på lenge og det var med bange anelser vi startet oppstigningen. Det ble lengre og verre enn jeg hadde trodd, men håpet det skulle være slutt på oppstigningen så vi bare kunne rulle videre nedover.

Vi fant til slutt stillingen så kritisk at vi stoppet før verre begynte å skje. Litt engstelig gikk vi ut i svarte natten og skimtet litt borte et lite hus som så bebodd ut. Vi tok sjansen, gikk bort og banket på. Etter noen lyder innenfra viste det seg et engstelig ansikt med skaut på hodet i dørsprekken og vi fremførte forsiktig vårt ærend. KEM E DET - E DET TYSKERE - KA E DET DI VE, hørte vi gubben rope innenfra, antagelig fra sengen. DI SEIER DI E FRA BERGEN OG VE GJERNE HA NOKE VATTEN.. Et latterbrøl kom innenfra i det han omsider viste seg i døren, iført anstendig underbukse. NO HAR ME HØRT DA OG. DEI KJEM FRA BERGEN OG SKA HA VATTEN HER.

Men det var iorden. Det fortsatte i denne gode ånden og vi var glad for at folkene snart gikk og la seg. For da vi var ferdig å bære bømme på bømme for påfylling av beholderen på bilen var brønnen tom.

Ganske stiv i øynene ankom vi Flekkefjord ut på morgensiden og tok inn på selveste Grand hotell. Der viste forøvrig herr Mathiesen sine diplomatiske evner. Det tok ham ikke lang parlamentering med betjeningen før her ble tryllet frem en flaske av edleste sort fra kjelleren. Det ble en velsmakende og etter vår begges mening velfortjent syltynn før vi sovnet.



Minner fra en svunnen tid forts...

Dagen etter med stadig mer snø og frost bar det videre. I nærheten av den trange fjorden ved Kvinesdal var veien ganske god og Mathiesen bad om å få lov å kjøre. Jeg var ikke ubetinget glad for det. Han var kledd i en stor stiv lærfrakk og hadde store skinn kjørehandsker på hendene. Jeg før min del hadde allerede flere års trening i å kjøre alle slags doninger og håpet også det skulle gå bra med ham. Det gjorde det også, helt til veien begynte å stige og vi på høyre side etterhvert fikk et faretruende stup, men med betryggende stabbe-steiner ved veikanten.

Det var glatt på veien og med litt uøvet kjøring hadde vannet i beholderen fremme lett for å skvulpe frem og tilbake sideveis. Plutselig begynte bilen å slenge og med den store vannbeholderen foran som fender, dunket vi bort i en stabbestein som i sin tur skubbet borti den neste og begge forsvant i dypet utfor stupet. Bilen stod fremdeles trygt på veien da jeg løp ut for å se på skadene våre. Det var nærmest ikke et merke på den store vannbeholderen. Selv den tynne støtfangeren som lå inntil vannbeholderen hadde kun fått et svakt merke. Da vi kjørte videre med Mathiesen som tilfreds passasjer, filosoferte jeg på om det kanskje var en idé å begynne produksjon av støtfangere fyllt med vann.

Vi kom nokså greit til et bra hotell i Kristiansand men underveis hadde været endret seg og det begynte å sne voldsomt. Dette fortsatte utover kvelden og neste dag. Jeg kan ikke huske å ha sett så store snømengder komme på så kort tid. Kristiansand var fullstendig begravet i snøen og det var ingen mulighet for å komme videre. Først neste dag igjen kom rykter som fortalte at veien videre til Oslo var noenlunde kjørbare og med litt bange anelser startet vi på en tur som egentlig kunne være en ren nytelse å kjøre. Veien var smal med en kjørebredde, flat og fin med høye snøkanter på begge sider. Men jeg ble etter hvert skremt, fordi der var jo ingen sideveier....

Vi kjørte og kjørte og følelser kom om at dette her kom aldri ville gå bra. Det var kommet langt over sikkerhetsgrensen for vannbyting da plutselig veien svingte av til venstre. Der - på en liten åpen plass var en brannhydrant som gulpet ut det herligste kildevannet midt på plassen. Her ville vi slappe av og la vannbeholderen kjøles ned.

Etter en tid kom en mann og virket interessert og spurte hva vi hadde der foran på bilen. Mathiesen forklarte ham dette og da vi skjønte at mannen hadde bil selv og kunne tenke seg å kjøpe et slikt anlegg, ba Mathiesen meg fortsette å forklare ham detaljer mens han selv gikk avgårde for å finne et hus og telefon for å forhøre seg om forholdene videre fremover.

Etter enda en god stunds sikkerhetsventing og med mannen som interessert tilhører/tilskuer gikk jeg med litt engstelse i gang med uttømming av det tydelig varme vannet. I det jeg løste vekk den store luken nederst i vannbeholderen rakk jeg så vidt å observere en glødende carbidmasse før den voldsomme eksplosjonen kom. Da jeg etterpå reiste meg opp så jeg at anlegget stod der fremdeles, men at den øverste sylindren hadde antatt litt tønnefasong og at der litt ut til venstre var blitt en mange meter lang sotstripe og i enden lå restene av trykkmembranen og diverse beslagrester. Karbid som var skoldet ut lå i sneen og brandt lystelig, men det var enkelt å slukke med vann fra hydranten. Det var beroligende å registrere at mannen var forsvunnet, da måtte det tydeligvis ha gått bra med ham. Etter en rask inspeksjon og med tanke på hvilke reservedeler vi hadde med gikk jeg omgående i gang med reparasjon. Det var i det hele tatt ikke noe å skrive hjem om.

Etter en stund så jeg vår mann titte frem fra bak en snehaug og kom forsiktig tilbake. Hva var det som hendte? spurte han. Fullstendig klar over at vi nå hadde mistet en mulig kjøper svarer jeg litt tåpelig at det som sjedde var vanlig og ikke noe å

Minner fra en svunnen tid forts...

bry seg med. Mannen ble tydeligvis helt beroliget og vi fortsatte å snakke om pris og levering. Han gikk meget fornøyet da jeg lovet å sende ham tilbud. Mathiesen som hadde vært langt borte da eksplosjonen kom, hadde hurtigst begynt å returnere og hadde fryktet å finne en katastrofe, men fant istedet meg stående å reklamere videre for anlegget til mannen. Jeg visste egentlig ikke at han var kommet tilbake, men så ham nå stående bak bilen ristende av innestengt latter over den komiske situasjonen. Han hadde forøvrig i telefonen beroligende meldinger om vann fremover. Vi fikk motoren i gang. Turen videre frem til Oslo forløp uten flere morsomheter.

Olav Mathiesen var et meget behagelig og sympatisk reisefølge. Det var lett å merke fra samtalene underveis at hans interesser hverken var carbiddrift eller biler i det hele tatt, men på et langt videre plan, nemlig historie. Han hadde blandt annet i lang tid interessert seg for Bergen's historie bakover i tiden og han utga en bok «Gressgangen mellom fjellene» under navnet Olav Fallang istedet for sitt eget navn. Så vidt jeg forstår er det ingen av slekten Mathiesen som er direkte knyttet til dette firmaet lenger. Men det er interessant for oss som var med de første årene å se at dette navnet fortsatt holdes i hevd.

Jørgen Myking

Navnet "Auto Inform" betyr:

Auto: Del av kombinert form med forstavelsen =Selv-, F.eks sammen med ordet mobil =bevegelig blir Automobil på norsk forkortet til Bil. Andre sammensatte ord er Autohypnose (selvhypnose) Autograf (egenhendig skriftstykke - navnetrekk), Autogen (om sveising og skjæring) Autopilot (automatisk styresystem til fartøy) Autobiografi (selvbiografi), mm
Inform: Opplysning; (privat undervisning), -byrå -departement, konsulent, -kontor, -plikt, -sjef, -teori, tjeneste.



“Spinnesiden”:

Om kjærlighet:

*Vil man at en ting skal vare, må man streve med å spare,
 men om kjærlighet på jord, gjelder omvendt dette ord.*

Hvis man vil at den skal vare, må man gi og ikke spare.

*Hetjar Mjøen
 (Tankens fest)*

*En arkolog er den beste mann en kvinne kan ha.
 Jo eldre hun blir,
 desto mer interessert blir han i henne.*

Agathe Christie

For mye av det gode er herlig.

Mae West

*Kvinner er til for å bli elsket,
 ikke forstått.*

*Ektemenn er som peisbål.
 De slukner hvis man ikke passer på dem.*

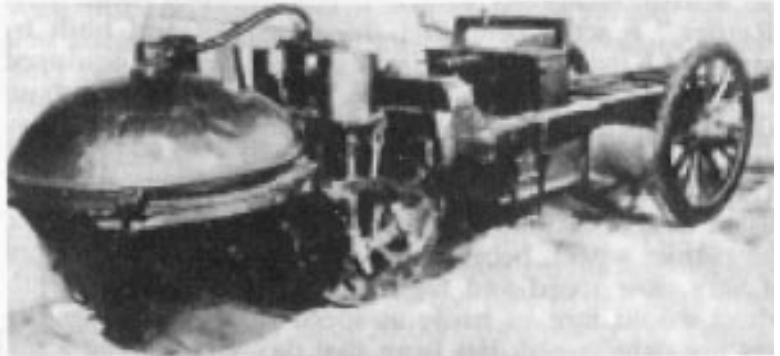
Det synes enda i dag som at PC anno 1998 må “sveives” igang som med bilen anno 1898 ?

Kan PC anno 1998 i nytte, bruk og utvikling sammenlignes med bil 1898?

PC brukere kan på side 16 her i bladet se at Visepresident Al Gore i U.S.A arbeider for og forventer 100 til 1000 ganger raskere PC'er i årene som kommer. Det forteller at vi enda er i PC'ens pionertid og det kan sikkert sammenlignes med bilens historie på neste sider:

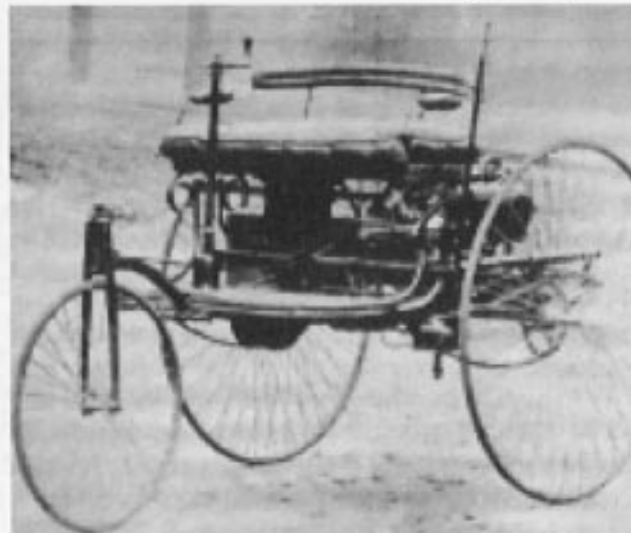
En lysere fremtid gror, i bilens spor

De første automobilene ble bygget av franskmannen Nicolas J. Cugnot allerede i 1770 årene. Kraften fikk disse fra en dampmaskin, montert foran på vognen. Men etter bare å ha kjørt 12-15 minutter måtte disse bilene stå like lenge for at damptrykket skulle ta seg opp igjen. Noen år senere ble det bygget biler i England, men disse kunne heller ikke kjøre noe lenger og hastigheten var bare 8-10 km/time. Dampmaskinen var for dårlig. I årene fremover arbeidet oppfinnere i mange land med å gjøre bilene bedre. Etter hvert ble også dampmaskiner gode og etter oppfinnelsen av vognavfjæringen ble i England i årene 1801-1830 bygget svære dampomnibusser som gikk i regelmessig rutetrafikk på dårlige landeveier. Det ble gjort forsøk på å bygge en brukbar bil med elektromotor, men batteriene var for tunge og tok for stor plass. I Frankrike fortsatte eksperimenter og utviklingen skjøt fart etter at forbrenningsmotoren ble oppfunnet. Her kom en kraftmaskin som egnet seg for lengre kjøreturer og høyere hastigheter. Verdens første bensindrevne bil gikk prøvetur i 1865.



I årene 1801-1830 var i England bygget svære dampomnibusser som gikk i regelmessig rutetrafikk

“Replica” 1886 Benz Patent Motor Kjøretøy



Årsmodell: 1886 Sporvidde: 1450mm
Motor: Vannkjølt, horisontal, en-syl.
984 cm³ 0.9hp 0.7kw 400 omdr/min
Lengde: 2547mm Bredde: 1454mm
Høyde: 1623mm Vekt: 313kg

Pionertid 1880 - 1910

Gottlieb Daimler bygde i 1885 den første bensinmotor etter firetaktsprinsippet (oppfunnet i 1876 av Nikolaus A. Otto). I 1885 bygde Karl F. Benz den første bilen **Replica** med 3 hjul, differential og elektrisk tenningsystem. Høyeste hastighet var 15 km/time.

I 1886 kom Daimlers første firehjulsbil. Charles Goodyear oppfant gummivulkaniseringen 1840 og John B. Dunlop lanserte luftgummiringen i 1888 og Michelin tok i 1895 oppfinnelsen i bruk. Ca 1895 oppfant Wilhelm Maybach prinsippet for den moderne forgasser. I 1896 bygde Henry Ford sin første bil.

En lysere fremtid gror, i bilens spor

Pionertid 1880 - 1910 forts.

Panhard B2 et Levassor 1901 var den første som fant frem til et system som søkte å fremme handel av biler på bekostning av andre daværende næringsgrener. Panhard 1901 var første bil layout med struktur som dagens biler. Model B2, var første med klassisk motor foran og som slik bedret overgangen fra hestetrukne vogner

Ford Model T bidro stort til å utvidelsen av motorismen med introduksjonen av forskjellige mekanikker for lettere kjøring. med planet gearboks og lav pris takket være masseproduksjon. *Mer enn 15 millioner Ford modell T ble bygget fra 1908 til 1927.*

Baker Electric: Lenge etter at biler med sin bensinmotor økte popularitet, var batteridrevne biler produsert. Bilens fordel var med lydløs kjøring, uten eksosutslipp og at man ikke fikk problem å "sveive" bilen igang. Baker var produsert fra 1899 - 1915. Avfjæringen var uvanlig med at hjulet var festet direkte til rammen, mellom en spesiell avfjæringseenhet. Motoren var montert direkte til rammen og en kjede overførte drivkraft til bakhjulene. Baker Electric bilen var meget behagelig og lett å kjøre. En spake ved førersetet regulerte hastigheten opp til 40 km/time og bilen kjørte inntil 80 km distanse på et fullt ladet batteri.

Henry M. Leland, en autoritet på presisjons teknologi, startet **Cadillac Company i 1902**. Den første bilen var Model A. Henry Ford som var i ledelsen for Detroit Automobile Co sørget for konstruksjonen. Model A var utstyrt med en- sylindret horisontal motor, montert under rammen bak setet. En to-trinns planet gearboks på høyre siden av motor overførte drivkraft til bakhjulene ved hjelp av en kjede.

Til å veksle mellom gear, var der en spake på høyre siden av setet. Rattet med gear bestod av snekkeskrue og pinion.



**Panhard B2 et Levassor
1901 Frankrige**

(1) 1901
(2) 1980mm
(3) Vannkjølt,
horisontal, 4-syl.
rekke 3562 cm³
12hp 9kw
750 omdr/ min
(4) 3193/1975/
2480/1281kg)



Ford Modell T 1909 USA

(1) 1909
(2) 2540mm
(3) Vannkjølt,
horisontal, 4-syl.
rekke 2896 cm³
20hp 15kw
1600 omdr/ min
(4) 3318/1687/
2188/660kg)



Baker Electric (1902, USA.)

Årsmodell: 1902 Sporvidde: 1730mm
Motor: Elektrisk 20V, 1 hp 0.7kw
400 omdr/min
Lengde: 2565mm Bredde: 1415mm
Høyde: 2250mm Vekt: 436kg



Cadillac Model A (1902, USA.)

Årsmodell: Sporvidde: 1730mm
Motor: Elektrisk 20V, 1 hp 0.7kw
400 omdr/min
Lengde: 2565mm Bredde: 1415mm
Høyde: 2250mm Vekt: 436kg

En lysere fremtid gror, i bilens spor

Pionertid 1880 - 1910 forts.

Stanley startet produksjon av dampbiler i 1897. Da Cadillac kom med selvstarteren, tapte dampbiler noe av interessen i markedet, mest fordi disse krevet forvarming. Produksjonen av Steamer fortsatte helt frem til 1927 fordi denne var stillegående, med liten vibrasjon, var med god kraft og meget lett å kjøre. Under motorpanseret var kjele for å få trykk til en to sylindret motor plassert under gulvet.

På grunn av rikelige krafttilførsel behøvde ikke Stanley Steamer gear. Her var det bare en kopling i senter for veivaksel med direkte forbindelse til bakhjul. Å regulere Steamer's ventiler for kontroll av drivstoff, vann og damp krevet stor kunnskap, praksis og erfaring.



**Stanley Steamer Model E2
(1909, U.S.)**

Årsmodell: 1902 Sporvidde: 2641mm
 Motor: Steam in-line 2 enkle dobbelt-drevne
 stempler 76.2mm x 101.6mm 10 hp (7.4kw)
 ved 26.7kg f/cm² 2620kPa
 Lengde: 3591mm Bredde: 1605mm
 Høyde: 1606mm Vekt: 329kg



**Rolls-Royce 40/50HP
Silver Ghost (1910, U.K.)**

The Rolls-Royce was definitely expensive, but as a mass-produced car that combined high product quality and reliability, it was the forerunner of luxury cars. The six-cylinder model with 40/50 hp, introduced in 1906, is considered the most outstanding Rolls-Royce. It was called the "Silver Ghost" for its smooth, quiet ride and silver body.

Rolls-Royce created an in-line 6-cyl-

inder engine for the Silver Ghost by placing two blocks of three cylinders each in tandem. Other mechanisms that contributed to its legendary quiet and easy operation included a balanced 7-bearing crankshaft, an oil pump for lubrication, and a dual ignition system for easy starts and low speed driving. Attention to details, like leather casings for its leaf springs as a rust and noise prevention measure, contributed to its reputation as the finest luxury car.

Neste som kommer:

Romantikk, mote med fart og kraft i 1900 - 1930 årene

Fra masseproduksjon og popularitet til befolkningen 1910 - 1930

C - Blad
nr 2 / 98

Returadresse:

Auto Inform

Postboks 213

5062 BØNES

Fremtid: Gore lover \$50 millioner for utvikling av



April 14, 1998
Web posted at: 1:13 p.m. EDT (1713 GMT)

WASHINGTON (CNN)

Vise President Al Gore lovet at USA regjeringen vil bidra med \$50 million til forskning i prosjekter for utviklingen av å skape neste generasjon Internet.

Gore sa videre at Defense Advanced Research Projects Agency - det sentrale forskning og utviklingssenter til forsvarsdepartementet ville benytte beløpet 27 forskjellige langsiktige forskningsprosjekter.

Alle prosjekter går inn i deler av JSA regjeringens planer for neste generasjon Internett som forventes 100 til 1000 ganger raskere enn lagens.

"Neste generasjon Internet vil hjelpe industrien med lederskap og bygge en infrastruktur for 21de rhundredes økonomi" sa Gore på en presse-konferanse for nytt.

neste generasjon Internet

By expanding the boundaries of our scientific understanding we will unleash breakthroughs that will power American industries for years to come and give us all a higher quality of life," he added.

The revolutionary network -- so fast it could transmit the contents of the 30-volume Encyclopedia Britannica in one second -- would make possible new ways of using computers, from long-distance

learning to allowing a specialist in another city to look at real-time images of a beating heart and make a diagnosis.

For the project, Qwest Communications International has offered use of its high-speed fiber-optic network, which runs from Los Angeles to New York. The administration put the market value of Qwest's offer at \$500 million over three years.

The other two companies, Cisco Systems and Northern Telecom, are offering network equipment, such as routers and switches.

Administration officials said the new network, already dubbed Internet2, would focus on better reliability for network-critical projects, such as telemedicine.

Additional comments from Gore's speech on the next-generation Internet: "The Internet is revolutionizing our lives

The current Internet treats all chunks of data -- whether it's an innocuous e-mail message or an image of an infant's failing heart -- as the same priority as they travel over the worldwide network.

For the earliest stages of Internet2, organizers hope to equip at least 100 universities with connections about 100 times faster than those currently available, and a smaller group of schools at speeds 1,000 times faster.

Researchers also are looking at the new types of software applications that would be possible under such a super-fast network, including improved weather forecasting



I USA planlegges Internet2 for neste århundre med langt høyere kapasitet enn i dag. f. eks skal 30-bind av Encyclopedia Britannica kunne overføres på et sekund.