

Elektriske lastebiler [Se artikkel på lardex.net](#)

I kjølevannet av teknisk utvikling og tilgang på rimelig elektrisk kraft ble det tidlig på 1900-tallet grunnlagt en rekke fabrikker for produksjon av elektrisk drevne varebiler. En av disse var Walker Vehicle Company i Chicago, USA's ledende fabrikant på dette området og var i drift fra 1907 til 1942. I deres sortiment var blant annet en serie lastebiler med største nyttelast fra 500 kg og opp til 7 tonn. Kjøretøyene ble levert som understell med hjul og drift, mens lokale trevarefabrikker bygde førerhytte og plan eller kasse bak denne

Den norske elektroingeniøren Arthur Bjerke fattet stor interesse for elektriske biler, så i 1915 startet han importørfirmaet A/S Elektrobil, presenterte bilene i en 6-siders brosjyre (se bilder under, en og en side) og solgte i løpet av få år 80 stykker av varierende størrelse.

A/S Framnæs mek. Værksted kjøpte i 1917 tre elektriske lastebiler av dette fabrikatet. Alle var av modellen for inntil 1 tonn og ble bygget med førerhus og solid lasteplan av stål. Bilene var enkle, solide og sterke. Den elektriske motoren "satt" direkte på bakakselen, slik at bare motoren, bakakslen og hjulene roterte og var utsatt for slitasje. I et lite rom med avtrekk (liten skorstein) innenfor en luke i fronten var det montert en primus, som vinterstid kunne bidra til frostfrie ruter og varme inne i førerhuset.

Inne på verkstedets område ble disse bilene brukt til store og små transportoppgaver både i faste ruter fra nord til syd eller til spesielle større oppdrag. Med sine tunge akkumulatorer, som gikk over hele bilens bredde, og de massive gummihjulene var disse kjøretøyene også godt egnet til å slepe tunge stålplater. Etter slikt "hardt arbeid" kunne bilene bli "trøtte" utpå ettermiddagen og batteriene måtte lades opp.

Utenfor verkstedets porter tok bilene korte turer til en annen bedrift i nærheten, for å fylle opp tomme surstoff- og gassflasker til brennerarbeid på verkstedet.

Fra tidlig på 1970-tallet ble nye stålmaterialer levert sandblåste og beskyttet med sinkholdig maling (primer) og de måtte håndteres mer skånsomt enn tidligere. En av de elektriske lastebilene var alt utslitt, kassert og videre skjebne er ukjent, mens de andre etter hvert ble arbeidsledige. Bilene hadde da gjort sammenhengende tjeneste i mer enn 50 år, en verdensrekord?

I 1974 ble de to siste bilene gitt til og hentet av Norsk Teknisk Museum i Oslo. Den ene var i dårlig stand og ment som reservedeler, men ble i 1985 gitt videre til Norsk Kjøretøyhistorisk Museum i Lillehammer ([vegmuseum.no](#)). Den var da bare et understell og ble der bygget opp og dekorert etter fotografier som kopi av en som en gang i en kort periode hadde vært en tilsvarende bil hos A/S Gausdal Bilselskap (se bilde under). Den andre hadde vært i daglig bruk ved A/S Framnæs mekaniske Værksted til det siste, var fortsatt kjørbare, ble stilt ut på muséet i noen år og er senere også gitt videre til Norsk Kjøretøyhistorisk Museum.