

ned

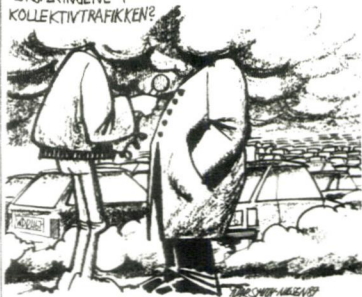
Norsk
etnologisk
gransking

Julehilsen
2002



KAN DERE I BYRÅDET
SE NOEN UHELIGE
FØLGER AV NED-
SKJÆRINGENE I
KOLLEKTIVTRAFIKKEN?

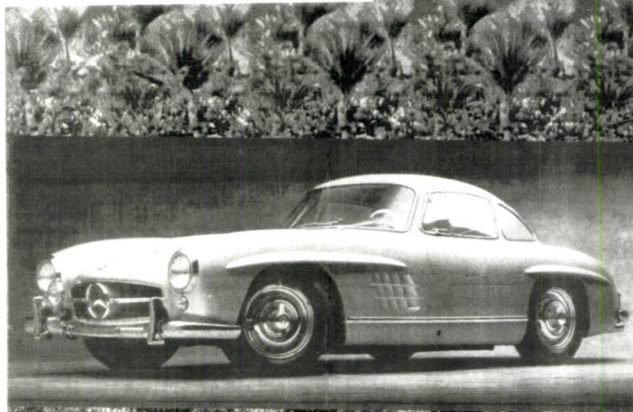
-NEI, VI
SER
INGENTING



Svar på spørreliste 193

BIL OG BILKJØRING

Anne Moestue



Layout: Eli Irene Johnsen Chang
Forside: Kirsten Berrum
Trykt ved Universitetet i Oslo
ISBN 82-91161-28-3
ISSN 1500-0966

Julen 2002

Julehilsenen i år er en presentasjon av noen svar på spørreliste nr. 193 Bil og bilkjøring.

I året som er gått har vi sendt ut, og mottatt svar på følgende spørrelister (antall svar pr. 20.11. i parentes):

januar	spl. nr. 192	Holdninger til krigsbarn – ”tyskerunger”	(85)
mai	spl. nr. 193	Bil og bilkjøring	(95)
september	spl. nr. 194	”Da klokka klang”	(71)
juli	S 43	Menn i bunad	(2)
september	S 44	Reinkarnasjon	(37)
mai	S 45	”Prinsessebryllup”	(10)
mai	S 46	1. mai	(16)
mai	S 47	St.Hans/Jonsok	(19)

Særemne nr. 43 Menn i bunad er kun sendt ut etter henvendelse fra lesere av Norsk Husflid. Hvis det er noen av dere som ønsker å svare på denne listen så gi oss beskjed og du får den tilsendt.

Vi i NEG takker alle medarbeidere for godt samarbeid i år 2002, og ønsker dere en riktig god jul og godt nytt år.

Anne Moestue

Den 25. september i år kunne vi lese følgende i Aftenposten: "Diagnose: kroniske bilbrukere. Riktig så gale er vi ikke, men vi er mer avhengig av bilen enn noen gang. Vi beveger oss hurtigere og lenger enn noen gang før, viser en fersk reisevaneundersøkelse." Den undersøkelsen som det refereres til ble foretatt i 2001 av Statistisk sentralbyrå på oppdrag fra Transportøkonomisk institutt. 21 000 personer har fortalt om sine reisevaner, og det er den fjerde undersøkelsen som er foretatt siden 1985. La oss se på noen tall og fakta som kom frem:

- I 2001 foretok vi 3,5 milliarder reiser med bil, mens toget bare ble benyttet på 54 millioner reiser.
- Bilreisen er i snitt 13 km, gåtur er i gjennomsnitt 1,4 km, en sykkel-tur 2,9 km.
- Bilparken blir stadig større. I 2001 var det registrert 1,87 millioner personbiler i Norge, mot 1,61 millioner for ti år siden.
- Formålet med reisen er oftest til og fra jobb eller skole, fritidsbruk og shopping.
- De ivrigste bilbrukerne kjennetegnes ved at de alltid har full tilgang til bil, har to eller flere biler i husholdningen og er i alderen 25-54 år. Flesteparten er yrkesaktive, arbeider minst 40 timer per uke og er menn.
- De flittigste brukere av egne bein eller kollektive transportmidler, har verken førerkort eller bil. De er under 18 eller over 66 år og oftest kvinner, har lav inntekt eller er arbeidsløse.
- 80 prosent av befolkningen over 18 år hadde førerkort i 2001, mot 77 prosent i 1994.
- Stadig flere har alltid tilgang til bil. 64 prosent av befolkningen mot 60 prosent i 1992.
- Halvparten av innbyggerne i Oslo har et svært godt kollektivtilbud. Åtte av ti personer som ikke bor i de største byene har et svært dårlig eller dårlig kollektivtilbud.

Denne typen fakta viser med all mulig tydelighet hvordan bil og bilisme mer og mer "tar over" hverdagen for oss alle. Fenomenet bilen er blitt en av mange nøkler til å forstå vår egen tid. Undersøkelsen som det er referert til ovenfor er foretatt av statistikere ut fra de forutsetninger og regler som gjelder for denne typen kvantitative undersøkelser. Men det finnes også andre typer av undersøkelser som handler om bilisme. Danske, svenske og norske etnologer og historikere tok på 1980- og 1990-tallet opp bilkulturen som forskningsområde. Det var folk som ville legge et kulturelt perspektiv på bilen, og studere den som kultur-faktor og bilismen som en massekulturell livsstil. Den svenske etnologen Billy Ehn satte i 1987 ord på det på denne måten:

"Ett så tacksamt ämne, laddat av praxis och symbolik, känslor och konflikter! Bilen som frihetsredskap, vapen, jagets förlängning. Bilen som föremål och föreställning, ting och symbol, handling och fantasi. Bilens kulturanalys ligger bara och väntar på sin avhandlingsförfattare. Vad gör vi med och i bilen, vad gör bilen med oss och med samhället? --- Vad säger bilen om oss och vår tid?"

Forskere ved Nordiska museet i Stockholm har over flere år arbeidet med prosjektet som de har kalt "Bilen som ting og bilismen som livsform". Gjennom spørrelister og feltarbeid er et stort materiale skaffet frem, og flere spennende undersøkelser er foretatt. I Norge er det først og fremst forskere knyttet til Universitetet i Trondheim som har arbeidet med temaet bilisme. De har hovedsakelig lagt en samfunnsvitenskapelig synsvinkel på temaet, og sett på utviklingen historisk, på politiske beslutninger og maktens påvirkning av folks holdninger til- og bruk av bilen i årene etter 2. verdenskrig.

Historikeren Per Østby er en av dem som har pekt på hvordan bilismen, ved siden av fjernsynet, ble oppfattet som det viktigste symbol for den økende velstandsutviklingen som 60-årene innvarslet. Privatbilismen nærmest eksploderte i Norge etter at bilsalget ble frigitt i 1960; mellom 1950 og 1970 økte antall privatbiler fra ca. 60 000 til 740 000. Den store veksten uttrykte klart og tydelig det veldige "begjæret etter bil", som en stortingsrepresentant uttrykte det. Og dette begjæret ble ikke uten videre bejaet av norske politikere. Gjennom hele 50-tallet og begynnelsen av 60-tallet hersket en betydelig skepsis til bilen, en skepsis som skilte seg klart fra dansk og særlig fra svensk bildebatt, der bilen ble oppfattet som et nokså entydig gode.

Denne fasen i bilismens norske historie gir et bilde av "den problematiske bilen". Noen år inn på 60-tallet ble dette bildet avløst av forestillingen om "den gode bilen", bilen som et demokratisk allmenngode. Fokus i bildebatten ble samtidig flyttet fra bilen som sådan til veinettet, og debatten på 60-tallet kom til å dreie seg om hvordan veinettet skulle utbygges for å kunne ta imot det nye folkegodet. En ny fase ble så innledet på begynnelsen av 70-tallet under innflytelse av den nye miljøbevegelsen, som understreket bilens betydning som forurensningskilde.

Bilen som problem og bilen som gode, – dette karakteriserer altså faser i bilens historie – men motsetningen karakteriserer også den stadig pågående debatten i dag, og vår egen ambivalente holdning til bilbruken. Bilen er elsket og hatet, den er til glede og samtidig til besvær.

I det følgende skal vi presentere litt av det materialet som er kommet inn som svar på NEG's spørreliste nr. 193: Bil og bilkjøring, som vi sendte ut i mai i år.

Det er kommet inn 95 svar, og det er til dels meget lange og rikholdige svar! Vi får si som den ovenfor siterte svenske etnologen Billy Ehn – at materialet ligger her og venter på en avhandling, og vi har håp om at en hovedfagstudent snart melder sin interesse. For det er spennende å løfte frem kompleksiteten i vårt forhold til bilen, – og belyse de mange aspektene ved fenomenet bil og bilbruk.

Ofte får vi i NEG gode ideer fra medarbeidere når det gjelder emner vi bør ta opp. Etter at en medarbeider – en mann – skrev til oss at han syntes våre emner i for høy grad var rettet mot kvinnelige interessefelt, bestemte vi oss for et emne som vi mente det var sannsynlig at først og fremst mannfolk ville engasjere seg i, en "manne-liste". Og mange mannfolk tok virkelig pennen fatt – men det gjorde min santen mange kvinner også! Vi velger å gi det første ordet til en kvinne, og vi presenterer her hele hennes svar. Det er en fortelling som hun har skrevet med stor glede, og den er et strålende eksempel på hvordan en gjenstand som "bil" blir en nøkkel til erindring, beretninger fra et langt liv, og til refleksjoner omkring livsfaser, samfunnsutvikling og trafikkpolitiske prioriteringer.

Bil og bilkjøring

Dette gledet jeg meg til å skrive om, for minner fra hele livet er knyttet til bilen, glade og viktige minner uten at jeg kan si at de er de viktigste. Men det er mye å skrive om.

Den første ferieturen til mormor og morfar på Vestlandet (Indre Sogn) husker jeg ikke, jeg var to år. Men da dro vi med tog til Myrdal, med hest og vogn ned til Gudvangen og med båt inn til Årdal. Men seinere ordnet far med bil, først et par somre med drosje fra Lærdalsøyri, der et par fettere av mor hadde sommerjobb som drosjesjåfører. En av dem kom og henta oss på Ås. Den smale grusvegen over Fillefjell gikk opp og ned, og jeg husker farten opp bakke og hvordan vi "fløy" utfor bakkedroppene med magen oppunder hjertet. Det var moro det! Mor syntes ikke det, det var tydelig. Seinere har hun fortalt at sjåføren hadde gjort stans undervegs og tatt seg en øl.

Vi ble 4 barn i familien etter hvert, og når jeg tenker på hvor dårlig råd vi hadde, må faren vår ha vært temmelig bilgal, for først på 30-tallet skaffet han seg egen bil. Det var en utrangert drosje, 7-seter, som far kjøpte fra sin brors drosjestall på Paradis, Bergen. Den varte i mange år, med flere ferieturer og badereturer. Før den tid lånte far av og til lastebilen til Grønnsaksforsøka (som det het populært, der han var forsøksleder-assistent), og så fylte han lasteplanet med mødre og unger, matbokser og saftflasker, og så dro vi til Drøbak for å bade. Det var herlig med sjøsalt vann og svaberg, til avveksling fra Årungen, der vi hadde faste badeplasser i alle år. Denne historien har jeg fortalt mine barnebarn etter tur, og en av dem kommenterte raskt, han var ca. 4 år: "Jeg reiser til Mallorca med fly, jeg!"

Naboen vår, der bestevenninnen min hørte til og som var bedre økonomisk stilt enn vi, hadde bil enda tidligere enn vi, en firkanta Chevrolet. Den knytter det seg også barndomsminner til. Foruten badeturer kan jeg huske at jeg som 10-11-åring kjørte med dem en vårsøndag til Nordby kirke, og opplevde undervegs det som jeg kaller min hvitveis-skog. Jeg kjører den vegen en og annen vårdag ennå og opplever tilnærmet det samme, den løvskogen som tidlig slipper sollyset til skogbunnen, og skaper hvitveisteppet, den er der ennå.

Hva bilen ble brukt til? Den var iallfall ikke til daglig bruk, for vi bodde ved siden av fars arbeidssted. Vi barn hadde gleden av å ha far i nærheten bestendig og av bilen om sommeren. Da hadde far også bruk for den til sine inspeksjonsturer, det var forsøk i grønnsakdyrking over hele Østlandet. Det irriterte meg sterkt når far kombinerte våre ferieturer med slike inspeksjonsreiser, jeg ville fort fram til mormor! Men det spilte en rolle for finansieringen av bilen, går jeg ut fra. Mor og far hadde en lang ferietur i Tyskland en sommer, sannsynligvis i 1934.

I 1936, da jeg var 14 år, flytta vi til Trøndelag. Flyttelasset var gått med tog, og vi, hele familien, tok en lang ferie-biltur over Haukeli, til Hardanger, Bergen, over Sognefjell og Dovre. Da hadde vi et par uhell som jeg tar med for å illustrere veg-standarder: Først fra Tåkagjelet, der den høge bilen vår ble sittende fast oppunder overhengende fjell så taket ble revet noe opp. Det var ved en forbikjøring, og ved felles hjelp kom vi løs igjen. Det neste var ved en forbikjøring oppover til Dovre, der vegkanten inntil fjellet plutselig gikk over til grøft, og vi dompa ned i den på en slik måte at frontglasset ble knust og taket ødelagt mot fjellveggen. Vel, vi kjørte fram til Stjørdal uten frontglass, farten var jo ikke stor den gangen, og lite med politi etter vegen! Jeg kan også huske at det var grind over vegen før oppstigningen til Gjevingåsen (øst for Trondheim). Noen barn var som vanlig grindvakt, og den tradisjonelle 25-øringen ble kasta i vegstøvet. Det var jo ikke uvanlig med grunder over hovedveger den gangen, men vi syntes det var rart med grind der, det var jo ingen på Mossevegen!

Mossevegen minner meg om noe annet: Stein-pukkere som satt langs vegen først på 30-tallet i såkalt nødsarbeide. Jeg ser dem for meg sittende på en slags puter i sludd og snø og regn, med en striesekk over hode og skuldre. Vi var på veg til byen i bil, det gjorde inntrykk. Neste gang jeg så noe liknende, var i Bangladesh ca. 60 år seinere, da ikke som nødsarbeide, men som et reelt yrke. De pukka hard elvegusstein, ikke i sludd og regn, men i solsteiken.

Jeg skulle naturligvis "ta lappen" da jeg ble 18 år, men da var det krig og ingen bil. Fars nye 1938 Ford (hvilken luksus!) ble først rekvirert i 1940, dernest satt i opplag på låven. Den brant opp sammen med låven i 1942. En katastrofe ble avverget av snarrådige storebrødre som fikk tak i de to femåringene som gjemte seg i redsel for hva de hadde forårsaket. De tente et høybål på låvegolv! Min 12-årige bror kastet seg på sykkel da han observerte brannen fra skolen og fikk reddet kaninene sine. Da var det begynt å brenne i et bur.

Det ble ekteskap og barn før vi for alvor kunne begynne å leve igjen i 1945. I 1947 dro vi ut i verden og i 1948 kunne vi kjøpe en ny Studebaker i USA på kvoten til en norsk forhandler. Heller ikke i USA var det nok nye biler til alle som ville ha, men en norsk forhandler kunne jo ikke en gang importere sin kvote. "Did you marry one of the boys?" spurte kjørelæreren min i Boston tidlig i -48. "They make very good wives," sa han om de europeiske brudene. Det gjaldt jo ikke meg, men han må ha funnet at jeg var en god sjåfør, for jeg fikk "lappen" etter 4 kjøretimer. Vi skulle til California. "When you have driven across the country, you'll be a pretty good driver," sa han. Så det ble min første langtur. Sammen med et annet norsk studentektepar og vår 5-årige sønn dro vi vestover etter "route 10", besøkte mange norsk-amerikanske slektninger og tok med alle de turist-stedene vi rakk over. Det var eventyrlig. Etter sommeren i California, solgte vi bilen der med 400 dollars i netto gevinst. For det var ennå mangel på biler og prisene i vest lå høgt!

Da vi kom tilbake til USA i 1954, kjøpte vi en Studebaker igjen, lett brukt, og kjørte til California etter "route 66". Denne gangen beholdt vi bilen og kjørte tilbake etter ett år etter en sørligere rute, og sendte bilen til Norge, der vi hadde den i 13 år. Den endte som våre sønners russebil.

I 1968 dro vi ut i verden igjen og var i Pakistan i vel ett år. Der fikk vi en Ford Falcon til disposisjon. Det er min stolthet som sjåfør at den kjørte jeg på all slags veger i fjell og dal, mellom hestedrosjer, esler, kameler, falleferdige biler og busser og mange mennesker uten en bulk. Dvs. på den tida kom de første muslimske opptøyene mot deres vest-orienterte regjeringer, opposisjonen mot president Ayub begynte å bli aktiv. En gang måtte jeg kjøre gjennom gateopp-tøyer og fikk en stein i bilen, men den var ikke stor. Og verre var ikke følelsene ennå enn at noen hjalp meg gjennom, vinket og viste veg. I de 30 årene jeg har fulgt med i de problemene siden, har mye forverret seg. Det muslimske presteskapet slåss for sin makt med stadig frykteligere midler, og over nesten hele verden.

Vel heime fra Pakistan kjøpte vi en Ford Falcon her også, deretter etter 12 år, en Mazda 626, så en Subaru, for vi fant vi ville ha en 4WD i den bratte bakken vår. Det var en genistrek for oss, og siden ble det bare 4WD. Først en VW Golf som var for gammel og tung på rattet for vår alder, og tilslutt den vi har nå, en liten Subaru som passer oss utmerket til vinter- og sommerkjøring i vår høge alder på 89 og 80. Min mann har forresten ikke kjørt på de siste 4-5 år. Jeg nekter å være hans passasjer.

Min familie og jeg har aldri hatt direkte behov for bil, vi har bare kjøpt beskjedne biler til hygge og nytte uten å måtte føle at vi har måttet spare for mye på annet. Vi har hatt penger nok til våre andre behov også. Disse bilene har betydde mye! Det vil føre veldig langt å skrive ned alle minner og gleder bilen har brakt oss, med interessante og lettvinde ferier og turer med 3 barn: 3 ganger over det amerikanske kontinent etter forskjellige ruter, på kryss og tvers i Pakistan og India, noen turer i Europa. Det er lenge siden utenlandsturene nå, trafikken, sær-

lig i byene, er etterhvert blitt stor og skremmende. Til gjengjeld er bilen blitt vårt store hjelpemiddel til å greie oss sjøl i høg alder. Vi er begge blitt dårlig til beins, men bilen bringer oss til butikken, legen, apoteket, biblioteket, til venner og slektninger. Jeg kan dra til vår uføre sønn mange dager i uka og sørge for at han får mat og rent tøy. Det er slutt med bade-, ski- og fjell-turer, men vi har minnene om alle de turene til fots som bilen har hjulpet oss til.

Det skulle være unødvendig å si at jeg fremdeles er glad i å kjøre bil, jeg gruer til den dagen jeg må gi det opp. Enda har ingen sagt til meg at jeg bør slutte, jeg ser og hører og reagerer godt, men om jeg skulle overse mangler, håper jeg andre vil fortelle meg om dem. Jeg anser meg ennå som en god bilfører fordi jeg har kjørt kontinuerlig i mer enn 50 år og holder meg oppdatert både på nye kjøremønstre og nye kjøregregler og tenker ut de mest risikofrie vegger og filer.

Jeg kan ikke huske at bilen har forårsaket noe problem i familien. Jeg fleiper med at "det ble aldri noen Mercedes", men jeg har jo aldri ønsket meg det. Da min mann var hovedsjåfør, bestemte han bilkjøpet og ordnet med det, de siste åra har alt vært min jobb, sammen med en bilinteressert sønn. Jeg kan ikke huske at det var noe problem å overlate rattet til våre unge sønner heller, det var fint når de kunne hente og bringe oss til selskap av og til, og ansvarlige sjåførere var de fra første stund.

Bilen og samfunnet er nå mer interessant enn bilen og familien. Vår rikdom gir seg stygge utslag, det er blitt altfor lett å skaffe seg 3-4 biler pr. familie, og hva vil skje når kineserne får samme biltetthet som vi? Vi har et fabelaktig bil-århundre bak oss, men nå er sjarmen over. Trafikken er for stor, farten for stor, luksusstyret for stort, ulykkene for store, for ikke å snakke om utgiftene og ressursene brukt til vegger, bruere, tunneler etc. Trafikksparende tunneler under byer eller farlige fjell kan naturligvis forsvares, men hva er galt med ei ferje her og der, hva skal vi med Drøbak-tunnelen for eksempel? Ei ferje er en hvilepause og billigere. Vår rikdom gir seg også utslag i briljering med meningsløse fartsuhyrer til lands og til vanns, og en motorsport som ikke har noe med sport å gjøre, bare med penger. Skal man stadig vekke gi etter for en liten gruppe menneskers ekshibisjonisme og deres behov for det ekstreme? Å gi etter for all slags ekstreme lyster har ingenting med menneskerettigheter å gjøre, noe en ofte får inntrykk av er et av argumentene.

Å gi etter for et "folkekrav" om høyere fartsgrense på motorvegene, tror jeg ikke på. Det er å invitere til enda høyere fart enn vi har. Vi har nylig fått 100 km grense på en strekning av E6, der jeg kjørte forleden. Det er jo blitt slik at fartsgrensa er en minimumsgrense, og da jeg endelig kom opp i 100, suste en motorsykel forbi meg som om jeg sto stille. Det må være den verste farten jeg har opplevd, og sjokket var nok til å skape en kritisk situasjon.

Teknikk og vitenskap er alt i gang med å skape nye biler på nye drivstoff uten forurensning. Kanskje vi får langtransport i lufta eller pr. tog, og en langsom og sikker nærtransport i små kjøretøy. Forandringen ser ut til å være på veg, men det begynner å haste.

Som sagt, mye mer kunne fortelles om dette siste hundreåret. Min generasjons unge år ble den første periode med ungdom, forelskelse og med biler til disposisjon, det kan det fortelles mye om. Og om våre gamle år, med en velsignelse i bilen, men med store vansker i å kunne delta i kulturelle begivenheter, parkeringsplasser finnes ikke nær kulturinstitusjonene. Da jeg, nesten 80 år gammel uten å kunne gå, med omsorg for 2 mennesker til i enda dårligere stand, søkte om rett til å parkere på uføreparkering, fikk jeg avslag. Enda det vel må være den aller billigste måten å hjelpe de uføre på.

Så med håp om en mere menneskevennlig utvikling og forandring i bil- og trafikkpolitikken avslutter jeg disse betraktningene. (NEG 35761 – K 1922)

Kvinner og menn bak rattet

Kvinnen som har skrevet denne beretningen er i dag 80 år. Hun har kjørt bil i hele sitt voksne liv, hun kjører ennå. Hun er en bevisst bilfører som holder seg orientert om kjøreregler og endrede kjøremønstre. Hun har tydeligvis i hele sitt liv vært interessert i biler og bilkjøring, og i så måte har hun nok skilt seg ut fra det som er vanlig for kvinner i hennes generasjon.

Svarene inneholder mange fortellinger og betraktninger omkring kvinner vs. menn bak rattet. Synspunktene er av alle slag – vi gjengir her noen få:

Som jeg tidligere har fortalt har min kone hatt sertifikat fra hun var 18, og våre tre voksne dotre har alle fått sertifikat da de var mellom 18 og 19 år. Min kone og jeg har hver vår bil, men på langkjøringer er det jeg som kjører mest, og det er simpelthen fordi jeg blir så nervøs når hun kjører. Det er absolutt ikke noen frøkenkjøring når hun er bak rattet. Eksempel: Vi dunder i 90 gjennom et veiarbeidsområde med 50 km fartsgrense. Jeg spør forsiktig om hun kanskje hadde oversett skiltet, men nei det hadde hun ikke, "Men jeg så ingen folk der ---". Jeg liker stort sett å kjøre bil, når det bare ikke er mørkt eller en stresser for å nå ett eller annet. (NEG 35702 – M 1940)

Bil var mannens domene. At min mor skulle kunne kjøre bilen var en tanke som ikke streifet oss, og kvinnelige sjåførere var en sjeldenhet, et unikum, avbildet i motorblader som noen monstre med lærfrakk og skinnlue med dinglende øreklaffer a la cocker spaniel. Den fremherskende mening var at bilkjøring egnet ikke kvinner seg til. Vår bil ble brukt av min far til og fra kontoret og til å dra på tur med.

Min mann irriterte seg meget over andres kjøring, særlig lusekjørere. Kvinnfolk bak rattet fikk gjennomgå, men en gang gikk han i vannet til vår alles store skadefryd. Damen til venstre i bilen foran oss var hele tiden opptatt med andre ting enn det å kjøre bilen. Da hun tilslutt tok frem en kam og begynte å gre håret, sprakk han aldeles og foretok en hasardiøs forbi kjøring og jeg tror han

hadde tenkt å hytte til henne. Da viste det seg at bilen hadde rattet på høyre side og der, ja der satt en mann. – Det var en spesiell figur som pekte seg ut som en utrolig slett og til dels farlig bilist, og det var ”mann med hatt”.

Jeg tok ikke sertifikat før jeg var 40 år, og rakk aldri å bli noen god sjåfør, men kompenserte med å være forsiktig. Og så kjøpte jeg min egen bil, den nest minste og billigste bilen på markedet den gangen, en Renault 4. Den bilen jeg helst ville hatt, Citroen 2CV, populært kalt jernsenga, var dessverre gått ut av produksjon, og jeg ville ha en ny bil, for om jeg ikke var noen spesielt god sjåfør, så var jeg enno dårligere mekaniker. Jeg kunne skifte dekk selv, men det var også maks. Vi var veldig godt fornøyd med 4-ern. Den greide seg fint for oss, vi var nå bare 4. Min mann tok med seg ”storebilen” i skilsmissen, og jeg savnet den ikke.

Men så skjedde det at min eldste sønn fylte 18 og ble student på Blindern, og det ble han som tok over rollen som familiens sjåfør. Det ble så lettvtint å be ham både kjøre og hente, noe han villig gjorde. Dermed vedlikeholdt jeg ikke min kjøreferdighet. (NEG 35740 – K 1928)

Kvinne som jeg er, med anlegg for å vente seg hva som helst av problemer rundt neste sving, tenker jeg alltid på ulykker når jeg kjører. Det er vel en av årsakene til at jeg kjører så bevisst, og med inngrodd mistanke til alle de andre bilførerne om at de vil gjøre noe ”farlig”. (NEG 35757 – K 1938)

Ellers synes jeg at jeg, som er kvinne, godt kan være uten bil. Jeg synes at det er mer naturlig at menn kjører bil. Det er forståelig, må jeg også si, at også enslige kvinner tar førerkort. Særlig her på landsbygden, med lange avstander. Det er lettvtint med bil når man skal handle tunge varer. Og også i andre sammenhenger. For eksempel trenger de kvinnene bil, som arbeider i hjemmesykepleie og som hjemmehjelp på landsbygden.

Men totalt sett, synes jeg det er mest naturlig at det er menn som kjører bil. At gifte kvinner får seg førerkort når deres mann først har bil, det er forståelig. (NEG 35726 – K 1941)

Hva skal bilen hete?

I et av avsnittene ovenfor nevner kvinnen at hun en gang så gjerne ville hatt en Citroen 2CV – populært kalt ”jernsenga”. Etnologen Bjarne Rogan har i flere sammenhenger vært opptatt av hvordan og hvorfor vi setter navn på gjenstander som hus, biler, våpen o. l. For eksempel la han merke til at en rekke av de 2CV-bilene han så i Oslos gater hadde påmalte navn: ”Rudolf”, ”Hagbart”, ”Hjulus-Berthe”. Selv har vi i NEG kjørt en som var gul og het ”smørøyet” – selv om det ikke var påmalt.

Hvorfor får biler navn? Hvilke biler er det som navngis? Rogan har reflektert omkring fenomenet, og han stiller – på en humoristisk måte, – mange spørsmål:

Hvorfor er det de rare og nærmest atypiske bilene (for eksempel 2CV'er, eller mer generelt – små biler med svake motorer – som får navn? Skal navnet være en form for "kompensasjon" for de små og svake? Prøver bileieren å uttrykke at hun/han har en venn, mens andre bare har en bil?

Er navngivingen en tannløs konvensjon i ungdommelige miljøer, eller er det et uttrykk for protest, en subkulturell provokasjon mot den etablerte bilparken? Eller er det pur glede og stolthet som ligger bak dette ønsket om å påkalle verdens oppmerksomhet? Betyr disse bilene så mye for eierne, for deres bevegelsesfrihet og handlingsmuligheter, at de innvilges en plass i klassen av besjelede artefakter, omtrent som barns teddybjørner og andre trøsteting? Er navnet ment å skulle ha en vernende effekt og bringe hell og lykke, slik en av navngivingens viktigste funksjoner trolig var i gammel tid? Kan de gi et ørlite håp om beskyttelse – om ikke mot rust, kollisjoner og tyveri – så ihvertfall mot at bilen ikke skal oppføre seg alt for lunefullt på kalde dager?

Det er mange bilnavn i svarene våre, selv om slett ikke alle bryr seg om å navngi sine 4-hjulinger. Her følger noen eksempler fra materialet. Som det fremgår er det både lune smil og lystighet ute og går når biler får navn.

Som pensjonister kjører vi nå trolig litt under 10 000 km årlig. Bilene vi har hatt har alltid vært arbeidsredskaper på linje med trillebår, barnevogn, spark og annet. De har aldri hatt kjælenavn. Vi har aldri hatt pynteting i bilen, men gjerne en ekstra løs pute til nakkestøtte. En tollekniv i hanskerommet i tilfelle det skulle bli nødvendig å avlive et hardt skadet rådyr, selv om det visstnok ikke er lovlig. (NEG 35759 – M 1922)

Vi hadde billige bruktbilar då borna kom i den alderen at dei kørde bil. Etter den perioden kosta vi litt meir på ein finare bil (Mazda 323) den ville vi nødig låne vekk til dei unge, og han fekk då namnet Heilag-Olav. (NEG 35748 – K 1937)

... og så kom Bilen med stor B inn i våre liv. Merket var Graham Paige, og den var stor og kraftig og burgunderrød. Den hadde sjel og ble døpt Rosinante etter en viss hest i verdenslitteraturen. Dette var mer myntet på min far som hadde visse likhetspunkter med hestens eier. Alt ved Rosinante var spesielt, til og med bilnummeret: A4455. Lillebror i Sandefjord skulle ikke være dårligere og snasket til seg Z3366 da han skiftet bil. Det var sport og moro med bilen den gangen, i hvertfall for gutta. Rosinante kunne sette opp en forferdelig fart, og fartsblind-

het var et fenomen den gangen også, og 60 km var ikke noe å farte rundt med i Lillestrøm fikk min far erfare. Fartsgrensen var visst 20 den gangen. Rosinante hadde en rival som het Buick, og det var min mors skrekk når han dukket opp, for pappa kunne ikke tåle å se en slik foran seg. Men Buick'en var også stor og kraftig og at det ikke gikk virkelig galt må regnes som mirakler. Så gikk Rosinante ut av familien. Hvor den var under krigen vet jeg ikke, men hun dukket faktisk opp blant "blomsterbarna" i 60-70-årene. Da var hun sortlakket og nydelig rose malt og hadde fremdeles det kjente nummeret A4455.

Enn av våre naboer var et tysk/norsk ektepar, og de hjemførte en folkevogn. Den kvittet seg med eksosen med spesiell lyd som ga den et oppnavn ikke av de lekreste. Dessuten var den liten og visstnok billig, så den ga ikke så mye status. (NEG 35740 – K 1928)

I vår familie har alle biler hatt navn. Den første min far hadde var rett og slett bilmerkenavnet baklengs: "Lepo". De senere årene har min fars biler hatt navn tilknyttet Kjell Aukrusts verden: Den første var Solan fordi bilen var solgul. Den neste var det naturlig å kalle Ludvik, så ble det Melvin og nå er det Reodor. Flere i mellomtiden har hatt tilknytning til fargen på bilen.

Bilen jeg har i dag har også tilknytning til fargen – den heter Blåmann. Den første het Fia – synes det var snertent og passet til en Fiesta. Den neste ble da kalt Finbeck og var kjøpt på Rambekk. (NEG 35747 – K 1956)

Vi har ikke brukt navn på bilene våre, bortsett fra at det nå heter Mormorbilen og Morfarbilen. Men da jeg vokste opp hadde bilene navn fordi far hadde flere av samme merke. Det var Langforden, Kortforden, Blåmann, Grønnercedesen, Raudbilen og Samfunnshjelpa. Den siste var litt spesiell. Far ville trappe ned etter siste krigen, så da det ble spørsmål om arbeidsrute til Sunndalsøra og kjøp av buss i 1952, sa han nei. De to eldste brødrene mine lånte penger av framtidige passasjerer, kjøpte buss og nedbetalte lån med gratis reise. (NEG 35723 – M 1934)

Jeg eier faktisk en bil nå, det hadde jeg nesten glemt. Men det er kun kortvarig, det er en Ford Transit jeg har sammen med 5 andre jenter som russebil. Vi kjøpte den fordi den var billig og stor, og hadde plass til alle seks. Vi malte den helt rød, og hadde på noen reklamer fra familie og venner som sponset oss med noen hundrelapper. Og det kommer godt med for 18-19 år gamle jenter som har nok utgifter når det gjelder russeutstyr, klær, festing, diesel og alt mulig annet. Vi gav bilen navnet Tom Rune, av egentlig ingen spesiell grunn, bare fordi han vi kjøpte den av het det. Og vi hadde ikke noe annet morsomt navn og ville være litt originale. Andre russebiler hadde navn som "Juret", "Morra di", "Road Rage" og "Temptation". Vi skal prøve så godt vi kan å selge bilen til noen som er russ til våren, og håper vi får mest mulig tilbake for den. (NEG 35681 – K 1983)

Statussymbolet

Ofte hører vi talemåten at "tingene taler" – den og den gjenstanden "taler til oss". I eiendomsannonser reklameres det ofte med at et hus har "sjel". La oss et øyeblikk vende tilbake til 2CV'en. Da vi var unge pleide vi å si at den opprinnelig var laget for å frakte kuer i på den franske landsbygda. Her i Norge var det halve året (vinteren) et fryktelig strev å ha 2CV – så hvorfor ble den så populær? Det er ikke vanskelig å se hvordan den gir visse signaler. Det er blitt sagt at det er bilen for "anti-bilister", bilen for "seksstattergenerasjonen", for de frankofile osv. og at den har – ja nettopp sjel.

En bil – som enhver annen gjenstand kan inngå i sammenhenger der ikke bare dens tekniske, men også dens sosiale, betydningmessige, kommunikative og symbolske kvaliteter vektlegges. Bilens bruksverdi er noe annet enn dens symbolverdi. Dette illustreres godt i en innsiktsfull liten artikkel i en bulletin fra Norsk Form, om den østtyske bilen Trabant. Artikkelen viser hvordan vi, med utgangspunkt i de symbolske og kommunikative aspektene ved en bil, kan få vite noe om følelser, holdninger, politikk og nostalgi.

Bilen Trabant ble DDRs svar på Vestens økende kapitalistiske bilproduksjon. Trabant var kjøretøyet for den vanlige sosialistiske innbygger – den ble produsert for å være den best mulige bil for massene. Innenfor de sosialistiske planleggeres system var det likheten som gjaldt: ett land, ett system, ett folk, en bil. Trabanten er et fremragende eksempel på et produkt som ble laget med tanken om ikke å symbolisere noe som helst. Den var ikke annet enn et moment i planøkonomien. Den hadde sin plass i et system som fornekta all form for metafysikk. Trabant var en av DDRs mest korrekte og markante åpenbaringer. Allikevel ble Trabant raskt et symbol. Da første bil var ute i gatene, begynte assosiasjonene å strømme på. I DDRs dager symboliserte den at alle landets innbyggere var like. Det var ganske enkelt umulig å ha en større bil enn naboen. Men det var likevel etter hvert mulig å ha en annerledes bil enn naboen. Trabantfabrikken utvidet med årene fargeutvalget kolossalt. På slutten av DDRs levetid, var en vandring i landets gater en merkverdig opplevelse, alle bilene var identiske og likevel forskjellige. I dag er Trabant omgitt av en ikke ubetydelig nostalgi. Den har blitt selve varemerket for det fortidige DDR – og den sier også noe usedvanlig presist om DDR. Trabant forteller om forsøket på å lage et alternativ til Vestens mest elskede vare, og om et system som tross sine mangler og umenneskelige sider ennå påkaller varme følelser hos et par millioner av dets tidlige innbyggere.

I spørrelistesvarene reflekteres det en del omkring bilen som statussymbol:

At bilen i noen grad er et statussymbol er ikke til å komme fra. Det er hyggelig å eie en passende fin bil, men blir den for fin blir det litt "Harry". Når jeg ser noen

komme i den billigste Mercedesen eller den billigste Audien er det lett å tenke at vedkommende veldig gjerne vil ha et statussymbol, men egentlig ikke har råd. (NEG 35702 – M 1940)

En periode hadde jeg en brukt Lada og det fikk jeg høre mange morsomheter om. Da sa jeg bare: Jeg er glad i Lada'n min. Min sønn var ca. 15 år da han og jeg kjørte til en gratisparkering utenfor Oslo. Før vi forlot bilen sjekket jeg omhyggelig at dører og bagasjerom var ordentlig låst. Da utbrøt junior: Men mamma, det er da ingen som stjeler en slik bil!!! (NEG 35757 – K 1938)

Er lite flink til å huske vitser, men en om bilmerke husker jeg: "Hvorfor kjøpe Skoda når man kan gå da". Ellers tenker jeg at veldig mange med BMW er farts-gale. Dette gjelder også mange Audi kjørere. Selv er jeg lite opptatt av bil som statussymbol og har absolutt ingen drøm om noen form for sportsbil eller åpne biler. Slike biler passer over hodet ikke min stil!

Skulle jeg vinne en slik, ville jeg kvitte meg med den så fort som mulig. Har heller ingen drømmebil – jeg er fornøyd med den lille jeg har – billig i drift er den også. Selvfølgelig er den sikkert ikke så sikker som jeg kunne ønske, men kommer jeg ut for en ulykke er det ikke sikkert at en med bedre sikkerhetsegenskaper ville beskyttet så mye bedre. Til norske veier er jo også min bil hurtig nok. Den tar seg lett fram – også i oppoverbakker på glatta, er lett å styre og trenger liten plass ved parkering. Jeg har kjørt større biler med servostyring som er tynge på rattet enn min bil. (NEG 35747 – K 1957)

Etter å ha kjørt 4 ulike modeller av Peugeot i en årrekke, fant jeg det nødvendig å gå over til en bil med 4-hjuls trekk. Der vi bodde på landet var det en bratt kneik opp til huset og en 180 graders sving midt i bratta. Man mistet helt farten, og vinterstid var det lett å skli baklengs på glatt føre. Jeg vurderte også noen andre forskjellige modeller, bl.a. en SAAB som skulle være den sikreste bil på den tiden, men den virket liten og trang innvendig. Mercedes var aldri noe alternativ. Den har ord på seg for å være dårlig på vinterføre, og siden den virker noe "blærete" ville jeg ikke bli sett i en slik bil. Det ble en Subaru Legacy i 1989, og den går stadig fint etter nærmere 13 år. (NEG 35759 – M 1922)

Når det gjelder statusen som en bil gir, er dette viktig for mange, helst de som ønsker å vise seg fram. Når man kjøper seg en liten sportsbil, gjerne Cabriolet, er jo dette for å få oppmerksomhet fra andre, og vise andre hvor "kul" man er. Jeg merker det selv, jeg, når jeg låner biler hjemme. Vi har en ny Honda, og jeg føler meg på en måte "tøffere" da enn når jeg kjører en familiebil med barnesete i baksetet. Men det gjør meg heller ingenting. Men når jeg kjører den familiebi-len, merker jeg det godt på kjæresten min at om vi skal finne på noe sammen, så vil han kjøre oss i sin bil (Mercedes). Jeg tror han synes det er ganske viktig å kjøre en "fin" bil, og han skal helst kjøre og jeg sitte ved siden av. Så får han be-

stemme musikken og temperaturen. Han er liksom sjefen da. (NEG 35681 – K 1983)

For meg personlig legger jeg ikke vekt på bilen som statussymbol. For meg er det bruksegenskaper og økonomi som styrer bilvalget. Men jeg kjenner svært mange som velger bil ut fra hensynet til omverdenen. En dyr bil er for mange et forsøk på å bevise at man "er noe". (NEG 35760 – M 1936)

Bil som statussymbol? – Jeg syns ofte det er patetisk hvordan folk bruker bilen som statussymbol. Jeg føler at jeg ble ferdig med den tankegangen som 16-åring. (NEG 35754 – M 1947)

Bil er ikke status. Bryr meg ikke om eksempler på dette da de som dessverre fantaserer om det at bilen er et statussymbol har et stort personlig problem. (NEG 35700 – M 1956)

Bil i dag er ikke noe statussymbol. Det var klart et statussymbol i gamle dager. Jeg kan huske at min onkel ønsket å kjøpe en hyttetomt av en bonde i 50-årene, og under samtalen kom spørsmålet fra bonden: "Har du bil, du?" "Nei", svarte min onkel, "men jeg har en svoger som har bil, så jeg hører til fint folk". Enkelte i dag kjøper dyrere bil enn det som trengs for å ivareta et transportbehov. Det får være deres valg, men det gir ikke mer status. Svært mange finner glede i å ha en bil som de synes er fin. Andre bruker pengene sine på andre ting. Det er godt at vi har mulighet for slike valg i livet. (NEG 35687 – M 1944)

Det spør om jeg har overskudd til å huske og skrive om status knyttet til bil. På slutten av 1950-tallet var det en drosjeeier som beskrev bilenes foretrekkelighet ved å oppgi hvor lang motorkasse den hadde, 1,3 m. Samtidig måtte en ingeniør ha en Renault 16 med merkestikker på taket for å være på høyde. Og på 1960-tallet måtte en lege ha Peugeot 404 for å vise hvilken stand han tilhørte. Mye prestisje har vært knyttet til å ha Mercedes. En mann jeg kjenner har gode aksjeutbytter, men er ansatt i en misjonsorganisasjon. Han har hatt råd til og kunne tenkt seg å bytte til Mercedes nå i 2002, men det ville ikke ta seg ut med så flott bil. Han kjøpte en BMW.

For et år eller to siden ble det gjort en granskning på livsførsel i Møre og Romsdal. Den viste til dels store ulikheter mellom sør og nord i fylket. Bl.a. viste den at sunnmøringer kjøper større og mer prangende biler enn romsdalinger og nordmøringer. De siste tar mer praktiske omsyn når de kjøper bil. Sunnmøringer har et større behov for å vise seg, ble det kommentert med i lokalradioen. (NEG 35723 – M 1934)

I dag kjører jeg en Rover 75. Vi kjøpte denne bilen for to år siden. Da var den demonstrasjonskjørt og knapt ett år gammel. Det er i særklasse den dyreste bilen

vi har kjøpt. Som tidligere profilert miljø- og naturverner, ble det kanskje lagt merke til at jeg kjøpte en slik stor statusbil. Men jeg tenkte ikke status i det hele tatt. Jeg syntes bilen hadde fine linjer, har alltid hatt sansen for britisk, klassisk design. Jaguar, Morgan etc. Rover var det jeg kunne greie å rekke over økonomisk. Jeg har en kone som er flink til å spare og planlegge over tid. Da vi hadde råd til å kjøpe en bil som appellerte til oss begge, slo vi til. Må innrømme at kjøreturene etter dette har blitt mer lystbetonte. Tidligere var det en sur plikt å kjøre bil, da jeg var henvist til en lite komfortabel Opel Ascona, med mange mindre defekter. I dag sitter jeg komfortabelt i en gjennomført, designtilpasset bil med varme i setet og klimaanlegg. Godt å kunne ha det litt behagelig også når en flytter seg fra A til Å. Jeg har bare litt dårlig samvittighet for å kjøre en slik bil, men jeg kan ikke helt forstå at det skal være mer forkastelig å kjøre en bil som ser fin ut, enn en som det går tolv av på dusinet. Bil er bil – med visse modifikasjoner for energivennlighet. Denne bilen planlegger jeg å beholde lenge – til den blir slitt ut. Men det er ikke helt godt å vite hva jeg finner på. Dukker det opp en tiltalende bil og vi får tilbud om en god innbyttepris, hvem vet. Det er likevel ikke et spørsmål jeg bruker mye energi på. Jeg kunne aldri tenkt meg å abonnere på et bilblad for å studere ulike bilmerker. For meg er bil i første rekke transportmiddel og i neste omgang eksteriør og en visuell opplevelse. Det skader selvfølgelig ikke at det er godt å sitte i bilen. (NEG 35865 – M 1956)

Tanker omkring bil og bilisme

Spørrelisten om bil og bilkjøring hadde et avsnitt der vi ba folk om å reflektere litt omkring temaet når det gjelder miljø, økonomi, forholdet privatbilisme/kollektivtrafikk – og bilens betydning for den enkelte. Det er tydelig at bilen – den er til glede. Men den er også til besvær. Bil sparer tid, men koster penger. Bil krever kunnskap, og den skaper avmakt. Den gir frihet, men samtidig representerer den tvang, regler og avhengighet. En medarbeider sier det slik:

Jeg har jo registrert at bilbruken har økt de siste årene, men jeg føler meg så *avhengig* av bilen at jeg ikke vurderer annet alternativ. Bilen gjør meg *uavhengig*. Jeg kommer dit jeg vil, akkurat når jeg vil, uansett værforhold. Jeg ville ikke trives uten bil, men det kan jo selvfølgelig skje at man må slutte som bilfører, på grunn av sykdom for eksempel.

Bilen er jeg glad i og så lenge jeg har muligheten til å være bilfører, vil jeg være det. (NEG 35698 – K 1947)

Det er faktisk slik at man blir avhengig av å være uavhengig!

Refleksjonene omkring bil og bilisme er mange og tankevekkende. Svarene på spørrelisten representerer et meget innholdsrikt materiale – og viser oss de

mange stemmene bak statistikkens tall. Men en ting er det nokså stor samstemmighet om:

Å køyra med promille
det er ille
førarkort kan gå til spille
la din bil stå stille.
(NEG 35706 – M 1915)

Det er klart at jeg kunne ha klart meg uten bil, men livet blir lettere med, så når økonomien tillater bileie, er dette en luksus jeg setter stor pris på. Bil betyr større frihetsfølelse. (NEG 35747 – K 1956)

Jeg kan ikke tenke meg noen realistiske scenarioer som kunne få meg til å slutte med bilhold bortsett fra sviktende helse som gjør meg uegnet som bilist. Uten bil vil tilværelsen bli ganske trist bl.a. fordi jeg vanskelig kan benytte offentlige kommunikasjonsmidler. Jeg er i den heldige situasjon at jeg har hus hvor jeg kan kjøre til døren, og jeg har en hytte på fjellet hvor jeg også kan kjøre til døren, mens til hytten ved sjøen er det 5-600 m langs en trivelig sti fra parkeringsplassen. Før var dette stykket bare koselig, men ettersom helsen er blitt dårligere er det en barriere som vi blir mer og mer avhengig av hjelp for å overkomme når noe skal fraktes til og fra. (NEG 35702 – M 1949)

Uten bil blir man på en måte helt "lost". I alle fall jeg som må gå 20 min. for å komme til nærmeste kollektivtrafikk. Folk kjører nok for mye bil, de har blitt bortskjemte, og det burde blitt satt i gang mer diskusjoner om hvorfor så skrekkelig mange kjører en og en, der de heller kunne kjørt flere i samme bil. (NEG 35681 – K 1983)

Jeg er ikke egentlig så glad i å kjøre bil, men er glad for den følelsen av utvidet frihet (og trygghet) et førerkort gir. Men selv om jeg ikke elsker å kjøre bil, er det som med alt annet fint å gjøre en god jobb. Fordi jeg liker å lytte til motoren og vil være sikker på å høre eventuelle utryknings-kjøretøyer, kjører jeg helst uten å ha på radio, men jeg forstyrres ikke av eventuelle passasjerer. Min mann sier at jeg er en bevisst og god sjåfør.

Vi har to biler av praktiske årsaker. Når en bor på landet, med sparsomt med offentlige transporttilbud og med varierende arbeidsoppgaver og tidspunkt, er det bare helt nødvendig. Bilene er en stor post i regnskapet, men der er ingen vei utenom.

Bare tanken på å bære hjem tunge matvarer får en aldrende stakkar til å grøsse. (Vi bor øverst i en lang bratt bakke.) Bilen er nok kommet for å bli. Måteholdent bilhold og ansvarsfull bilkjøring må vi nok lære om og om igjen. (NEG 35757 – K 1938)

Ja, det er dyrt å ha bil, men jeg vil helst ikke vite hvor dyrt, for meg er det en nødvendighet. Kunne ikke tenke meg å leie bil. Bruker sykkelen noe på korte ærender, men sparer gjerne opp så jeg bruker bilen.

Min tilværelse uten bil ville blitt uholdbar – ikke minst når jeg reiser til fritidsboligen min mange ganger i året og når bussene til daglig ikke går hvor og når jeg vil. Jeg ønsker den frihet som bilen gir. (NEG 35756 – K 1951)

Det spørres om bilbruken og betydningen for landskapet. Selvsagt går det med store arealer til 4-felts veier, og også til parkeringsplasser ved kjøpesentrene. Men hvilket landskap vil vi egentlig ha? Skal det være 1940, 1900, 1850, 1000 eller like etter istiden? Etter min mening kan en løpende utvikling ikke stoppe opp, men man kan gjøre inngrepene så skånsomme som mulig og legge inn estetiske krav til utforming av veier, broer, tunneler og annet. Det er gode eksempler på hvordan dette kan gjøres langs nye veier i Vestfold og på Hurum. (NEG 35759 – M 1922)

Hva biltrafikken skulle ha gjort med landskapet kan jeg ikke se noen tegn til. Tvert imot undres jeg over hvor frodig det er i alle veikanter og midtrabatter.

Hvor mange vet forresten at de største CO²-utslippene kommer fra havet? (NEG 35757 – K 1938)

Hvor meget bilen forurensner er ikke så enkelt å ha den fulle innsikt i, men at det er meget, er sikkert. Veier, tunneler og parkeringsplasser beslaglegger store, meget store arealer. Ulykkesfrekvensen er stor. Dødstallene har vi, men de omfatter bare de som dør på veien. Er det så meget liv i en forulykket at vedkommende kan legges på et operasjonsbord, så er ikke det dødsfallet med i dødsstatistikken, bare som skadet og ikke alltid da heller. Sykehusenes rapporteringsrutiner lider av store svakheter og mangler. Jeg skulle gjerne se at politikerne var villige til å satse for fullt på kollektivtransporten, men dessverre. Bilindustrien har makten og pengene. Så hva som bevilges til kollektive transportmidler er bare avlat og egnet til lite annet enn å kaste folk blå i øynene. President Bush' aller første tale etter 11. september klinger ennå i ørene mine. "For Guds og Amerikas skyld – ikke stopp å kjøpe, ikke stopp å gå ut på restauranter, ikke stopp å kjøre bil. Lev som før og Bruk! Bruk! Bruk! Ellers stopper Amerika og – stopper Amerika, stopper verden." Sitatet er antakelig ikke helt ordrett, men ikke langt ifra. Jeg var sjokkert over å høre det sagt så direkte. (NEG 35740 – K 1928)

Jeg har tenkt en god del over hvilken betydning bilen har, men akkurat hva det betyr for landskapet har jeg tenkt lite over, men en godt anlagt vei behøver ikke ødelegge landskapet, selv om det selvsagt finnes mange eksempler på stygge veier.

Bilismen har utvilsomt negative sider. Noen av disse går det an å gjøre noe med, men til tross for dette er jeg ikke ett øyeblikk i tvil om at totalregnska-

pet for bilen går i stort pluss. Skillet mellom nødvendighet og luksus er svært vanskelig å trekke. Er det for eksempel nødvendig med elektrisk strøm, innlagt vann, vannklosett, eller er disse godene luksus. I den tid menneskeheten har eksistert har disse godene/nødvendighetsartiklene vært tilstede en uhyre kort tid.

I den politiske debatten om bilismen forundrer det meg i hvilken grad debatten sjelden eller aldri har med noe om de positive sider ved bilismen. Men for meg som har opplevd et tilnærmet bilfritt samfunn synes det egentlig ganske lett å få øye på disse. Det er billig biltransport som gjør det mulig å distribuere masseproduserte billige varer som gjør at vi trenger å arbeide mindre for samme goder. For ikke så altfor lenge siden gikk praktisk talt alle krefter med til å produsere mat, og skaffe seg tak over hodet og klær på kroppen. Nå utgjør den tiden vi trenger til disse formålene stadig mindre, og bilen er en helt vesentlig faktor i denne utviklingen. Privatbilen gjør det mulig å opprettholde kontakt med mange mennesker som ellers ville være utenfor rekkevidde. For ikke å snakke om akuthjelp som ambulanser, politi og brannvesen og muligheten for å hente kompetanse langt borte fra. Det er 3-400 dødsfall i året på grunn av bilulykker. Tallet har sunket nokså jevnt i mange år, og praktisk talt utelukkende som følge av forbedringer av veistandarden, så vil en ha ned ulykkestallene er en viktig komponent å bygge bedre veier. Dermed må risikoen for å bli tatt når en bryter trafikklovene være betydelig. Dvs. kontroller. Jeg tror også at den nylig vedtatte prikkbelastningen er ett tiltak som kan hjelpe litt. Uten disse ulykkene ville forventet levetid øke med omtrent 4 mnd., men i de siste ca. 100 år har levealderen steget med rundt 20 år, mest takket være den teknologiske utvikling som bilen er en vesentlig del av. Den medisinske utviklingen klarer så vidt å kompensere for den negative utvikling som følge av uheldig kost og levevaner. Bilen blir også i stor grad gjort til sydebukk for andres synder. For eksempel står privatbilene for noe sånn som 7% av vårt lands samlede utslipp av CO². Forbedringspotensialet er relativt lite, mens det er enormt på de resterende 93% av utslippene. Jeg kan heller ikke la være å komme inn på de elektriske bilene som mange politikere ser på som en måte å få ned forurensning på. Men dette gjelder bare lokalt. Bilene bruker jo strøm, og siden vi er importører av strøm fra kullkraftområder. Strømmen produseres meget ineffektivt og tapet under transporten i ledningsnett er stort, så globalt sett betyr elektriske biler at forurensningen flyttes fra ett sted til et annet mens den samtidig mangedobles. (NEG 35702 – M 1940)

Jeg har liten sans for miljøhysteriet knyttet til bilbruk. At store deler av småbyene i Norge skal stenges for biler har jeg aldri forstått, -- i alle fall ikke når jeg ser at storbyer som London fungerer utmerket med biler kjørende i gatene. Folk i dag vil ha frihet til å bevege seg hvor de vil og når de vil. Enkelte gammelsosialister synes gjerne fortsatt at "de andre" skal begrense bilbruken, bare jeg har frihet til å bevege meg fritt.

Dermed blir det til at jeg kjører når jeg føler behov for det. Buss og drosje er et alternativ når jeg har planer om å drikke noe alkohol, eller når jeg skal til og fra flyplassen.

Utviklingen av bilismen skyldes i første rekke bekvemmelighet. Folk liker å ha friheten til å forflytte seg, samtidig som behovet for å forflytte seg stadig også øker. Behovet for forflytning er ikke lenger begrenset til en tur til handelsmannen annenhver dag eller til besøk på nabogården. Pussig nok ser fortsatt politikerne på bilkjøring som luksus, og beskatter aktiviteten derefter. Politikernes argument er knyttet til at folk heller kan kjøre "kollektivt". Nåvel, det å kjøre kollektivt er faktisk dyrere enn å kjøre bil, -- forutsatt at man allerede har kjøpt bilen. Følgelig klarer ikke kollektivtrafikken å konkurrere. Videre er det vel slik at dersom befolkningen i en by hadde valgt å ta bussen i stedet for å kjøre bil til jobben, ja da måtte vi hatt en mengde busser som kjørte en tur om formiddagen og en tur om ettermiddagen. Resten av døgnet står bussene i ro og bussjåførene får hvile. Da tenker jeg at billettprisen vil bli høy!

Det er temmelig vanskelig å skille mellom luksus og nødvendighet. I dag ser vi nødvendighet i forhold som for femti år siden ble betraktet som luksus. Det er klart at uten bil ville det ikke vært aktuelt å kjøpe hytte 250 km borte, og slett ikke reise til denne hytten hver helg i godt og vel halve året. Valget betinger bruk av bil. Byråkratene i staten ser nok fortsatt på bilbruk som luksus, og dette forklarer nok en del av avgiftene. Det å bringe barn i barnehaven før man selv går på jobb, synes å være luksus, sett fra byråkratens vinkel.

Forurensning ser jeg ikke på som et stort problem, i alle fall ikke nå når bly er fjernet fra bensinen. Men ulykkene kunne vi gjerne ha unngått. Forsikringselskapene har funnet ut at det er ungdom som er overrepresentert på ulykkesstatistikken. Disse har markert høyere forsikringspremie enn oss andre. Merkelig nok settes ikke alderen for å få sertifikat opp. Derimot har myndighetene blikket rettet mot eldre folk som kjører med 70% bonus på forsikringen. Det er sjelden man ser gamle folk forårsake bil- og motorsykelulykker. Forsikringselskapene har forstått dette og vil gjerne ha gamle folk som kunder. Myndighetene har ikke forstått det, og sender gamle folk til legekontroll forut for sertifikatformyelse. Forstå det den som vil. (NEG 35687 – M 1944)

Også andre ting kan nevnes i forbindelse med at det ikke er blitt til at jeg har fått meg bil: Til å begynne med hadde jeg ikke garasje. Så det var ingen steder å prekevere en bil, om den skulle være under tak. Etter en tid fikk jeg bygget meg en garasje. Det var fordi jeg trengte et uthus til å oppbevare sykkel, brensel og andre ting i.

Når jeg sitter i en bil, og ser på "instrument-bordet" som er foran, ved rattet, med alle viserne og målerne der, så er jeg lettet over å slippe å lære om dem, i tillegg til at man samtidig har sidespeil, bremses, og jeg vet ikke hva, å passe på.

Det ville også kostet så mange penger å ta sertifikat, samt kjøpe og holde en bil, at bare det har vært betenkningsgrunn av betydning. For et slikt beløp kan man kjøre mye med buss, og ta en og annen drosjetur, over nokså lang tid.

Mine tanker om miljøvern har hatt innflytelse i saken. Selv om busser og drosjebiler også avgir forurensende utslipp, så har jeg tenkt, at jeg kanskje sparer naturen lite grann, ved å ikke selv ha bil.

Det har hendt flere ganger at jeg har haiket. For eksempel når jeg skulle på arbeid, og har blitt for sen til bussen. Eller at det ikke gikk buss akkurat da. Da ha jeg vært meget takknemlig når noen var barmhjertige og stoppet for å ta meg på. Så slike situasjoner har vist meg at personbilen er en nyttig og anvendelig del av våre kommunikasjonsmidler.

Dog er jeg fornøyd med at jeg selv ikke har bil. (NEG 35726 – K 1941)

Minner

NEGs medarbeidere er erfarne skrivere. I de siste årene har vi mer og mer formet spørrelistene på en måte som oppfordrer til å svare med løpende tekst; ikke spørsmålsnummerering, men mer personlige fortellinger omkring et tema, med spørrelisten som en støtte for tanken. Spørrelistesvaret i innledningen til denne julehilsenen er et godt eksempel på dette. I svarene vi får er det ofte slik at når medarbeiderne minnes – skriver ned erindringer fra tidligere faser i livet – da flyter pennen lett. Svarene på spørrelisten om bilen har kanskje sin største styrke i de delene hvor fortelleren ser tilbake: Bilen blir en katalysator for minnesbilder.

Etnologen Liv Emma Thorsen har vært opptatt av ting som erindring. Erindringsbilder bygges ofte opp rundt minnet om en eller flere ting. Slike ting kaller hun "erindringsgjenstander". Bilen har i våre svar status av å være en slik "erindringsgjenstand" i kraft av sitt symbolinnhold. Den er en ting som det knytter seg historier til, historier som kan belyse verdiladete forhold i fortellerens livsløp. Bilen opptrer i svarene som eiendel, som opplevelse – og som drøm. Som eiendel gir den status. Knyttet til opplevelser representerer bilen verdier og holdninger hos fortelleren – og som drøm --- joda. Drømmen om å bli voksen, rå seg selv, om uavhengighet og opplevelser – ofte har nok slike følelser vært knyttet til det å eie en bil. Materialet rommer mange muligheter for den som vil gå inn i det, bruke sin fantasi og stille spørsmål til det. I det følgen- de gir vi noen flere smakebiter på bilen slik den finner sin plass i minnene.

Jeg er fra en lastebilfamilie. Min farfar kjøpte den første lastebilen i Rana på 20-tallet, en Raymond, gul av farge, og den gikk bare under navnet "Den gule fare". Min far fortalte historier om den, blant annet om en bakke i Dunderlandsdalen som var så bratt at lastebilen ikke klarte å komme opp med fullt lass. Da måtte man laste av halve lasset under bakken, kjøre opp med det, laste av, og ned å

hente resten, for så å laste på igjen det man hadde kjørt i første tur. Jeg forteller selv denne historien til ungene mine når vi kjører opp denne bakken i dag.

Farfar, sammen med to av sønnene, kjøpte også en ni-seters Hudson, som ble brukt til rutetransport i det som ble forløperen til Helgeland Bilruter.

Da min far vant 7000 kroner i tipping i 1933, var han ikke sen om å få kjøpt seg en lastebil, en Citroen. Senere kjøpte han en Dodge, som han hadde da krigen brøt ut. Etter krigen kjøpte han to Mercedes Benz lastebiler som ble solgt som krigsbytte. Den ene solgte han videre mens den andre ble malt rød og brukt fram til 1950, da han kjøpte en Volvo lastebil. Og det er mitt aller første minne – jeg kan fortsatt se for meg de to lastebilene ute på tunet – tre måneder før jeg fylte tre år.

Jeg var fire-fem år da jeg begynte å vente på far ved enden av gårdsvegen, da han kom hjem om ettermiddagen etter å ha kjørt på Jernverket, som da var under oppbygging. Jeg fikk sitte på fanget og styre lastebilen hjem 5-600 meter. Jeg husker godt den dagen far ga litt ekstra gass i en sving så jeg ikke klarte å rette opp det tunge rattet i tide og bilen havnet utpå åkeren.

Ellers var jeg med i lastebilen så ofte jeg bare kunne, sto i dørken med nesen mot frontruta, da hadde jeg best oversikt, og dessuten var vanligvis alle sitteplassene opptatt. På femtitallet brukte vi lastebilen på søndagsturer og ferieturer, gjerne med slekt og venner bakpå lasteplanet. Sommeren 1952 satte far radiohuset som hadde stått på en av krigs-Mercedesene bakpå Volvoen, og hele familien på seks dro av gårde på tur til Oslo og Sverige.

Også morfar hadde bil, en Fiat fra tidlig 30-tall. Da morfar døde i 1954 ble bilen solgt ut av familien, noe jeg har sørget over hver gang jeg er på bilmuseer eller veteranbiltreff og ser de nydelige trettittalls bilene.

Elles var det svært få i nabolaget som hadde bil fram til bilene ble frigitt i 1960. Drosjesjåføren hadde en Opel Kaptein, mens den lokale Reodor hadde en Chevrolet som en onkel hadde tatt med fra USA. (NEG 35754 – M 1947)

Svært mye av sommerens lek handlet om biler, vi hadde en sandskjæring hvor vi laget store veganlegg med tunneler og parkeringsplasser. Fra tidlig om våren var vi på plass ved Riksveg 50 for å skrive bilnummer, og min fetter og jeg hadde en spesiallek – vi konkurrerte om hvem som kunne identifisere bilene først. Vi satt i melkerampa til onkel, hvor vi hadde utsikt over en halv kilometer i hver retning. De mer typiske merkene tok vi nesten med det samme vi fikk se bilen, noen ganger også på lyden, mens amerikanske biler fra perioden rett før til rett etter krigen, var uhyre vanskelig. For å se forskjell på en Chrysler og en Chevrolet, måtte du nesten ha den så nær at du kunne lese merket i grillen.

Ellers samlet jeg bilder av biler fra jeg var 4-5 år. Jeg hadde dem i en eske som det sto Freia Melkesjokolade på. Skillearkene klypte jeg ut av celluloseplater som under krigen ble brukt til ekstra vomfyll for kyrne. Bildene klypte jeg fra ukeblad og aviser, stort sett annonser. Senere begynte jeg å kjøpe bilblader, svenske Teknikens Värld, og senere engelske motorblader, som var fulle av an-

nonser for bilbyggesett for alt fra trehjulsbiler til Lotus super Seven. Jeg hadde haugevis av planer for biler jeg skulle bygge, sportsbiler jeg skulle kjøpe, og min første bil ble en Citroen 2CV som engang hadde hatt 12HK, mens hvor halvparten trolig hadde rømt for flere år siden.

Jeg tok sertifikat et par dager før jeg fylte 18 år. 18-års dagen var på lørdag, og jeg kunne få ut førerkortet på dagen, dersom jeg kjørte motorsykkel 11 mil til Mosjøen hvor politikammeret var. Ellers måtte jeg vente til mandag eller tirsdag for å få førerkortet på politistasjonen i Mo i Rana. Og selvfølgelig kjørte jeg til Mosjøen, i sludd og tåke over Korgenfjellet. Det var utenkelig å vente to dager ekstra på førerkortet.

Jeg tror jeg var omkring 6 år da min far kjøpte bil første gang, sommeren 1929. Det var en svart Star, åpen, men med kalesje og muligheter for trekk langs sidene så den på et vis ble innelukket. Kan ikke huske at den ble meget brukt, i hvert fall ikke mens jeg var med. Et minne er spesielt: Vi skulle besøke min fars barndomshjem utenfor Halden og måtte på en bygdevei gjennom Skjeberg, muligens i påsken, i hvert fall mens telen gikk, og bilen kjørte seg fast i gjørme. Min far og hans bror gikk inn i skogen langs veien og brakk en hel del granbar som de fylte i hullene, rugget bilen frem og tilbake og fikk den opp på kvistene så den kunne dra seg ut. Det var meget spennende.

I 1930-årene var det lagt et prøvefelt med fast dekke gjennom Råde (E6), kanskje 2 km, støpt betong i seksjoner på 12-15 meter, og med en stripe asfalt mellom hver "betongkake". Når bilene kjørte på denne veien smalt det hver gang bilen passerte en asfaltstripe, og det ble en slags rytmisk "sang".

Det kom ny bil i familien i 1936, en Chevrolet, femseter, grønn, B-6820, som selvsagt var langt mer behagelig enn den forrige. I 1937 ble den brukt til en tur til København, og turen ned gjennom Sverige var spennende siden vi med 25-30 km mellomrom skulle innom småbyene. Kungelvä, Kungsbacka, Halmstad, Falkenberg, Varberg og hva de nå het alle sammen. I dag er veien lagt utenom alle, og kjøringen er langt mer ensformig. Men selvsagt også mye raskere. På en lang rett strekning, like nörd for Hallandsåsen, ga far gass og var oppe i 130, med 115 i snitt en halv time. Uten sikkerhetsbelter, på en grusvei. I dag virker det uforvarlig, den gang var det spennende og imponerende.

Bilsyk? Jo, en del. Det var mange svinger langs Gjersjøen når vi skulle til Oslo, men vinterstid ble det pløyet en rett strekning på isen på Gjersjøen, og det var fint. Som oftest var det en stopp ca. halvveis, omkring Ski, for å strekke beina, og kanskje ta litt niste. Høyeste lovlige hastighet den gang var 60 km, og det var vel nok med de veiene og de bilene. Når vi kjørte med min morfar og hans privatsjåfør og kom til Oslo ble det alltid parkert på Karl Johan utenfor Møllhausens konditori for en kaffe og et wienerbrød, sjokolade for barna.

Under militærtjeneste høsten 1946 oppførte vi en revy på en hyggekveld, og jeg spilte en kaptein. I den utlånte uniform lot jeg meg fotografere, og satte bildet inn i sertifikatet. Etter et besøk i Oslo, skulle jeg kjøre mine foreldre og 3 andre slektninger hjem. Vi var 6 i en bil for 5, og de voksne var ivrige etter

å komme fort hjem, så de ba meg raske på. Nedenfor Nordstrand kjørte jeg forbi en bil som dessverre viste seg å være en politibil. Det ble blålys, kontroll av alle papirer, og anmeldelse. De mumlet seg i mellom om den unge kapteinen, trolig en krigshelt, men det ble likevel anmeldelse og en bot på 50 kroner. Den eneste i et ellers langt liv. Og en advokatvenn sa jeg skulle aldri ha godtatt den. Slikt har man jurister til å ordne, sa han.

Under halvannet år i USA (1950-51) tok jeg for ordens skyld amerikansk sertifikat. Den teoretiske prøven var grei, men med ca. 100?? spørsmål. Under den praktiske prøven satt kontrolløren ved min side med papirer i fanget og krysset av etter hvert som vi dro frem, og plutselig sier han: Nå har du to ganger kjørt ut i et kryss uten å se til høyre. En gang til og du stryker. Jeg svarte: Det er bevisst for at du ikke skal tro at jeg kikker i dine papirer. Så var vi enige om resten. (NEG 35759 – M 1922)

I min barndom var det få bilar, og vi syntes det var spennende når det kom bil etter vegen. Bestefar hadde ein gammel Ford, men tyskerane kom og tok han, det var difor ingen i vår familie som hadde bil. Bestefar budde oppe i bakkane. Den dagen tyskerane kom og henta bilen, hadde han skrua ut ein plugg, og han kosa seg då tyskerane skjente og smelte fordi dei ikkje fekk start på bilen. Dei var mange mann som skudde bilen bort på bakkekammen, og så for dei unna bakke med bilen. Etter krigen fekk dei bilen att, og onkel bygde han om til lastebil. Han vart seinare seld for 5000 kroner til ein som var interessert i veteranbilar. Onkel kunne sikkert fått 50 000 for han, men det forsto han seg ikkje på. ... Einaste bil eg køyrde under krigen, var buss, når vi ein gong for året reiste på besøk til fars familie i Vatne og hjelpte til i slåttan. Bussen var grøn, og kombinert vare- og personrute, var det mykje folk, måtte vi ungane site på fjøler som dei la på stolane i midtgangen. Bilsjuk var eg aldri, det var spennande å reise med buss frå Ålesund til Vatne. På bilen framme sto det VATNERUTA med store bokstavar. Bakdelen var lasterom, der lasta dei inn mjølkespanner og andre varer. Kva merke bussen var, veit eg ikkje. Ingen snakka om det. Etter krigen kom ei oppgangstid då onklane mine starta to fabrikkar, dei bygde fine hus og fekk seg bilar. Eg syntes onklane mine var veldig rike. Far var "berre" lærar på ein folkehøgskule, og etter krigen kjøpte skulen ein bil som dei bygde om med lastekasse bak. Denne bilen lånte far av og til og tok heile familien med på utflykt. Bilen var kalla "grøne bilen". Far og mor satt i førarhuset og alle vi 6 ungane sat på lasteplanet, ofte var andre ungar eller familiar med, og vi reiste ut i naturen og hadde med mat og saft. Far kokte kaffi på primusen. Det er herlege barneminne. Så kom dagen då far kjøpte eigen bil, og vi kunne dra til farmor litt oftare utan å skumpe på Vatneruta. (NEG 35748 – K 1937)

Familiens første bil var en Chrysler. Den var blå og på fasong akkurat slik som barn tegner eller tegnet biler. En liten kasse foran som inneholdt motoren og en stor kasse bak for fører og passasjerer. Året var 1934 eller 1935 og jeg var 6 el-

ler 7 år. Jeg husker veldig godt den første kjøreturen. Vi bodde da i Universitetsgaten 9, midt i Oslo sentrum, og trafikken var svært liten om ettermiddagen – ikke så veldig stor på dagen heller – så gaten var en del av vår lekeplass. Vi slo ball utenfor Nasjonalgalleriet bl.a. Vår bil hadde gaten for seg selv, så min far kunne konsentrere seg helt om kjøringen. Vi kom ikke engang ned på Karl Johan – en strekning på toppen et par hundre meter – før det begynte å lukte svidd, så der måtte vi stoppe. Hjelp ble tilkalt. Det var min onkel som drev sjåførskole, og diagnosen var lett å stille. Sjåføren hadde glemt å ta av håndbrekket. Godt at det ikke var langt å gå hjem.

Siden ble det mange dramatiske turer. Min fars familie bodde i Sandefjord og hans yngre bror kunne jo ikke være dårligere enn storebror, så han kjøpte seg også bil ganske snart. Den gangen anga bokstavene foran bilnummeret hvilket fylke bilen hørte hjemme i, og Vestfold skulle egentlig hatt G, men det kunne så lett forveksles med C, så de havnet bakerst i alfabetet på Z, og det ble jo kvikt til "sett og hørt". Farten på bilene var ikke så stor som nå, men vi rakk å kjøre Sandfjord tur/retur på dagen. Veien til Drammen tror jeg var ikke så verst, men den vestfoldske hovedvei var beryktet. Min far var glad i å kjøre fort og en gang fikk vi riktig husket oss. I en krapp sving havnet i vi i grøfta, men pappa ga gass og dermed bar det opp på veien igjen og ned i grøfta på motsatt side, så over veien og ned i første grøft igjen. Da rettet merkelig nok veien seg ut og kjøreretningen ble sammenfallende med veien. Min far triumferte: "Så du hvordan jeg tok den svingen, mor?" Og så fulgte et fordrag om hvor viktig det er å gi gass i slike situasjoner. Hvordan hadde det ikke gått om han hadde bremsset? Han venet seg aldri av med å kjøre fort, og jeg er redd bilholdet ble ganske kostbart. Han og hans bror elsket også å kappkjøre, og det var ikke morsomt.

Så skulle vi på vår første langtur – jeg tror i alle fall det var den første. Vi skulle til Bygdin, hvor vi skulle overnatte på Bygdin høyfjellshotell. Med på turen var min mors bestevenninne fra barndommen, tante Gunhild, og det var en virkelig dame, vakker og med utsøkt god smak, og alltid riktig kledd. Det er noen som kan det der. Så var det altså oss, mor, far og tre døtre hvorav jeg var den yngste. Det gikk riktig bra til å begynne med, men et stykke oppe i Valdres spurte min mor om ikke det var på tide å fylle bensin. Den gangen var det smått med bensinstasjoner utover landsbygda. Det var bare noen pumper ved enkelte landhandlerier. Men nei, min far likte ikke å avbryte kjøringen, og snart ble min mor beskyldt for å mase, og det ble en litt amper diskusjon om hvorvidt bensinen rakk til Bygdin eller ikke. Det gjorde den nesten, og vi trillet inn på tunet på rene goodwillen. "Der kan du se!" sa pappa. Så var det bare det at bensinpumpen på Bygdin var tom! Hotelldirektøren greide å tyne en skvett ut av den så pass at Chyleren startet neste morgen. Hvilken sortie! Min far satt bak rattet, og kvinner og barn, inklusive tante Gunhild gikk bak og dyttet, men hun greide også det på det mest dannete og forble en dame. Min mor var ikke fullt så taktfull. Til og med jeg tok i det lille jeg kunne. Jeg husker at jeg så ned i veien og var livredd for at bilen skulle bli stående. Det var en liten stigning fra hotellet

opp til et skar hvor nedkjøringen begynte og hvor vi ville være reddet, men stoppet bilen før det, ble det katastrofe, noe sjåføren ikke unnlot å minne oss om der han satt. Kvinnefronten skulle ha sett oss!

Det ble en del begivenhetsrike turer. En gang punkterte vi, også det på veien gjennom Vestfold, og selvsagt på venstre side, så pappa måtte stadig vekk slippe jekken på grunn av passerende biler, for på søndags ettermiddag var det begynt å bli en del trafikk. Dette var av de mindre tidkrevende uhell. Det inntraff også andre som jeg ikke husker så meget av, men det var nok til at det ble et munnhell vi siden brukte i mange sammenhenger, nemlig ”og der sto vi den natten”. (NEG 35740 – K 1928)

Jeg er født i januar 1940, og min tidlige barndom er fullstendig preget av krigen. Det første bilminnet jeg har er fra sommeren 1941. Jeg var 19 måneder, og ingen tror at jeg husker det, men det gjør jeg. Vi bodde på Lista nær flyplassen, og sommeren 1941 tok tyskerne huset vårt og vi ble deportert eller forvist til Farsund. Flyttebilen var en rød lastebil med svarte skjermmer, og da vi dro satt vi: min far og min mor som hadde meg på fanget alle i styrehuset på lastebilen. I løpet av hele krigstiden er dette den eneste bilturen jeg kan huske, og jeg tviler på at det var noen andre. Etter krigen var vi 2 ganger med buss for å besøke slekt på Lista, men den neste bilturen jeg husker godt var 17. mai 1946. Da fikk jeg sitte på med en nabo i en åpen gammel Buick en tur i kortesje rundt Lista. Det var en kjempeopplevelse.

I september 1946 flyttet vi til den lille bygda Austad, nabobygd til Lindesnes og nå en del av Lyngdal kommune. Inntil vi flyttet derfra sommeren 1953 fantes det ikke en eneste personbil i bygda, de eneste bilene var ordførers to busser – den ene meget gammel og gebrekelig og ble bare brukt som reservebil. I bussene var det en kvalmende lukt av brent olje, og mange ble bilsyke nesten før bussen satte seg i bevegelse, så spyposer var en helt nødvendig del av inventaret. Veiene var svært bakkete, svingete og smale, og motorkraften var liten så det var mye usynkron giring ned til første gir opp bakkene, og nedover var det dobbelclutching til lavere gir for å spare bremsene. Selv ble jeg ikke så syk at jeg kastet opp. Det skyldtes nok at det var en stor opplevelse å være i bil. Det hendte knapt mer enn et par ganger i året. Den ene gangen var når hele skolen skulle til tannlegen i Lyngdal. Første gang jeg var i en personbil var i 1949 da vi kjørte drosje hjemmefra til kirken til min fars begravelse. Før øvrig kom den første traktoren til bygda i 1952, og folk gikk mann av huse bare for å se på når den var i sving.

Far til en venn av meg hadde en Ford som var ny like før krigen, og han hadde bygd en stor garasje til bilene. Da det ikke gikk å få bensin til den, ble den stående i garasjen hele krigen, men garasjen var så stor at det var god plass for oss til å leke der på regnværsdager, og derfor husker jeg denne bilen godt. Den var nærmest mørkeburgunder av farge, ganske firkantet og høy, med stigbrett og store lykter på forskjermene og så hadde den rødorange retningsvisere. Det var

en 20 cm lang arm på hver side som slo ut og viste hvilken side en ville svinge til. (NEG 35702 – M 1940)

Som barn og i oppveksten syntes jeg det var hyggelig og interessant å være med i bil. Jeg var aldri redd – heller trygg – og ble aldri bilsyk eller trett.

Min far hadde førerkort (certifikat) fra 1911. Muligens før. Vognkort og certifikat var sammenfattet. De tok certifikat for en bestemt bil. Min far var første drosjesjåfør i Sarpsborg. Tre av mine onkler hadde også bil. En av dem var byens første sjåførlærer. Han døde i spanskesyken i 1919. Imidlertid hadde min far i all hemmelighet lært byen og distriktets første bilsakkyndige (en ingeniør) å kjøre bil! Det var selvfølgelig lenge før jeg ble født. Det var stor motstand mot bilkjøring på den tiden. Etter mine foreldres død, fant jeg et håndskrevet folioark, "Forelæg", fra politiet. Far hadde fått kr 15,- i bot eller 3 dagers arrest for ikke å ha saknet farten eller helst stanset da en hest viste tegn til skrekk. Toppfart den gang var noe over 40 km i timen. Det fants også egne veikart med henvisning til hvor det var tillatt med bil.

Vi bodde i samme hus hvor det var garasje for bilene. Jeg erindrer de gamle veteranbilene som sto der med sin originallakk og blankpusset messing. Det var ikke fornikling den gangen. Ikke minst erindrer jeg den spennende lukten av olje og bensin i garasjen, samt synet av verktøy og utstyr. Snekjettingene hang på veggen. De drev selv med stell og vedlikehold av bilene. Bilverksteder fantes ikke. Min far benyttet en venn av seg som var med når det f. eks. skulle byttes bladfjærer. Bilene rustet ikke den gangen. Så vidt jeg erindrer fra min spedeste barndom (Jeg påstår å huske fra før jeg var 2 år) ble bilen brukt som drosjer. Dvs. en av bilene sto ubrukt i garasjen lenge før den ble solgt. Onkel var syk. Det var en bil med herlig burgunderfarge og nydelige skinntrekk innvendig. Kalesjen sto alltid nede. Alle bilene hadde nedfellbar kalesje. Så vidt jeg husker, var bilene høyrerattet. Håndbremsen satt utenpå. En behansket hånd stakk ut under kalesjen og trakk i den når det var nødvendig. (NEG 35701 – M 1926)

Har lyst til å fortelle en søt historie fra 1955-56. Mamma var fra Valldal på Sunnmøre, det var også hennes venninne, begge bodde i Askim, hvor de hadde funnet seg hver sin mann. Da var det naturlig at de, så ofte som mulig, ville reise hjem på besøk. En sommer kjøpte Olav og Arna seg en gammel blå lastebil, den fikk navnet "Tomas". Så inviterte de min mor og far, pluss alle barna med på tur til Valldal. Vi var 4 voksne, 5 barn og 2 ungdommer. Gubbene satt foran i førerhuset. På lasteplanet hadde de bygget tak og vegger av presenninger. På hver side av planet sto det divaner, det var fillerye i midten og tissepotte under senge- ne. Så bar det av sted. Det ristet og skranglet, men det var moro. Og når vi måtte tisse, brukte vi potta, mamma løftet en flik av presenningen og vips var det problemet borte. Det var ikke mye trafikk den gang. Første overnatting var Dombås. Mor og barn sov bak, en gubbe sov i førerhuset, og en gubbe sov i knappetelt med ungdommene. Matpakke besto av hjemmebakket brød, kokte egg og smør.

Alt lå pakket pent i en skoeseke. Det var nok spennende og gøy for de voksne også, for jeg husker mye latter og moro. Vi brukte mange timer opp Trollstigen, for "Tomas" kokte i nesten hver sving, og det er 11 av dem. I flere år ble "Tomas" brukt på utflukter, og min venninne som er Glav og Arnas datter, forteller ofte andre om disse turene. (NEG 35697 – K 1950)

Pappas første bil husker jeg godt. Jeg hadde vært på ferie hos bestemor og bestefar. Da jeg kom hjem sto det en rød DKW på gårdsplassen. Hvem eide den? Tenk, så var det pappa som hadde kjøpt bil. Dette var i 60-61 så det hadde nok nylig blitt fritt for alle å kjøpe bil. Vi hadde mye glede av den bilen. Hver sommer dro vi på telttur, gjerne på de fine campingplassene i Vestfold. Men akk, en gang sto mamma, broren min og jeg på Hortensida av fjorden og ventet på pappa og DKWen som skulle komme ut fra Bastøferja. Bil etter bil kom og til slutt var alle bilene ute, bare ikke pappa sin DKW!! Lang pause! Så kom DKWen med hjelp av mannskapet. Bilen hadde punktert inne på ferja og måtte dyttes ut. Hjulbytte og stor ståhei på kaia. Huff og Huff. Det var flaut for ei tenåring jente!

Den bilen måtte forresten ofte dyttes. Pappa parkerte gjerne i nedoverbakke, sånn at han fikk start på bilen da han slapp den løs. Ellers var det vi andre familiemedlemmene som måtte gi den en god dytt før den starta. Flaut det også hvis noen så meg!

Som 19-åring kjøpte kjæresten min en Volvo Amazon, rød. Det var en brukt bil, tøff som få med ekstra utstyr. Den hadde nemlig vært brukt som rallybil. Den ble kjøpt av en eldre tremenning så bakgrunnen til bilen var godt kjent. Bilen ble brukt flittig. Den tok oss både på dagsturer og ferieturer. Vi hadde den et par år, så ble det giftermål og småbarn og så trengte vi penger til innskudd på ei leilighet. 10 000 kroner. Det var akkurat det han hadde gitt for Volvoen og det ble den solgt for. (NEG 35698 – K 1947)

Her eg bur var veglaus grend fram til 1924. På skulen tok eg til i 1922, så einaste framkomstmiddel var robåten, kvar ein skulle ut eller inn fjorden, soleis og til Tysseidal. Der såg eg bil for fyrste gong. Det var helst primitive saker, samanlikna med det som finst no. Ikkje så mange var det heller. Privatbil var det berre ein og annan av "storegutane" som hadde, men lastebilar kom etterkvart i bruk av fabrikkar, forretningar, kommunen o.l. Særleg hugsar eg ein meieriet hadde, som for meg virka veldig stor og tung. Eg hugsar ikkje merket, men den hadde ikkje differensial, men kjededrift – likna på ein sykkelkjede – sjølvsaugt mykje større og grovare. Kompakte gummihjul hadde den og.

Av dei fyrste bussane kan eg hugsar ein fotsjalta Ford med kassefasong og inngangsdør bak, som rista så fælt at den fekk klengenavnet "Fosterfordrivelsen". Ein buss hadde fleire dørar på sida – ei for kvar seterad, og nokon hadde kalesje og sidegardiner av selluloid. Ein annan hadde solskinnstak som kunne rullast av i fint ver. Mange minnest vel kanskje "Den gule fare" og andre rare framtoningar. Ellers hugsar eg fleire fotsjalta "pedalfordar", utan girstang, berre

pedalar. Pedalen til venstre: Heilt inn = fyrste gir, midtstilling = fri, og heilt ute = direkte gir. Pedalen i midten var for revers, og bremsepedalen til høgre. Når bilvegen vart ferdig ut forbi her og me begyndte å gå til og frå skulen i Tyssedal – 3 km kvar veg – er det ein lastebil Vegvesenet hadde eg hugsar godt, fordi me alltid fekk sitja på når det høvde. Det var ein "All American". Det var eit bilmerke eg aldri sidan har høyrnt nemnt. Me var små då, og syntes bilen var stor og svær, og det var veldig kjekt å få klatra opp i karmen og setja seg i grushaugen. Så hugsar eg ein sær s flott bil som sjefen på A/S Tyssefaldene hadde. Merket var "Protos", med fine skinnsete, kalesje som kunne slåast heilt ned i ryggen og slå lokk over. Girstang og håndbrems utafør døra, og batteriet på stigbrettet var vanleg på fleire bilmerke. Eg kan nemna ein Opel lastebil A/S Tyssefaldene hadde med slikt utstyr, attåt karbidlykter, og vindusviskar for hånd. Bilen vart brukt til allslag transport, varer og reidskap, og mangt anna som førefall.

Etterkvart kom og drosjebilane. Det var mange forskjellige merke, og som gutungar flest var også eg interessert i det. Me diskuterte og samla på bil-bilete, og var veldig opptekne av det. Eg kan nemna nokre eg hugsar i farten: Overland, Adler, Essex, Ford, Chevrolet, Desoto, Hudson, Nash, Cleveland. At kvinner køyrde bil då var ei sjeldenheit aldeles, så om det hende var det samtale-emne for mange.

Eg var den fyrste i familien som fekk førarkort, og det var i 1933 – 18 år gamal. Då fekk eg velja mellom timebetaling til kr 5,- eller kurs kr 80,- med garanti for sertifikat same kor lang tid det ville ta. Sjølv sagt vart det kurs, og det gjekk smertefritt og fint i ein femsetar Essex 1930-modell. Fyrste bilen me kjøpte var i 1934, ein Chevrolet med 750 kg laste-emne. Den kosta flunkande ny kr 330,-. Køyringa til å begynda med gjekk for det meste med til transport for far min og andre gardbrukarar her i grenda, på gardsprodukt av ymse slag – som frukt, kretur til og frå stølar eller til slaktehus og mangt anna og litt av kvart.

Bilane då var ikkje mange, så mangslags jobbar fall på meg. Til dømes jordmor og dokterskyss, sjuketransport og mangt anna. Men me var ein gjeng ungdomar som hadde mange fine helgeturar her omkring, og av og til heilt til Telemark, godt og vel 10 mil herifrå. Dit hadde eg fyrste langturen etter at eg fekk sertifikatet. Me var 8 stk. i bilen. Alt gjekk fint heile tida, så turen vart både gild og minnerik. Å hjelpe bilistar som har problem har nok hendt fleire gonger. Det aller verste eg har kome borti hende i 1934. Ein kamerat til meg kom innom og sa: "Du må køyra ut på neset her og hjelpe ein kar som har køyrt i grøfta, og er over-nervøs, og vågar ikkje å køyra vidare."

Då eg kom dit sat eit ektepar og ei ca. 16-17 års jente i bilen. Mannen og kona var veldig nervøse, for på oppsida av vegen var fjellveggen bratt rett til vers, og på nedsida rett i sjøen. Eg køyrde, dottera sat i bilen og var ikkje blid på foreldra, og sa: "Har du sett sånne tullinger før, pappa er nervøs og han skremmer mamma." Eg stansa på ein møteplass, der kona sette seg inn i bilen, men gubben våga ikkje det. Det var stigbrett på personbilane den gongen, og der ville han stå, klar til å hoppa av om eg køyrde utfor. Etter å ha køyrt ca. 3 km og kom

til Tyssedal sa eg: "No må du setja deg inn for det er ulovleg å stå der, og her er politi ." Jau han sette seg inn – men eg fekk ikkje lov til å køyra fortare enn 25 km pr. time. Når me kom til Odda der det var hus på begge sider av gata sa han: "Nå kan jeg kjøre selv." Eg forklarte vegen til næraste hotell, og etter som eg sidan hørde måtte han leiga sjåfør heilt til Notodden. Eg fekk ingenting for jobben. Utakk er verdens lønn.

So ei historie få fyrste drosjetida i Odda. Ein sundag skulle det vera barne-dåp, og samtidig var det silande regnver. Familien som skulle ha barn til dåpen budde eit godt stykke frå kyrkja. Dei sytte med å gå den lange vegen i det fæle regnet, og gjekk til ein av dei fyrste drosje-eigarane og bad om han kunne køyra dei til kyrkja. Han kom ut på dørhella – såg på veret og sa: "Nei så vondt vil eg ikkje den nye fine bilen min at eg tek den ut i slikt ver."

Bilen som tidlegare nemnt, kjøpt i 1934, vart skifta i 1937 i ny og større Chevrolet med last-emne 2,5 tonn, pris kr 6800,-. Men så kom krigen, og bilen vart rekvirert av tyskarane, som gav denne ordre: "Fra i dag av er det vi som disponerer bilen – du har bare å kjøre etter ordre fra oss – FORSTÅTT?!!" Altså, ingen diskusjon meir om det. Men transportsjefen var norsk og ein god nordmann, og han sa: "No treng du ikkje å køyra så mykje – men hugs å skriva gode og fylldige rapportar kvar dag, – for det er dei nøye på". Sjølv sagt vart det juksa ein god del, og slik var det over alt. Dei fleste var innstilt på å trenera og sabotera for å hefta tysken mest mogeleg her, så fekk dei gjort mindre jvelskap andre stadar. I 1943 vart det forlangt å montera vedgassgenerator på bilen, og den vart køyrd med det til 1945. Då forlanga norske myndigheiter alle vedgassgeneratorar fjerna. Men bilen hadde eg til 1953. (NEG 35706 – M 1915)

Litteratur som det er henvist til i teksten

Billy Ehn: Hem till bilen. I Carl Heideken (red.): *Trafik*. Stockholm 1989

Erling Dokk Holm: Uten mening, uten plass. Trabant. En bil. Og en liten historie om en politisk utopi. *Norsk Form Bulletin* nr. 38-4/2002

Hans Hosar: 1960-årene i lokalhistorisk lys. *Lokalhistorisk magasin* nr. 3, juni 2002

Bjarne Rogan: Refleksjoner over ting, erfaring og kulturforståelse. *Dugnad* 16:2, 1990

Annette Rosengren: Bilen och bilismen som kulturellt fenomen. *Nord Nytt* 52, 1993

Liv Emma Thorsen: Det elektriske kjøleskapet og andre minner – om ting som erindring. I *Hverdag. Festskrift til Brynjulf Alver*. 1994

God julehelg - godt nytt år

Olav Høestee

Ann-Helene B. Sjøland

Eli Irene J. Arang

Norsk etnologisk gransking
Oslo 2002

ISBN 82-91161-28-3
ISSN 1500-0966