

Og det ble lys

Så snart de første kjøretøy kunne bevege seg fortere enn en mann kunne løpe, kom behovet for å kunne belyse kjørebanelen og ikke minst bli sett. Hørt ble nok disse tidlige kjøretøy i høy grad, ihverfall de som ble drevet med forbrenningsmotor. Vi må huske på at rundt år 1900 var det omtrent like mange biler som ble drevet med damp eller strøm, som det var biler med forbrenningsmotor.

 Av Sven Erik Bjørnrud
E-post: svenrik@bjornrud.no

Acetylen

For kjøring i mørket hadde de første bilene bare tradisjonelle parafinlamper som var arvet fra hestekjøretøyene. Selv batteridrevne biler hadde bare parafinlamper, glødelamper som tålte rustingen på datidens veier ble ikke utviklet før 1910. Disse første pærene var i tillegg bare 4 Volt med et medbrakt batteri, så dette ble ikke særlig utbredt.

I mellomtiden var acetylenlamper utviklet til avløsning for parafinlampens beskjedne lys. Se annonsen fra 1906 hvor det lanseres ombygningssett for å konvertere parafinlamper til gassbruk for 2 dollar. Acetyलगassen ble produsert ved å dryppe vann på karbid, dette vandryppet førte til utvikling av en gass som brant lystig og ga godt kjørellys.

De fleste hadde gasskilden med på kjøretøyet. Det ble utviklet en såkalt gassgenerator som blandet vann og karbid ved dryppmetoden, jeg viser her til annonse fra firma R. E. Dietz CO fra 1908, som beskriver generatoren og bruken.

Gass

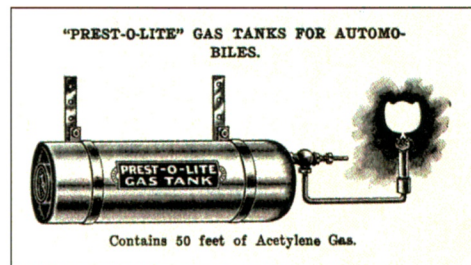
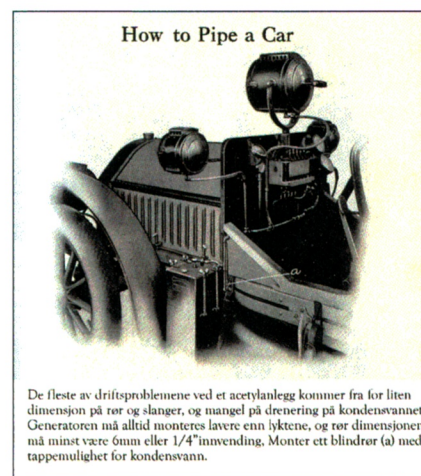
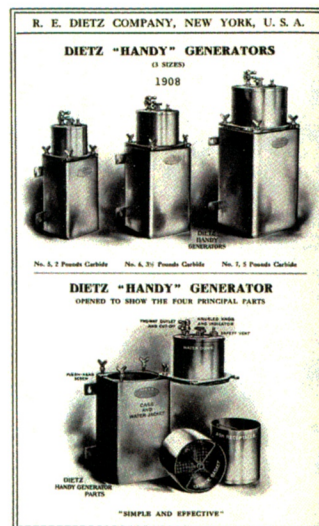
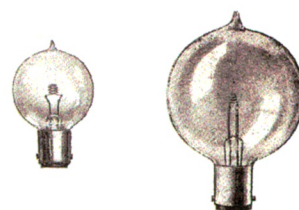
En annen mulighet var å medbringe komprimert gass på en liten beholder av stål, en miniatyr av de flasker som brukes til gassveising den dag idag. Se Prest-O-Lite flasken fra 1906. En langt enklere og rensligere metode, men føreren var avhengig av å få påfyll på flasken. Gikk en tom for gass i nattemørket kunne det bli langt hjem. I Norden var flaskegass mye brukt på biler og motorsykler i disse årene, et bruk som representerte et betydelig marked for det norsk/svenske firma AGA. I tillegg solgte firma mye gass til NSB, som hadde svære gasslykter på damplokomotivene.

Bildrift

Under 1. verdenskrigs bensinmangel ble acetyलगass tatt i bruk til bilenes fremdrift. I Stockholm solgte AGA betydelig med slik gass til drift av byens drosjebiler. I Kristiania ble såkalt "gategass" fra gassverket på Ankertorvet tatt i bruk til drift av de biler som var i utstrakt bruk under krigen. Bilene lagret gassen på taket i store lerretsbalonger. Disse flagret mer og mer etterhvert som innholdet ble redusert, og skapte et lydbilde som gjorde tankmåler helt overflødig.

Glødelampe

Men det er belysning som er emnet idag. Som før nevnt, var glødelampen i 1910 utviklet til bruk på bil, vår kjenning Lucas i England hadde allerede i 1905 utviklet en trebørstes dynamo som skaffet strøm. Med dette ble en ny epoke innledet, når det gjaldt belysning av veien. Riktig nok var elektrisk lys vesentlig dyrere, i 1917 var tillegget for elektrisk lys tre ganger så stort som for gassanlegg. Men innen 1920 var acetylenen utkonkurrert. De første glødelamper hadde en tråd. Først i 1924 kom en pære med to tråder som gjorde føreren istand til å dimme



Over: Ombygningssett fra 1906