

# Bilen i Bergen



Et kåseri av Ole K. Paulsen.

I mine guttedager på Nygård var det mest hester og vogner av forskjellige slag som dominerte gatene. Vognmannsforretninger var det mange av. Bergesen, Ordemann, Christensen, og Hopland er de jeg husker best. Vi gutter fikk ofte lov å være med på stell av hestene, og jeg husker spesielt vognmann Bergesen i Nygaardsgaten. Fine vogner og pyntete hester. Til begravelse hadde han sorte hester og til bryllup hvite eller schimler.



Ridehuset var også et kjært sted. Dette ble jo revet og her troner nå Autogården full av biler, bowling, bensinstasjon, universitetet m.m. De fine ridehestene og ridemester Nilsen er nok en saga blott.

Den gode lukten i en hestestall kan nok ikke erstattes av eksos og oljelukt.

Bilene var jo allerede kommet og gjorde seg bemerket i Bergens gater. Den første bilen kom til Norge i 1895 og først i 1908 kom den første til Bergen. Og de færreste forstod hvilken revolusjon dette var. Bare tenk på at i dag har annenhver bergenser over 18 år bil, og byens utseende har totalt forandret seg.

Selv om bilene som først kom på markedet var meget enkle og primitive så var det allikevel et stort fremskritt, spesielt på transportområdet. Riktignok manglet man alle hjelpemidler som kom senere, slik som; kran, heis, eller liftruck. Jeg husker i 30 årene i min barndomsgate,

at sjåfør Opdal hos Sætersdal og Søns sæpefabrikk rullet tunge tønner og fat opp eller ned fra lastepanet ved hjelp av to slisker. Et tungt arbeid. Bilen var såvidt jeg husker en Diamond T levert av P.H.T.Schmidt eller smed H.T.Pitt som vi ofte forandret det til.

Etter hvert som flere og flere firma gikk til innkjøp av biler ble det til at også vognmannsforretningene gikk over til biltransport. Flere av de tidligere kuskene tok sertifikat og begynte med bilkjøring. Flere av disse hadde dessverre en tendens til å ta seg en dram og denne vanen var ofte vanskelig å kvitte seg med, og når det kanskje ble en for mye en dag, så fant hesten veien til stallen. Det gjør ikke en bil, så i en overgangstid var det nok noen som fikk problemer på flere måter.

Alle de første bilene hadde ballhorn og etter lyden kalte vi barn dette for en BAPE og da de elektriske hornene kom ble disse kalt for DYTE også etter lyden.

Mine første opplevelser med bil fikk jeg som sidemann med sjåfør Skår hos Chr. Bruns Kolonialforretning i Nygaardsgaten. Det var en Ford varebil med V8-motor. Dette var da i 30-årene. Siden ble det for mitt vedkommende 47 år med biler, men det visste jeg ikke den gangen. Jeg husker forresten at Postverket hadde noen kjekke små SINGER-biler som kjørte rundt og tømte postkassene. Det var små lette hendige biler. De var så liten og lette at noen ungdommer i Daniel Hansensgate løftet en ned i en kjellerhals til stor fortvilelse for postmannen.

Men det var bilens historie i Bergen.

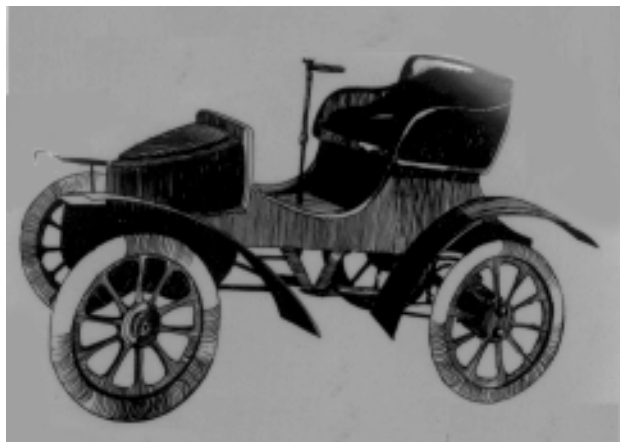
Den første bilen kom til Bergen i 1908, som sagt.



Det var en desember dag den første bilen ble heist på land på kaien på Tollboden. Med knakende taljer og et ivrig tilskuerkorps til vidunderet plassert pent på kaien.

Bilen var en tysk Windhoff bygget i Dusseldorf. Den hadde kalesje og plass til fem passasjerer. Den hadde messinglyskastere og sidelykter, messinginnfattet frontrute og karbidgenerator til lyktene. Bak på bilen var der en stor firkantet stearinlykt til å lyse opp skiltet. Motoren hadde fire sylindere og topp yteevne var 10 HK. Bilen hadde 3 gear. Den ble registrert som den første i Bergen ganske enkelt med no. 1. Siden ble det mer ordnete forhold med bokstaver og tall. Da ble det 0-1. Men interessant nok så hadde det vært en bil på Vestlandet før denne. Den ble aldri registrert og fikk et sørgelig endelikt. I motorinteresserte kretser ble den

aldri kalt annet enn Uhyret frå Vossestrondi.



Uhyret ble kjøpt av kjøpmann Harmens som bodde i Kalfarli. Dette var i 1898. Han hadde tenkt å bruke den til transport av turister mellom Voss og Stalheim. Den hadde plass til 2-3 personer.

Med denne bilen, som med de fleste andre på den tiden, var problemet for liten motor i forhold til vekt av karosseri og last. Til gjengjeld så kunne man høre den på lang lei. Når dette lille monsteret kom tordnende innover Vossestrondi, kunne den skremme vettet av selv saktmodige bønder, og hester og beist i nærheten løp over alle hauger. Den var rett og slett en fare for omgivelsene.

Skysskarene på Voss gikk derfor sammen og la skumle planer. En dag kidnappet de ganske enkelt monsteret og tippet det i elven. Da var bilens æra på Voss over for en stund. Det ble igjen trygt å ferdes på Vossestrand. Senere ble bilen trukket opp av elven og fraktet til Bergen hvor Harmens stilte den ut med prislapp 100,- kroner. Dens skjebne videre er ukjent. I dag ville den ha vært en verdifull kuriositet på ethvert teknisk museum.

Men tilbake til Windhoff 'en. Det var nå den som startet bileventyret i Bergen. Importøren av bilen og mannen som ble byens første bilselger var agent Einar Ruth Paasche, som bodde i Dræggen. At den første bilen ble en Windhoff skyldtes bl.a. at Paasche's onkel var ingeniør på denne fabrikken.

Paasche mente tydeligvis at når toll og frakt var betalt, så var det bare å sveive i gang og kjøre av gårde. Men den gang ei. Politiet grep inn og nektet enhver kjøretur med bilen før politi og brannvesen var varslet. Saken måtte dessuten opp på et høyere nivå, og stiftsamtmannen (datidens fylkesmann) fattet vedtaket om at bilen måtte eskorteres av både brannmann og politi og sleses av to hester til Exerserhuset på Engen. Der skulle bilen besiktiges av Offentligheten, og ikke så få andre tilskuere. Deretter ville nærmere instruks bli gitt.

Etter en tid kom Øvrigheten til at Hr. Paasche kunne bruke bilen, men kun etter visse forholdsregler, som at han måtte vise den største forsiktighet under kjøring og hvis han møtte hester måtte han vise hensyn så ikke de ble skremt. Farten måtte ikke overskride 20 km/t.

Agent Paasche hadde flere ideer om bruken av bilen. For det første skulle det være en demonstrasjonsbil som forhåpentligvis skulle lokke folk med penger til å investere i lignende biler, eller han håpet å få noen av de investerte pengene igjen ved å leie ut bilen. Til det trengte han en sjatør og mulighetene åpnet seg i mars 1909 da Eivind Andreas Pedersen kom til Bergen fra København. Pedersen hadde tatt sertifikat i Danmark og ble nå hyret som byens første privatsjåfør. Der er nok noen av de tilstedeværende som husker at han fikk utnavnet **SORTE HÅND**, uvisst av hvilken grunn.

I 1912 kjøpte Pedersen forøvrig 0-1 av Paasche og startet opp som byens første sjåførlærer! Jeg skal komme tilbake til Eivind Pedersen litt senere.

Salget av biler gikk svært smått i begynnelsen og bilene hadde sine klare mangler. Henry Fords samleband prinsipp hadde ennå ikke fått gjennomslag slik at bilene for en stor del ble produsert individuelt og i små opplag. Sammen med kostbart utstyr gjorde dette bilene dyre i innkjøp. Motorene var gjennomgående for små og i et land med ulendt terreng var det ikke lett å ta seg frem. Motorene var også svært upålitelige. De hostet og harket og sluknet når det passet dem best. For ikke å snakke om et forferdelig bråk. Veinettet var jo heller ikke utbygget. Det var bare stort sett kjerreveier overalt. De var iallefall ikke egnet for automobiler. Så fremtiden så ikke lys ut.

Iallefall fikk agent Paasche solgt sin første bil til skipsreder Thorkildsen på Hop. Skipsrederen hadde sett på 0-1 og bestemte seg for å kjøpe en slik bil. Paasche fikk 3000,- kroner i forskudd (en stor sum på den tiden). Leveringstiden var 1 år.

Året etter kom bilen, en flott Windhoff, til byen. Men jomfruturen fra byen til skipsrederens villa på Hop ble rett og slett en skandale. Bilen hostet og sluknet i ett sett og bråket den laget kunne høres langt avsted. Opp siste bakken klarte ikke motoren å trekke bilen og sterke menn ble tilkalt for å dytte.

Under hele turen var Thorkildsen blitt mere og mere forbanna. Og da endelig bilen stod parkert foran gatedøren ville skipsrederen hverken se bilen eller herr agent Paasche.

Paasche så både fortjeneste og renomme forsvinne og til tross for alle overtalelseskunster; Thorkildsen ville ikke høre på ham. En strøm av tårer var agentens siste argument og da gav Thorkildsen seg. Paasche fikk beholde kommisjonspengene, men bilen ble returnert til Tyskland.

Så skal vi ta for oss litt om drosjetrafikken og dens utvikling. Landsutstillingen i Bergen i 1910 skulle få betydning for bilens fremtid i byen. Utstillingen ble arrangert på Sverresborg festning.

Dnftige folk så et grunnlag for fremtidig drift av drosjetrafikk i byen og ingeniør Tiedemann og direktør Lars Pihl-Johannessen slo seg sammen og startet A/S Taxameter. Selskapet sikret seg to biler av det franske merket Clement med 8-12 HK-motorer. Bilene hadde lukket karosseri for passasjerene, men sjåføren måtte sitte under åpen himmel. A/S Taxameter fikk lokaler i det gamle Wingaards Jemstøperi i Marken 3.



Men bilene var dårlige. Igjen var det motorene som sviktet og grunnlaget for lønnsom drift var vel heller ikke stort.



*Dette er Solbergs «Adler» som han kjøpte i 1913. Det var allerede skjedd en merksbar utvikling fra Clement-vognene fra 1910. Solberg måtte gi 8000 kroner for den, en tredjedel kontant og resten med 200 kroner måneden i avdrag pluss renter.*

Året etter måtte selskapet innstille virksomheten. Banken solgte bilene til sjåførene Gerdt Wick og Nils Solberg. (Kjente drosjenavn helt til de senere år.) De måtte begge bare se i øynene problemene med Clement' ene.



De gikk ganske snart til anskaffelse av nye og bedre tyske Adler. Prislappen var 8.000,- kroner, og med disse 20 Hks bilene startet de regulær drosjetrafikk i 1913.



*O-53 var beskjeftiget ved Smørfabrikken på Skutevikstorget.*

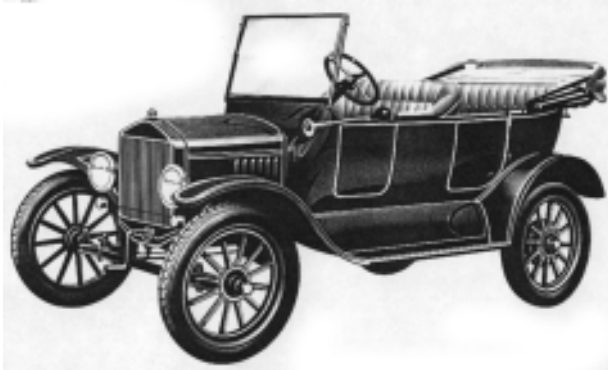
Selv om hester og vogner skulle prege bybildet like opp til annen verdenskrig, må man likevel si at bilbransjen var ekspansiv. I jobbetiden under første verdenskrig satt pengene løst hos dem som tjente godt, og bilen ble snart et yndet statussymbol og leketøy.



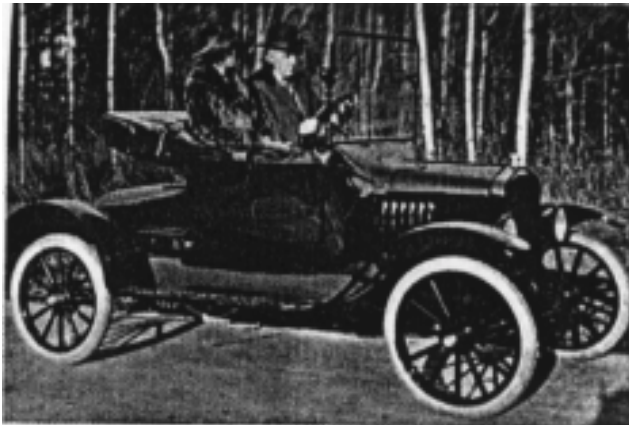
*Hesten til hotellgjestenes tjeneste ( ca. 1900)*

Stadig flere bilagenter dukket opp og med dem stadig nye bilmerker. Nøen av merkene, som Opel - Ford - Fiat - og Chevrolet eksisterer den dag idag. Andre som Windhöff - Clement - Bayard - Stower - Tideholmer - Colibri - og Panhard er forsvunnet fra markedet. Tideholmer var f.eks. et svensk bilmerke, en åpen turistbil som ble registrert i Bergen som nr. 12 i 1911. Den ble frembudt til salgs, men ingen var interessert og den ble returnert til Sverige.

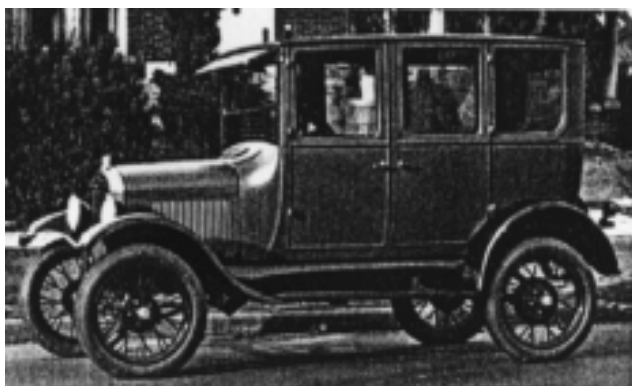
Bilen ble også i økende grad tatt i bruk til varetransport. Den første varebil som ble registrert var en tysk STOWER i 1913. Eier var firmaet "Irgens og



**T-Ford'en ble konstruert av J. Galamb og G. H. Wills under ledelse av Henry Ford. I oktober 1908 rullet den første T-modellen ut av Fords fabrikk. 19 år senere var over 15 millioner eksemplarer bygget i forskjellige versjoner. Bilen ble levert med 4-sylindret rekkemotor på 2892 ccm/21hk med avtagbart topplokk og lavspent magnet- og svinghjulstening. 1908 Model T tourer kostet 850 US dollar. Etter hvert sank imidlertid prisen til i 1925 260 US dollar, til tross for stadige forbedringer. Det enorme fallet i pris skyldtes i første rekke Henry Fords produksjonsmetoder.**



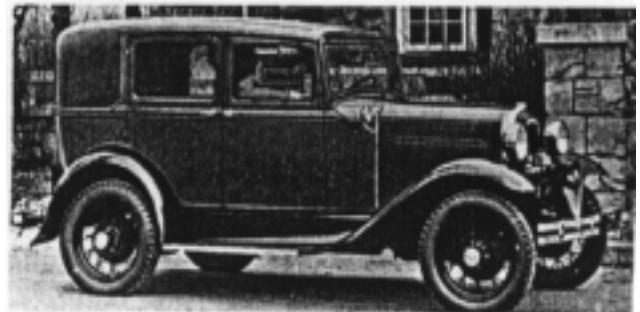
*Ford Model T 1912 med Ford-familien ombord*



*Ford 1921 Model «runner» (319 US dollar)*



*På slutten av 1927 ble model T erstattet av modell A. Den 4-sylindrede motoren hadde et volum på enten 2 eller 3 liter. 1929 Standard Phaeton kostet 460 US dollar*



*Ved utgangen av 1931 var solgt 5 millioner A-modeller i 19 forskjellige utgaver. Bildet viser De Luxe Fordor.*



*Den nye V8 representerte en revolusjon i 1932 og kom i 14 karosserivarianter. Her er De Luxe tree Window.*



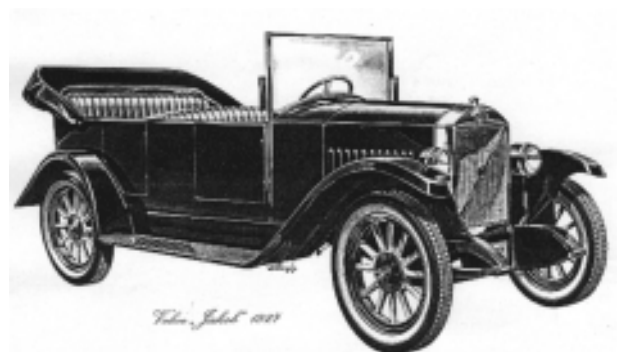
*Den nye 1937 De Luxe Five Window Club Coupé hadde V8 motor. Det nykonstruerte karosseriet bød på innfaldte frontlykter*



Schumann” (som også var agenter for Clement). Bilen ble stilt ut på Landsutstillingen i 1914, men ble visstnok aldri tatt i bruk. Første varebil som ble tatt i bruk var registrert samme året og tilhørte firmaet “E.Ellingsen” og var en OPEL med lukket karosseri. Det var den første Opel i Bergen, men som vi alle vet så kom der flere.

Da Opel Blitz kom ble det virkelig sving på salget. I 1914 fikk også Bergen Sykehus sin første ambulansebil. Det var en svensk SCANIA VABIS med 35 Hks motor. To år senere fikk de enda en ambulans, denne gangen en fransk BERLIET med like stor motor. Begge bilene fikk stor betydning for helsetjenesten i byen og det kan også nevnes at byens leger var flittige brukere av byens drosjer. De fleste leger skaffet seg etter hvert biler selv.

Der er jo også noe som heter motorsykler, som også har hatt en rivende utvikling. Den første kom i 1915. Da registrerte Harald Knoop en amerikansk Wanderer med 3 Hks motor. Det var helst fartsglade privatpersoner som skaffet seg motorsykkel, men blandt de første motorsykkeleiere finner vi også Bergen Vand- og Kloakvesen (Ivar Johnson 1918) og Bergens Telefonkompagnie (Indian 1917). I likhet med svært mange bilmerker var dette amerikanske sykler. I motsetning til bilene finnes der ingen europeiske sykler blandt de første registrerte.



*Drosjeholdeplass ved Rådstuen i slutten av 20-årene*

Man kan vel si at Bergen ganske hurtig fikk et bilmiljø, og mens pengene fløt fritt under jobbetiden aksellererte bilbransjen med klampen i bånd. Vi kan vel si at bilen omformet bysamfunnet, og da krisen kom i slutten av 20-årene var bilen kommet for å bli.



*Bildet er fra Kong Oscars gt tatt mest for damenes skyld, men det står jo en lastebil like om hjørnet. Ca. 1920.*

Jeg har allerede vært inne på at bilene hadde store tekniske mangler. Bilene var den nye ekspansjonsbransjen og der dukket opp bilfabrikker både i Amerika og Europa. Både i det rike Amerika og det fattige Italia rullet det nå biler ut av fabrikkhallene og stadig nye tekniske forbedringer gjorde bilene mere og mere praktiske og lett-drevne.

Med Fords billige T- og A-modeller tok bilen et viktig skritt mot å bli allemannseie selv om det ennå var langt frem. Vi kan iallefall si at det fantes et bilmiljø i Bergen så tidlig som ved utbruddet av første verdenskrig i 1914, bare 10 år etter den første bilen kom til Bergen. Etter hvert som tiden gikk, ble bilene, som sagt, bedre og bedre og forbrenningsmotoren som startet det hele ble sikrere i bruk. Større motorer ble etterhvert et krav og også utseendet skiftet fra modell av de tidligere hestekarosseriene til mere aerodynamisk utforming.

Men allikevel, etter vår tids standard, var bilene fremdeles sørgelig primitive. Elektrisk lys på bilene var fremdeles helt ukjent. Lys fikk man fra karbidlykter som sluknet i første hump og humper var det nok av i veiene. Hvis politiet hukket en uten lys var boten først 3,- kroner og siden 5,- kroner, og bøtene steg og steg, jevnt og trutt. Poliitiinspektør Hoffmann ved Bergen Politikammer var så og si eneveldig over all trafikk i byen og hans sørget for at Statskassen fikk mange kroner ved hjelp av slike bøter.

Vindusviskere visste man ennå ikke hva var og i det bergenske regnet var det bare å skimte og holde øye og ører åpne. I snøvær var det verre en verst - da

måtte sjåføren stadig ut og tørke vekk snøen med hånden. Og kaldt kunne det være for i de første bilene satt sjåføren ute i allslags vær. Siden fikk jo bilene hellukket karosseri.

Da 2 amerikanske LOCOMOBILES ankom (det var halvelektriske drevne biler) hadde disse innlagt et spiralarør i kupeen hvor eksosen gikk gjennom og varmet opp.

Drivstoffet var bensin og det var å få kjøpt hos noen få fargehandlere. Prisen var overkommelig: 16 øre literen levert på tønner. Den første tiden fantes det ikke oljeselskaper i Bergen og bensinen måtte bestilles fra Oslo - eller Christiania som det het den gang. Det oppsto ofte leveringsproblemer og bilparken i byen sto stille. Noen drosjesjåførere slo seg sammen i et innkjøpslag og ble derfor bedre stillt og senere startet man garasjeselskaper for parkering, vedlikehold, og bensinlagre. Så parkeringshus er forsåvidt ikke noe nytt.



*De Dion Bouton Model 1903 4hk 500 ccm 1 cyl  
Ole K Paulsen v/rattet*

Fartsgrensene på den tiden var lave: 20 km/t i byen og 35 km/t utenfor. Veiene var stort sett elendige og hver veistrekning utenfor Bergen måtte prøvekjøres og godkjennes for automobilbruk. Stiftamtsmannen gjorde vedtak etter innstilling fra lensmannen. Men det var ikke bare å kjøre i vei, for hestene ble fremdeles skremt av bråkmakerne. Det vil si; byhestene vente seg fort til bråket, men det var verre på bygdene. Der var nok mang en bilist som fikk seg en skyllebøtte etter seg fra arge bønder.

Til å begynne med trengte bilføreren bare en kjøreseddel fra politiet for å kunne kjøre, men etterhvert som bilantallet økte måtte man bli nøyere med hvem som skulle sitte bak rattet.

Byens første bilsakkyndige var ingeniør Falkenberg som senere ble direktør ved "Blåtrikken" i Oslo. Prøvekjøringen gikk for seg ved Gamle Jernbanestasjon og Børneparken - det vil si det vi idag kaller Byparken.

Falkenberg stillte seg opp og kommanderte den vordende sjåfør til å bremse, rygge, og svinge. Dessuten måtte de vise motorkyndighet og Falkenberg tok den siden av saken svært grundig, kanskje mere enn selve kjøringen.

I 1913 begynte Bergen Politikammer å utstede sertifikater og prøvekjøringen ble bedre organisert. Den omtalte Eivind Andreas Pedersen (Sorte Hånd) var som tidligere nevnt, pioner. Den første bilen 0-1, som han kjøpte for kr.1000,- ble først brukt som lærebil og han drev kjøreopplæring i mange år med stadig nyere biler. Så var en ny næringsgren tilført; nemlig kjøreskoler.

Blandt dem som tok sertifikat i 1913 var også en kvinne. Navnet var Bergliot A.Nielsen. Det kan bemerkes at først i samme året fikk kvinner alminnelig stemmerett i Norge. Da hennes mann, som drev drosjekjøring ble innblandet i en ulykke og mistet sertifikatet, overtok hun kjøringen og ble dermed den første kvinnelige drosjesjåfør. Det skulle gå lang tid til den neste, men i dag er det helt vanlig at kvinner kjører drosje, men fortsatt er vel yrket mannsdominert.

Mens vi er inne på drosjetrafikken kan vi ta med at da drosjene begynte å kjøre i 1909 hadde de et problem; Hva med takster? Til å begynne med fant de ut å bruke Vognmannsforeningens takster for tospent landauer. De laget også en soneinndeling; Laveste takst var kr. 1,50. Den gjaldt all trafikk innen byen, f.eks. fra Dræggen til Møhlenpris. Skulle passasjerene bare gjøre et ærend med retur innen en halvtime fikk de tur/retur for kr.2,50. For samme pris kunne folk reise til Fjøsanger, Eidsvåg, eller Kringsjø. Ventetid og retur bragte prisen opp i kr. 4,-. En reise til Hop - i sone 3 - kostet kr.5,-. Tur/retur kr. 7,-. Og endelig kunne man kjøre til Os og tilbake for kr.18,-

En drosje kjørte inn ca. kr. 50,- pr. dag. Lønnen var kr.1,50 pr. dag pluss drikkepenger. I og med at de fleste kundene utgjorde en liten og velholden gruppe, gjorde man opp med månedlige regninger.

Faste holdeplasser for drosjer er gammelt nytt i Bergen. I de første årene tok de gjerne oppstilling på de samme holdeplassene som kuskene hadde brukt i lange tider. Men kuskene så med ublide øyne på de bensinstinkende kollegene.

A/S Taxameters holdeplass i Marken gikk ganske snart ut, og bilene tok oppstilling ved Holbergstøtten på Vågsalmenning og lenger oppe ved Christiestøtten på Torvalmenning. Også på Ole Bulls plass var det holdeplass, spesielt med sikte på turistene fra de omliggende hotellene.





Sukkerhusbryggen var også et yndet sted. Før kaianleggene i Vågen ble anlagt måtte større skip ankre på Byfjorden og frakte passasjerene i land i mindre båter, inn til Sukkerhusbryggen. Der sto de klare, noen enslige bildrosjer blandt 30-40 hesteforspente landauere. Tolkene fra reisebyråene i byen ordnet avtaler mellom sjåfører, kusker, og turister. Som oftest ble bilene leiet for lengre turer, mens landauerne ble brukt til småturer innen byen.

Bilmiljøet utviklet seg raskt. Bilen førte med seg en lang rekke nye næringer. Alle kjente alle, og den bergenske vittigheten lot seg ikke fornekte. Det ble utnavn på både biler og personer. Eivind Pedersen ble som nevnt, til Sorte Hånd. Den stortalende Birger Wærgedahl ble til Skrytloff, og ennå idag er det mange som husker Notabasen, Jammerdalen, De Monte Kyse som med tiden ble til bare Kysen. En sjåfør som skrøt av sine nye fine hjorteskinnsnshanser fikk tilnavnet Sterkt og Godt. Senere har vi både Kokosnøtten og Christine, for bare å ha nevnt noen.

Bilene fikk også navn. En Napier fra 1913 het aldri noe annet enn "Slagskipet". En annen, en tysk NAG, som var forsynt med en redselsfull eksosfløyte som med jevne mellomrom gav fra seg et grynt, ble kalt "Grisen".

Med bilen på offensiven og hestene på defensiven, ekspanderte bilbransjen. En naturlig følge av dette ble at gamle bedrifter gikk under og nye oppsto. Enkelte greide å omstille seg. Samtidig skjedde det en revolusjonerende endring i kommunikasjonene da de første bussene kom.



Allerede før 1920 ble den første bussruten startet. Det var bilfirmaet P H T Schmidt som begynte med bussruten Bergen-Milde. Men veiene var fremdeles elendige og de ombygde bilene var tunge, klumpete og hadde kompakte dekk og var derfor raskt ute av dansen.

Fra boken Det Norske Næringsliv - Bergen Fylke år 1945 siteres: **Automobilkompaniet av 1923**, Lars Hilles gt 29. tlf 18057. Tlgr.adr. "Gummi".

Firmaet er grunnlagt i 1923 med en aksjekapital på kr 52.500 og med Robert Fredriksen som styre og disponent. Firmaet er autorisert forhandler for Chevrolet biler og forhandler dessuten, gummi, reservedeler samt Imbert generatorer og deler. Bedriften har nytt moderne reparasjonsverksted, karosserifabrikk, lakkerverksted og bensinstasjon i egen eiendom. Det beskjeftiges ca 50 personer.

I begynnelsen av 20-årene kom så Automobilruta Milde-Bergen igang. De brukte ombygde Ford T-modeller med plass til 12-14 passasjerer. Kupeene var lukket, så det var etter tiden en behagelig reisemåte.

Det manglet ikke på private initiativ. Ingvald Strømme hadde sett bebyggelsen vokse ved sørenden av Nordåsvarmet fra 1918 og utover. Han startet sitt eget selskap og fikk tillatelse til bussdrift på ruten Bergen-Strømme.

Den alltid like aktive Eivind A. Pedersen var også raskt ute. I 1922 startet han Fana-Bergen med fast holdeplass ved Jernbanestasjonen på Nesttun. I begynnelsen fikk de bare kjøre til oktober måned og også i tiden når det var teleløsning fikk de kjøreforbud.

Allerede i 1923 fikk han tillatelse til helårsdrift og selskapet flyttet til Vågsalmenning.

Første bilen var en ombygd Ford T-modell md 12 sitteplasser.



Da selskapet senere gikk inn i det nye Fana-Bergen, hadde han en Federal med plass til 28 passasjerer. I seg selv en bra utvikling i en 10-årsperiode. I 1923 kom også A/S Rutebiltrafikk igang med ruter på Nesttun og Biskopshavn. Dette selskapet ble innløst av Bergen kommune i 1931 hva angår Biskopshavn-ruten, mens Nesttunruten ble overtatt av B/R Fana-Bergen.

Gårdbruker Nils Hatlestad tok i 1922 initiativet til B/R Os-Bergen. Som de fleste vet så ble de fleste rutene slått sammen i FANA-OS-MILDE. Idag har vi R/L PAN.

Så var det Åsane. Der skjedde det også noe. Aasane Billag ble startet i 1920 med 2 ombygde Fiat-vogner. Om veiene var dårlig sør for Bergen, i Fana og Os, så var de om mulig enda verre i nord.

Før veien rundt Eidsvågsneset ble bygget var det ingen spøk å kjøre veien over Munkebotten og Eidsvågsfjellet. Spesielt om vinteren må dette ha vært et mareritt.

Etterhvert dukket de opp alle de kjente rutene som Arnabilen-, Laksevåg Kom. Ruteselskap, osv. På Askøy kom der også ruteselskap. Grunnleggeren her var Peder Haugland som startet opp med Essex cabriolet-biler. Jeg hadde selv æren av å være "grindegutt" en sommer for ham. Kommunikasjonene ble stadig bedre og man kan si at byen ble større.

Etterhvert ble man oppmerksom på at bilen hadde fordeler og ulemper. De første trafikkulykkene skjedde uten at det stoppet utviklingen. I det hele tatt så var det i disse årene mellom 1920 og 1930 at den store utviklingen skjedde. Da ble bl.a. flere av de bilfirma som senere vokste seg store, startet.



*Auto 1923 A/S startet 22.11.1923 i Lyder Sagensgt 22*



*Nygårdsgt 13 ble tatt i bruk fra 1926 med salgsavdeling for biler, butikk deler og rekvisita og bensinstasjon med serviceverksted. Lokalene tjente sitt formål frem til 1939*



*Auto 1923 A/S serviceverksted i Nygårdsgt 13 ble etter få år for lite og firmaet bygget i 1930 nye verkstedsavdelinger i Fabrikkgt 7b som ble drevet frem til 1939 da firmaet samlet det hele i Lars Hillesgt 29.*

Det kan dessuten nevnes at landets sannsynligvis første bilrace foregikk allerede i 1917 på det islagte Nordåsvannet.

Ettersom bilbransjen kan sies å være avhengig av velstandsutviklingen, så har det selvfølgelig gått i bølgedaler. Dårlige tider for landet skapte nedgang i bilsalget med bunn i krigsårene 1940-45. Ja, lenger enn det, for bilene var rasjonert til 1961. Men så ekspanderte salget til det som vi vet stagnerte i 80-årene, men dette var et sprang frem i tid. La oss komme tilbake til der vi var, nemlig utviklingen i 20-årene og fremover.

At bilen skulle bli allemannseie var langt fra noen selvfølge, men at det ble slik viser den fantastiske utviklingen som skjedde.

Bilen omformet ikke bare kommunikasjonene, men for en stor del også næringslivet.

Gamle næringer falt ut og nye kom til. Da hestene forsvant ble smedfaget en næring mindre, nemlig hovslagerfaget som forsvant. Vognmakere og sadelmakere fant nye leveveier som karosserimakere og med fremstilling av bilinteriører og setereparasjoner m.m.

Men bilen skapte også marked for nye aktiviteter. Først og fremst ble det behov for bilverksteder, og bilmekanikeryrket er vel det yrket som har gjennomgått størst endringer i vårt århundre. Fra de enkle bilene som oftest gikk i stykker på grunn av dårlige veier og ganske enkelt ukyndighet. Mye rett og slett løsnet, og streng ble et universalmiddel ved reparasjoner. Ja, noen mekanikere var så ofte avhengig av denne metoden at de ble titulert STRENGINGENIØRER. Idag er yrket dominert av alleslags elektroniske hjelpemidler som erstatter de gamle bilmekanikernes gode ører og fingerspitzengefühl.

Flere helt nye yrker så dagens lys. Vulkanisering av bildekk. Radiatorverksteder dukket opp. Batteriverksteder og mye mere, som vi i dag også ser nu er på vei ut. Mange av disse yrkene forsvinner på



grunn av at delene er blitt så billige at det kun blir snakk om skifting og ikke reparasjoner.

Den bransjen som ble lettest synlig i bildet var selvfølgelig bensinstasjonene, som etterhvert dukket opp som paddehatter. De forskjellige oljeselskapene konkurrerer og selv de mest grissgrendte utkanter har en eller flere bensinstasjoner. Og utviklingen har vært stor fra de første håndpumpene til dagens hypermoderne "supermarkeder", for service og allslags utstyr både til bilen og magen.

Men nøkkelbedriftene er selvfølgelig bilforhandlerne - det er jo der det hele startet (ja, etter produsentene selvfølgelig). Alle andre av de nevnte næringer er avhengig av at der kommer biler på gatene og veiene.

Når vi nu vil komme inn på pionerene i bilbransjen så har vi allerede nevnt den første; Einar Ruth Paasche som ganske snart fikk konkurranse. Kristoffer Lepsøe, senere firmaet Bentzon og Lepsøe, var vel kanskje den neste. Ingeniør Wilson fikk agenturet for det tyske merket Adler som ble en populær bil for drosjene. Wilson representerte firmaet Sørensen og Balchen i Oslo, som fremdeles er stor i bilrekvisita og slitedeler, men som sluttet med bilsalg for mange år siden. Senere solgte også ingeniør Wilson Buick. Begge disse firmaene, som vi vet, eksisterer ikke idag.

De to pionerene hvis bedrifter ennå eksisterer er Olaf Mathiesen og Robert Fredriksen.

Olaf Mathiesen hadde vognmannsforretning med hester og landauere, men han innså fort at bilen var kommet for å bli. Han gikk derfor raskt over til bildrosjer. Robert Fredriksen var sønn av vognmann Fredriksen i Baneveien. Han oppholdt seg mange år i Amerika i sin ungdom, og der kom han raskt i kontakt med biler og da som sjåfør. Han var egentlig utdannet smed.

I 1916 kom Robert Fredriksen til Norge med et Ford-agentur i lommen så og si. Sammen med Olaf Mathiesen startet han "Bergens Automobilkompagni" i 1918. De eide 50% hver. Allerede i 1921 solgte Fredriksen sin halvpart til Mathiesen og i 1923 startet han da sitt eget firma "Automobilkompagniet av 1923 A/S", som vi vet eksisterer i beste velgående, men nå forkortet til "Auto 23".

Fredriksen hadde da fått agenturet på Chevrolet av bilgiganten General Motors. Det hadde kanskje utspring i gammelt vennskap med GM-direktør William Knudsen. I allefall slo firmaet seg kraftig opp på de såkalte "billigdrosjene" fra Chevrolet. Billige, men gode biler for drosjedrift.

Det som i dag heter "Mathiesen Auto Co A/S", regner 1918 som sitt startår og er da formelt det eldste nulevende firma i bransjen i Bergen. I praksis må de vel dele rollen med Auto 23. Ifølge Roald Træen fulgte så firmaet "Knudsen é g Træen" tett innpå med etablering året etter, i 1924.

Neste par ut var brødrene Svein og Tor Algaard. Idag velkjent Mercedesforhandler, men med nye eiere. Svein Algaard var ingeniør og det var han som hadde den tekniske innsikten da de startet i 1928.

Samme året startet Joachim Olsen Jæger sin "J.O. Jæger Automobil og Maskinforretning". Jæger var opprinnelig maskinist, men ledet på denne tid Ing. Wilsons bilforretning. Han var også revisor i en bank på kveldstid, da han fant tiden moden for å begynne for seg selv. Resultatet kjenner vi jo alle.

Så i 1933 begynte Wilfred Eriksen med "Bergen Auto", kanskje like godt kjent som "Ford i Strømmen" som fortsatt holder til ved den gamle "Storestrømmen" mellom Puddefjorden og Store Lungegårdsvann.

Og omtrent samtidig fikk vi ennå et firma som avlegger av et rederi, nemlig "Brødrene Wigands Automobillforretning". Dette firmaet opphørte i 1980-årene, men vi kan vel si at A/S Bilhuset på Kråkenes er en slags arvtager.

Den neste var vel Jens Teigland. Han var opprinnelig bokbinder, men også drosjesjåfør. Primus motor i et garasjeselskap og en tid også innom bussdrift. Han startet "J. Teigland A/S" i 1940. Senere kom også A. Skjeldbred.

Der er nok en del til som skulle vært nevnt, som Brødrene Birkelid, P. H. T. Schmidt, Bilhuset, Garasjekompaniet og flere, men felles for disse er at de er kommet til i forholdsvis nyere tid og noen er også sluttet å eksistere.

Det vil derfor ligge utenfor rammen av dette kåseri, som hadde som mål å ta for seg det eldste og mest karakteristiske av den bergenske bilhistorie. Jeg skulle gjerne hatt med flere bilder, men de ble kornete under kopiering. Jeg håper kåseriet likevel har lyktes.

Takk for meg.



Delelageret Auto 23 i Nygårdsgaten 13.