

Foredrag i Bergen Veteranvogn-Klubb Teknisk Museum, Bergen 14. januar 2014

Jeg heter Jacob Irgens, det samme som min bestefar som var en av de to som bygget den såkalte "Irgensbilen" i 1898 og som klubben bruker som sin logo. Jeg er utdannet ved NTH i 1960 i skips- og skipsmaskinbygging og har i hele min karriere vært beskjeftiget med prosjektering, bygging og drift av større handelsfartøy. Jeg gikk av med pensjon fra Grieg-gruppen i 1999.

Da Kjell Røen ringte og spurte om jeg ville holde foredrag om Irgensbilen og omstendigheten rundt den så lurte jeg på om jeg hadde noe å tilføye ut over det som allerede er kjent. Irgensbilen er omtalt i en rekke bøker, tidsskrifter, årbøker og artikler. Jeg har laget en liste over den litteratur som jeg kjenner til for dem som er interessert. Det ligger noen eksemplarer her fremme.

Erik Asker het en gutt fra Christiania som var på sommerferie på Nesttun en gang for rundt 110 år siden. En dag hørte han en forferdelig dur fra landeveien og løp ut for å se hva dette kunne være. Da så han en vogn komme kjørende, av seg selv, uten hest. Vognen svingte opp Nesttunbakken ved Birkeland kirke hvor den ble stående. Den klarte ikke stigningen. Erik var teknisk interessert så han studerte doningen nøye. Han ble senere ingeniør og 20/1-1955 skrev han en artikkel i NH&ST hvor han forteller: "Vognen var bygd som en trille med jernbandasjerte hjul og en liggende petroleumsmotor i en kasse bak. Jeg spurte og grov og kikket overalt inntil jeg ble jaget vekk. Hva byggeren het eller eieren eller konstruktøren, vet jeg ikke, men jeg tør formode denne vogn var den første norskbygde bil".

Dette må ha vært den såkalte "Irgensbilen" som ble bygget i Bergen i 1898 i Vognfabrikken i Nygårdsgaten 94 i et samarbeid mellom slektningene Paul Henning Irgens og Jacob Irgens.

Før jeg forteller om de to herrer vil jeg si noe om forskjellen mellom teknikkens og vitenskapens historie. Dette tema behandler Helmer Dahl i sin bok "Teknikk, kultur og samfunn". Han sier et sted:

Forskjellen mellom ingeniørens og naturforskerens oppfatning av sitt virke kommer tydelig frem gjennom deres holdning til avhandlinger og publikasjoner. For naturforskeren (og likeså for humanisten) er publikasjonen –trykksaken- selve slutten på et gjennomført arbeid. Den er

beviset på deres eksistensberettigelse. Og den er en betingelse for en videre akademisk karriere.

For ingeniøren er trykksaken bare et hjelpemiddel for gjensidig informasjon, for dokumentasjon. Det er sjelden at ingeniører liker å skrive. For dem er det fysiske produktet det egentlige mål. Ingeniøren realiserer seg ikke i ord og meninger, men i **ting og prosesser**.

Om en naturforsker fremsetter en teori som senere viser seg å være gal, oppfattes han som nyttig fordi han var et stadium i utviklingen, og dess lenger hans gale oppfatninger ble trodd på, dess mer berømt er han.

Men hvis en ingeniør bygger en bro og den faller ned, foreligger en klar og utvilsom feil, mannen er skandalisert. Han kan ha hatt en glimrende idé, men litt for dristig, - det hjelper ikke. Han har gjort en feil.

Så langt om generelle forhold rundt ingeniøren som kan danne et bakteppe for det jeg har å fortelle.

For å begynne med slektskapet mellom Paul Henning og Jacob Irgens, disse to som skapte "irgensbilen" så stammer de begge fra Johannes Irgens som kom til Rørås Kobberverk i 1651 som direktør.

Johannes to sønner danner to grener i slekten hvor Paul og Jacob hørte til hver sin gren. Slektskapet var derfor ganske fjernt.

Først om Paul: Han ble født i Os i Østerdalen i 1843. 7 år gammel mistet han begge foreldrene. Han vokste opp som gjetergutt og 15 år gammel kom han til København hvor han sitat: "gjennom min fetter Johs. Irgens, som var gas- og vandverksmester i Kjøbenhavn, fikk jeg min første undervisning. Under en spadsertur en aften sagde min fetter: #Den tid er ikke fjern da menneskene billedlig talt vil bevege seg i vandet som fisken og flyve i luften som fuglen#. Hans spaadom er på vei til å gå i opfyldelse" uttalte Paul i et intervju i 1910.

Han gikk på teknisk aftenskole og etter eksamen arbeidet han på ulike verksteder i England, Tyskland og Frankrike i flere år. På slutten av 1870 tallet startet han sitt eget verksted i Ruseløkkbasaren Christiania hvor han måtte beskjeftige seg med symaskinreparasjoner for å tjene til livets opphold.

Så flyttet han til Lakkegaten hvor den første produksjon av gassmotoren og petroleumsmotoren begynte. – Det nye med Paul Hennings idé var et nytt forgassersystem som kunne benytte petroleum som drivstoff. På denne tiden var lette forbrenningsmotorer utviklet i Tyskland, men disse gikk alle på bensin.

I 1893 ble en Irgensmotor montert i en av lettbåtene om bord på Fridtjof Nansens FRAM. Kombinasjonen arktisk kulde og petroleumsmotor med barnesykdommer ga nok Nansen adskillig hodepine, men tonen i hans beskrivelse tyder på at han ikke avskrev oppfinnelsen som totalt mislykket. Nansen skriver:

”Neste morgen dro Sverdrup, Peder Henriksen og jeg av sted i den lille motorbåten for å gå til østmunningen av Jugorstredet. Det var 4 mil dit. Jeg var samtidig rormann og maskinist. Båten gikk som en liten helt og gjorde 6 knop. Alt så fint ut inntil en feil ved sirkulasjonspumpen stanset motoren”. Etter nye problemer skriver Nansen videre at ”vi måtte finne oss i den ydmykelse å vende roende tilbake til vårt stolte skip”.

Teknisk muséum i Oslo har bevart og utstilt en av de første motorer med petroleumsfordamper til bruk i båt.

Paul Henning møtte store økonomiske problemer i arbeidet med å utvikle petroleumsmotoren videre. I et intervju med Norsk Motorblad i 1920 uttalte han følgende:

”Hadde jeg bare faat anledning til at føre min oppfindelse ud i praksis, vilde vi her i Norge hat en automobil i gang flere aar før man ute i Europa tok bensinautomobilene i bruk. Det var i 1880 automobilen var ferdig teknisk sett, men den kom dessverre aldri lenger enn på papiret. I 1883 tilbød jeg meg saaledes at lage en motordroshe fuldt ferdig til bruk under utstillingen i Christiania det år. Men man bare rystet på hodet av det hele som et umulig paafund- Og – ja, jeg dudde ikke til at reise agitation eller gjøre reklame, og tigge meg frem vilde jeg heller ikke”.

Paul flyttet til Bergen tidlig i 1890-årene og åpnet sitt eget verksted for montage av gass og petroleumsmotorer hvor han også påtok seg fabrikasjon av manometre, vacuumetre, skipsbarometre, indikatorer etc. Han var en fremragende finmekaniker, men drømmen om automobilen hadde han ikke gitt opp.

Jacob Irgens var født i Bergen i 1862 og døde i 1922. I 1884 reiste han til U.S.A. hvor han drev vognfabrikk og ble amerikansk statsborger i 1891. Jacob hadde, i likhet med Paul, noe av oppfinneren i seg. Han var forkjemper for forhjulsdrift, Hadde visstnok idéen til transmisjonen på ”irgensbilen” og arbeidet lenge med konstruksjon av en egnet støtdemper. Han abonnerte på det amerikanske tidsskriftet ”The Horsless Age” hvor dampomnibussen er omtalt i Vol.4 no. 26, sept. 1899. Jeg har tatt årgangen med meg til gjennomsyn om ønskelig.

Jacob kom tilbake til Bergen høsten 1892 og startet vognfabrikk i Nygårdsgaten som nærmeste nabo til Irgens Transportkompani som ble drevet av hans bror Michael Irgens, også kaldt "Fløttmikael". Hans vogner ble forarbeidet av Jacob. Vognfabrikken hadde en utvendig heis mellom lakkerverksted på toppen ned til 2.etg. som inneholdt snekker- og hjulmakerverksted. I 1.etg. inn fra gårdsplassen var smien. Her ble "irgensbilen" bygget.

Min far, Rolf Irgens (1900 – 1997) fortalte at det alltid var spennende å se på fremstilling av vognhjulene når eker, nav og krans var ferdig fremstilt av tre, montert og klar til å mottatt den oppvarmete stårling som måtte passe akkurat slik at den under avkjøling presset det hele sammen slik at hjulet ble solid. Hvis ringen var for vid ville den falle av i bruk og var den for trang kunne man risikere at hjulet ble trukket vindskjevt etter avkjøling.

Samarbeidet mellom Paul Henning og Jacob førte til irgensbilen som vi ser på det kjente bildet foran vognfabrikken i Nygårdsgaten i 1898.

Vognfabrikken måtte av og til låne dreiebenk ved Mjellem & Karlsens verksted. Som takk for denne tjenesten ble medlemmer av Mjellemfamilien tatt med på kjøretur rundt Mølenpris lekeplass i "irgensbilen". Etter å ha lest omtale av bilen i NH&ST ringte Eilert Mjellem til min far og bekreftet at han og hans mor var med på en slik tur. Moren, utstyrt med stor hatt, hadde gitt klart uttrykk for skrekk og gru da bilen etter hvert kom opp i fart.

Hva så med denne "irgensbilen". Finnes det tegninger eller beskrivelser? Ikke meg bekjent. Hele tegningsarkivet etter Paul Irgens ble sendt på dungen etter en loftsrydning i 1939. Kan det ha vært tegninger av "irgensbilen" blant disse? Ganske sannsynlig.

Min far fortalte videre om en genial innretning når det gjaldt transmisjon fra motor til drivhjul. På konvensjonelle biler krever dette som bekjent clutch og gearkasse slik at riktig turtallsområde på motor kan oppnås under forskjellige kjøreforhold. Videre må bilen kunne settes i revers. Dette ble for "irgensbilen" løst på følgende måte. Vis skisse.

Helt siden vognfabrikken i Nygårdsgaten ble åpnet i 1892 arbeidet Paul og Jacob med planlegging og konstruksjon av en damp-omnibuss. Den sto ferdig og kjørte prøvetur mandag 2. Oktober 1899. En journalist i BT skrev følgende:

"Prøveturen forløp uden uheld til tross for den uheldige tilstand våre gader for tiden befinner seg i p.g.a. nedlegging av elektriske kabler. Vognen møtte

dessuten mange heste på sin vei, av hvilke dog kun nogle faa viste seg urolig.

Turen begynte ved Hans Tanksgade fortsatte indover Nygaardsgaden, Vaskerelven, Engen, Veiten, Torvet, Brandstationen, Christiesgade og saa tilslut op Musébakken. Vognen klarte denne bakken jevnt og sikkert med 14 personer om bord. Derfra kjørte man Fosswinckelsgaden utover og braastansede tilslut med stor bravour i Bakken ved Hans Tanksgade udenfor hr. Irgens hjem”.

Den 3. Februar 1900 skrev Jacob et lengre brev til Veidirektøren. Noen sitater kan være av interesse:

”Jeg har i løbet av de siste 3 år, særlig besøgt England og Frankrike og spesielt i sistnevnte land faaet den faste overbevisning at motorvogn drift ikke alene vil blive, men, også på nuværende stadium, er hestetransport overlegen, spesielt til befaring av lengre strekninger.”

”Med hensyn på brændselforbruk så viser det seg at oljefyret damp er mer end dobbelt så kostbar som Cokesfyret. Rigtignok trenges der en ungdom til hjelp med fyringen i sidste tilfælde, men på lengre strekninger kan han godt være billettør også. – Billigst av alt og sandsynligvis også best bliver imidlertid petroleumsmaskine til vogn drift.”

Hvorfor ble ikke selve bilen tatt vare på?

Nei, fordi man ikke trodde at den kunne ha noen interesse for ettertiden.

Det var ingen som ventet på at bilen skulle bli funnet opp og satt i produksjon. Man hadde jo hest og vogn. Betydningen blir klarere når produktet foreligger og behovet er skapt.

Bussen fikk et lignende endelig. Den ble solgt til trønderne til transport av publikum i Trondhjems gater. Dette ble ingen success. Den ble fraktet til Trondhjem og prøvekjørt, men ble aldri approbert av politiet. Dette er utførlig beskrevet av Bård Toldnes fra Høgskolen i Nord.Trøndelag (se referanseliste). Bussen ble returnert til Bergen og sto i mange år foran vognfabrikken. Til slutt gikk den også til opphugning.

Som konklusjon kan man si at både Paul og Jacob var for tidlig ute med sine idéer. Tiden var ikke moden og ingen våget å investere i noen produksjon. Paul endte opp i et beskjedent lite verksted hvor han reparerte låser og lignende, mens Jacob startet kullhandel og klarte seg godt med det. I 1919 bygget han enebolig i Skanselien 1 som fortsatt eksisterer.

Takk for oppmerksomheten

